

RAMPBESTRIJDINGSPLAN

Vaststeldatum: 04/12/2025 Revisiedatum: --/--/--

Versie: 1.0

Planeigenaar: Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant

Samenhang/Relatie: MIK Luchtvaartincidenten en Alarm- en Calamiteitenregeling BIA (via Havenmeester)

TOEPASSING EN REIKWIJDTE RBP
Dit rampbestrijdingsplan is een nadere uitwerking van het ramptype “luchtvaartongevallen” waarbij een luchtvaartuig is betrokken. Het rampbestrijdingsplan geldt voor luchtvaartongevallen op het terrein van het vliegveld en 1000 meter in het verlengde van de baankoppen met een breedte van 300 meter(zie kaarten ommezijde). Meldingen van crashes buiten de luchthaven kunnen gemeld worden via de luchthaven. Het RCP is ook dan van toepassing en de luchthaven-brandweer zal desgewenst bijstand verlenen. Overweeg de toepassing van dit plan op dat moment, ten minste bij luchtvaartuigen die van en naar BIA gaan.
Gebruik de multidisciplinaire informatiekaart (MIK) luchtvaart naast dit RBP. Defensie/KMar is alleen betrokken bij een militair luchtvaartuig.

Breda International Airport – BIA

ALARMERING EN MACHTIGING
Aanvullende alarmering door BIA - BIA verzorgt zelf de alarmering naar Dutch Mill luchtverkeersleiding, LE-Luchtvaart (Landelijke Eenheid van de Nationale Politie) en ILenT Machtigingen De primaire organisatie en functionaris binnen BIA, belast met alarmering naar externe instanties is: - Havendienst – (Ass.) Havenmeester De alarm en calamiteitenregeling van BIA beschrijft welke partijen verder gealarmeerd/geïnformeerd worden.

BEDRIJFSGEGEVENS BREDA INTERNATIONAL AIRPORT	
Bedrijfsgegevens - Breda International Airport Pastoor van Breugelstraat 93 4744 RC Bosschenhoofd, Gemeente Halderberge Telefoon: 0165-312470 - Aanwezig personeel: 1 - 2 gedurende daglichtperiode 2 - 3 tijdens de weekenden gedurende daglichtperiode	Het vliegveld - Lengte start- en landingsbaan 830 meter - Omgeving: - Zuidzijde. Langs de start- en landingsbaan zijn bedrijven gevestigd. Iets verder is de A58 gelegen - Noordzijde: Sportvelden en natuurgebied - Noodtoegangen aan alle zijden vliegveld Let op: BIA grenst aan een waterwingebied. Bij grootschalig water en schuim gebruik alarmeren/informeren Brabant Water en OMWB.
➤ Aan de Noord-Westzijde van BIA (nabij restaurant) bevinden zich de brandstofopslagen: - Jet A1 fuel – 18.000 liter (Overdekte kelderopslag) - AvGas UL94 – 28.000 liter (ondergrondse opslag) - AvGas 100LL – 4500 (mobiele tankinstallatie)	

BEZETTING COÖRDINATIE NIVEAUS		
Coö-niveau	Locatie	Bezetting BIA
CoPI / GRIP 1	Mobiele commando unit (MCU), bij voorkeur in nabijheid van incident	Havenmeester
ROT / GRIP 2	Regionaal Coördinatie Centrum. Emplacement 2, Bergen op Zoom	Havenmeester/ Directeur
GBT / GRIP 3	Gemeentehuis van betrokken gemeente	Directielid Forum Group
RBT / GRIP 4	Opkomstlocatie wordt aangegeven bij alarmering	Directielid Forum Group
- Bij behoefte kan terug worden gevallen op ruimtes die BIA ter beschikking kan stellen voor overleg. - Bij grootschalig water en/of schuimgebruik: Brabant Water (waterwinningsgebied) en OMWB alarmeren/informeren.		

OPERATIONELE SLAGKRACHT EN OPSCHALING				
BIA verzorgt in eerste instantie zelf de blussing van brand na een crash. Deze blussing is gericht op de bekende “knock down”. Het redden van slachtoffers is primair de taak van de brandweer. Ter beschikking aan blustaken staan:				
- Eerste: Blusvoertuig met 400 liter water en 25 liter schuim - Op verzoek: Blusvoertuig met 1200 liter water/schuim en 135 kg poeder				
Standaard opschaling van de nood- en hulpdiensten bestaat uit:				
Brandweer	GHOR	Politie	Aanvullend OVD	Calamiteiten Coördinator
1 TS + OVD	2 Ambu + OVD	Varia-bel	Bz / Politie	Overweeg GRIP
- Verdere op- en afschaling op basis van beeldvorming n.a.v. het uitvraagprotocol - Bz = Bevolkingszorg (namens gemeente)				

SCENARIO’S		
- Op luchthavens werkt men met scenario’s om het te verwachten incident te beschrijven. Scenario’s zijn gebaseerd op het aantal inzittenden. De initiële alarmering van de hulpdiensten zal in eerste instantie niet anders zijn, maar het helpt in de chaosfase om inzicht te verkrijgen in het te verwachten aantal slachtoffers. Zolang het uitvraagprotocol niet volledig is doorlopen kunnen de hulpdiensten desgewenst hun eigen op-/afschaling inrichten op basis van deze scenario’s. LET OP: Scenario’s zijn NIET representatief voor een GRIP opschaling!!		
- Onder scenario 0 wordt verstaan: de voorzorgslanding (Stand-by Call) van een luchtvaartuig of alle (kleine) ongevallen met een luchtvaartuig waarbij de brandweer van BIA geen assistentie nodig heeft. Bij ieder incident waarbij de dienstdoende havenmeester inschat dat assistentie benodigd is, wordt direct opgeschaald naar scenario 1 of 3 (Crash Call). Vanwege het open zicht op het vliegveld kunnen incidenten die zelfstandig door luchthavenbrandweer afgehandeld wel door omstanders buiten het vliegveld worden waargenomen. In verband met de hiermee gepaard gaande media-aandacht wordt de Veiligheidsregio over deze incidenten geïnformeerd.		
Maatscenario	Max. aantal inzittende	Actie door Meldkamer
0	Variabel 1 - 50	OVD-en van Veiligheidsregio worden geïnformeerd t.b.v. informatiepositie
1 (incl. 2)	1 - 4	Initiële alarmering. Zodra de werkdruk het toelaat zullen meldkamers informatie delen conform het uitvraagprotocol en kan desgewenst worden op- of afgeschaald.
3 (incl. 4)	5 - 20	

UITVRAAGPROTOCOL Operationeel Centrum (OC-B) - BIA
Werkdruk kan ertoe leiden dat in eerste instantie minimale informatie gedeeld kan worden. Indien de tijd het toe laat wordt zo spoedig mogelijk , bij een (te verwachten) luchtvaartongeval op de luchthaven, ten minste de volgende informatie met elkaar gedeeld om een initieel situatiebeeld te genereren: - Type toestel; - Persons on Board (POB) en toestand van inzittenden; - Waar op de luchthaven heeft de crash plaats gevonden/ Kwadrant duiding op kaart; - Welke toegangspoort (adres) moet worden gebruikt door aanrijdende eenheden; - Gevaarlijke stoffen betrokken (Zo ja, overweeg extra water) Voor verdere beeldvorming wordt de volgende informatie – waar mogelijk - gedeeld: - Oorzaak incident; - Meteorologische omstandigheden en verwachtingen; - Veilige afstanden; - Overige betrokkenen; - Overige risico’s en daarbij behorende effectgebieden;

TOEGANKELIJKHEID EN MOBILITEIT
Vliegveld BIA kent meerdere toegangspoorten. In principe wordt naar de hoofdtoegang gereden (Pastoor van Breugelstraat 93, Bosschenhoofd), tenzij de aard van het ongeval en de meteorologische omstandigheden ter plaatse dat niet mogelijk maken. BIA adviseert dan om een andere toegangspoort te gebruiken. De huidige toegangspoorten zijn opgenomen in de tekening op de achterzijde van dit plan.
Bij een eventuele voorzorgslanding melden eenheden zich in principe aan de hoofdtoegang.
In de omgeving van BIA zijn geen directie Uitgangstellingen (UGS-en) aangewezen. De aard van het vliegveld en de luchtvaartuigen die daar landen biedt voldoende mogelijkheden om binnen de grenzen, of in de nabijheid van het vliegveld een UGS aan te wijzen.
NASLAGWERKEN
MIK Luchtvaartincidenten NCP Luchtvaartongevallen Bestuurlijke netwerkkarten 19 Bevoegdhedenschema 16 luchtvaart - Alarm- en Calamiteitenregeling BIA Regionaal Crisisplan (RCP)

TYPE LUCHTVAARTUIGEN		
Op vliegveld BIA stijgen en landen een grote diversiteit aan vliegtuigen. Over het algemeen zijn deze vliegtuigen gelijk of gelijkwaardig aan onderstaande type vliegtuigen:		
		
Aquila (A210) Max. 2 personen aan boord 2 x 55 liter brandstof	PC 12 Max. 10 personen aan boord 1521 liter brandstof	Cessna Grand Caravan Max. 19 personen aan boord (parachutisten) 1257 liter brandstof
		
Cessna 172 Max. 4 personen aan boord 210 liter brandstof	Diverse helikopters Max. 4 personen aan boord Brandstof: variabel tussen 1000 – 3000 liter	

Kaartmateriaal Vliegveld: Breda International Airport

Kaart is digitaal terug te vinden in BOI, OIV, LCMS