

1. Samenvatting voorstel

Op het thema luchtvaartongevallen is in 2018 op twee onderdelen gewerkt. De informatiekaart Luchtvaartongevallen is herzien en de bereikbaarheidsanalyse bij luchtvaartongevallen binnen de 10 kilometerzone van Rotterdam The Hague Airport en Schiphol Airport is gemaakt. Het Dagelijks Bestuur wordt in deze notitie geïnformeerd over de herziening van de informatiekaart Luchtvaartongevallen en de conclusies van de bereikbaarheidsanalyse bij luchtvaartongevallen.

De informatiekaart is volledig herzien. Zo zijn de scenario's uit het Nationaal Crisisplan luchtvaartongevallen opgenomen, zijn de afspraken met VRK en VRR aangescherpt en zijn de toepassingskaders aangepast. De volledige lijst met wijzigingen staat in de toelichting.

In de bereikbaarheidsanalyse is geconcludeerd dat op basis van de kans op een luchtvaartincident, de reeds aanwezige bereikbaarheid in bewoond gebied en de te rechtvaardigen infrastructurale aanpassingen in akkerlandgebied verdere maatregelen in de ruimtelijke ordening niet reëel zijn. In plaats daarvan zullen de hulpdiensten de plaats van een luchtvaartincident moeten bereiken op basis van veerkracht.

De Veiligheidsdirectie heeft op 21 januari 2019 ingestemd met beide documenten.

2. Algemeen

Onderwerp:	Luchtvaartongevallen	Opgesteld door:	Afdeling Crisisbeheersing - L. Klok Afdeling Risicoduiding - R. Cové
Voorstel t.b.v. vergadering:	Algemeen Bestuur	Datum:	18 april 2019
Agendapunt:	A.5	Bijlage(n):	2
Portefeuille:	J.W.E. Spies (DB) L. Weber (VD)	Status:	Informatief
Vervolgtraject besluitvorming:	--	Datum:	--

3. Toelichting

Herziening informatiekaart Luchtvaartongevallen

Conform het visiedocument MDOP wordt een informatiekaart elke drie jaar geactualiseerd. De actualisatie van de informatiekaart luchtvaartongevallen is daarom opgenomen in het werkplan MDOP 2017 en daarna ook nog doorgeschoven naar 2018. Gedurende het proces van actualiseren bleek dat van de informatiekaart de toepassingskaders onduidelijk waren, veel informatie verouderd was, informatie niet aansluit op de behoefte van de crisisorganisatie en veel aandachtspunten inmiddels 'open deuren' waren. De actualisatie is daarom een complete herziening van de informatiekaart geworden. Door middel van onder andere een scenariosessie waar ook de Kustwacht en het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing Infrastructuur en Waterstaat aan meegewerkt hebben is de projectgroep gekomen tot een aantal aanpassingen op de informatiekaart:

Bereikbaarheidsanalyse van luchtvaartongevallen binnen de 10 kilometerzone

In het regionaal risicoprofiel d.d. 6 oktober 2015 is een analyse gemaakt waarin de prioritering van soorten branden, rampen en crises binnen de Veiligheidsregio Hollands Midden zijn opgenomen. Luchtvaartincidenten is één van die ramptype en is vanuit het regionaal beleidsplan 2016-2019 benoemd ter verdere uitwerking. Het regionaal risicoprofiel beschrijft dat door de agrarische gebieden binnen de 10 kilometerzone van deze Veiligheidsregio de incidentlocatie mogelijk moeilijk bereikbaar is. Het Regionaal Beleidsplan vraagt een analyse ten aanzien van bereikbaarheid van de gebieden met een hoger risico (10 km van de start- en landingsbaan) binnen VRHM. De gemeenten Hillegom, Kaag en Braassem, Nieuwkoop en Zuidplas hebben grondgebied binnen de 10 kilometer zone liggen.

4. Implementatie en communicatie

Informatiekaart luchtvaartongevallen

- Na vaststelling door de VD wordt de Informatiekaart Luchtvaartongevallen aangeboden aan de werkgroep MDOP. De leden van deze werkgroep verspreiden de informatiekaart onder alle crisisfunctionarissen uit de eigen kolom die actief zijn binnen de verschillende crisisteams van de VRHM. De secretaris van MDOP draagt zorg voor de verspreiding van de informatiekaart bij de multidisciplinaire crisisfunctionarissen van de crisisteams. De vertegenwoordigers van de betrokken crisispartners dragen zorg voor de implementatie en verspreiding van het Informatiekaart binnen de eigen (crisis)organisatie.
- In de nieuwsbrief van de VRHM wordt een artikel geplaatst met een toelichting op het project van de actualisering van de informatiekaart.
- Na vaststelling wordt de Informatiekaart Luchtvaartongevallen gedeeld met de relevante crisispartners.
- De informatiekaart wordt bij de plannen gevoegd in het Multidisciplinair Actueel Beeld (MAB) in LCMS. De verouderde versie wordt verwijderd.
- Voor de implementatie op bestuurlijk niveau wordt de behoefte gepeild bij de bestuurders van de gemeente binnen de 10 kilometerzone. Afhankelijk van de behoefte kan mogelijk een sessie georganiseerd worden waarin de bestuurlijke agendapunten en dilemma's bij luchtvaartongevallen aan bod komen. Daarnaast wordt het thema luchtvaartongevallen als casus gebruikt bij de training 'bestuurlijk adviseren' uit de studiegids. Verder wordt een CoPI oefening op locatie georganiseerd in de aanvliegeroute van een luchthaven in de 10 kilometerzone. Concrete uitwerking hiervan volgt later.

Bereikbaarheidsanalyse van luchtvaartongevallen binnen de 10 kilometerzone

- Door de reeds bestaande wegenstructuur rondom bewoond gebied is de bereikbaarheid van hulpdiensten geen punt van zorg. Het treffen van infrastructurele aanpassingen in akkerlandgebied is niet te rechtvaardigen wanneer we dit afwegen tegen de zeer geringe kans dat een vliegtuig neerstort en de zeer geringe kans van overlevenden in het vliegtuig. Desondanks zullen hulpverleners het toestel zo snel mogelijk willen bereiken. Dit doen wij dan op basis van veerkracht en niet op basis van aanpassingen in de ruimtelijke ordening. Overigens is deze conclusie niet alleen binnen de 10 kilometer afbakening van toepassing maar is voor geheel VRHM toepasbaar.
- De uitkomsten van de bereikbaarheidsanalyse zijn reeds gedeeld met de Medewerker Openbare orde en Veiligheid (MOV) van de vier betreffende gemeenten. Aan hen is gevraagd de uitkomsten met hun burgemeester te bespreken. Aanvullend hierop heeft het Hoofdenoverleg aangegeven dat de duiding van dit risicotype breder uitgedragen mag worden. In de komende periode zal hier, in samenwerking met Bureau Gemeentelijke Crisisbeheersing (BGC), verdere uitwerking aan worden gegeven. In ieder geval zullen alle MOV'ers worden geïnformeerd.

5. Bijlagen

Vanwege de vertrouwelijkheid van de informatie worden de informatiekaarten niet meegezonden met de vergaderstukken van het Algemeen Bestuur. De informatie is te vinden in de DB stukken van 7 februari 2019.