

Oplegnotitie voor:	Algemeen Bestuur Veiligheidsregio Flevoland
Agendapunt:	8
Vergaderdatum:	16 oktober 2024
Onderwerp:	Rampbestrijdingsplan Lelystad Airport (deel I & II)
Behandeling:	Besluitvormend
(Ambtelijk) Portefeuillehouder VD:	Mevr. H Schippers
Portefeuillehouder AB:	Mevr. A.E.H. Baltus
Auteur:	Marcel Leeuw (auteur)
Status:	Vertrouwelijk
Bijlagen:	1. RBP Lelystad (openbaar deel I, bestuurlijk) 2. RBP Lelystad Airport (besloten deel II, operationeel)

Voorstel

Het Algemeen Bestuur van de veiligheidsregio Flevoland wordt verzocht om:

- Definitief in te stemmen met het geactualiseerde rampbestrijdingsplan (RBP) voor Lelystad Airport.

Afgestemd met:	Datum:	Standpunt/advies:
Projectgroep Safety & Security	1 april 2024	Schriftelijk akkoord met het geactualiseerde rampbestrijdingsplan (RBP) voor Lelystad Airport.
Stuurgroep LA Veiligheid	14 mei 2024	Schriftelijk akkoord met het geactualiseerde rampbestrijdingsplan (RBP) voor Lelystad Airport.
Veiligheidsdirectie FGV	6 juni 2024	Akkoord met het geactualiseerde rampbestrijdingsplan (RBP) voor Lelystad Airport en doorgeleiding richting het AB Flevoland.
AB Veiligheidsregio Flevoland	3 juli 2024	Voorlopige vaststelling door het AB Flevoland (in verband met de in art. 3:11 van de Awb voorgeschreven inzageprocedure).

Inleiding

Na de voorlopige vaststelling van het Rampbestrijdingsplan (RBP) voor Lelystad Airport (LA) door het Algemeen Bestuur van Flevoland op 3 juli jl., is het plan op 15 juli ter inzage gelegd¹. Naast publicatie op de websites [samen.vrfgv.nl](https://www.samen.vrfgv.nl) en [officielebekendmakingen.nl](https://www.officielebekendmakingen.nl), was het RBP LA ook fysiek in te zien bij de receptie van de brandweerkazerne in Lelystad. Gedurende de vastgestelde inzagetermijn van zes weken zijn er geen zienswijzen ingediend door belanghebbenden. Conform de procedure wordt het RBP LA na afloop van de inzagetermijn opnieuw geagendeerd voor definitieve vaststelling door het AB Flevoland.

Actualisatie RBP LA

Het RBP LA is recentelijk geüpdatet, waarbij het oorspronkelijke plan uit 2019 (december) de vereiste vierjaarlijkse update heeft ondergaan. Het plan voldoet aan de landelijke richtlijnen en het actuele gebruik van luchtvaart op LA. De actualisatie kent een tweeledig proces:

- Het herziene plan beschrijft de huidige situatie en maakt onderscheid tussen General Aviation (GA)² en Business Aviation³ (BA).

¹ Zie toelichting inzageprocedure in bijlage A.

² Onder General Aviation wordt verstaan al het (niet-commerciële) recreatieve verkeer dat in de huidige operatie dagelijks gebruik maakt van de luchthaven, zoals les-/instructievluchten, privé-vluchten en maatschappelijke vluchten (waaronder o.a. foto-, inspectie-, en ambulancevluchten).

³ Onder Business Aviation (BA) wordt verstaan al het (doorgaans commerciële) zakelijke verkeer dat in de huidige operatie regelmatig gebruik maakt van de luchthaven.

2. Een afzonderlijke versie bereidt voor op handelsverkeer, wat een mogelijke toekomstige situatie is bij uitbreiding. Dit document wordt beheerd binnen het Veiligheidsbureau Flevoland en Gooi en Vechtstreek (VBFGV).

Belangrijkste wijzigingen (zie bijlage B voor een nadere toelichting en aanpassingen op hoofdlijnen)

- RBP LA is herzien en aangepast aan de actuele situatie, gebaseerd op de "Handreiking Crisisbeheersing op luchthavens" en het "Landelijke Crisisplan Luchtvaartongevallen (LCP-L)";
- Deel II bestaat uit een nieuw format Coördinatiekaart (operationele planvorming);
- Het toepassingsgebied van het RBP is verruimd door het opnemen van diverse scenario's (toepassing bij luchtvaartongevallen met aankomst en herkomst LA). Het werkingsgebied van LA is niet gewijzigd;
- LA heeft geen Commissie van Overleg (CVO) meer door het wegvallen van handelsverkeer. De taken die toegewezen zijn aan het CVO worden uitgevoerd door de Supervisor Airport Operations (SAO);
- De Politie voert politietaken uit op (airside) LA bij incidenten (in tegenstelling tot de Koninklijke Marechaussee). De Koninklijke Marechaussee (KMar) voert regulier Mobiele Toezicht Veiligheid (MTV) en /of grenspolitietaken uit en kan de Politie ondersteunen;
- Bij een luchtvaartongeval buiten het werkingsgebied van LA wordt situationeel opgeschaald. In het voorgaande RBP werd in deze situatie direct opgeschaald naar GRIP 3;
- Uitgangsstelling C (Omroep Flevoland) is aangepast naar het RWS-wegensteunpunt.
- Bijzondere processen (luchtvaart gerelateerd) zijn toegevoegd;
- (Bestuurlijke) dilemma's en sleutelbesluiten zijn opgenomen.

Opmerking: enkele hyperlinks zijn nog niet actief. Deze hyperlinks hebben afhankelijkheid met het plaatsen van documenten in de operationele omgeving. Na vaststelling worden de hyperlinks geactiveerd.

Beoogd effect

Het geactualiseerde RBP LA dient de operationele functionarissen in de voorbereiding op en tijdens de incidentbestrijding. Het voorziet in (landelijk & regionale) afgestemde procedures, taken en verantwoordelijkheden om effectief en gestructureerd te kunnen reageren bij het beperken en bestrijden van de effecten van crises.

Argumenten

Het RBP is herzien door een kerngroep bestaande uit functionarissen van het Veiligheidsbureau FGV en Lelystad Airport. Het plan heeft een grondig actualisatieproces doorlopen, inclusief uitgebreide consultatierondes met relevante partners (Brandweer, Bevolkingszorg, GHOR, OM, KMar, gemeente Lelystad, Politie, Defensie, Douane en LA). Het resultaat is een zorgvuldig afgestemd plan dat voldoet aan de huidige stand van zaken. Bijlage B bevat een opsomming van de belangrijkste aanpassingen (hoofdlijnen). In april heeft de projectgroep Safety & Security schriftelijk ingestemd met het RBP. In mei 2024 heeft de Stuurgroep LA Veiligheid het plan goedgekeurd en op zes juni heeft de Veiligheidsdirectie FGV akkoord gegeven met het RBP LA en doorgeleiding naar het AB Flevoland.

Kanttekeningen/ Risico's

1. Kanttekening: het RBP is afgestemd op de definitieve conceptversie van het LCP-L. Momenteel wordt deze nog op onderdelen aangepast en de verwachting is dat deze eind 2024 aan de benodigde entiteiten wordt voorgedragen voor definitieve vaststelling. Na vaststelling wordt het LCP-L openbaar gepubliceerd. Dit is langer dan in eersten instantie verwacht. Deel I en II van het RBP zijn echter zodanig redundant beschreven dat de operationele functionaris hier weinig tot geen hinder van ondervindt;
2. Kanttekening: De processen voor validatie en verificatie van passagiersgegevens en de identificatie van slachtoffers zijn uitgewerkt in het RBP. De verbeterslag, zoals beoogd in het LCP-L, om een Persoonsinformatie Actie Centrum Luchtvaartongevallen (PAC-L) in te richten is niet gerealiseerd om dat bepaalde uitgangspunten nog niet duidelijk/beschikbaar zijn. Het PAC-L is beschreven als een regionaal inzetbare organisatie, ingericht als een 24/7 entiteit. Het heeft als doel om het proces validatie en verificatie van passagiersgegevens en identificatie van slachtoffers op kwaliteit (inhoud & tijd) te verbeteren. Mogelijk wordt dit proces gerealiseerd na verduidelijking van het PAC-L proces en vaststelling van het LCP-L, gevolgd door een mogelijk addendum op het RBP LA;
3. Kanttekening: De politie zou als aanjager optreden voor het mobiliteitsproces, in samenwerking met Rijkswaterstaat en de Provincie. Door diverse personele wisselingen en een gebrek aan

effectieve communicatie is dit proces echter niet uitgevoerd. Momenteel is het mobiliteitsproces algemeen opgenomen in het Rampbestrijdingsplan Lelystad Airport (RBP LA). In de komende periode wordt onderzocht hoe dit proces nieuw leven kan worden ingeblazen. Indien een mobiliteitsplan wordt opgesteld, zal dit als appendix aan het RBP LA worden toegevoegd;

4. Risico: Het format van zowel het RBP als de Incident-Coördinatiekaart luchtvaartongevallen (I-CK) is relatief nieuw binnen de crisisorganisatie. Er wordt momenteel gewerkt aan een instrument binnen vakbekwaamheid (VBFGV) om de operationele functionaris te begeleiden bij het werken met de I-CK. Het risico bestaat dat de operationele functionaris moet wennen aan het nieuwe model en mogelijk nog niet optimaal kan werken met het planvormingsdocument. Zodra het instrument gereed is worden de operationele functionarissen daarover geïnformeerd. Het instrument omvat een introductievideo waarbij de werking van het model wordt toegelicht.

Consequenties (Financieel, Personeel, Juridisch, Informatievoorziening)

-

Vervolg (Proces en Uitvoering)

Na definitieve instemming van het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Flevoland dient het RBP gedegen (toezien en borgen) geïmplementeerd te worden binnen de (crisis)organisatie. Het implementatieproces omvat de volgende activiteiten.

- Operationeel gereed maken en beschikbaar stellen van het RBP in operationele applicaties.
- Het Rampbestrijdingsplan (RBP) wordt verzonden aan de betrokken partners, waarbij de integratie van processen wordt gecontroleerd;
- Brede communicatie (openbaar) van het RBP via gebruikelijke communicatiemiddelen;
- Integratie van afgestemde processen uit het RBP binnen de onderdelen van de crisisorganisatie en bij betrokken partners.

Verdere stappen in het proces:

- Herzien en in gebruik nemen van een vakbekwaamheidsinstrument (e-learning module);
- In het najaar van 2025 wordt een full-scale oefening uitgevoerd in samenwerking met Lelystad Airport en de betrokken partners. Tijdens deze oefening zal onder andere het RBP worden beproefd conform artikel 17c van de Wet veiligheidsregio's.

Communicatie (Intern, Extern)

Na vaststelling dient de actualisatie breed gecommuniceerd te worden (VRFL & VRGV).

Bijlage A. Inzageprocedure

Onderstaand een beschrijving van de wettelijke kaders m.b.t. de inzageprocedure voor het RBP LA (deel I) en een concreet voorstel van te volgen stappen met tijdspad.

Juridische grondslag inzageprocedure

Het RBP LA wordt vastgesteld met inachtneming van art. 17 van de Wet veiligheidsregio's (Wvr) en art. 6.1.4 Besluit veiligheidsregio's (Bvr). art. 6.1.4 Besluit veiligheidsregio's verklaart dat afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing is. Deze afdeling in de Awb geeft regels omtrent de (uniforme) openbare voorbereidingsprocedure. Ingevolge art. 3:11 van de Awb dient het ontwerpbesluit (in dit geval het besluit over de vaststelling van het RBP LA en het RBP LA zelf) ter inzage te worden gelegd. Hiervoor geldt een termijn van 6 weken (dit volgt uit art. 3:11, lid 3 Awb juncto art. 3:16 Awb). Art. 12 van de Bekendmakingswet is daarbij van toepassing (art. 3:11, lid 1 Awb). Daarin wordt aangegeven hoe de terinzagelegging gepubliceerd moet worden. Op basis van art. 12, lid 1 dienen de gemeente en de veiligheidsregio de terinzagelegging te publiceren via een uitgegeven publicatieblad.

Voorstel processtappen en tijdspad inzageprocedure

Na vaststelling AB Flevoland wordt uiterlijk in week 28 de inzageprocedure gestart. De onderstaande activiteiten worden ingang gezet:

- Communicatiebericht plaatsen: Op de website van de Samenwerkende Veiligheidsregio's Flevoland en Gooi en Vechtstrek (samen.vrfgv.nl) wordt een communicatiebericht geplaatst m.b.t. de actualisatie van het RBP LA en de inzageprocedure (in afstemming met de afdeling communicatie).
- Publicatie op "officiële bekendmakingen.nl": Op de website "Officiële bekendmakingen.nl" wordt een formeel bericht en bijhorend RBP LA (deel I) gepubliceerd (in afstemming met de afdeling Strategie & Regie, juridisch adviseur).
- Fysieke terinzagelegging: Een uitgeprinte versie wordt neergelegd bij de receptie van de brandweerkazerne Lelystad. Receptiemedewerkers worden ingelicht over het proces.
- Duur inzageprocedure: Na publicatie op de website is de inzageprocedure zes weken actief (tot 27 augustus 2024). Belanghebbenden kunnen hun zienswijzen naar keuze schriftelijk of mondeling kenbaar maken.
- Verzamelen en verwerken van zienswijzen: Schriftelijke en mondelinge zienswijzen worden verzameld en verwerkt.
- Definitieve vaststelling: Bij beëindiging inzageprocedure en verwerking zienswijzen wordt aansluitend het RBP LA opnieuw geagendeerd bij het AB van de veiligheidsregio Flevoland voor definitieve vaststelling.

Bijlage B. Belangrijkste aanpassingen

Onderstaand een opsomming van de belangrijkste aanpassingen op hoofdlijnen.

Algemeen

- Het RBP LA is volledig herzien en aangepast aan de actuele situatie, met behulp van de handreiking "Crisisbeheersing op luchthavens" en het "Landelijke Crisisplan Luchtvaartongevallen (LCP-L)" als leidraad.
 - Het toepassingsgebied van het RBP is verruimd door het opnemen van diverse scenario's. Het RBP is bij een luchtvaartongeval actief zowel binnen als buiten de grenzen van de veiligheidsregio's Flevoland en Gooi en Vechtstreek. Buiten deze grenzen geldt dit voor vliegtuigen die aankomen op of herkomst Lelystad airport hebben.
 - Het werkingsgebied van Lelystad Airport is niet gewijzigd.
 - Hoofdstukinrichting van het RBP is aangepast.
- Voorheen richtte het RBP LA zich op alle aspecten van luchtvaart, General Aviation (GA), Business Aviation (BA) en handelsverkeer. Momenteel is het plan gericht op GA en BA, gezien het ontbreken van handelsverkeer.
 - Randvoorwaardelijke processen zijn herzien.
 - LA heeft geen Commissie van Overleg (CVO) meer door het wegvallen van handelsverkeer. De taken die toegewezen zijn aan het CVO worden uitgevoerd door de Supervisor Airport Operations (SAO).
 - De Politie voert politietaken uit op (airside) Lelystad Airport bij incidenten. De Koninklijke Marechaussee (KMar) voert regulier Mobiele Toezicht Veiligheid (MTV) en /of grenspolitietaken. Bij luchtvaartongevallen kan de KMar de Nationale Politie ondersteunen bij politietaken. In het voorgaande RBP was hierin een duidelijk onderscheid in taken. De KMar voerde politietaken uit op (airside) LA.
 - Bij een luchtvaartongeval buiten het werkingsgebied wordt situationeel opgeschaald. In het voorgaande RBP werd in deze situatie direct opgeschaald naar GRIP 3.
 - In het vorige RBP zou een kleine crash (GRIP 1) met 1-6 slachtoffers direct opgeschaald worden naar GRIP 3. Bij de herziening is onderkend dat dit inproportioneel is.

RBP LA Bestuurlijk deel (I):

- Voorbeeldscenario's zijn beschreven voor diverse incidenttypen binnen het RBP.
- Het scenario voor een luchtvaartongeval is opgedeeld in drie scenario's op basis van landelijke richtlijnen.
- Bestuurlijke dilemma's en sleutelbesluiten zijn toegevoegd.
- Randvoorwaardelijke processen voor crisisbeheersing zijn zowel generiek als specifiek (luchtvaart gerelateerd) uiteengezet.
 - Alle processen zijn afgestemd op de huidige situatie en voldoen aan landelijke richtlijnen.
 - Uitgangsstelling C is aangepast naar het RWS-wegensteunpunt.

RBP LA Operationeel deel (II):

- Deel II omvat het digitale planvormingsformat met de Incident-Coördinatiekaart (I-CK). Dit format is in 2023 geïmplementeerd (visuele vormgeving en repressief bruikbaar).
- De belangrijkste elementen van deel I zijn overgenomen in de I-CK.
- Naast de scenario's uit deel I bevat de I-CK twee extra scenario's:
 - Crash van handelsverkeer binnen de Veiligheidsregio (VRFGV) met specifieke aandachtspunten voor een incident in het IJsselmeergebied.
 - Vliegtuigongeval met een militair vliegtuig binnen de VRFGV.
- Bereikbaarheidsgegevens zijn bijgewerkt.
- Opschalingsniveaus en inzetbehoeften zijn herijkt.