

Rampbestrijdingsplan Vliegbasis Leeuwarden

JULI 2021



1 Inhoudsopgave

2	Algemene informatie	3
2.1	Wettelijk kader	3
2.2	Doel rampbestrijdingsplan	3
2.3	Randvoorwaarden	3
2.4	Reikwijdte van het plan	4
2.5	Relatie met overige plannen	4
3	Besluitvormingsproces & Beheer	5
3.1	Vaststelling	5
3.2	Beheer	5
3.3	Publicatie en verspreiding	5
4	Implementatie en evalueren	6
4.1	Implementatieplan	6
4.2	Evalueren	6
5	Bedrijfsinformatie Vliegbasis Leeuwarden	7
5.1	Vliegbewegingen	7
5.2	Quick Reaction Alert	7
5.3	Internationale oefeningen en opleidingen	7
5.4	Munitieopslag	7
5.5	Omgeving	7
5.6	Toegang tot de Vliegbasis	8
6	Taken en bevoegdheden Vliegbasis Leeuwarden	9
6.1	Algemeen	9
6.2	Vertegenwoordigers Vliegbasis Leeuwarden	9
6.2.1	Commandant van de Vliegbasis (CVB)	9
6.2.2	Hoofd Bedrijfsveiligheid & Kwaliteit (H-B&K)	9
6.2.3	Hoofd Sectie Communicatie	9
6.2.4	Liaison Vliegbasis CoPI	10
6.2.5	Liaison Vliegbasis ROT	10
6.2.6	Liaison Vliegbasis GBT	10
6.3	Overleggen calamiteitenorganisatie Vliegbasis Leeuwarden	10
6.3.1	Crisis Management Team (CMT)	10
6.3.2	Actiecentrum Opvang en Verzorging (AC-O&V)	10
6.4	Luchthavenbrandweer	11
6.4.1	On Scene Commander (OSC)	11
6.5	Koninklijke Marechaussee (KMar)	12
6.5.1	Rollen KMar in CoPI, ROT en GBT	12
6.6	Betrokken organisaties bij onderzoek	12
7	Risico's	13

7.1	Regionaal risicoprofiel.....	13
7.2	Brandrisicoklasse.....	13
7.3	Risicoafweging.....	13
7.3.1	Zeer kleine luchtvaartincidenten.....	14
7.3.2	Klein, middel en grote luchtvaartincidenten.....	14
7.3.3	Brand in of nabij het munitiedepot.....	14
8	Scenario's.....	16
8.1	GRIP 1 scenario's.....	16
8.2	GRIP 2 scenario's.....	16
9	Randvoorwaardelijke processen.....	17
9.1	Melding en alarmering.....	17
9.2	Op- en afschalen.....	17
9.3	Leiding en coördinatie.....	18
9.4	Informatiemanagement.....	18
9.5	Communicatie.....	18
10	Bijlage 1: Verantwoording.....	19
11	Bijlage 2: Afkortingenlijst.....	20
12	Bijlage 3: Multidisciplinaire informatiekaarten zone 1 en Munitiedepot.....	21
13	Bijlage 4: Plattegronden zone 1 en CTR/Zone 2.....	22

2 Algemene informatie

2.1 Wettelijk kader

De formele grondslag voor het rampbestrijdingsplan voor de Vliegbasis Leeuwarden is gelegen in:

- Artikel 17. Wet veiligheidsregio's (Wvr)
- Artikel 6.2.1. Besluit veiligheidsregio's (Bvr)

2.2 Doel rampbestrijdingsplan

Het rampbestrijdingsplan Vliegbasis Leeuwarden beschrijft de wijze van gecoördineerde incidentbestrijding voor de beschreven scenario's op het terrein en de onmiddellijke omgeving van de Vliegbasis Leeuwarden. Tevens zijn de taken en verantwoordelijkheden van de specifieke functionarissen beschreven, voor zover deze niet staan omschreven in het Regionaal Crisisplan.

2.3 Randvoorwaarden rampbestrijdingsplan

- Het rampbestrijdingsplan en de oefencyclus voldoen aan de (wettelijke) eisen.
- Het regionaal crisisplan en de daaronder vallende deelplannen en draaiboeken zijn leidend. Slechts aanvullingen hierop worden meegenomen bij het op te stellen rampbestrijdingsplan.
- Het rampbestrijdingsplan gaat niet in op onderdelen die staan beschreven in het bedrijfsnoodplan van de Vliegbasis Leeuwarden
- Monodisciplinaire aspecten uit het rampbestrijdingsplan worden binnen de disciplines uitgewerkt en beoefend.
- Er is voldoende capaciteit beschikbaar bij de disciplines voor het openstellen en actualiseren van het rampbestrijdingsplan.
- De coördinatie voor het opstellen en actualiseren van het rampbestrijdingsplan ligt bij de afdeling Crisisbeheersing van de Veiligheidsregio Fryslân.
- Het rampbestrijdingsplan wordt digitaal beschikbaar gesteld.
- Voor het ontwikkelen van scenario's en operationele inzet wordt gebruik gemaakt van crisistype 'ongeval met luchtvaartuig', zoals beschreven in de Handreiking crisisbeheersing op luchthavens (versie 2.0).
- Bij scenario's die niet omschreven zijn in het rampbestrijdingsplan wordt opgeschaald naar behoefte.

2.4 Reikwijdte van het plan

In artikel 6.2.1 lid 2 van het Besluit veiligheidsregio's staat omschreven dat het bestuur van de veiligheidsregio in overleg met de basiscommandant van de militaire luchthaven vaststelt welk gebied tot de onmiddellijke omgeving wordt gerekend.

Het rampbestrijdingsplan Vliegbasis Leeuwarden geldt voor luchtvaartongevallen op het terrein van de vliegbasis en 1000 meter in het verlengde van de baankoppen met een breedte van 300 meter (zone 1, zie kaart in de bijlage) uitgebreid met het gehele gebied binnen de omheining van de vliegbasis. De reikwijdte is bepaald aan de hand van de Handreiking crisisbeheersing luchthavens (versie 2.0) en de nota van het Ministerie van Defensie¹.

Voor luchtvaartongevallen met een militair toestel buiten deze zone geldt een gelijke alarmering van de civiele hulpdiensten waarbij er een bijstandsverzoek gedaan kan worden aan de Vliegbasis Leeuwarden. Daarbij kan de informatie uit het rampbestrijdingsplan Vliegbasis Leeuwarden toegepast worden.

Het munitiedepot van de Vliegbasis Leeuwarden valt niet binnen zone 1 maar wel binnen de bedrijfsvoering van de vliegbasis en valt ook binnen de reikwijdte van het rampbestrijdingsplan.

2.5 Relatie met overige plannen

Het rampbestrijdingsplan sluit aan bij de volgende plannen:

- Bedrijfsnoodplan Vliegbasis Leeuwarden;
- Rapport risicoanalyse munitieactiviteiten op het MMC Bitgummole;
- Regionaal Crisisplan Veiligheidsregio Fryslân;
- Aanvalsplan/bereikbaarheidskaart Vliegbasis Leeuwarden;
- Bereikbaarheidskaart Munitiedepot Bitgummole;
- Handreiking Crisisbeheersing Luchthavens 2.0;
- Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen (NCP-L).

¹ Nota CLSK2018009189, Ministerie van Defensie augustus 2018

3 Besluitvormingsproces & Beheer

3.1 Vaststelling

Het rampbestrijdingsplan Vliegbasis Leeuwarden is, conform afdeling 3:4 van de Algemene Wet Bestuursrecht - vastgesteld door de Bestuurscommissie Veiligheid van de Veiligheidsregio Fryslân op 8 juli 2021, en treedt in werking per 1 augustus 2021.

3.2 Beheer

Het beheer van het van het rampbestrijdingsplan Vliegbasis Leeuwarden ligt op de afdeling Crisisbeheersing van de Veiligheidsregio Fryslân. Het rampbestrijdingsplan moet een actueel levend document zijn. Alle wijzigingen bij de Vliegbasis Leeuwarden of wijzigingen die plaatsvinden binnen de crisisorganisatie moeten terug te vinden zijn in het rampbestrijdingsplan. Het rampbestrijdingsplan wordt ten minste éénmaal per vier jaar geactualiseerd.

3.3 Publicatie en verspreiding

Na vaststelling wordt het rampbestrijdingsplan digitaal gepubliceerd op de website van de Veiligheidsregio Fryslân, in de app Crisisbeheersing van Veiligheidsregio Fryslân én wordt het toegezonden aan:

- Commandant van de Vliegbasis Leeuwarden;
- Burgemeester gemeente Leeuwarden;
- Burgemeester gemeente Waadhoeke;
- Koninklijke Marechaussee/Landelijk Tactisch Commando/Bureau Conflict- en Crisisbeheersing;
- Politie-eenheid Noord-Nederland/ Bureau Conflict- en Crisisbeheersing;
- Commandant Territoriaal Operationeel Commando Defensie;
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
- De directeur van MkNN;
- Directie van het Wetterskip;
- Rijkswaterstaat;
- Provincie Fryslân;
- GGD Fryslân;
- De directeuren van naburige veiligheidsregio's.

De ontvangers van het rampbestrijdingsplan zijn verantwoordelijk voor het informeren van hun eigen organisatie.

4 Implementatie & evalueren

4.1 Implementatieplan

Het rampbestrijdingsplan Vliegbasis geeft inzicht in de taken, bevoegdheden en processen die spelen tijdens de bestrijding van de luchtvaartongevallen of een scenario bij het munitiedepot. De doelgroep bestaat uit alle crisisfunctionarissen van het CoPI, ROT, (G)BT, MkNN en de functionarissen van de Vliegbasis Leeuwarden.

Bij de herziening of actualisatie van het rampbestrijdingsplan Vliegbasis is het belangrijk dat het plan in de systemen en processen van de crisisorganisatie wordt opgenomen. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld de meldkamersystemen, het Landelijk Crisismanagementsysteem (LCMS) en de app Crisisbeheersing, die door crisisfunctionarissen wordt gebruikt.

Daarnaast moeten de crisisfunctionarissen vakbekwaam worden én blijven met het generieke rampbestrijdingsplan. In artikel 6.2.3 Besluit veiligheidsregio staat de volgende oefenverplichting omschreven:

Artikel 6.2.3 Besluit veiligheidsregio

- Het bestuur van de veiligheidsregio draagt er zorg voor dat gezamenlijk met de onderdelen van de hoofdstructuur van de rampenbestrijding en crisisbeheersing met passende tussenpozen een oefening wordt gehouden waarbij het rampbestrijdingsplan op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid wordt getoetst.
- In ieder geval vindt éénmaal per twee jaar een multidisciplinaire stafoefening en éénmaal per vier jaar een multidisciplinaire oefening van staf en operationele eenheden plaats.
- Bij de oefeningen, bedoeld in het tweede lid, wordt het calamiteitenplan van de luchthaven mede geoefend.
- Het bestuur van de veiligheidsregio draagt zorg voor de evaluatie van de oefeningen, bedoeld in het tweede lid. Bij de uitvoering van de evaluatie worden de exploitant van een burgerluchthaven en de basiscommandant, bedoeld in artikel 6.2.1, betrokken.

In het implementatieplan bevat de volgende onderdelen:

- Op welke wijze de oefeningen worden uitgevoerd.
- Op welke wijze de crisisfunctionarissen vakbekwaam blijven.
- Op welke wijze het plan wordt getoetst en bijgesteld naar de wensen van crisisfunctionarissen en de wettelijke vereisten.
- Op welke wijze het plan wordt geïmplementeerd in systemen en processen.

Het implementatieplan wordt uitgewerkt door de afdeling Crisisbeheersing van de Veiligheidsregio Fryslân.

4.2 Evalueren

Het is belangrijk dat crisisfunctionarissen het geleerde in de praktijk kunnen toepassen. In het implementatieplan worden de leerdoelen opgenomen en de evaluatiemethodiek. Op deze manier wordt er getoetst of het rampbestrijdingsplan en/of de multidisciplinaire informatiekaarten (nog) voldoen op het gebied van bruikbaarheid en juistheid van de informatie. Aan de hand van deze evaluaties worden indien nodig de multidisciplinaire informatiekaarten aangepast.

5 Bedrijfsinformatie Vliegbasis Leeuwarden

De Vliegbasis Leeuwarden is een militaire luchthaven waar gevechtsvliegtuigen van het type F-16 en F-35 zijn gestationeerd ter verdediging van het luchtruim van de NAVO. Daarnaast is de Ambulancehelikopter gestationeerd op de vliegbasis (24/7, inclusief personeel). In dit hoofdstuk worden de kernactiviteiten van de vliegbasis benoemd.

5.1 Vliegbewegingen

Op de vliegbasis staan vliegtuigen gestationeerd van het type F-16 en F-35 met maximaal 2 personen aan boord (2 POB). Dit zijn gevechtsvliegtuigen die uitgerust zijn met schietstoelen om de piloten in levensbedreigende situaties snel het vliegtuig te laten verlaten. Tot max. 23.00 uur vinden er op wekdagen starts en landingen plaats. Na 23.00 uur en in het weekeinde vinden er incidenteel vliegbewegingen plaats met militaire gevechtsvliegtuigen (dit kan zijn in het kader van de Quick Reaction Alert, incidentele operationele noodzaak of t.b.v. ceremoniële taken). Er is dan een beperktere bezetting van personeel aanwezig. Daarnaast is er sporadisch sprake van bezoekende vrachtvliegtuigen.

5.2 Quick Reaction Alert

Samen met Vliegbasis Volkel en de Belgian Airforce (BAF) heeft Vliegbasis Leeuwarden op toerbeurt de taak om het luchtruim van de Benelux te bewaken. Dan staan er 24 uur per dag twee volledig bewapende toestellen klaar om in geval van een alarm (scramble) binnen enkele minuten in het luchtruim te zijn. Zij hebben dan de taak om een binnendringer te onderscheppen en eventueel te begeleiden tot aan de grens van ons territoriale luchtruim.

5.3 Internationale oefeningen en opleidingen

De Vliegbasis Leeuwarden is gastheer voor internationale oefeningen en opleidingen, zoals Frisian Flag en de Weapon Instructor Course (WIC). De deelnemende coalitiepartners opereren met eigen personeel en materieel. Hierbij wordt veel personeel en materieel overgebracht, deels over land maar veel door de lucht. Een verdubbeling van personeel en materieel is geen uitzondering.

5.4 Munitieopslag

Buiten het terrein van de vliegbasis wordt munitie opgeslagen van een dermate kaliber (gevaarsklasse 1.1 en 1.2) dat er een massa-explosie kan plaatsvinden bij brand waar de munitie bij betrokken is. De munitie is opgeslagen in bunkers, waardoor een eventuele brand van buitenaf niet automatisch leidt tot brand in de munitieopslag. Het munitiecomplex Bitgummole heeft een apart veiligheidsbeheerssysteem om voorbereid te zijn op zware ongevallen.

5.5 Omgeving

Vliegbasis Leeuwarden ligt ten noordwesten van Leeuwarden. De vliegbasis is gelegen in de gemeente Leeuwarden en grenst aan de gemeente Waadhoeke. Aan de zuidwestzijde grenst de vliegbasis nagenoeg aan de woonwijk Westeinde, gemeente Leeuwarden. De volgende aansluitende woonbebouwing bevindt zich aan de zuidwestzijde op een afstand van 350 meter (Marsum, gemeente Waadhoeke) en aan de noordoostzijde op een afstand van 470 meter (Jelsum, gemeente Leeuwarden). Aan de noordwestzijde van de vliegbasis ligt op een afstand van circa 645 meter het munitiedepot Bitgummole.

Voor een overzichtskaart met betrekking tot de ligging, lay-out en andere relevante voorzieningen, gegevens van de vliegbasis en voor het munitiedepot wordt verwezen naar de multidisciplinaire informatiekaarten in de bijlage.

5.6 Toegang tot de Vliegbasis

Tijdens een incident geldt er een aangepaste toegangsregeling voor Vliegbasis Leeuwarden. Daarnaast wordt er gebruik gemaakt van vooraf bepaalde uitgangstellingen (UGS). De OSC/Bevelvoerder zal in eerste instantie de UGS en de aanrijdroute rood of blauw bepalen. Dit wordt kenbaar gemaakt aan de MkNN. De toegangsregeling voor civiele hulpdiensten tijdens een incident staat op de multidisciplinaire informatiekaart beschreven.

6 Taken & bevoegdheden Vliegbasis Leeuwarden

6.1 Algemeen

De organisatie, verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden van de operationele diensten zijn vastgelegd in het Regionaal Crisisplan. De Vliegbasis Leeuwarden heeft een bedrijfsnoodplan opgesteld. Vertegenwoordigers van de Vliegbasis Leeuwarden en de KMar worden toegevoegd aan de relevante crisis overleggen in geval van een incident.

6.2 Vertegenwoordigers Vliegbasis Leeuwarden

6.2.1 Commandant van de Vliegbasis (CVB)

De Commandant Vliegbasis Leeuwarden (CVB) voert het commando over de vliegbasis is verantwoordelijk voor de openbare orde en veiligheid op de vliegbasis. Wanneer er bij een incident wordt opgeschaald naar GRIP 1 of hoger, verschuift de verantwoordelijkheid voor de openbare orde en veiligheid naar de burgemeester/voorzitter veiligheidsregio en heeft de CVB de volgende taken:

- De CVB is de voorzitter van het Crisis Management Team (CMT).
- Wanneer er opgeschaald wordt naar GRIP 3 dan neemt de CVB, als adviseur, plaats in het Gemeentelijk Beleidsteam (GBT). De H-OPS neemt dan het voorzitterschap over.
- De CVB wordt door het CMT geïnformeerd over de ontwikkelingen en door het CMT geadviseerd over eventuele verdere communicatie naar derden binnen en buiten Defensie.
- De CVB stelt de Commandant der Luchtstrijdkrachten (C-LSK) op de hoogte.

6.2.2 Hoofd Bedrijfsveiligheid & Kwaliteit (H-B&K)

H-B&K vertegenwoordigt in eerste lijn de CVB en is belast met de (bestuurlijke) ondersteuning van ongeval- en rampenbestrijding. In tweede instantie is de H-B&K verantwoordelijk voor het technisch (voor)onderzoek van een luchtvaartongeval. De H-B&K wijst materiedeskundigen aan voor de ondersteuning bij de afhandeling van het ongeval, adviseert van het Operatie Centrum Operaties (OC-Ops) bij het vaststellen van de ongevalclassificatie en meldt het ongeval aan de wetgevende en certificerende instanties. De KMar is verantwoordelijk voor het strafrechtelijk onderzoek op de plaats van het ongeval met een militair toestel en de OvD-P (KMar) is zowel op de vliegbasis als buiten de vliegbasis het aanspreekpunt hiervoor in het CoPI (Zie paragraaf 6.5).

6.2.3 Hoofd Sectie Communicatie

Bij een calamiteit op de vliegbasis wordt onmiddellijk het Hoofd Sectie Communicatie (HSCOM) geïnformeerd. Het HSCOM informeert de Directie Communicatie van het Ministerie van Defensie. Wanneer er bij een incident wordt opgeschaald naar GRIP 1 of hoger, valt voorlichting onder verantwoordelijkheid van de (coördinerende) burgemeester. Als er vanuit de overheid nog geen voorlichting wordt gegeven, dan neemt de HSCOM zolang de woordvoering waar. De voorlichtingstaken die door het HSCOM en zijn staf kunnen worden uitgevoerd zijn persvoorlichting (over o.a. materiaal en personeel van de Vliegbasis en over door de Vliegbasis genomen maatregelen), begeleiding van de media naar de ongevalslocatie en interne voorlichting aan het eigen personeel. Er is nauw overleg met de communicatie experts en woordvoerders van crisisorganisatie.

6.2.4 Liaison Vliegbasis CoPI

Namens de vliegbasis neemt de brandweercommandant van de luchthaven als liaison zitting in het CoPI (vanaf GRIP1) bij een incident op de basis. Dit geldt ook bij een ongeval met een militair toestel buiten de basis, dan wel op verzoek van de leider CoPI bij andere vliegtuigongevallen. De liaison Vliegbasis Leeuwarden taak wordt ingevuld door het Hoofd Brandweer Vliegbasis Leeuwarden of diens plaatsvervanger. Indien voorgenoemde personen niet beschikbaar zijn zal deze ingevuld worden door een On Scene Commander (OSC) of de plv. H-B&K². De hoofdtaak van de liaison Vliegbasis Leeuwarden is het informeren van het CMT over de status van de calamiteit en de bestrijding hiervan en stemt de opdrachten van het CoPI af met het CMT.

6.2.5 Liaison Vliegbasis ROT

Defensie heeft standaard een vertegenwoordiger in het ROT (Regionaal Militair Operationeel Adviseur, RMOA) voor het waarborgen van de continuïteit van defensie, waaronder het aanvragen van bijstand. Daarnaast neemt het Hoofd Onderhoud & Logistiek (H-O&L) als liaison van de vliegbasis zitting in het ROT (vanaf GRIP 2). Ook bij een incident met een militair vliegtuig buiten de basis dan wel op verzoek van Operationeel Leider (OL) van het ROT. De Liaison adviseert het ROT en vertegenwoordigt de belangen van de Vliegbasis. De Liaison stemt opdrachten van het ROT af met het CMT van de Vliegbasis.

6.2.6 Liaison Vliegbasis GBT

Namens de vliegbasis neemt de CVB (of vervanger) als liaison Vliegbasis zitting in het GBT (vanaf GRIP 3) bij een incident op de basis. Ook bij een incident met een militair vliegtuig buiten de basis dan wel op verzoek van de voorzitter van het (regionaal) beleidsteam. De liaison adviseert de voorzitter van het GBT en vertegenwoordigt de belangen van de Vliegbasis. De liaison stemt opdrachten vanuit het GBT af met het CMT van de Vliegbasis. Namens Defensie neemt de Regionaal Militair Commandant zitting in het GBT. Beide vertegenwoordigers hebben een eigen netwerk en verantwoordelijkheid.

6.3 Overleggen calamiteitenorganisatie Vliegbasis Leeuwarden

6.3.1 Crisis Management Team (CMT)

- Het Crisis Management Team (CMT) komt bijeen op aanwijzing van de Commandant Vliegbasis (CVB) en heeft zitting in het Operatie Centrum Operaties (OC-Ops). Wanneer de CVB zitting neemt in het RBT of GBT dan neemt de **H-OPS**³ het voorzitterschap over.
- Het CMT is het aanspreekpunt voor de CVB, de sectie communicatie van de Vliegbasis en de liaisons in het CoPI, ROT en het GBT.
- Het CMT adviseert de CVB over de maatregelen die moeten worden genomen en heeft hem een complete rapportage over de situatie. Indien noodzakelijk worden ter zake kundige functionarissen opgeroepen.

6.3.2 Actiecentrum Opvang en Verzorging (AC-O&V)

Direct na een calamiteit op de Vliegbasis Leeuwarden zal een Actiecentrum Opvang en Verzorging (AC-O&V) worden ingesteld. Bij een GRIP 2 of hoger zal de leiding worden overgenomen zoals beschreven staat in het Regionaal Crisisplan. Vanuit dit AC-O&V kunnen een aantal opvanglocaties⁴ worden geactiveerd voor niet-gewonde en (behandelde) lichtgewonde slachtoffers en kunnen relaties worden opgevangen.

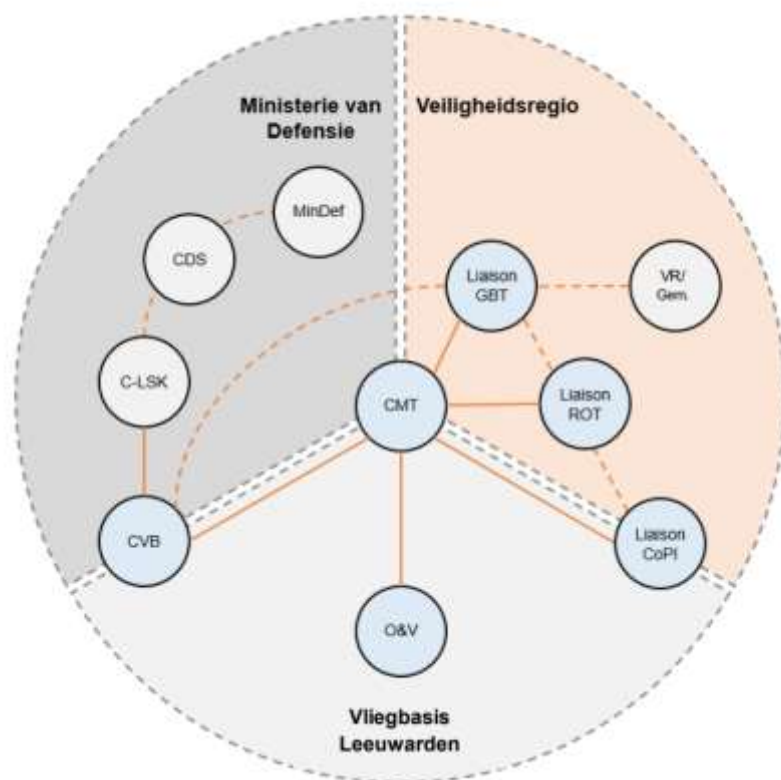
² Hoofd Bedrijfsveiligheid & Kwaliteit, volgens bedrijfsnoodplan Vliegbasis

³ Hoofd Operatiën, overeenkomstig bedrijfsnoodplan Vliegbasis

⁴ Locaties staan benoemd in bedrijfsnoodplan Vliegbasis

Formele aansturinglijnen en communicatielijnen Vliegbasis

Onderstaand figuur (figuur 1) laat zien op welke wijze door de interne calamiteitenorganisatie van de Vliegbasis Leeuwarden wordt gecommuniceerd naar welke entiteiten. Daarbij zijn de vaste lijnen formele aansturinglijnen en betreffen de gestreepte lijnen communicatielijnen ten behoeve van afstemming.



Figuur 1 Communicatie en aansturinglijnen interne calamiteitenorganisatie Vliegbasis

6.4 Luchthavenbrandweer

6.4.1 On Scene Commander (OSC)

De operationele leiding over een gezamenlijke inzet met de luchthavenbrandweer ligt bij de hoogst leidinggevende van de civiele brandweer. Tot diens aanwezigheid berust de leiding bij de On scene Commander of bevelvoerder van de luchthavenbrandweer. De eenheden van de luchthavenbrandweer blijven onder directe aansturing van de OSC.

Taakverdeling tussen luchthavenbrandweer en civiele brandweer

Bij een luchtvaartongeval is er een bepaalde taakverdeling tussen de luchthavenbrandweer en de civiele brandweer. De luchthavenbrandweer heeft bij vliegtuigongevallenbestrijding de taak het creëren van een overleefbare situatie. Zij leveren hiervoor de benodigde schuimbluscapaciteit. Indien mogelijk begint de luchthavenbrandweer met het redden van mensen. De civiele brandweer neemt de bevrijding van de slachtoffers over in samenwerking met de geneeskundige hulpverleners.

6.5 Koninklijke Marechaussee (KMar)

Op het terrein van de vliegbasis wordt de politionele en justitiële taak door en onder leiding van de Koninklijke Marechaussee verricht. De Koninklijke Marechaussee handelt ten aanzien van de openbare orde en veiligheid, evenals de politie, onder verantwoordelijkheid van de burgemeester. Bij strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde wordt opgetreden onder gezag van het Openbaar Ministerie. Bij een ongeval met een militair luchtvaartuig buiten de basis vervult de KMar een ondersteunende rol en is de politie leidend. Beide organisaties hebben een OvD als vertegenwoordiger in het CoPI, ROT en GBT.

6.5.1 Rollen KMar in CoPI, ROT en GBT

Namens de KMar neemt de OvD-P (KMar) zitting in het CoPI (vanaf GRIP1) bij een incident op de vliegbasis. Dit geldt ook bij een ongeval met een militair toestel buiten de basis. Voor het militair toestel gelden dan net als de vliegbasis de verantwoordelijkheden van de KMar. De politie en de KMar stemmen af over de uitvoering van taken en de vertegenwoordiging tijdens het crissoverleg, in lijn met het Regionaal Crisisplan. Totdat de OvD-P (KMar) op de vliegbasis aanwezig is en het overneemt, neemt de politie de taken van de KMar waar. De OvD-P in het CoPI vertegenwoordigt tot dan, naast de politie, ook de KMar. Voor de ondersteuning bij het uitvoeren van de taken van de KMar is een SGBO actief, vergelijkbaar met het SGBO-Politie. In het ROT en GBT is de KMar vertegenwoordigd door respectievelijk een AC-P (KMar) en adviseur KMar.

6.6 Betrokken organisaties bij onderzoek

De KMar is verantwoordelijk voor strafrechtelijk onderzoek op de plaats van het ongeval met een militair luchtvaartuig. De afdeling Luchtvaart van de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie zal bij dat soort ongevallen ondersteuning aanbieden. Bij ieder luchtvaartongeval vinden diverse onderzoeken plaats, onder meer naar de oorzaak en mogelijke strafrechtelijke aspecten. In Nederland kunnen het Openbaar ministerie, de afdeling Luchtvaart van de Nationale Politie, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en andere inspecties, zoals Inspectie Justitie en Veiligheid (IJV), Inspectie Gezondheidszorg (IGZ), Inspectie Militaire Gezondheidszorg (IMG), Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) en een Commissie van Onderzoek (CvO) van het ministerie van Defensie onderzoeken uitvoeren.

Ministerie van Defensie

Bij een ongeval met een militair luchtvaartuig is het ministerie van Defensie altijd betrokken. Bij een militair ongeval kan ook een buitenlandse luchtmacht betrokken zijn. Het betreffende land en haar ministerie(s) en het ministerie van Defensie zijn dan een relevante en belangrijke partner in de afhandeling. De coördinatie van de buitenlandse partijen verloopt via het ministerie van Defensie.

Openbaar Ministerie (OM)

Bij een luchtvaartongeval met een militair luchtvaartuig berust de leiding van het opsporingsonderzoek bij het OM in Arnhem, alwaar de militaire strafzaken worden behandeld. Bij een terroristische aanslag of het vermoeden ervan worden het Openbaar ministerie (OM) en de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) altijd betrokken.

7 Risico's

7.1 Regionaal risicoprofiel

Voor risico- en crisisbeheersing binnen de veiligheidsregio is het regionaal risicoprofiel een belangrijk uitgangspunt. Luchtvaartincidenten zijn opgenomen in het regionaal risicoprofiel van Fryslân. Er worden twee incidenttypen benoemd;

- Incident bij start of landing op of rond een luchtvaartterrein
- Incident vliegtoestel bij vliegshows

Niet alle incidenttypen die in het regionaal risicoprofiel staan worden nader uitgewerkt vanwege een beperkte aanwezigheid van indicatoren of beperkte impact op de regio in verhouding tot andere incidenttypen.

Het eerste incidenttype wordt verwerkt in dit rampbestrijdingsplan. In het regionaal risicoprofiel is ervoor gekozen om het incidenttype 'incident vliegtoestel bij vliegshows' als scenario verder uit te werken in een risicoanalyse. Afgelopen jaren werden er afwisselend met Vliegbasis Volkel en Vliegbasis Gilze-Rijen open dagen met een vliegshow georganiseerd. In 2016 is er tijdens een oefening een civiel toestel van een Zwitsers stuntteam neergestort in Bitgum. Dit gebeurde niet tijdens de vliegshow maar tijdens een training een dag voorafgaand. De open dagen van de Vliegbasis Leeuwarden vallen niet onder de reikwijdte van een rampbestrijdingsplan. Hiervoor worden aparte vergunningen afgegeven, waarvoor het opstellen van een veiligheidsplan een onderdeel is. De leerpunten uit de evaluatie van dit incident uit 2016 zijn meegenomen in dit rampbestrijdingsplan.

7.2 Brandrisicoklasse

De maximale grootte van het vliegtuig en de daaruit afgeleide brandrisicoklasse is bepalend voor de voorbereidende maatregelen die een luchthaven moet treffen in geval van een (dreigend) vliegtuigongeval. Voor Vliegbasis Leeuwarden geldt dat zij zich dient voor te bereiden op een brandrisicoklasse 6. In het uiterste geval kan de KDC-10 of de C-17 (transportvliegtuigen) op de vliegbasis landen. Deze situatie kan zich alleen voordoen tijdens "open veld" status. Tijdens een "open veld" status wordt de schuimbluscapaciteit van de luchthavenbrandweer verhoogd (in de vorm van extra crashtenders en personele capaciteit) naar het vereiste niveau (voor brandrisicoklasse 8).

7.3 Risicoafweging

Het is een bestuurlijke verantwoordelijkheid af te wegen welke scenario's opgenomen worden in het RBP voor de vliegbasis. De keuze voor de scenario's is onder meer afhankelijk van de brandrisicoklasse⁵ van een luchthaven en de redelijkerwijs te verwachten overige crises. Bij de ontwikkeling van het RBP voor de vliegbasis en de hieruit voortvloeiende consequenties voor de crisisbeheersing, zijn ook de KMar, brandweer, GHOR, politie, gemeente en de vliegbasis betrokken zijn bij deze keuze.

Volgens de [Veiligheidsstatistieken Luchtvaart 1993-2007](#) zijn er globale statische gegevens over fatale ongevallen in de burgerluchtvaart. Deze zijn gebaseerd op de civiele luchtvaart. Dat neemt niet weg dat ondanks de Vliegbasis Leeuwarden een militaire basis is de statische gegevens toe te passen zijn voor het gebruik van grote transportvliegtuigen met passagiers.

⁵ In EASA-regelgeving is aangegeven over welke voorzieningen een brandweer dient te beschikken op basis van de grootte van de vliegtuigen die er landen. Daartoe worden luchthavens in tien brandrisicoklassen onderverdeeld. Deze klasse van de luchthaven is direct gerelateerd aan de in theorie benodigde bluscapaciteit voor type vliegtuigen die regelmatig op de luchthaven landen. De vliegbasis Leeuwarden valt in de brandrisicoklasse 6.

Uit deze gegevens blijkt dat de meest cruciale momenten van een vlucht de start en de landing zijn. Tijdens deze twee vluchtfasen is veel manoeuvreren nodig, piloten moeten veel handelingen binnen een kort tijdbestek verrichten. In de landing vindt 55% van alle luchtvaartongevallen plaats, voor het opstijgen betreft dit 30%. Tijdens het vliegen op kruishoogte vindt 15% van de ongevallen plaats. Ongeveer 85% van de ongevallen in de burgerluchtvaart vindt dus plaats tijdens start en landing in de nabijheid van de luchthaven. Ongeveer 75% à 80% van de ongevallen vindt plaats binnen een zone die zich uitstrekt 150 meter aan weerszijden van de hartlijn van de start- en landingsbaan en tot 1000 meter voor en achter de baan. Dit gebied wordt aangegeven met zone 1. Voor de Vliegbasis Leeuwarden geldt dat het gebied dat binnen de omheining ook valt onder zone 1. (zie kaart in bijlage)

Nog eens 10% van de ongevallen vindt plaats in een strook relatief dicht bij de luchthaven. Deze strekt zich globaal zo'n 10 km uit rondom de luchthaven. Dit gebied wordt volgens de [Veiligheidsstatistieken Luchtvaart 1993-2007](#) omschreven als zone 2.

Volgens de nota van het Ministerie van Defensie⁶ wordt het CTR-gebied van de vliegbasis tot zone 2 gerekend. (zie kaart in bijlage)

Bij een luchtvaartongeval buiten de vliegbasis is de inzet van het aantal civiele hulpdiensten gelijk aan de inzet in zone 1 (op de vliegbasis). De informatie uit het rampbestrijdingsplan kan dan ook toegepast worden en er wordt eventueel een bijstand verzoek gedaan aan luchthavenbrandweer.

7.3.1 Zeer kleine luchtvaartincidenten

Zeer kleine luchtvaartongevallen, waarbij sprake is van maximaal 3 personen aan boord (POB), zoals een F-35, F-16 of helikopter, wordt op de vliegbasis afgehandeld door de luchthavenbrandweer. De risico's bij dit type vliegtuig is de grote hoeveelheid brandstof en de mogelijke bewapening in de vorm van bommen, raketten en boordmunitie. Er is voor gekozen om bij een dergelijk scenario wel multidisciplinaire coördinatie op te starten (CoPI) ter ondersteuning.

Buiten de vliegbasis wordt een zeer klein luchtvaartongeval met een militair toestel ook gestart met een multidisciplinaire coördinatie, waarbij de luchthavenbrandweer en de KMar ook worden gealarmeerd.

7.3.2 Klein, middel en grote luchtvaartincidenten

De maatscenario's luchtvaartongevallen klein, middel en groot hebben vooral betrekking op ongevallen met de bezoekende grotere vliegtuigen en helikopters binnen zone 1. Bij een dergelijk incident spelen diverse dilemma's en is een specifieke aanpak van de incidentbestrijding vereist. Deze scenario's worden omschreven als luchtvaartongeval 'klein', 'middel' en 'groot'.

7.3.3 Brand in of nabij het munitiedepot

Op basis van het rapport risicoanalyse⁷ munitieactiviteiten Munitiedepot Bitgummole is het gebied rondom het munitiedepot ingedeeld in drie gevaarzones A, B en C.

Binnen de gevaarzone C zijn bedrijven, woningen, scholen en zorginstellingen in kaart gebracht. Dit betreft een gebied van circa 1500 meter rondom het munitiedepot en is naast zone C nog verder opsplijt in een zone B en in een zone A. Het gebied buiten zone C betreft de

⁶ Nota CLSK2018009189, Ministerie van Defensie augustus 2018

⁷ TNO-DV2 2006 A098 QRA MMC Beetgummolen

zogenaamde veilige zone. De geprojecteerde zones zijn een cumulatie van de effecten vanuit alle munitieopslagen en de werkplaats uitgaande van de maximale opslaghoeveelheid, hierbij zijn de factoren soort munitie en de constructie van de opslag bepalend. Er wordt uitgegaan van de worst case situatie (ergst denkbare scenario). In de praktijk is het afhankelijk van de situatie en omstandigheden en kan de cumulatie van de effecten en maximale opslag variëren. Actuele informatie is ten alle tijde beschikbaar bij de On Scene Commander (OSC) en Bevelvoerder van Dienst (BvD).

De effecten bij een brand op- of in het munitiedepot met een daadwerkelijke explosie zijn in de worst case situatie binnen:

- Zone A (+/- 600 meter): instortingen van bouwwerken, als gevolg van de drukgolf.
- Zone B (+/- 875 meter): neervallende brokstukken en munitiefragmenten, en een luchtschok van 5 kPa.
- Zone C (+/- 1500 meter): tijdelijke gehoorschade en glasbreuk, beweegbare constructieonderdelen (ramen/ deuren) zijn beschadigd en/of ontzet als gevolg van de drukgolf door een massa-explosie (alleen ADR 1.1).

Binnen zone A en B zijn secundaire branden mogelijk, veroorzaakt door directe warmtestraling van de explosie en hete brokstukken, bijvoorbeeld van voertuigen en gebouwen, struiken en bomen en van gas door leidingbreuk.

Handelingsperspectief omwonenden bij een brand met een dreigende explosie

Een handelingsperspectief is relevant bij het scenario 'dreigende explosie'. Er is altijd sprake van maatwerk, waarbij afstemming is in het CoPI. Voor het handelingsperspectief geldt een aantal uitgangspunten:

- Het gebied afzetten aan de rand van zone C.
- Mensen mogen het gebied verlaten, maar niet in.
- Niet zelfredzame bewoners worden indien nodig en mogelijk (veilig) door de hulpdiensten uit de woningen in zone B gehaald.

Richtlijnen voor het handelingsperspectief

Bewoners in zone C: In dit scenario is er sprake van tijdelijke gehoorschade en glasbreuk. Handelingsperspectief:

- Blijf binnen. Open de ramen en sluit de gordijnen voor de ramen, om te beschermen tegen vallend puin en glasscherven. Hangen er geen gordijnen voor de ramen? Ga dan naar een andere kamer zonder ramen of met gordijnen.

Bewoners in zone B: In dit scenario is er sprake van neervallende brokstukken en munitiefragmenten. Beweegbare constructieonderdelen zijn ontzet. Handelingsperspectief:

- Ga het gebied uit, bij voorkeur in de auto.
- Blijf je toch thuis? Blijf dan binnen. Sluit de gordijnen voor de ramen, om te beschermen tegen vallend puin en glasscherven. Hangen er geen gordijnen voor de ramen? Ga dan naar een andere kamer zonder ramen of met gordijnen.

Uitgangspunt is zelfredzaamheid, als bewoner bepaal je zelf of je het gebied verlaat en organiseer je je eigen vervoer. Geef hierbij inzicht in de effecten van het wel of niet thuisblijven. Op basis daarvan kan een bewoner een keuze maken.

8 Scenario's

Op basis van de aanwezige risico's zoals omschreven in hoofdstuk 7, zijn er vijf scenario's voor de Vliegbasis Leeuwarden uitgewerkt. Dit zijn de scenario's waarvoor minimaal een GRIP 1⁸ wordt gealarmeerd. In het scenario wordt omschreven wat de aandachtspunten zijn voor de betrokken organisaties en wat het vraagt aan capaciteit. Dit laat onverlet dat er sprake kan zijn van opschaling indiene vereiste initieel gealarmeerde capaciteit onvoldoende is. Het bijstellen van de opschaling kan worden uitgevoerd door de MKNN of de hoogst leidinggevende.

8.1 GRIP 1 scenario's

Luchtvaartongeval zeer klein

Betreft een ongeval met een gevechtsvliegtuig, kleine helikopter (bijv. Waddenheli) of drone. Het aantal (mogelijke) slachtoffers is 0 t/m 3 personen. Er is multidisciplinaire coördinatie nodig (CoPI).

Luchtvaartongeval klein

Bij het scenario 'Luchtvaartongeval klein' bedraagt het aantal (mogelijke) slachtoffers 4 t/m 7 personen. Het betreft een ongeval met een grote helikopter, een transport- of passagiersvliegtuig met alleen crew aan boord. Er is ter plaatste multidisciplinaire coördinatie nodig (CoPI).

Brand op- of in het munitiedepot met dreiging explosie

Er is brand op het munitiedepot in Bitgummole of in de munitieopslag/ assemblage hal met mogelijk een explosie door munitie. Er is ter plaatste multidisciplinaire coördinatie nodig (CoPI).

8.2 GRIP 2 scenario's

Luchtvaartongeval middel

Bij het scenario 'Luchtvaartongeval middel' bedraagt het aantal (mogelijke) slachtoffers 8 t/m 50 personen. Het betreft een ongeval met grote helikopter, transport of passagiersvliegtuig met maximaal 50 passagiers aan boord. Er is ter plaatste multidisciplinaire coördinatie nodig (CoPI) en er is sprake van een complex ongeval wat tactische coördinatie vereist en waarvoor er meerdere processen in het ROT moeten worden opgestart.

Luchtvaartongeval groot

Bij het scenario 'Luchtvaartongeval groot' bedraagt het aantal (mogelijke) slachtoffers 51 personen t/m 250 personen. Het betreft een ongeval een passagiersvliegtuig met 51 of meer personen aan boord. Er is ter plaatste multidisciplinaire coördinatie nodig (CoPI) en er is sprake van een complex ongeval wat tactische coördinatie vereist en waarvoor er meerdere processen in het ROT moeten worden opgestart.

⁸ [Wat gebeurt er tijdens een crisis? - Veiligheidsregio Fryslân \(veiligheidsregiofryslan.nl\)](https://www.veiligheidsregiofryslan.nl)

9 Randvoorwaardelijke processen

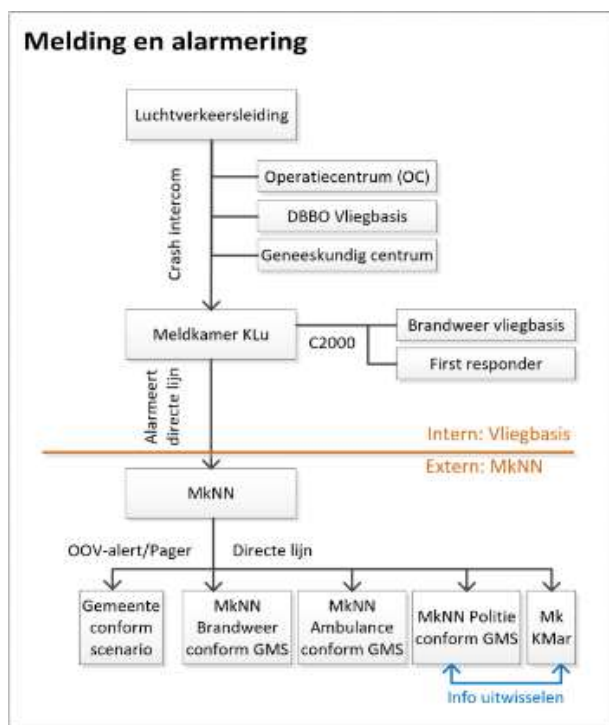
9.1 Melding en alarmering

Wanneer er sprake is van één van de scenario's van het rampbestrijdingsplan dan zal de luchtverkeersleiding van de Vliegbasis als eerste op de hoogte zijn. De Meldkamer Koninklijke Luchtmacht (MkKLu) besluit onder leiding van de On Scene Commander/Bevelvoerder van Dienst welk scenario moet worden gealarmeerd aan de MkNN.

De MkKLu zorgt voor de doormelding naar de landelijke meldkamer van de KMar (OPSCENT) die vervolgens de desbetreffende functionaris alarmeert.

De MkNN alarmeert in overeenstemming met Regionaal Crisisplan en zorgt ook voor een doormelding naar de landelijke meldkamer van de KMar (OPSCENT). De meldkamer van de KMar wordt dus dubbel gealarmeerd.

De OvD-P (KMar) is altijd, tijdens vliegbewegingen van de basis, met 2 eenheden ter plaatse. Bij het scenario "Brand op- of in het munitiedepot met dreiging explosie" en in geval van een Quick Reaction Alert⁹, buiten de normale vliegbewegingen van de basis, kan de OvD-P KMar de vereiste opkomsttijd voor CoPI-leden (30 min.) meestal niet halen. Deze functie wordt zo lang als nodig waargenomen door de OVD-P (Politie), naast zijn eigen taken¹⁰.



9.2 Op- en afschalen

De GRIP-structuur van het regionaal crisisplan is leidend. De afschaling vindt plaats zodra dat mogelijk is, na instemming van de hoogst leidinggevende functionarissen.

⁹ Zie hoofdstuk 5

¹⁰ Zie paragraaf 6.5.1

9.3 Leiding en coördinatie

De operationele leiding in dit rampbestrijdingsplan wordt ingevuld op basis van de GRIP-structuur zoals deze is beschreven in het Regionaal Crisisplan. In het hoofdstuk 6 en op de multidisciplinaire informatiekaart staat beschreven welke functionarissen van de Vliegbasis Leeuwarden en de KMar aansluiten bij het CoPI, ROT en het Gemeentelijk Beleidsteam (GBT).

GRIP Niveau	Bezetting Vliegbasis/KMar
CoPI/GRIP 1	Liaison Vliegbasis, OvD-P (KMar)
ROT/GRIP 2	Liaison Vliegbasis (H-O&L), AC-P (KMar)
GBT/GRIP 3	Liaison Vliegbasis (CVB of plaatsvervanger), adviseur KMar
RBT/GRIP 4	Liaison Vliegbasis (CVB), adviseur KMar

9.4 Informatiemanagement

Het Landelijk Crisismanagementsysteem (LCMS) wordt gebruikt om tijdens een grootschalig incident de informatie die bij de verschillende partijen beschikbaar is op eenvoudige wijze te delen. De multidisciplinaire informatiekaarten en de bijbehorende plattegronden worden in LCMS opgenomen. Het CMT van de Vliegbasis houdt bij GRIP 1 en hoger het tabblad Defensie bij in de LCMS activiteit.

9.5 Communicatie

De communicatie-experts van de crisisorganisatie van Veiligheidsregio Fryslân en de sectie communicatie van Vliegbasis Leeuwarden werken bij een incident nauw met elkaar samen.

- De sectie communicatie van Vliegbasis Leeuwarden zorgt voor persvoorlichting (over o.a. materiaal en personeel van de Vliegbasis en over door de Vliegbasis genomen maatregelen), begeleiding van media van en naar de ongevalslocatie en interne voorlichting aan het eigen personeel. De Staf Personeel & Organisatie van de vliegbasis zorgt voor informatie aan verwanten van betrokken personeel van Defensie.
- De crisisorganisatie van Veiligheidsregio Fryslân zorgt voor brede pers- en publieksvoorlichting en het monitoren van wat er leeft in de samenleving. De pers- en publieksvoorlichting gaat met name over de effecten van het incident op de omgeving, zoals wegafsluitingen, informatie over gezondheidseffecten en het geven van handelingsperspectief. De eventuele inzet van bijv. NL-Alert of de rampenzender valt onder de verantwoordelijkheid van de crisisorganisatie, net als de communicatie met verwanten van eventuele burgerslachtoffers.

Op de volgende manieren wordt de communicatie onderling afgestemd:

- De CoPI communicatieadviseur stemt als eerste de communicatie af met de sectie communicatie van Vliegbasis Leeuwarden. Hij/zij legt rechtstreeks of anders via de liaison van Vliegbasis Leeuwarden in het CoPI contact met de sectie communicatie van de vliegbasis. Daarna zal er rechtstreeks contact zijn tussen de betrokken communicatieadviseurs (o.a. via direct contact op de plaats incident, telefonisch en via Whatsapp). Bij GRIP 2 of hoger wordt deze onderling afstemming uitgebreid met de ROT communicatieadviseur, het Hoofd Taakorganisatie Communicatie en de BT-communicatieadviseur.
- Bij de plaats incident, waar het CoPI zich (vlak bij) bevindt, zorgt de CoPI communicatieadviseur voor woordvoering ter plaatse, bij voorkeur samen met een woordvoerder van Vliegbasis Leeuwarden.
- De CoPI-communicatieadviseur (of vanaf GRIP 2 de HTOC) legt ook direct een lijntje met de communicatieteams van de gemeente Leeuwarden en (zo nodig) de Waadhoeke.

10 Bijlage: Verantwoording

Het Besluit Veiligheidsregio's stelt inhoudelijke eisen aan rampbestrijdingsplannen voor luchthavens (hoofdstuk 6, § 2 artikel 6.2.2). Het rampbestrijdingsplan bevat in ieder geval:

- a) de functies van de aan de luchthaven verbonden personen die bevoegd zijn om procedures van alarmering binnen en buiten de luchthaven en van bestrijdingsacties op de luchthaven in werking te doen treden;
- b) de functies van de personen die belast zijn met de operationele leiding van het geheel van de bestrijdingsacties;
- c) de maatregelen en de voorzieningen die zijn getroffen, opdat degene die is belast met de operationele leiding en de hulpverleningsdiensten snel worden geïnformeerd en de bij de bestrijding betrokken personen snel worden opgeroepen;
- d) het schema met betrekking tot de leiding over en de gecoördineerde inzet van diensten en organisaties die bij de bestrijding kunnen worden betrokken;
- e) de maatregelen en voorzieningen die zijn getroffen met het oog op de bestrijding van op en in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven;
- f) een plan in hoofdlijnen met betrekking tot de geneeskundige organisatie, waaronder een plan op hoofdlijnen met betrekking tot de opvang en verzorging van de slachtoffers;
- g) de wijze waarop de bevolking wordt geïnformeerd en over de door haar te volgen gedragslijn;
- h) de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de hulpverleningsdiensten van een andere staat te informeren, indien de bevolking of het milieu van die staat door het vliegtuigongeval worden getroffen of dreigen te worden getroffen;
- i) de wijze waarop slachtoffers, verwanten van slachtoffers, reizigers, medewerkers van de luchthaven en van vliegtuigmaatschappijen, binnen- en buitenlandse overheden en de media worden geïnformeerd, en
- j) een overzichtskaart van de indeling van de luchthaven en de onmiddellijke omgeving daarvan.

Ad a) Dit staat beschreven in hoofdstuk 6 en 9 van het rampbestrijdingsplan en is verder uitgewerkt in het bedrijfsnoodplan van de Vliegbasis Leeuwarden.

Ad b) De functies van de personen die belast zijn met de operationele leiding en hun taken en verantwoordelijkheden staan vermeld in hoofdstuk 6. Dit sluit aan bij Regionaal Crisisplan.

Ad c) Dit staat beschreven in hoofdstuk 9 van het rampbestrijdingsplan en in het Regionaal Crisisplan.

Ad d) Dit staat beschreven in hoofdstuk 9 en het Regionaal Crisisplan.

Ad e) In hoofdstuk 9 staat beschreven op welke wijze het rampbestrijdingsplan in LCMS wordt ontsloten. Op de multidisciplinaire informatiekaarten staan de specifieke aandachtspunten per scenario beschreven.

Ad f) Het plan in hoofdlijnen met betrekking tot de geneeskundige organisatie staat onder andere beschreven in het Regionaal Crisisplan en het deelplan van de GHOR.

Ad g en h) In hoofdstuk 9 staat beschreven op welke wijze crisiscommunicatie wordt georganiseerd en op de multidisciplinaire informatiekaarten staan specifieke aandachtspunten voor crisiscommunicatie benoemd.

Ad i) In hoofdstuk 6 en 9 staat aangegeven op welke wijze er wordt gecommuniceerd door de Vliegbasis Leeuwarden en crisiscommunicatie van de Veiligheidsregio.

Ad j) Het kaartmateriaal is een bijlage van het rampbestrijdingsplan en op de multidisciplinaire informatiekaarten worden plattegronden weergegeven. Het kaartmateriaal is tevens digitaal beschikbaar via LCMS.

11 Bijlage: Afkortingenlijst

BAF	Belgian Airforce
BRZO	Besluit Risico's Zware Ongevallen
BVR	Besluit veiligheidsregio's
CoPI	Commando Plaats Incident
CDS	Commandant der Strijdkrachten
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
CMT	Crisis Management Team
CVB	Commandant Vliegbasis Leeuwarden
DBBO	Defensie Beveiliging en Bewakings Organisatie
EASA	European Aviation Safety Agency
FWIT	Fighter Weapon Instructor Training
GAGS	Geneeskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen
GBT	Gemeentelijk Beleidsteam
GGD	Gemeentelijke Gezondheidsdienst
GHOR	Geneeskundige hulpverleningsorganisatie
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdingsprocedure
H-OPS	Hoofd Operatiën
H-B&K	Hoofd Bedrijfsveiligheid & Kwaliteit
KMar	Koninklijke Marechaussee
KLu	Koninklijke Luchtmacht
LCMS	Landelijk Crisismanagementsysteem
MkNN	Meldkamer Noord-Nederland
MkKLU	Meldkamer Koninklijke Luchtmacht
MMC	Munitiemagazijncomplex
NASOC	National Air & Space Operations Center
NCP-L	Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen
OC-Ops	Operatie Centrum Operaties
OSC	On Scene Commander
OvD	Officier van Dienst
OvD-P (KMar)	Officier van Dienst – Koninklijke Marechaussee
OvD-P	Officier van Dienst – Politie
OPSCENT	Meldkamer Koninklijke Marechaussee Operatiecentrum
POB	Person On Board
ORA	Quick-Reaction-Alert
RBP	Regionaal Beleidsplan
RBT	Regionaal Beleidsteam
RMOA	Regionaal Militair Operationeel Adviseur
ROT	Regionaal Operationeel Team
SGBO	Staf Grootschalig Bijzonder Optreden
UGS	Uitgangsstelling
VRF	Veiligheidsregio Fryslân
WAS	Waarschuwings- en Alarmeringssysteem
WIC	Weapon Instructor Course
WVR	Wet veiligheidsregio's

12 Bijlage: Multidisciplinaire informatiekaarten zone 1 en Munitiedepot

13 Bijlage: Plattegronden zone 1 en CTR/Zone 2