

Belangrijkste wijzigingen Ontwerp CBP-Schiphol (versie 3.0)

Bijgaand treft u de herziene versie aan van het crisisbestrijdingsplan Schiphol (CBP-S) versie 3.0. Het ontwerp CBP-S versie 3.0 ligt ter inzage van 1 oktober tot en met 5 november 2018.

Belangrijkste wijzigingen in versie 3.0:

- Werkingsgebied CBP-S:
 - De omlegging van de A9 is aanleiding geweest tot het doen van twee aanpassingen in de begrenzing van het werkingsgebied CBP-S. De bestaande criteria zijn ter hand genomen en vormen geen belemmering voor de wijzigingen: aan de noordkant volgt de begrenzing grotendeels de ombuiging van de A9. Aan de zuidkant is de begrenzing ‘rechtgetrokken’, waardoor het een logischer geheel vormt. Daarnaast is beschreven dat de inzetbaarheid op de snelwegen binnen het werkingsgebied CBP-S (A4, A5 en A9) van hulpverleningsvoertuigen- en eenheden niet is gekoppeld aan het CBP-S. Het CBP-S is wel van toepassing bij incidenten met effecten op de luchthaven.

- Samenwerkingsafspraken:
 - Afspraken Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen Burgerluchtvaart (NCP-L) en stroomschema’s slachtofferinformatie zijn opgenomen. Het NCP-L beschrijft op hoofdlijnen de nationale uitgangspunten en (samenwerkings)afspraken bij de gezamenlijke aanpak van burgerluchtvaartongevallen in het binnenland en luchtvaartongevallen in het buitenland met Nederlandse slachtoffers. In lijn met de afspraken in het NCP-L is het CBP-S aangepast.
 - Om het netcentrisch werken goed te positioneren als multidisciplinair proces is het operationeel informatiemanagement opgenomen in het CBP-S.

- Scenario’s:
 - Het scenario “luchtvaartongeval buiten Nederland” is toegevoegd. Dit is mede gebaseerd op de evaluatiepunten van het ongeval met vlucht MH17. Uitgangspunt hierbij blijft dat bij dit scenario standaard naar minimaal GRIP 2 zonder CoPI wordt opgeschaald. Hierbij neemt de Operationeel Leider zo spoedig mogelijk contact op met de burgemeester om af te stemmen of een verdere opschaling naar GRIP 3 nodig is.
 - Scenario’s ‘dreiging aanslag Schiphol’ en ‘Aanslag terminal’ zijn toegevoegd.
 - KLM E&M is niet meer VR-plichtig waarmee de grondslag voor een RBP vervalt. Ondanks dat er geen RBP-verplichting meer is, wordt de inleidende informatie en de uitwerking van twee maatgevende scenario’s die de verschillende effecten van een brand en een emissie van een toxische stof bij KLM E&M beschrijven, behouden voor het CBP-S. Het scenario “Explosie in hangaar 14’ bij KLM E&M is komen te vervallen. De bedrijfsactiviteit voor het spuiten (schilderen) van vliegtuigen in Deco-Baai is per 1 Juli 2016 definitief afgestoten.

- Kwalificaties en staven:
 - Aanpassing minimale GRIP bij VOS-klein met een of meerdere doden. Het CBP-S is aangepast op het punt van gekoppeld GRIP niveau bij de kwalificatie 'Vliegtuigongeval Klein' met een of meerdere doden. Voor de opschaling wordt nu GRIP 1 toegepast, waarbij de Operationeel Leider wordt geïnformeerd, zodat deze actief informatie kan inwinnen en beeldvorming kan opbouwen.
 - De meldingsclassificaties en kwalificaties in het CBP-S zijn gesynchroniseerd met de inrichting van de meldkamersystemen (GMS). Dit is een voortdurend proces i.v.m. de wijzigingen die landelijk worden doorgevoerd als gevolg van de uniformering wegens de samenvoeging van de regionale meldkamers.

Bemensing:

- Leider Kernteam Psychosociale Hulpverlening wordt standaard ingezet bij een luchtvaartongeval. Naar aanleiding van de evaluatie van de MH 17 is besloten dat de Leider Kernteam PSH standaard direct wordt ingezet bij een alarmering m.b.t. een luchtvaartongeval en er direct een verkenteam wordt ingezet.
- Liaisons KLM Engineering & Maintenance en AFS worden toegevoegd aan het COPI indien nodig.
- Er kunnen zich incidenten voordoen, zoals luchtvaartongevallen en/of extreem geweld (terreur) waarbij er sprake is van een groot aantal (dodelijke) slachtoffers. Het beschikbaar hebben van een liaison LTFO in het crisisteam gedurende het incidentverloop voorkomt verstoring of vertraging van het borgingsproces, de algehele forensische opsporing en het verkrijgen van gevalideerde passagiersinformatie. Voor die specifieke omstandigheden zullen liaisons van het LTFO niet alleen in het CoPI, maar ook in het OT plaatsnemen.

Overige wijzigingen in versie 3.0:

- Het CBP-S is opgesplitst in twee delen; een algemeen deel waarin met name de focus ligt op het werkingsgebied en de crisorganisatie en een specifiek deel waarin de focus ligt op de scenario-uitwerkingen. Het algemene deel wordt online gepubliceerd. Het specifieke deel wordt verstrekt aan de crisisfunctionarissen van de hoofdstructuur crisisbeheersing luchthaven Schiphol, zoals vermeld in hoofdstuk 2 van het CBP-S.
- De beschrijvingen van de crisisteam zijn aangepast aan het nieuwe crisisplan VRK (dit plan wordt in 2019 geactualiseerd).
- Meerdere tekstuele wijzigingen doorgevoerd waaronder: de invoering van het model Grootschalig Geneeskundige Bijstand (GGB), check op actualiteit onderdelen crisiscommunicatie en is de definitie van Schiphol Security Incident (SSI) verder uitgebreid.
- Vanaf 1 januari 2018 worden de panoramarestaurants verbouwd voor een periode van 1,5 jaar. Dit betekent dat deze ruimtes tot nader order niet meer te gebruiken zijn als ruimtes voor opvang en hereniging. I.p.v. de panoramarestaurants wordt het Sheraton hotel gebruikt als back up.
- Het hoofdstuk aandachtspunten terrorisme is geactualiseerd.
- Generiek zijn alle scenario's nog eens nagelopen op feitelijkheden en is explicieter gemaakt dat slachtofferaantallen en genoemde operationele prestaties indicatief zijn.