

CRISISBESTRIJDINGSPLAN SCHIPHOL

Veiligheidsregio Kennemerland



Het Crisisbestrijdingsplan Schiphol deel I is een openbaar document. Gehele of gedeeltelijke bewerking van de inhoud en het gebruik van gedeeltelijk bewerkte versies van een dergelijk Crisisbestrijdingsplan op welke wijze dan ook, is niet toegestaan zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Veiligheidsregio

Versie 5.0 - DEEL I (Algemeen - Openbaar)

ONTWERPVERSIE

Vastgesteld: -
Operationeel: 5 april 2027

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Inleiding.....	3
I Crisisbeheersing luchthaven Schiphol	5
1.1 Algemene informatie luchthaven Schiphol	6
1.2 Melding en alarmering.....	7
1.3 Op- en afschaling	8
1.4 Informatiemanagement	9
1.5 Overige kenmerken crisisbestrijding Schiphol	10
2 Crisisorganisatie rondom Schiphol	12
2.1 Regionale en Rijksstructuur van de crisisorganisatie	13
2.2 Schiphol Team Plaats Incident (STPI - Motorkapoverleg)	16
2.3 Commando Plaats Incident (CoPI).....	17
2.4 Operationeel Team (OT).....	19
2.5 Sectie Crisiscommunicatie	21
2.6 Bevolkingszorg op Schiphol	23
2.7 Beleidsteam (BT)	24
2.8 Commissie van Overleg (CVO).....	28
2.9 Actiecentrum Mobiliteit.....	29
2.10 Externe teams relevant voor de crisisbestrijding op Schiphol	30
2.11 Aandachtspunten (dreiging) Extreem en Grof geweld.....	31
2.12 Beheer.....	34
2.13 Afkortingenlijst.....	35
2.14 Begrippenlijst	38

Inleiding

CBP-S	Voor u ligt het Crisisbestrijdingsplan Schiphol (CBP-S) van de Veiligheidsregio Kennemerland (VRK). Het CBP-S is het Rampbestrijdingsplan voor Schiphol en Aircraft Fuel Supply (AFS) dat opgesteld dient te worden conform art. 17 van de Wvvr.
Relatie CBP-S met Crisisplan Veiligheidsregio Kennemerland	Het CBP-S en het Crisisplan VRK overlappen elkaar, waarbij het CBP-S is aangevuld met specifieke afspraken voor Schiphol. Deze overlap maakt dat functionarissen van de crisisorganisatie met één plan werken – het CBP-S – bij een grootschalig incident, ramp of crisis op Schiphol. Het CBP-S is een plan op hoofdlijnen voor multidisciplinaire samenwerking bij rampenbestrijding en crisisbeheersing op Schiphol.
Wijzigingen Crisisplan VRK 2026	In het nieuwe Regionale Crisisplan VRK wordt naast de acute crisis nu ook aandacht besteed aan de niet-acute crisis en/of dreigende crisis. Beide categorieën komen aan bod in de scenario's in deel II en waar nodig zijn specifieke afspraken gemaakt. Ook is er aandacht voor het flexibel opschalen van de crisisorganisatie en het maken van een crisisdiagnose, zie paragraaf 1.3 voor de vertaling naar het CBP-S.
Relatie CBP-S met andere plannen	Het CBP-S heeft een relatie met de volgende documenten: • Nationaal handboek Crisisbesluitvorming (NCTV); • Landelijk Crisisplan Luchtvaartongevallen (LCP-L) (NCTV) • Landelijk Crisisplan Extreem Geweld en Terrorisme (LCP-EGT) (NCTV) • Regionaal Risicoprofiel VRK (VRK); • Draaiboek Infectieziektebestrijding Wet publieke gezondheid Schiphol (Wpvg) Schiphol (GGD) • Samenwerkingsafspraken Meldkamerprocessen Schiphol (VRK) • Deelplan Bevolkingszorg Kennemerland (Bevolkingszorg Kennemerland); • Handboek Opvang en hereniging op Schiphol (Bevolkingszorg Kennemerland) • Handboek Actieteam AMCO (VRK); • Inrichtingsplan OIM Kennemerland (VRK); • Mobiliteitsplan Schiphol en omgeving (KMar en NP) • Calamiteitenplan AAS (CP-AAS) (AAS) • Calamiteitenplan Schipholspoortunnel. (2024) (ProRail) • Handreiking crisisbeheersing op luchthavens (NIPV) (adviserend document)
Werkingsgebieden CBP-S	Het werkingsgebied van het CBP-S is een geografisch afgebakend gebied waarbinnen het CBP-S van toepassing is. Het werkingsgebied omvat onder meer - maar niet uitsluitend - het luchthavengebied. In bijlage 3.2 van deel II van het CBP-S is een kaart van het werkingsgebied te vinden.
CBP-S voor alle crises	Het CBP-S geldt voor alle soorten en verschijningsvormen van crises op het gebied van de fysieke veiligheid en/of een verstoring van de openbare orde of de rechtsorde die zich binnen het geografische werkingsgebied van het CBP-S kunnen voordoen.
Bijzonderheden Luchtvaartongevallen buiten werkingsgebied CBPS	Indien er een vliegtuigongeval plaatsvindt buiten het werkingsgebied van het CBP-S, binnen de VRK of buiten de VRK met herkomst of bestemming Schiphol, is het CBP-S van toepassing voor de crisisbestrijding van de effecten binnen de VRK.
Inzet op snelwegen binnen werkingsgebied CBPS	De inzetbaarheid op de snelwegen binnen het werkingsgebied CBP-S (A4, A5 en A9) van hulpverleningsvoertuigen/ eenheden is niet gekoppeld aan het CBP-S. Het CBP-S is wel van toepassing bij incidenten met effecten op de luchthaven.
Crisisbestrijding: multidisciplinair	De beheersing van crises vindt meestal multidisciplinair plaats. Uitsluitend indien de vertrouwelijkheid van de informatie dit vereist, kan in een beperktere samenstelling worden overlegd.
RBP AFS	Volgens de Wet Veiligheidsregio's (Wvvr) dient er voor een Seveso-intichting als Aircraft Fuel Supply (AFS) een rampbestrijdingsplan (RBP) te worden opgesteld. Dit RBP AFS is om praktische redenen gecombineerd met het RBP van de Luchthaven Schiphol. Beide RBP's vormen samen het CBP-S.

Opbouw van het plan (raamwerk)

Het CBP-S bestaat uit vijf hoofdstukken (exclusief de inleiding), verdeeld in twee delen.

Deel I:

- De inleiding van het plan;
- Hoofdstuk 1: beschrijft de kaders/ definities gericht op de uitvoering van de crisisbeheersing op/ rond luchthaven Schiphol;
- Hoofdstuk 2: beschrijft de hoofdstructuur van de crisisorganisatie;

Deel II:

- Hoofdstuk 1: bevat de uitwerking van de scenario's die zich voor kunnen doen;
- Hoofdstuk 2: bevat de Seveso-scenariobeschrijvingen van het Seveso-bedrijf AFS, inclusief scenario KLM E&M;
- Hoofdstuk 3: omvat de bijlagen die kunnen dienen als naslagwerk.

Publicatie

- Deel I van het CBP-S heeft een openbare status. Dit betreft het algemene deel en wordt online gepubliceerd. Via de website: www.vrk.nl is het algemene deel voor de bevolking beschikbaar.

Deel II is geheim wordt digitaal ter beschikking gesteld aan het bestuur en/ of de partijen die in het kader van de rampbestrijding een primaire operationele taak vervullen.

I Crisisbeheersing luchthaven Schiphol



In dit hoofdstuk zijn kaders en definities beschreven die specifiek gelden voor de uitvoering van de crisisbeheersing op en rond de luchthaven Schiphol. De algemene kaders en definities staan in het Crisisplan van de VRK genoemd.

I.1 Algemene informatie luchthaven Schiphol

Schiphol	Schiphol begroet jaarlijks ruim 68 miljoen passagiers (cijfers 2025) en staat in de top 5 van Europese luchthavens qua passagiersvolume. Er wordt ongeveer 1,40 miljoen ton vracht vervoerd en er vinden ongeveer 475.000 vliegtuigbewegingen plaats, door meer dan 100 luchtvaartmaatschappijen naar zo'n 300 directe bestemmingen in ongeveer 100 landen. Op Schiphol werken ongeveer 68.000 werknemers bij zo'n 500 bedrijven. ¹
Risico's	Op het terrein van Schiphol is een groot aantal verschillende functies en bedrijven samengebracht. Een gedeelte van de luchthaven heeft een intensieve bebouwing. De gebouwen hebben verschillende functies zoals op- en overslag, kantoorfuncties, parkeerplaatsen, horeca, winkels en doorloop voor grote aantallen personen. Risico's op het luchthavengebied strekken zich verder uit dan uitsluitend vliegtuigongevallen.
Impact incident op Schiphol	Schiphol is een vitaal economisch knooppunt. Een incident op de luchthaven kan cascade-effecten hebben tot ver buiten de grenzen van Schiphol. De communicatieve implicaties zijn daarmee ook heel groot, afstemmen is essentieel.
Diensten op Schiphol	De Koninklijke Marechaussee (KMar) en de politie-eenheid Noord-Holland kennen een specifieke, wettelijk geregelde verdeling van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden binnen het werkingsgebied van het CBP-S. Binnen het luchthavengebied is de KMar op basis van art. 4, lid 1 c Politiewet verantwoordelijk voor de politionele taken, daarbuiten de politie-eenheid Noord-Holland. Bij een luchtvaartongeval of luchtvaartincidenten is de luchtvaartpolitie van de landelijke eenheid verantwoordelijk voor het strafrechtelijk onderzoek. Amsterdam Airport Schiphol (AAS) beschikt over een uitgebreide BHV-organisatie en een luchthavenbrandweer voor Incidentbestrijding Luchtvaartuigen (IBL). De luchthavenbrandweer heeft een convenant met de VRK voor de uitvoering van basisbrandweertaken. Brandweer Kennemerland en brandweer Amsterdam-Amstelland treden gezamenlijk op bij incidentbestrijding op Schiphol onder de regeling grootschalig brandweer optreden Kennemerland - Amsterdam-Amstelland. Brandweer Kennemerland voorziet in specifieke ondersteuning en operationele leiding. Airport Medical Services (AMS) voorziet onder andere in een ambulance, Medic (Rapid Responder Ambulancezorg) en een Eerste Hulp post met arts.

¹ Bron: Schiphol.nl

I.2 Melding en alarmering

Alarmering	Bij de alarmering van hulpdiensten op Schiphol zijn primair drie meldcentra betrokken, namelijk; • Meldkamer Noord-Holland (MK NH); • Operationeel Centrum Koninklijke Marechaussee (OPSCent); • Emergency Respons and Control Centre Schiphol (ERCC Schiphol) Afhankelijk van het type incident zijn daarnaast andere partners betrokken zoals de Meldkamer landelijke eenheid van de Nationale Politie, Meldkamer Spoor ProRail en de Verkeerscentrale van Rijkswaterstaat (RWS). Het ERCC is de meldkamer van AAS voor brandweer Schiphol en ambulances van AMS. Elke meldkamer heeft taken en verantwoordelijkheden op basis van wet- en regelgeving. Ten aanzien van de samenwerking tussen de meldkamers zijn op het gebied van onder andere aanname en registratie van meldingen, regievoering, informatievoorziening en op- en afschaling nadere afspraken gemaakt. De afspraken zijn multidisciplinair van aard en afspraken staan vermeld in het document “Samenwerkingsafspraken Meldkamerprocessen Schiphol²” Het belangrijkste uitgangspunt uit deze samenwerkingsafspraken is dat de MK NH een centrale rol heeft als het gaat om coördinatie en informatievoorziening bij (grootschalige) incidenten.
Meldingsclassificatie en Incidentkwalificatie	Elke melding die door een meldkamer ontvangen wordt, wordt geclassificeerd conform de LMC (Landelijke Meldingsclassificatie) en geeft een typering van een incident. De alarmering die volgt, leidt tot een initiële inzet van hulpdiensten, vaak op basis van een vooraf bepaalde inzetcriteria. Eenheden/ functionarissen ter plaatse bepalen de ernst en omvang van het incident en geven een incidentkwalificatie af. De kwalificatie ter plaatse kan leiden tot op- of afschaling waardoor meer of minder eenheden en/of functionarissen worden gealarmeerd.
Kwalificatie gekoppeld aan GRIP	Voor verschillende typen incidenten en scenario's op Schiphol is vooraf een initieel GRIP-niveau afgesproken. In bijlage 3.1 van Deel 2 is beschreven welke kwalificatie tot welk initieel GRIP-niveau leidt.
Opschaling bij uitblijven nader bericht	Het is van belang dat kort na aankomst van de hulpdiensten ter plaatse een (voorlopig) beeld van de omvang van het incident gegeven wordt. Hiertoe zal de eerste eenheid ter plaatse zo spoedig mogelijk het incident kwalificeren en een nader bericht geven aan de eigen meldkamer of operationeel leidinggevende ter plaatse. Als een nader bericht langer dan 6 minuten na aankomst van de eerste eenheid uitblijft én er geen gehoor is bij actief nader bericht vragen bij de operationeel leidinggevende, zal de meldkamer van de betreffende discipline opschalen door de operationele inzet c.q. slagkracht te vergroten.
Beslismatrices voor bepalen van de kwalificatie	Voor luchtvaart gerelateerde incidenten en calamiteiten op Schiphol zijn kwalificatiemogelijkheden en initiële inzetvoorstellen vastgesteld. De kwalificatiemogelijkheden met voorbeelden zijn nader uitgewerkt in bijlage 3.1. Daarnaast zijn de specifieke initiële inzetvoorstellen ook uitgewerkt in deze bijlage.
Betrokkenheid Rijk	In geval van GRIP 2 of hoger alarmeert de MK NH het NCC. Het NCC monitort vanaf dat moment het incident via het LCMS.

² Samenwerkingsafspraken Meldkamerprocessen Schiphol is een document waarin operationele afspraken staan opgeschreven ten aanzien van melden, alarmeren en informatiemanagement.

I.3 Op- en afschaling

Op- en afschaling
conform GRIP

De op- en afschaling bij acute crises binnen het werkingsgebied van het CBP-S verloopt in principe conform de GRIP-procedure van de VRK, zoals opgenomen in het Regionaal Crisisplan VRK. Echter, wordt er bij enkele kwalificaties direct een 'vast' GRIP-niveau toegekend. Wanneer bij de acute crisis de (tijds)druk is afgenomen en er een goed beeld is van de situatie en wat er nodig is om deze te beheersen, kan de GRIP-structuur flexibeler worden toegepast. Dit kan betekenen dat er partijen bij de crisisteams aansluiten die niet standaard in de hoofdstructuur zijn opgenomen. Daarnaast kan dit betekenen dat bepaalde kolommen niet meer nodig zijn en besloten wordt om deze af te schalen.

Opschaling:
GRIP 4 en 5

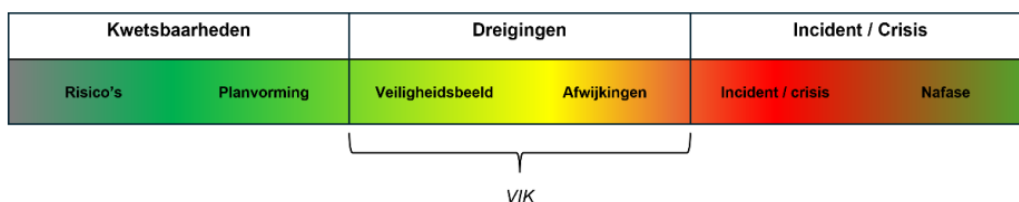
GRIP 4 wordt ingezet bij behoefte aan multidisciplinaire-, bestuurlijke coördinatie en leiding bij (dreiging van) een ramp of crisis van meer dan plaatselijke betekenis. Deze situatie ontstaat als de ramp of crisis door feitelijke effecten of de maatschappelijke uitstraling het gezag van een burgemeester overstijgt of dreigt te overstijgen en de noodzaak ontstaat tot eenduidig bestuurlijk optreden:

GRIP 5 wordt ingezet zodra er behoefte is aan multidisciplinaire en bestuurlijke coördinatie bij een ramp of crisis van meer dan plaatselijke betekenis in meerdere regio's of ernstige vrees voor het ontstaan daarvan. Hiertoe besluiten de betrokken voorzitters veiligheidsregio in gezamenlijkheid, omdat het bestuurlijk noodzakelijk wordt gevonden.

Informatiege-
stuur-
de Veiligheid

Vanuit de veiligheidsregio tracht men op informatiegestuurde wijze in een vroegtijdig stadium een crisis te onderkennen en de effecten ervan inzichtelijk te maken. Hiervoor wordt continue het Veiligheidsbeeld gemonitord door het Veiligheidsinformatieknoppunt (VIK). Bij een (dreigende) verstoring in het Veiligheidsbeeld kan er door het VIK aan de hand van een veiligheidsbeeldanalyse een advies aan de Operationeel Leider (OL) worden gegeven. Voor een goede uitwisseling, duiding en afweging van informatie zal het VIK voor specifieke Schipholzaken samenwerken met relevante partijen, zoals AAS en de KMar. Het vroegtijdig acteren op verstoringen in het Veiligheidsbeeld kan uiteindelijk leiden tot een beperkte - of het uitblijven van - opschaling.

De adaptieve crisisorganisatie



Kernoverleg

Crises kennen ieder een eigen karakter, zo kan een crisis een flitsramp betreffen, maar ook langdurig van aard zijn. In het generiek crisisplan van de VRK (2026) staat in hoofdstuk 3 dat de crisisorganisatie adaptief ingezet kan worden. De hoofdstructuur van de crisisorganisatie vormt de basis en zal worden ingezet aan de hand van:

1. De kenmerken van een crisis;
2. De mate van urgentie;
3. De wijze van optreden bij een incident of crisis.

Crisisdiagnose,
kernoverleg en
Pré OT

Wanneer het nog niet duidelijk is wat de effecten zijn van een dreigende verstoring op de veiligheid of publieke gezondheid en wat daarbij de rol van de veiligheidsregio moet zijn of überhaupt welk (crisis)team hiervoor aan de lat staat, kan een kernoverleg ingericht worden. Dit kernoverleg wordt bijgewoond door functionarissen van Leiding en Coördinatie, Informatiemanager CoPI en OT, Crisiscommunicatie en de adviseur VIK en/of Calamiteitencoördinator, onder leiding van de OL. Het startbeeld (situatiebeeld met duiding van experts) van het kernoverleg wordt opgesteld door het VIK. Doel van het overleg is het delen van het beeld en het bepalen van de verdere aanpak.

Het uitvoeren van de crisisdiagnose, de rol van de veiligheidsregio, het eventueel laten aansluiten van crisispartners en de voorgestelde wijze van het inrichten van de crisisorganisatie worden besproken in een adaptief crisisteam. Wanneer niet duidelijk is wat de effecten zijn op de veiligheid of publieke gezondheid en wat daarbij de rol van de veiligheidsregio moet zijn of überhaupt welk (crisis)team hiervoor aan de lat staat, kan een kernoverleg ingericht worden. Bij situaties waarbij verwacht wordt dat de veiligheidsregio een rol gaat vervullen in de gevolgbestrijding kan besloten worden tot het inrichten van een pré-OT.

I.4 Informatiemanagement

Regionaal	De VRK heeft tot taak om de informatievoorziening tussen de verschillende partijen in het netwerk te organiseren. De informatievoorziening wordt netcentrisch georganiseerd met behulp van het Landelijk Crisis Management Systeem (LCMS), zodat het COPI, OT, BT, de sectie Crisiscommunicatie, het CVO, het ERCC, de MK NH en het OPSCent hun informatie kunnen inbrengen en er een gedeeld beeld kan ontstaan over de situatie. De VRK zorgt voor een regionaal totaalbeeld van alle partijen, de veredeling van de beschikbare informatie en dat dit tijdig aan alle betrokken partners beschikbaar wordt gesteld.
Nationaal	Informatiemanagement tussen landelijk en regionaal niveau geschiedt grotendeels via het LCMS. De rijksoverheid doet onderling aan informatiemanagement via het NCC en langs lijnen van direct betrokken organisaties op deelonderwerpen. Het NCC fungeert als knooppunt van en voor de bestuurlijke informatievoorziening en de crisiscommunicatie. Binnen de nationale crisisstructuur nemen vertegenwoordigers van de relevante partners deel aan de verschillende crisisgremia zodat informatie, kennis en informatieverzoeken geborgd zijn tussen nationale crisisstructuur en partners. Ter ondersteuning van de informatiebehoefte kan het IAO besluiten het proces informatiemanagement in een specifiek multidisciplinair (team)verband te organiseren. Ook hier zal dit bij een ongeval met een militair luchtvaartuig in samenspraak met Defensie gebeuren.

I.5 Overige kenmerken crisisbestrijding Schiphol

UGS

De eenheden van de betrokken disciplines die na opschaling zijn gealarmeerd, verzamelen zich op de opgegeven uitgangstelling (UGS). De hoogst leidinggevende van de brandweer bepaalt en coördineert de gewenste instroom op basis van de aangegeven behoefte ter plaatse. Bij luchtvaartongevallen wordt het eerst aankomende peloton geformeerd op basis van vrije instroom van de eenheden van Brandweer Kennemerland en wordt direct begeleid naar de plaats incident onder begeleiding van AAS. Overige pelotons stellen zich op op de UGS.

Geneeskundige eenheden worden direct of in ieder geval redelijkerwijs zo snel als mogelijk begeleid naar de plaats incident door de begidsing van AAS en van het luchthaventerrein af begeleid bij het vervoer van slachtoffers. Bij de overige incidenten worden eenheden en functionarissen op basis van opkomst en inzicht van de operationeel leidinggevenden naar de plaats incident begeleid. Deze begidsing vindt plaats door de KMar of NAPO vanuit UGS-D.

Bevriezen en opstarten vliegverkeer	Gelijk met een kwalificatie VOS Groot (afgegeven door de AFO) wordt het verkeer op Schiphol direct door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) bevroren. Onder 'verkeer bevroren' wordt verstaan: 1. Grondverkeer tijdelijk stilzetten (m.u.v. grondverkeer dat een obstructie vormt voor de hulpdiensten); 2. Vertrekkend luchtverkeer tijdelijk niet meer laten starten; 3. Naderend luchtverkeer buiten 0,5 NM final een "go-around" geven. Vliegtuigen die een "go-around" uitvoeren of zich verder van Schiphol vandaan bevinden, worden door de verkeersleiding verzocht tijdelijk in een 'holding' te wachten op een nieuwe klaring om (later) te kunnen landen, of wijken direct uit naar een andere luchthaven zoals bijvoorbeeld Rotterdam, Maastricht, Düsseldorf en/of Brussel. Bij de kwalificatie VOS Groot vindt er overleg plaats tussen de AFO, de FMA en de LVNL over bewegingen op de luchthaven. Indien de crash site is geïsoleerd met veilige aan- en afvoer routes voor hulpdiensten is het van belang de baancapaciteit weer snel en geleidelijk op te schroeven. Vanwege de aantallen mensen in de terminal kunnen er bij langdurige stilstand van het vliegverkeer openbare orde en veiligheidsissues ontstaan. Het spoedig weer laten vertrekken van vliegtuigen heeft daarom hoge prioriteit, mede om dagenlange verstoringen, met als risico OOV-verstoringen, te minimaliseren. AAS kan daarom in afstemming met de LVNL het vliegverkeer opstarten als voldaan wordt aan de dekkingsnormen van de luchthavenbrandweer. In dat kader heeft de AFO-contact met de FMA. De FMA zal de LVNL informeren wanneer het vliegverkeer kan worden hervat van en naar Schiphol. De Commissie van Overleg (CVO) consulteert het OT/ BT hierover.
'Zero Rate'	Als het vliegverkeer tijdelijk wordt bevroren na een crash is er geen sprake van 'luchtruimsluiting', maar betreft het een tijdelijke onbeschikbaarheid van start- en landingsbanen; er is immers tijdelijk geen vereiste brandweerdekking meer. In de luchtvaartsector wordt dan gesproken over een - tijdelijke- 'zero-rate'. In tegenstelling tot het 'sluiten van het luchtruim' is AAS in samenspraak met de LVNL zelf bevoegd om het vliegverkeer te herstarten als er wordt voldaan aan de brandweerdekking.
Sluiten luchtruim	De burgemeester dan wel het (ministerieel) driehoeksoverleg kan hiertoe een verzoek indienen bij het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (DCC-I&W). Indien mogelijk consulteert de burgemeester vooraf het BT. Gedeeltelijke luchtruimsluitingen vinden een paar maal per jaar plaats in verband met bijvoorbeeld bomruiming. Dit loopt volgens een vast proces (na afstemming met EODD, LVNL en AAS) via BM als aanvrager richting IL&T/Luchtvaart. Soms moet dit acuut gebeuren indien er zich een explosief in de nabijheid van vliegverkeer bevindt. Hier gaat geen besluitvorming in een BT aan vooraf.
Stilleggen luchthavenprocessen	De burgemeester kan besluiten de luchthavenprocessen stil te leggen. Indien mogelijk wordt hiertoe vooraf het BT geconsulteerd. De burgemeester houdt bij zijn besluit rekening met de veiligheid, openbare orde en de bedrijfsbelangen van de luchthaven en de andere ketenpartners. In geval dat de brandweer bij een grote calamiteit de brandweerdekking ten behoeve van het overige vliegverkeer niet langer kan waarborgen, kan het CVO besluiten de luchthavenprocessen op operationele gronden stil te leggen.

Geen sprake van 'lockdown'	Als luchthavenprocessen geheel of gedeeltelijk vanwege operationele redenen worden stilgelegd worden betekent dit niet dat er sprake is van een 'lockdown'. Om misverstanden te voorkomen dient het woord 'lockdown' in deze context vermeden te worden. Sluiten van een gedeelte van- het luchtruim, zoals beschreven in 'sluiten luchtruim, betekent niet dat er sprake is van een 'lockdown'.
Wel sprake van 'lockdown'	Als er sprake is van een 'lockdown' wil dit zeggen dat de KMar verkeersmaatregelen uit gaat voeren conform het Mobiliteitsplan Schiphol. Dit wil zeggen dat specifieke verkeersmaatregelen worden genomen om de toegang naar Schiphol te blokkeren. Het gebruik van de term 'lockdown' door de KMar wil niet zeggen dat de luchthaven 'gesloten' wordt of dat luchthavenprocessen 'stil gelegd' worden. De term 'lockdown' is een term die de KMar intern gebruikt voor haar eigen procedure.

Stilleggen overige verkeersstromen

De burgemeester kan ertoe besluiten andere verkeersstromen rondom de luchthaven te beperken, stil te leggen en/of om te leiden, indien er door een incident of crisis een noodzaak hiertoe is. Operationele procedures hiervoor zijn vastgelegd in het 'Mobiliteitsplan Schiphol' dat tevens voorziet in een integrale aanpak van doorstroming en bereikbaarheid van Schiphol. Het Calamiteitenbestrijdingsplan Schipholspoortunnel van ProRail voorziet in extra maatregelen omtrent het spoorverkeer. Tot slot kan ook het scheepvaartverkeer op de Ringvaart worden beperkt of stilgelegd, voor de invulling van dit proces is het Hoogheemraadschap Rijnland verantwoordelijk.

De belangrijkste acties die bovenstaand beschreven staan, zijn tevens samengevat in onderstaande tabel.

Wat is de gewenste actie?	Wie kan aanvragen?	Via Crisisteam?	Vraag stellen aan:	Uitvoering gewenste actie door:
Bevriezen vliegverkeer	LVNL	N.v.t.	N.v.t.	LVNL
Vliegverkeer weer starten na tijdelijke bevrozing	FMA (na overleg met AFO)	Eventueel i.s.m. CVO	LVNL	LVNL
Vrijstelling krijgen van nachtsluiting	AAS	Na akkoord en de Burgemeester	IL&T/ Luchtvaart	AAS samen met sectorpartijen
Sluiten deel luchtruim (bij bomruimingen)	Burgemeester of (ministerieel) driehoeksoverleg	Indien mogelijk/ noodzakelijk het BT	DCC Min I&W (of IL&T/Luchtvaart)	LVNL
Stilleggen Luchthaven-processen	Burgemeester	Indien mogelijk het BT	Eigenaar specifiek proces (Prorail, AAS, AFS, etc)	AAS
Stilleggen Treinverkeer	Burgemeester	Indien mogelijk het BT	ProRail	ProRail
Stilleggen wegverkeer (groter gebied dan enkele weg)	Burgemeester	Indien mogelijk het BT en/ of Actiecentrum Mobiliteit	KMar/ Politie	KMar/ Politie en ondersteuning RWS
Stilleggen Scheepvaart Ringvaart en/ of overige waterwegen	Burgemeester	Indien mogelijk het BT en/ of Actiecentrum Mobiliteit	Hoogheem-raadschap Rijnland/ RWS	Hoogheem-raadschap Rijnland
Lock down (KMar neemt posities in op toegangswegen)	Driehoek (i.o.m. NCTV) en/ of KMar	Driehoek eventueel BT	KMar	KMar

(Zelf)redzaamheid

Op Schiphol zijn altijd veel personen (reizigers, werknemers, etc.) aanwezig. De crisisorganisatie dient er rekening mee te houden dat de (zelf)redzaamheid van personen mogelijk wordt beperkt door de specifieke omstandigheden op Schiphol. Denk aan veel anderstaligen met uiteenlopende nationaliteiten, de afwezigheid van een sociaal netwerk, de afscherming van de Security Restricted Area, etc.

2 Crisisorganisatie rondom Schiphol

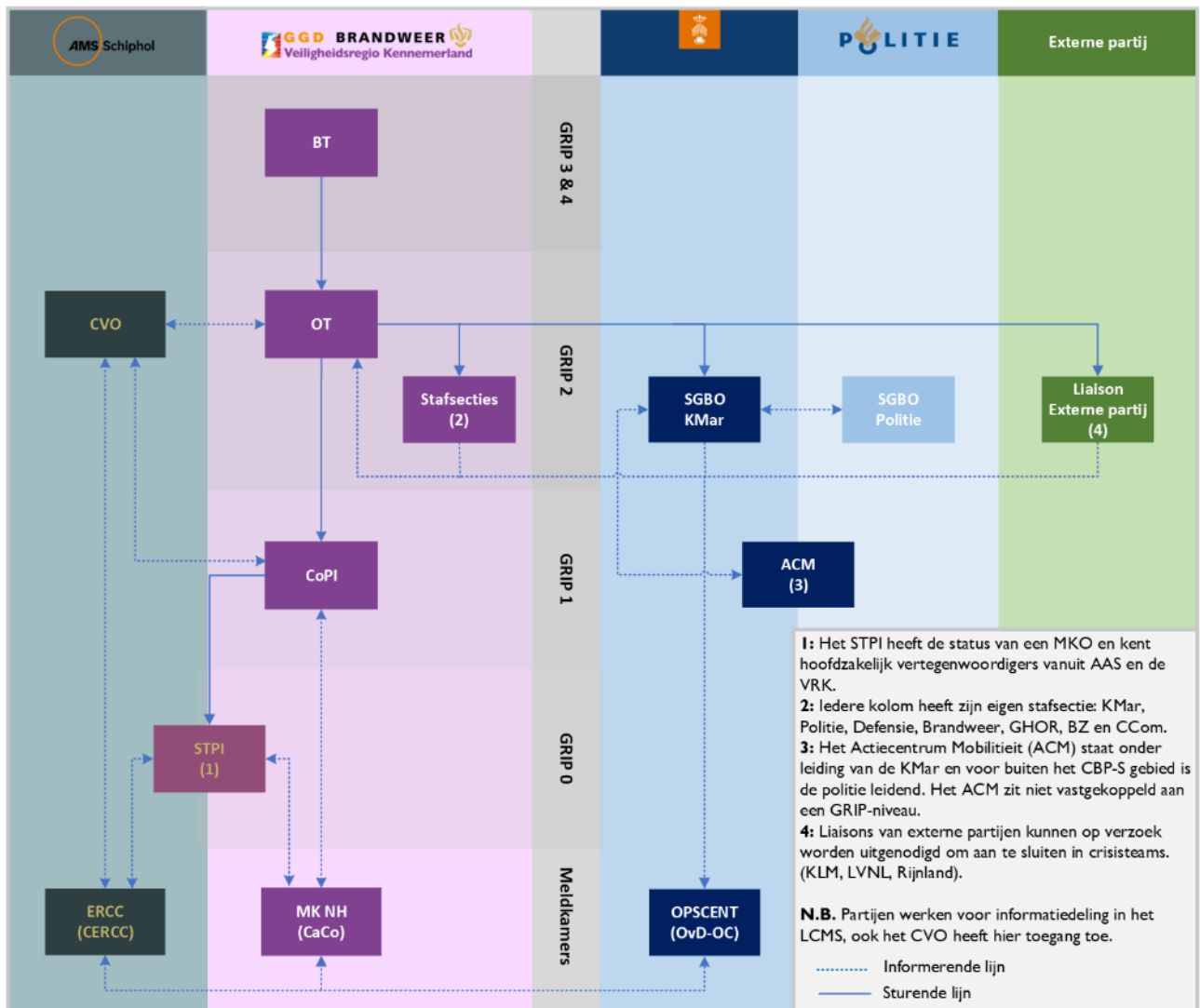


Dit hoofdstuk bevat informatie over de crisisbestrijdingsorganisatie op Schiphol, een rolbeschrijving van liaisons en de crisisbeheersing op nationaal niveau.

2.1 Regionale en Rijksstructuur van de crisisorganisatie

Hoofdstructuur

De hoofdstructuur van de crisisorganisatie op Schiphol ziet er bij volledige opschaling als volgt uit:



Taken en verantwoordelijkheden BT/ OT/ CoPI

Taken en verantwoordelijkheden van het BT, OT en het CoPI op Schiphol zijn conform het Crisisplan VRK.

Liaisons in crisisteams

De samenstelling van een crisisteam wordt bewust zo klein mogelijk gehouden. Dit houdt in dat er maar één liaison van een bedrijf of (keten)partner plaatsneemt in het crisisteam. De voorzitters van de crisisteams kunnen hierop uitzonderingen maken.

- Een liaison is een afgevaardigde van een organisatie direct betrokken bij de crisis.
- Een of meerdere liaisons maken op verzoek deel uit van de bezetting van een crisisteam (CoPI, OT, sectie Crisiscommunicatie, ACM en/of BT), mits deze is genoemd in de standaardsamenstelling van het team (par 2.1 t/m 2.9).
- De liaison is in zijn algemeenheid een gelijkwaardige partner in het crisisteam.
- Een liaison is vanuit zijn organisatie bevoegd om als adviseur op te treden in een crisisteam.
- Liaisons geven in sommige gevallen ook duiding aan de lopende processen van hun organisatie

Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van liaisons

De liaisons hebben een spilfunctie, namelijk het afstemmen van maatregelen vanuit een sectorale/functionele keten met die van de algemene keten en vice versa.

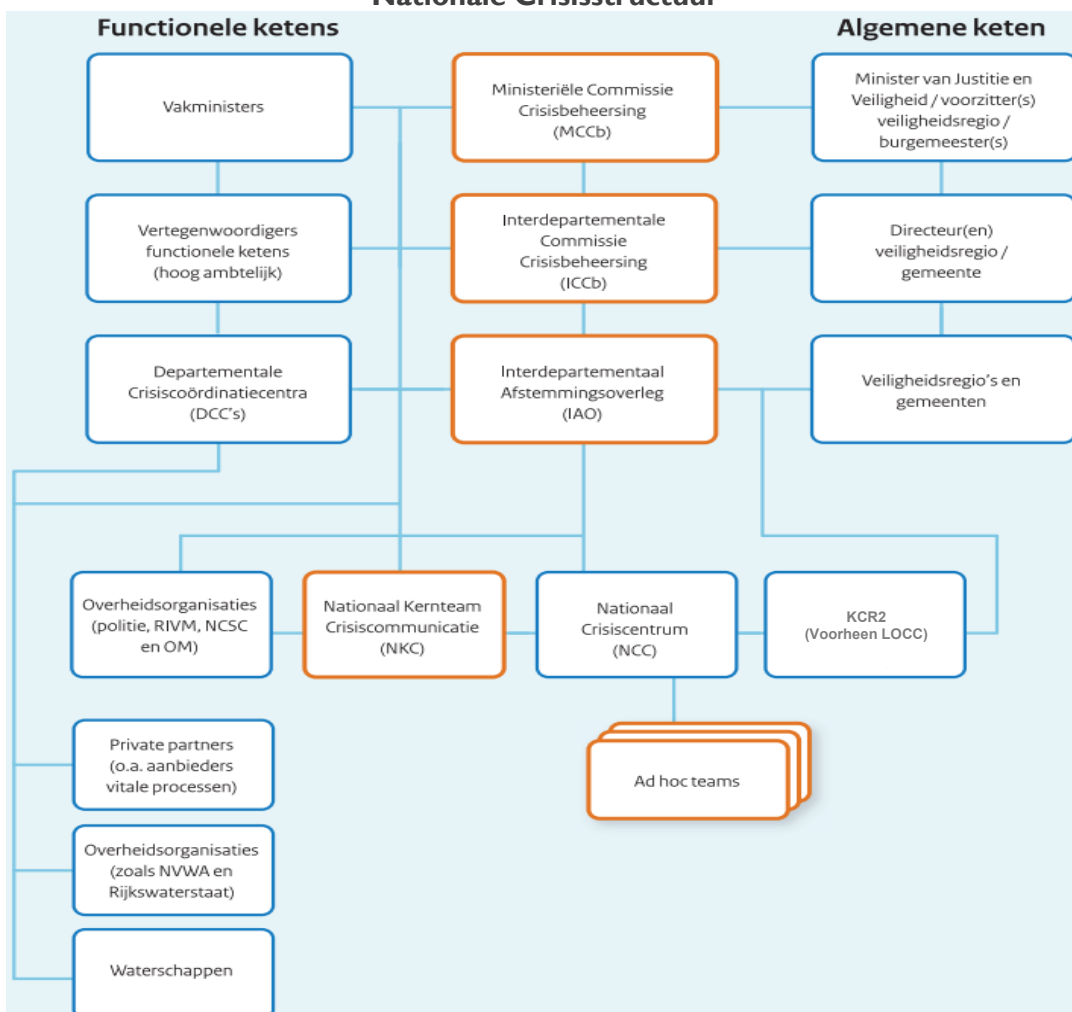
Kerntaken van een liaison:

- Adviseren: een liaison brengt als deelnemer van een crisisteam gevraagd en ongevraagd advies uit als deskundige vanuit de eigen organisatie. Hij/zij dient dit te doen met een multidisciplinaire visie op het incident of de crisis (Leiding & Coördinatie, Informatiemanagement en Resource management);
- Informatie uitwisselen: een liaison draagt zorg voor het uitwisselen van relevante informatie tussen de eigen organisatie en het betreffende crisisteam, die van essentieel belang is voor de bestrijding van het incident of de crisis;
- Netcentrisch werken: een liaison is bekend met de netcentrische werkwijze met het Landelijk Crisis Management Systeem (LCMS) binnen de crisisorganisatie;
- Optreden van eigen organisatie afstemmen met de coördinatie van het eigen crisisteam;
- Een liaison signaleert welke informatie van belang is;
- Een liaison analyseert wat dit voor de eigen organisatie en het betreffende crisisteam betekent;
- Een liaison draagt zorg voor afstemming tussen processen van de eigen organisatie en de processen van de hulpverleningsdiensten;
- Een liaison draagt zorg voor het uitzetten van acties in de eigen crisisorganisatie, het monitoren ervan en terugkoppeling van het resultaat in het betreffende crisisteam;
- Een liaison kan duiding geven aan het proces van zijn kolom/organisatie.

Nationale crisisorganisatie

Coördinatie en besluitvorming op rijksniveau vindt plaats bij situaties waarbij niet alleen de nationale veiligheid in het geding is, maar zo nodig ook op andere situaties die een grote uitwerking op de maatschappij (kunnen) hebben, bijvoorbeeld een lokaal of regionaal incident met veel slachtoffers, een incident in het buitenland met een groot aantal Nederlandse slachtoffers, of internationale evenementen met uitstraling naar Nederland.

Nationale Crisisstructuur



De Interdepartementale en Ministeriële Commissies Crisisbeheersing (ICCb/ MCCb) vormen de kern van de structuur. Deze worden flexibel samengesteld en naar de aard van de situatie ingezet.

Wanneer het Rijk gaat sturen door het toepassen van formele bevoegdheden communiceert het Rijk hierover via het Nationaal Crisiscentrum (NCC) c.q. het verantwoordelijk Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) direct expliciet aan het lokaal en/of regionaal bevoegd gezag en aan de betrokken private partijen die daar gevolgen van ondervinden.

2.2 Schiphol Team Plaats Incident (STPI - Motorkapoverleg)

Doel	Bij een incident op Schiphol wordt ten behoeve van de bronbestrijding in eerste instantie een STPI (motorkapoverleg) gevormd. Het “motorkapoverleg” is de gebruikelijke term voor de interdisciplinaire afstemming tussen de operationele leiding/ medewerkers ter plaatse van het incident en de afstemming met andere betrokken partijen. Dit motorkapoverleg heeft op Schiphol de naam Schiphol Team Plaats Incident (STPI), zodat (enkele) kolommen op basis hiervan gericht de gewenste functionarissen kunnen sturen.
Reikwijdte	Operationele besluitvorming (brongebied)
Opkomsttijd	Binnen 15 minuten zijn de eerste operationele eenheden ter plaatse. Hiermee kan na 15 minuten gestart worden met een STPI.
Alarmering	Monodisciplinair

Samenstelling	Afhankelijk van locatie en incident kunnen dit zijn: • AFO/ OvD-B; • Surveillance-eenheid of OvD-P KMar, kan ook OvD-P (Politie) zijn; • Medic AMS/ 1^e ambulance en/ of OvD-G; • Unit Leider BHV AAS.
Eventueel uit te breiden met	Andere deskundigen en/ of private partijen, op uitnodiging van één van de betrokken disciplines zoals: • Unit Leider/Hoofd BHV Brongebied; • Transportcoördinator; • ‘Technische BHV’er’ van AAS.
Taken	De taken zijn monodisciplinair, vanuit eigen (wettelijke) kaders bepaald. De interdisciplinaire afstemming vindt ad hoc en naar eigen behoefte plaats.
Bevoegdheden	De bevoegdheden zijn monodisciplinair, vanuit eigen (wettelijke) kaders bepaald. Overdracht STPI naar CoPI conform operationele afspraken. Het STPI stemt op basis van gelijkwaardigheid af en overbrugt de fase totdat het CoPI operationeel is. De volgende aspecten zijn daarbij benoemd: • De AFO zal meestal het STPI formeren en technisch voorzitten; • STPI gaat op in CoPI tenzij de Leider CoPI anders beslist (lees het STPI wordt opgeheven of separaat voortgezet onder leiding van het CoPI). Het verdient de aanbeveling om de invulling/opheffing van het STPI op te nemen in het eerste CoPI-overleg; • Er is altijd contact tussen de voorzitter van het STPI en Leider CoPI bij het maken van eventuele afwegingen ten aanzien van: 1. Het al dan niet in stand houden van het STPI; 2. Het opheffen en wel of niet laten opgaan van het STPI in het CoPI; N.B. Overweeg deze keuze in het eerste CoPI; • Let erop dat bij het opheffen van het STPI er een, bij voorkeur ‘warme’, overdracht is tussen de Leider CoPI en de voorzitter van het STPI met name de lopende actiepunten vanuit het STPI dienen integraal te worden overgenomen door het CoPI; • Bij luchtvaartincidenten stuurt de AFO de inzet van de brandweer aan tot de komst van de taakcommandant brandweer (TC-B); • Bij overige incidenttypen stuurt de AFO de inzet van de brandweer aan tot de komst van de OvD-B.
Verantwoordelijkheden	De verantwoordelijkheden zijn monodisciplinair bepaald.

2.3 Commando Plaats Incident (CoPI)

Doel	Het CoPI is belast met de operationele leiding ter plaatse van het incident, de afstemming met andere betrokken partijen, de eerste communicatie en het adviseren van het OT. Er is sprake van multidisciplinaire coördinatie.
Reikwijdte	Operationele besluitvorming
Opkomsttijd	30 minuten
Alarmering	GRIP I of hoger

Samenstelling

De functionarissen van dit team zijn:

- Leider CoPI (LC);
- Taakcommandant Brandweer (TC-B, voorheen HOvD-B);
- Officier van Dienst Geneeskundig (OvD-G);
- Officier van Dienst Politie/ KMar (OvD-P/ OvD-KMar);
- Officier van Dienst Bevolkingszorg³ (OvD-Bz);
- Vertegenwoordiger AAS-CoPI;
- Voorlichter van dienst VRK/KMar⁴;
- Informatiemanager (IM) CoPI;
- Geo-Informatiemedewerker (GIM) CoPI.

Eventueel uit te breiden met

Andere deskundigen en/ of private partijen, op uitnodiging van de Leider CoPI zoals:

- Liaison ProRail (OvD-Rail);
- Liaison Landelijk Team Forensisch Opsporing (LTFO) - (Politie landelijke eenheid);
- Liaison Luchtvaartpolitie (landelijke eenheid);
- Liaison RWS, Officier van Dienst- wegverkeer via Verkeerscentrale NWN;
- Unitleider BHV AAS (bij incident in Terminal en overige Schipholgebouwen);
- Liaison luchtvaartmaatschappij/ betrokken bedrijf;
- Liaison Afhandelaar;
- Liaison AFS of KLM E&M;
- Liaison Hoogheemraadschap van Rijnland.

Taken

De taken voor het onderdeel zijn:

- Zich primair richten op multidisciplinaire coördinatie van de bronbestrijding;
- Bepalen van de te volgen tactiek om te komen tot een snelle en gecoördineerde aanpak;
- (Via de Leider CoPI) gevraagd en ongevraagd periodiek informeren van de Operationeel Leider en de burgemeester over de ontwikkelingen binnen het brongebied;
- Bij meerdere CoPI's (ook interregionaal) afstemmen tussen de Leider(s) CoPI en de Operationeel Leider of deze door het OT of een primair 'zwaar' CoPI worden aangestuurd;
- Het feitelijk informeren van 'pers en publiek' over het incident en de hulpverlening (procesinformatie) en waar nodig het geven van een concrete instructie (handelingsperspectief) voor de (directe) omgeving.

Bevoegdheden

De bevoegdheden van dit team zijn:

- Bepalen welke operationele processen ter plaatse aan de orde zijn;
- Bepalen welke operationele eenheden per discipline ingezet moeten worden;
- Regelen van eigen aflossing;
- Feitelijke (proces) informatie verspreiden onder 'pers en publiek' over situatie en inzet hulpverlening.

De bevoegdheden van de Leider CoPI zijn:

- Bekrachtigen van GRIP I;
- Opschalen naar GRIP 2;
- Beslissen van afschaling bij GRIP I;
- Geven van bindende aanwijzingen en/of opdrachten aan de eenheden en organisaties die betrokken zijn bij de ramp of crises in het brongebied, in lijn met de eenhoofdige leiding.

³ De OvD-Bz geeft eenhoofdige leiding aan de bevolkingszorgprocessen (gemandateerd door de Algemeen commandant Bevolkingszorg). De OvD-Bz heeft een opkomsttijd van 60 minuten omdat deze geen voorrang voertuig heeft.

⁴ De Voorlichter van dienst en voorlichter van dienst KMar gaan beiden ter plaatse. Rekening houdend met het incident wordt ter plaatse de onderlinge rolverdeling afgestemd.

Verantwoordelijkheden

De verantwoordelijkheden van dit team zijn:

- Inzetten van eenheden in het brongebied;
- Geven van leiding aan de ingezette eenheden;
- Bij het OT aanvragen van personeel en materieel;
- Bevorderen van informatie-uitwisseling bij operationeel Informatiemanagement;
- Pers- en publieksvoorlichting ter plaatse.

Rollen

De rollen in dit team zijn:

Leider CoPI:

- Beslissers: het nemen van multidisciplinaire afgestemde beslissingen (eenhoofdige leiding);
- Adviseur: het adviseren van het OT.

Informatiemanager CoPI:

- Producent: verantwoordelijkheid voor het eigen informatiebeeld (CoPI) en (tot GRIP 2) het totaalbeeld.

Communicatieadviseur CoPI (Voorlichter van dienst):

- Adviseur: het (multi) adviseren van het CoPI op communicatieve implicaties van keuzes;
- Afstemmen met betrokken partijen over communicatie-aanpak en -boodschap (over handelingsperspectief);
- Voor 'blauwe' incidenten en processen is de KMar verantwoordelijk voor de woordvoering.

Lid CoPI:

- Beslissers: het nemen van (operationele) monodisciplinaire beslissingen;
- Adviseur: het adviseren van de Leider CoPI.

2.4 Operationeel Team (OT)

Doel	Het OT is belast met de operationele leiding, de ondersteuning van het CoPI en de hulpverleningseenheden, de coördinatie van de stafsecties en actiecentra, de afstemming met andere bij de ramp of crisis betrokken partijen en het adviseren van het BT.
Reikwijdte	Tactische en Operationele besluitvorming
Opkomsttijd	45 minuten ⁵
Alarmering	GRIP 2 of hoger

Samenstelling

De functionarissen van dit team zijn:

- Operationeel Leider (OL);
- Algemeen Commandant Brandweezorg;
- Algemeen Commandant Geneeskundige zorg;
- Algemeen Commandant Politie eenheid Noord-Holland;
- Algemeen Commandant KMar;
- Algemeen Commandant Bevolkingszorg;
- Vertegenwoordiger AAS OT;
- Communicatieadviseur OT;
- Informatiemanager (IM) OT.

Ondersteuning operationeel informatiemanagement:

- Informatiecoördinator (IC) OT;
- Geo-Informatiemanager (GIM) OT.

Eventueel uit te breiden met

Andere deskundigen/ private partijen, **op verzoek van de Operationeel Leider** zoals:

- Liaison LVNL;
- Liaison luchtvaartmaatschappij/ betrokken bedrijf;
- Liaison RWS via het Crisis Informatie Centrum RWS, ook voor LCMS;
- Liaison Openbaar Ministerie;
- Liaison ProRail;
- Liaison Landelijk Team Forenische Opsporing (LTFO);
- Luchtvaartpolitie, Politie landelijke eenheid;
- Liaison NCC (niet standaard bij GRIP 2 vliegtuigongeval)⁶;
- Liaison KCR2(niet standaard bij GRIP 2 vliegtuigongeval);
- Liaison Buitenlandse Zaken voor advisering over internationale aspecten en communicatie met ambassades/ consulaten⁷;
- Hoofd actieteam Ambassades en Consulaten (vanuit Bevolkingszorg);
- Vervoerder-/ afhandelaar;
- Liaison NCTV (bij terreurdreiging);
- Liaison DSI;
- Liaison Defensie/ Regionaal Militair Operationeel Adviseur (RMOA);
- Liaison Hoogheemraadschap van Rijnland.

Taken

De taken voor dit team zijn:

- Uitvoeren van de gegeven opdrachten binnen de vastgestelde kaders (strategie BT, multidisciplinaire planvorming);
- (via de Operationeel Leider) (on)gevraagd adviseren van het BT of burgemeester;
- Verzamelen en verwerken van informatie;
- Aansturen van alle bij de crisisbestrijding betrokken diensten en organisaties;
- Indien ROT's in andere regio's bij het incident zijn betrokken en er wordt opgeschaald naar GRIP 5, is in principe het ROT van het brongebied, het coördinerende ROT. Deze zorgt voor afstemming en informatie-uitwisseling tussen de ROT's;
- Regelen van bijstand, aflossing en logistiek van hulpverlenende eenheden;
- Bij meerdere CoPI's (ook interregionaal) zorgt het OT voor coördinatie en afstemming;
- Oplossen van multidisciplinaire dilemma's;
- Denken in scenario's;
- Bepalen handelingsperspectief voor getroffen en (gedupeerde) in de (directe) omgeving;
- Adviseren (multi) over communicatieve implicaties bij besluiten en scenario's.

⁵ De genoemde opkomsttijden gelden voor de vaste deelnemers van het OT, uitzondering hierop vormt de liaison AAS (60 min)

⁶ Afstemming over deelname NCC gaat via IM OT die dit voorlegt aan OT/ Operationeel Leider. De liaison NCC kan iemand zijn van NCC zelf of van een ander (vak)departement.

⁷ Bij incidenten met een internationaal aspect wordt Buitenlandse Zaken automatisch gealarmeerd

Samenwerking met het BT

Vanaf GRIP 3 is de samenwerking tussen het OT en BT van essentieel belang. Om die reden vindt er informatie-uitwisseling en afstemming plaats tussen het OT en BT. De afstemming en informatie-uitwisseling vinden (vroeg)tijdig, en bij voorkeur voor het eerste OT-overleg, plaats tussen de voorzitter van het BT en de Operationeel Leider. Hierin wordt, voor zover mogelijk, relevante feitelijke informatie gedeeld, aandachtspunten meegegeven, richting gegeven aan bestuurlijke dilemma's en procesafspraken gemaakt.

Bevoegdheden

De bevoegdheden van dit team zijn:

- Bepalen van de beslispunten die bij GRIP 3 of hoger aan de voorzitter van het BT worden voorgelegd;
- Uitvoering geven aan de opdrachten van het BT, binnen de daartoe gestelde kaders.

De bevoegdheden van de Operationeel Leider zijn:

- Bekrachtigen van GRIP 2 en besluiten tot GRIP 3 of 4;
- Beslissen tot afschaling bij GRIP 2 en adviseren over afschaling bij GRIP 3 of hoger;
- Geven van bindende aanwijzingen en/of opdrachten aan de eenheden en organisaties die betrokken zijn bij de ramp of crisis, in lijn met de eenhoofdige leiding.

Verantwoordelijkheden

De verantwoordelijkheden van dit team zijn:

- Leidinggeven aan de bestrijding van een crisis waarbij (nog) geen CoPI wordt ingericht, omdat een brongebied ontbreekt: bijvoorbeeld bij een dreigende crisis (op afstand);
- Contact leggen met crisispartners;
- Afstemmen tussen de stafsecties van de verschillende diensten;
- Leidinggeven aan het CoPI en aansluiting van acties met actiecentra;
- Bepalen welke crisisbestrijdingsprocessen aan de orde zijn en welke organisatie-eenheden worden ingezet;
- Invulling geven aan de eigen verantwoordelijkheid voor de operationele bestrijding in het effectgebied;
- Ondersteunen van het CoPI ten behoeve van managen schaarste, faciliteiten etc.;
- Kaders stellen voor de gecoördineerde aanpak van een incident door de actiecentra en in afstemming met crisispartners;
- Bij GRIP 2 en hoger zorgen voor de voorbereiding en uitvoering van voorlichtingsactiviteiten aansluitend bij de voorlichtingsstrategie van de sectie Crisiscommunicatie en onder regie van het Hoofd Crisiscommunicatie;
- Bij GRIP 3 en hoger, besluiten van het BT vertalen in operationele kaders voor de Leider CoPI;
- Bevorderen van informatie-uitwisseling door operationeel Informatiemanagement en netcentrisch werken;
- De Informatiemanager OT is eindverantwoordelijk voor het informatieproces. Alsmede de koppeling van externe informatieprocessen en het gezamenlijk bijhouden van de data.

Rollen

Operationeel Leider:

- Beslissers: het nemen van multidisciplinair afgestemde beslissingen (eenhoofdige leiding);
- Adviseur: het adviseren van het BT;
- Uitvoerder: het uitvoeren van de beslissingen van het BT.

Communicatieadviseur OT:

- Adviseur: adviseren van het OT op communicatieve implicaties van voorgenomen maatregelen en scenario's en vertalen handelingsperspectief naar communicatieboodschap;
- Uitvoerder; intermediair tussen sectie Crisiscommunicatie (Hoofd Crisiscommunicatie).

Informatiemanager OT:

- Producent: verantwoordelijk voor het eigen informatiebeeld (OT) en het totaalbeeld;
- Beslissers: het nemen van praktische beslissingen om het informatieproces uit te kunnen voeren en het team goed te laten functioneren;
- Adviseur: het adviseren van de Operationeel Leider;
- Uitvoerder: het uitvoeren van de regie op het totaalbeeld in afstemming met het Hoofd Informatie (HIN) van de monodisciplinaire kolommen.

Algemeen commandant van de monodisciplinaire kolommen:

- Beslissers: het nemen van (tactische) monodisciplinaire beslissingen;
- Adviseur: het adviseren van de Operationeel Leider.

2.5 Sectie Crisiscommunicatie

Doel	De gemeentelijke sectie Crisiscommunicatie vormt samen met de communicatieadviseurs in het CoPI, OT en BT, uitvoering aan het proces crisiscommunicatie van de regionale crisisorganisatie. Gezamenlijk geven zij uitvoering aan het bevolkingszorgproces Crisiscommunicatie en maken gebruik van de volgende strategieën: - informatievoorziening: geven van feitelijke (proces)informatie; - schadebeperking: communiceren van handelingsperspectief en concrete instructie; - betekenisgeving: aansluiten op heersende emoties, situatie in bredere context plaatsen.
Reikwijdte	Advies en uitvoering bevolkingszorgproces Crisiscommunicatie
Opkomsttijd	45 minuten voor sectie Crisiscommunicatie. De omgevingsanalist en de Voorlichter van dienst VRK vormen hierop een uitzondering met opkomsttijden van respectievelijk 15 min. en 30 min.
Alarmering	Standaard bij GRIP 2 of hoger, vanaf GRIP 1 bij behoefte. De Voorlichter van dienst vormt hierop een uitzondering met een alarmering vanaf 'middel' incident. De Voorlichter neemt bij opschaling plaats in het CoPI als communicatieadviseur.

Samenstelling taakorganisatie

Het proces Crisiscommunicatie wordt uitgevoerd door functionarissen in verschillende crisisteams en de sectie Crisiscommunicatie:

Crisisteam	Functionaris	Opkomsttijd (vanaf alarmering)	GRIP
CoPI	Voorlichter van dienst	30 minuten	GRIP 1
OT	Communicatieadviseur OT	45 minuten	GRIP 2
Sectie Crisis-communicatie	Hoofd Crisiscommunicatie; Communicatieadviseur pers en publiek; Hoofd Informatie (HIN) Crisiscommunicatie; Medewerkers sectie (vrije instroom naar behoefte).	45 minuten	GRIP 2
	Omgevingsanalist	15 minuten (plaats onafhankelijk)	GRIP 2
BT	Communicatieadviseur BT	60 minuten	GRIP 3

De standaardbezetting van de sectie Crisiscommunicatie wordt uitgebreid met:

- Communicatieadviseur Amsterdam Airport Schiphol (AAS);
- Communicatieadviseur Koninklijke Marechaussee (KMar)*.

N.B. De communicatieadviseur (HCOM) van de KMar werkt landelijk en komt uitsluitend op bij de activering van een SGBO. Bij uitbreiding van de standaardbezetting van de sectie Crisiscommunicatie neemt de HCOM telefonisch contact op met het hoofd van deze sectie wanneer er sprake is van multidisciplinair optreden. Indien de inzet van het SGBO plaatsvindt op de locatie Schiphol, is fysiek overleg ook mogelijk.

Lokaal communicatieteam incidentgemeente

Afhankelijk van de situatie wordt door het Hoofd Crisiscommunicatie afgestemd met de afdeling Communicatie van Haarlemmermeer.

Eventuele uitbreidingen sectie Crisiscommunicatie

Voor de uitvoering van het proces crisiscommunicatie wordt nauw samengewerkt met de partners op Schiphol. De partners hebben een eigen communicatieverantwoordelijkheid en beantwoorden vragen over de eigen processen, voorzieningen en maatregelen. Voor 'pers en publiek' is het van groot belang dat communicatieboodschappen eenduidig zijn, ongeacht welke instantie de boodschap verzendt. De sectie Crisiscommunicatie werkt indien nodig nauw samen met:

- Communicatieadviseur NS en ProRail;
- Communicatieadviseur RWS;
- Communicatieadviseur OM (bij strafrechtelijk onderzoek);
- Communicatieadviseur politie-eenheid Noord-Holland;
- Communicatieadviseur LVNL;
- Communicatieadviseur betrokken airline;
- Communicatieadviseur Hoogheemraadschap van Rijnland;
- Communicatieadviseur NCTV.

Naast de afstemming met partners op Schiphol, kan de sectie Crisiscommunicatie indien noodzakelijk of gewenst afstemmen met het Nationaal Kernteam Communicatie (NKC) van het NCC.

Taken en verantwoordelijkheden

De operationele voorlichters (woordvoerders), communicatieadviseurs in de crisisteams en medewerkers van de sectie Crisiscommunicatie geven direct uitvoering aan de communicatie over het incident naar buiten door mandaat en professionele ruimte. Over alles wat ter plaatste te zien, ruiken en horen is, kan gecommuniceerd worden. Uitzonderingen hierop zijn de zogenaamde S.I.S.O.S.-punten:

- Slachtofferaantallen;
- Identiteiten;
- Schade;
- Oorzaken;
- Scenario's.

Alle zogenaamde S.I.S.O.S.-punten lopen via het Beleidsteam (BT). Het BT bepaalt de communicatiestrategie (uitgangspunten).

Binnen het proces crisiscommunicatie werken de functionarissen continu langs de lijn van 'analyse, advies en aanpak'. Dit komt samen in de sectie Crisiscommunicatie:

- Het naar binnenhalen van de maatschappelijke informatiebehoefte (omgevingsanalyse);
- Op basis van het omgevingsbeeld, operationeel en bestuurlijke informatie bepalen van (het advies over) de communicatie-aanpak:
 - op welke doelstelling(en) het accent ligt;
 - wat (inhoud) wordt gecommuniceerd;
 - hoe (middelen, kanalen) de inhoud wordt gecommuniceerd;
 - wie de communicatiewerkzaamheden uitvoert.
- Uitvoering geven aan de pers- en publieksvoorlichting door:
 - informatie te verstrekken die zij moeten krijgen en willen ontvangen;
 - handelingsperspectieven en instructie te verstrekken;
 - het duiden van de situatie (zoals aansluiten bij heersende gevoelens en bieden van perspectief).

De sectie Crisiscommunicatie ondersteunt het BT in de voorbereiding en organisatie van persconferenties. De communicatieadviseur in het BT adviseert de burgemeester/voorzitter VR als boegbeeld met betrekking tot duiding en bereidt statements voor.

Bevoegdheden

De organisatie en kaders waarbinnen en van waaruit de communicatie tijdens een crisis plaatsvindt, staan beschreven in het Deelplan Bevolkingszorg Kennemerland (onderdeel van het Crisisplan VRK).

2.6 Bevolkingszorg op Schiphol

Doel	Voor Schiphol geldt een aantal specifieke bijzonderheden ten aanzien van Bevolkingszorg en interdisciplinaire afspraken. In het bijzonder geldt dit voor de processen Publieke Zorg en Informeren Verwanten en specifiek: het opvangen en herenigen van ongedeerde passagiers en verwanten na een vliegtuigongeval. Er wordt gewerkt met vooraf bepaalde en snel in te richten opvanglocaties, waar in interdisciplinair teamverband samengewerkt wordt door de verschillende betrokken partijen, onder leiding van Bevolkingszorg. In de bijlage 'Handboek opvang en hereniging op Schiphol' van het deelplan Bevolkingszorg Kennemerland (vallend onder het Crisisplan VRK) staan de werkwijze, taken en procedures uitvoerig omschreven.
Reikwijdte	De afspraken over Bevolkingszorg op Schiphol sluiten aan bij de EU-Verordening 996/2010, maar ze veranderen of beperken die Europese regels op geen enkele manier
Opkomsttijd	Advies en uitvoering van de bevolkingszorgprocessen op Schiphol
Alarmering	60 minuten
	GRIP 3 of hoger. Op verzoek van de OvD-Bz bij GRIP 1 en 2.

Samenstelling Er wordt op de opvanglocatie gewerkt met een herenigingsruimte en een verwantenruimte, elk met een locatieteam. In het Coördinatieoverleg vindt de coördinatie van het totale opvang- en herenigingsproces plaats.

De samenstelling van het Coördinatieoverleg is:

- Coördinator Opvang en Verzorging (Bevolkingszorg Kennemerland, voorzitter);
- Teamleider AAS;
- Vertegenwoordiger luchtvaartmaatschappij/ afhandelaar;
- Leider Opvangteam Psychosociale Hulpverlening van de GGD;
- Eventueel uit te breiden met: Publieksvoorlichter van/via sectie Crisiscommunicatie.

De samenstelling van de Locatieteams (herenigingsruimte en verwantenruimte) is:

- Medewerkers opvang en verzorging & Informeren Verwanten (Bevolkingszorg Kennemerland);
- Medewerkers AAS;
- Medewerkers luchtvaartmaatschappij/ afhandelaar;
- Assistent Leider en medewerkers Opvangteam PSH;
- Medewerkers Luchthavenpastoraat;
- Verpleegkundige(n) AMS;
- Publieksvoorlichter van/via sectie Crisiscommunicatie;
- Eventueel: medewerkers KMar, dit is voor het inreizen naar het Schengengebied verplicht, het betreft hier een controle op de derdelander (niet EU-onderdaan). Dit is wettelijk verplicht conform de vreemdelingenwet 2000.

Taken In de bijlage 'Handboek opvang en hereniging op Schiphol' van het deelplan Bevolkingszorg Kennemerland (vallend onder het Crisisplan VRK) staan de werkwijze, taken en procedures uitvoeriger omschreven.

Opkomstlocatie Teams Bevolkingszorg Schiphol Afhankelijk van het incident besluit de CVO z.s.m. na het incident of (en zo ja welke) tijdelijke opvang- en herenigingslocatie wordt voorbereid. De gemeente (OvD-Bz) schat direct na het incident, op basis van overleg met de flowmanager, in wat de hulpbehoefte en capaciteit van de luchtvaartmaatschappij is en bepaalt of/welke processen van Bevolkingszorg worden opgestart. De OvD-Bz stuurt vervolgens de opgestarte bevolkingszorgprocessen aan. Zie bijlage 'Handboek opvang en hereniging op Schiphol' van het deelplan Bevolkingszorg Kennemerland (vallend onder het Crisisplan VRK).

2.7 Beleidsteam (BT)

Doel	Het BT is belast met het bestuurlijk/ beleidsmatig leiding geven aan de activiteiten voor de bestrijding van een ramp of crisis.
Reikwijdte	Strategische en bestuurlijke besluitvorming
Opkomsttijd	60 minuten
Alarmering	GRIP 3 of hoger (Het BT wordt altijd ondersteund door een OT en een sectie Crisiscommunicatie)

Samenstelling

De functionarissen van dit team zijn:

- GRIP 3: Burgemeester betrokken gemeente;
- GRIP 4: Voorzitter Veiligheidsregio en burgemeesters van betrokken gemeente(n);
- Hoofdofficier van Justitie (HOv);
- Gemeentesecretaris BT;
- Regionaal Brandweercommandant;
- Districts- (GRIP 3) of eenheidsleiding (GRIP 4) politie-eenheid Noord-Holland en/ of Commandant Koninklijke Marechaussee⁸;
- Directeur Publieke Gezondheid (DPG);
- Communicatieadviseur BT;
- Adviseur Openbare orde en Veiligheid (AOV);
- Informatiemanager BT;
- Verslaglegger BT;
- Vertegenwoordiger AAS BT.

Eventueel uit te breiden met

Op **verzoek van de voorzitter** kan het BT aangevuld worden met:

- Regiodirecteur ProRail;
- Directeur Luchtvaartmaatschappij;
- Voorzitter betrokken waterschap;
- Liaison LVNL;
- Liaison luchtvaartmaatschappij/ betrokken bedrijf;
- Rijkshoofd: per ministerie waarvoor dit relevant is, kan een vertegenwoordiger van de minister worden aangewezen die fungeert als de bestuurlijke verbindingsschakel naar de regio, i.c. het Beleidsteam (BT) van de veiligheidsregio. Gedacht kan worden aan de volgende functionarissen: de Regionaal Militair Commandant (Def), de Regioambassadeur (EZ), de Hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat (IenW) en de Inspecteur gezondheidszorg (VWS).
- Liaison Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV);
- Liaison Buitenlandse Zaken (voor advisering over internationale aspecten en communicatie met ambassades/ consulaten)⁹;
- Liaison DCC IenW (departementale advisering en afstemming over luchtvaart);
- Liaison(s) waterbeheer en scheepvaartzorg;
- Liaison RWS, wegbeheer Schiphol tunnel, mobiliteit omgeving;
- Andere deskundigen, op uitnodiging van de voorzitter van het BT.

Taken

De taken van de burgemeester en zijn BT zijn:

- Het bestuurlijk/ beleidsmatig leidinggeven aan de activiteiten voor de bestrijding van een crisis;
- Het stellen van prioriteiten;
- Regelen van de eigen aflossing;
- Het nemen van beleidsbeslissingen;
- Het bepalen van de communicatiestrategie (uitgangspunten voor bestuurlijke dilemma's en thema's) en het geven van perstoelichtingen;
- Bij GRIP 4 het in overleg met de burgemeesters van de getroffen gemeenten, afstemmen van de inzet ten aanzien van de intergemeentelijke crisisbestrijding;
- Bij GRIP 5 het in overleg met de voorzitters van de andere betrokken veiligheidsregio's afstemmen van de inzet ten aanzien van de interregionale crisisbeheersing;

⁸ Binnen het luchthavengebied is de KMar op basis van de art. 4 Politiewet verantwoordelijk voor de politietaken. Het werkingsgebied van het CBP-S is echter groter dan het luchthavengebied. Omdat op het tijdstip van alarmering en opkomst niet altijd direct duidelijk is of een incident zich op of buiten het luchthavengebied voordoet, worden zowel de KMar als de politie-eenheid Noord-Holland gealarmeerd. Indien en zodra er duidelijkheid bestaat over de precieze locatie van een incident wordt bepaald welk korps primair verantwoordelijk is.

⁹ Bij incidenten met een internationaal aspect wordt BuZa gealarmeerd door het Nationaal CrisisCentrum (NCC) conform de afspraken van het ambassadeprotocol.

- Het geven van eenduidige opdrachten richting de Operationeel Leider;
- Het verstrekken van informatie, zoals aangegeven in de wet;
- Het contact houden met de landelijke coördinatiecentra en landelijk opererende instellingen;
- Het geven van een aanzet voor de ontwikkeling van een nafasebeleid.

Bevoegdheden

De bevoegdheden van dit team zijn (Burgemeester/ Voorzitter Veiligheidsregio):

- Bekrachten van GRIP 3/ 4 of hoger;
- Uitoefenen van opperbevelhebberschap inclusief besluiten in het kader van het noodstaatsrecht;
- Besluiten nemen op de voorgelegde adviezen;
- Prioriteiten stellen en de strategische beleidskaders bepalen;
- De sectie Crisiscommunicatie voorzien van uitgangspunten en communicatieve besluiten op bestuurlijke dilemma's en gevoelige thema's;
- Beslissen tot afschaling bij GRIP 3 of hoger, en bepalen van kaders daarbij.

Verantwoordelijkheden

De verantwoordelijkheden van dit team zijn:

- Bepalen regionale kaders voor communicatiestrategie voor de bevolking en media;
- Duiden van de gebeurtenissen ten behoeve van de bevolking (maatschappelijke impact);
- Leggen van contact op bestuurlijk niveau met de juiste crisispartners;
- Uitvaardigen van noodbevelen of noodverordeningen;
- Besluiten tot evacuatie;
- Bepalen van de regionale bestuurlijke kaders voor de Bevolkingszorg;
- Besluit nemen over een plan van aanpak voor de nafase;
- Formeel aanvragen van bijstand bij minister;
- Bevorderen van informatie-uitwisseling door operationeel Informatiemanagement.

Rollen

De rollen in dit team zijn:

Burgemeester als voorzitter BT (GRIP 3), bij ramp of crisis van plaatselijke betekenis of van ernstige vrees voor het ontstaan daarvan is de burgemeester van de getroffen gemeente:

- Bevelhebber: het opperbevel over de rampenbestrijdings- en crisisorganisatie;
- Beslissende: het nemen van strategische beslissingen en het voorzitten van het GBT;
- Boegbeeld: het functioneren als boegbeeld van de (lokale) overheid;
- Burgervader: klaarstaan als burgervader voor de bevolking.

De burgemeester van de getroffen gemeente kan besluiten om zich te laten ondersteunen door de voorzitter Veiligheidsregio.

Voorzitter Veiligheidsregio als voorzitter BT (GRIP 4), bij ramp of crisis van meer dan plaatselijke betekenis of van ernstige vrees voor het ontstaan daarvan (GRIP 4/ 5) is de voorzitter Veiligheidsregio:

- Bevelhebber: het opperbevel over de rampenbestrijdings- en crisisorganisatie;
- Beslissende: het nemen van strategische beslissingen, het voorzitten van het BT en het afleggen van verantwoording;
- Boegbeeld: het functioneren als boegbeeld van de (regionale) overheid;
- Afstemmer: het afstemmen met betrokken burgemeesters/ voorzitters veiligheidsregio's.

N.B. Bij infectieziekten uit de categorie A1 en A2 draagt de Voorzitter Veiligheidsregio primair zorg voor de bestrijding van een (dreigende) epidemie van ziekten uit deze categorie. Zie verder Bestuurlijke Netwerkkartaal Infectieziekten.

Informatiemanager BT:

- Producent: verantwoordelijkheid voor het eigen informatiebeeld (BT).

Communicatieadviseur BT:

- Adviseren van het BT, multidisciplinair, op communicatiestrategie en perstoelichting (bv statement burgemeester/voorzitter of persconferentie).

Functionarissen BT:

- Het gevraagd en ongevraagd adviseren van de voorzitter met betrekking tot het door hem (hen) te voeren opperbevel;
- Het gevraagd en ongevraagd adviseren van de voorzitter over de door hem te geven opdrachten;

- Het vanuit hun eigen discipline bijdragen aan beleidsvorming, daarbij rekening houdend met de operationele aspecten;
- Adviseren van de voorzitter BT over de uit te voeren processen, vooral gericht op de middellange en lange termijn.

Driehoeksoverleg

In het driehoeksoverleg worden door de (lokale) burgemeester, de (H)Ov J en (lokale) politiechef afspraken gemaakt over de inzet van de politie voor de handhaving van de openbare orde en de hulpverlening, evenals voor de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde en de uitvoering van justitietaken. (Artikel 13 lid 2 van de politiewet).

Verhouding beleidsteam/ driehoek

Bij handhaving van de openbare orde en grof en extreem geweld worden het BT en de driehoek samengevoegd. In deze geïntegreerde BT/ driehoek wordt alle informatie gedeeld, tenzij er grondige redenen zijn om dat niet te doen. Als er grondige redenen zijn, kan de driehoek naast (buiten) het BT plaatsvinden. De HOvJ of burgemeester geeft dan een korte samenvatting of toelichting van het driehoeksoverleg in het eerstvolgende BT. Het Openbaar Ministerie (OM) weegt af of informatie gedeeld kan worden. Wanneer het OM in bepaalde gevallen besluit dat informatie niet gedeeld kan worden, vertrouwt het BT op het oordeel van het OM.

Bevoegdheden

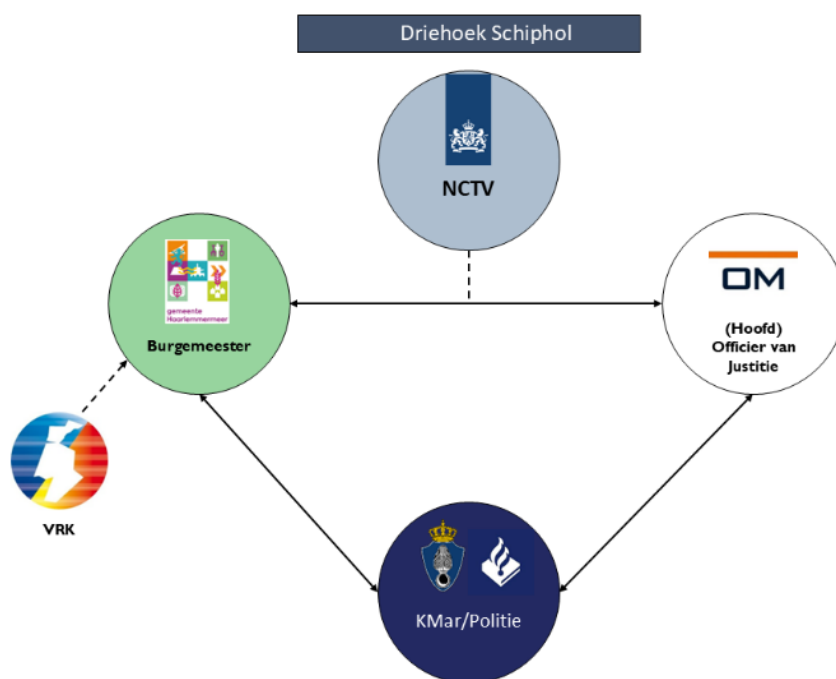
De bevoegdheden in het driehoeksoverleg zijn:

Burgemeester:

Indien de politie in een gemeente optreedt voor de handhaving van de openbare orde en de uitvoering van de hulpverleningstaak, staat zij onder gezag van de burgemeester.

HOvJ:

Indien de politie optreedt voor de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde, dan wel taken verricht ten dienste van justitie, staat zij, tenzij anders wettelijk is bepaald, onder gezag van de (hoofd)officier van Justitie.



Koninklijke Marechaussee

Beheer:

De Koninklijke Marechaussee (KMar) valt voor het beheer onder het Ministerie van Defensie. Dit ministerie is verantwoordelijk voor personeel, materieel, budget en de algemene organisatie. Het beheer gaat niet over wat de Marechaussee doet, maar over de randvoorwaarden om het werk mogelijk te maken.

Gezag:

Voor zover de KMar op Schiphol optreedt voor de handhaving van de openbare orde, staat zij onder gezag van de burgemeester. Als de KMar daarentegen optreedt voor de

strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde, dan wel taken verricht in dienst van justitie, staat zij, tenzij anders wettelijk is bepaald, onder gezag van de Officier van Justitie. De commandant van de KMar neemt deel aan het driehoeksoverleg. Voor militaire politietaken komt de aansturing vanuit het Openbaar Ministerie van de militaire kamer in Arnhem.

Bij de beveiliging van diplomatieke objecten en bepaalde internationale taken kan ook het Ministerie van Buitenlandse Zaken een rol spelen in de aansturing. Voor de inzet van de KMar binnen Defensie (defensietaken) staat de KMar onder gezag van het Ministerie van Defensie.

Bevoegdheid minister

De minister van JenV kan de burgemeesters en/ of de voorzitter van een veiligheidsregio, zoveel mogelijk na overleg met hen, algemene en bijzondere aanwijzingen geven. Dit kan betrekking hebben op de handhaving van de openbare orde, voor zover dat noodzakelijk is in het belang van de veiligheid van de Staat of de betrekkingen van Nederland met andere mogendheden. Dit kan ook met het oog op zwaarwegende belangen van de samenleving. De aanwijzingen worden indien mogelijk schriftelijk gegeven.

2.8 Commissie van Overleg (CVO)

Doel	De CVO komt bij elkaar bij een (dreiging van een) ernstige verstoring van de reguliere bedrijfsprocessen op Schiphol en bij calamiteiten. De CVO is het actiecentrum van de luchthaven. Afhankelijk van de mate waarin is opgeschaald, krijgt de CVO de informatie vanuit het STPI dan wel CoPI dan wel OT.
Reikwijdte	Strategisch/ besluitvormend
Opkomsttijd	15 minuten (opkomstlocatie: Havendienst bij Gate F7, begane grond aan airside)
Alarmering	GRIP 0 of hoger

Samenstelling	De samenstelling van de CVO is afhankelijk van de aard en de omvang van de calamiteit of verstoring. De volgende functionarissen hebben (mogelijk) zitting in de CVO: • Flowmanager Aircraft (FMA) (vast); • Flowmanager Passengers (FMP) (vast); • Informatiemanager (IM) CVO; • Geo informatiemedewerker (GIM); • Supervisor APOC; • Schiphol Security Manager (SSM); • Voorlichter AAS; • Piketofficier calamiteiten KMar (POCAL)¹⁰; • Operationeel Technisch Manager (OTM); • Airport Fire Officer (AFO); • Vertegenwoordiger IT; • Pikethouder Airline & Cargo Partnerships (als back-up van afhandelaren of vliegmaatschappijen); • Vertegenwoordiger betrokken luchtvaartmaatschappij/ afhandelaar bij vliegtuigongevallen; • Vertegenwoordiger LVNL in geval van impact op het vliegverkeer/ afhandeling van het vliegverkeer/ de afhandelingscapaciteit; • Vertegenwoordiger NS Reiziger/ProRail; • Vertegenwoordiger Gemeente Haarlemmermeer (Adviseur Openbare Orde en Veiligheid); • Vertegenwoordiger betrokken bedrijf.
Taken	De CVO is het actiecentrum van AAS tijdens een crisis op Schiphol. De CVO houdt zich primair bezig met de herstart en continuïteit van de primaire processen van AAS en de goede orde en veiligheid op Schiphol.
Bevoegdheden	De CVO: • Is belast met het coördineren van de luchthavenactiviteiten; • Is belast met het faciliteren van de organisatie die wordt ingezet voor het bestrijden van de crisis; • Is belast met het afbouwen/ in standhouden/ herstellen van luchthavenprocessen.
Verantwoordelijkheden	De verantwoordelijkheden van dit team zijn: • Faciliteren van een crisisplatform voor ketenpartners in het luchthavenproces; • Komen tot gezamenlijke beeld- en oordeelsvorming; • Komen tot gezamenlijke besluiten met betrekking tot de continuïteit van de luchthavenprocessen en de ondersteuning van de calamiteitenorganisatie; • Actief delen van relevante informatie met de crisisorganisatie; • Communiceren over de gevolgen voor het vliegverkeer en luchthavenproces richting (internationale) reizigers op of onderweg naar Schiphol.
Samenwerking VRK en AAS	Ten tijde van crises is samenwerking tussen de VRK en AAS van essentieel belang. Om die reden vindt er informatie-uitwisseling en afstemming plaats tussen de crisisteams van de VRK en het crisisteam (CVO) van AAS. Deze afstemming en informatie-uitwisseling vinden voor opschaling plaats tussen de voorzitters van de CVO en de operationeel leider en na opschaling via de vertegenwoordigers AAS die in de crisisteams VRK plaatsnemen. Relevante informatie wordt gedeeld via de stafsectie Informatiemanagement met behulp van LCMS.

¹⁰ De Piket Officier Calamiteiten KMar (POCAL) is vanuit de CVO tevens liaison voor de politie-eenheid Noord-Holland.

2.9 Actiecentrum Mobiliteit

Doel	Het Actiecentrum Mobiliteit heeft bij een verstoring van de mobiliteit als doel afstemming van de uitvoerende maatregelen op Schiphol en de directe omgeving daarvan.
Reikwijdte	Tactische en Operationele besluitvorming
Opkomsttijd	60 minuten
Alarmering	GRIP 0 of hoger Meldkamer KMar alarmeert op verzoek van Hoofd mobiliteit, OVD-P KMar of een van de mobiliteitspartners

Samenstelling

De kernbezetting van het Actiecentrum Mobiliteit bestaat uit:

- KMar Schiphol mobiliteitsspecialist (voorzitter)
- Politie Noord-Holland mobiliteitsspecialist
- AAS-Operations adviseur-AAS
- Rijkswaterstaat verkeersmanager
- Provincie Noord-Holland verkeersmanager
- Gemeente Haarlemmermeer bereikbaarheidscoördinator
- NS OVD-Security
- Connexxion teammanager Service & Veiligheid

En kan op verzoek aangevuld worden met andere functionarissen.

Taken en Verantwoordelijkheden

In het Actiecentrum Mobiliteit worden partijen bijeengebracht met de volgende taken en verantwoordelijkheden:

- Het afstemmen van de uit te voeren maatregelen t.b.v. mobiliteit op Schiphol en de directe omgeving daarvan;
- De uitwerking van de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden zijn opgenomen in het Mobiliteitsplan Schiphol;
- De uitwerking van de maatregelen zoals deze zijn opgenomen in verkeerscirculatieplan Schiphol;
- Het zorgen voor voorlichting over de mobiliteitsmaatregelen via de operationele woordvoerders van de betrokken communicerende partijen;
- Waarborgen van de bereikbaarheid luchthaven Schiphol voor hulpverlening;
- (maximaal) Waarborgen van de bereikbaarheid luchthaven Schiphol voor reizigers/personeel/crew;
- Bevorderen van de doorstroming en bereikbaarheid van de luchthaven Schiphol en omgeving.

Rolverdeling KMar/Politie

De KMar en de politie-eenheid Noord-Holland kennen een specifieke, wettelijk geregelde verdeling van taken en verantwoordelijkheden binnen het werkingsgebied van het CBP-S. Wat betreft de taken en bevoegdheden van beide organisaties is een onderscheid gemaakt tussen optreden in het luchthavengebied en het gebied daarbuiten (maar binnen het werkingsgebied van het CBP-S). Binnen het luchthavengebied is de KMar op basis van art. 4, lid 1 c Politiewet verantwoordelijk voor de politionele taken, daarbuiten de Politie-Eenheid Noord-Holland.

Opkomstlocatie AC Mobiliteit

RCC Schiphol.

2.10 Externe teams relevant voor de crisisbestrijding op Schiphol

Externe partijen Rondom de afwikkeling van incidenten is veelal een scala aan partijen betrokken. Dit kunnen publieke en private partijen zijn. Hieronder staan die partijen kort genoemd, met - in dit kader - hun rol en taken. Deze lijst is niet limitatief. Er zullen bij incidentmanagement ook andere partners zijn die bij de incidentbestrijding een rol spelen.

ProRail:

**Regieteam
Operationeel
Controle Centrum
Rail (ProRail)** ProRail heeft op haar Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR) een Regieteam. Vanuit dit Regieteam wordt de crisisbeheersing vormgegeven conform de standaardprocedures binnen ProRail. Belangrijkste aandachtsvelden zijn:

- Het ondersteunen en adviseren van de Officier van Dienst ProRail en;
- Het coördineren van de uitvoering van de beleidsbeslissingen.

Hoogheemraadschap van Rijnland:

CPI Rijnland heeft een Coördinator Plaats Incident die vanaf coördinatie-fase 1 samen met de Informatie Coördinator op locatie aanwezig is. (Informatie wordt via LCMS gedeeld).

WOT Vanaf coördinatie-fase 2 is een Waterschap Operationeel Team actief. Opkomstlocatie WOT is kantoor Rijnland, Archimedesweg 1 te Leiden.

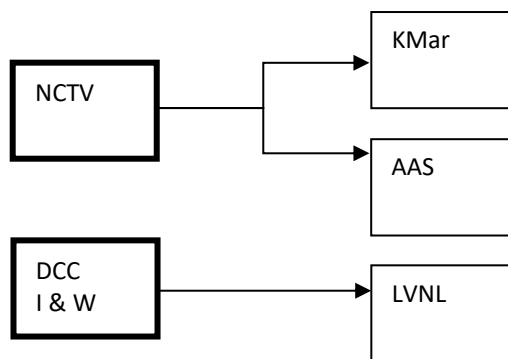
WBT Vanaf coördinatie-fase 3 is een Waterschap Beleidsteam actief. Opkomstlocatie WBT is kantoor Rijnland, Archimedesweg 1 te Leiden.

2.11 Aandachtspunten (dreiging) Extreem en Grof geweld

Inleiding	In geval van grof en extreem geweld geldt voor Schiphol een aantal bijzondere afspraken met betrekking tot melding & alarmering, opschaling, leiding en coördinatie en informatiemanagement. Deze afspraken zijn in de multidisciplinaire scenariokaarten (MSK's) inzake dreiging (aanslag) en extreem geweld (vermoedelijke) aanslag verder uitgewerkt. De MSK's en genoemde procedure maken geen onderdeel uit van het CBP-S, maar worden separaat verspreid onder de crisisfunctionarissen.
Samenstelling lokale driehoek	In geval van verhoogde dreiging kan de burgemeester of de Hoofdofficier van Justitie de driehoek bij elkaar roepen. In het driehoeksoverleg worden door de (lokale) burgemeester, de (H)OvJ en (lokale) politiefchef afspraken gemaakt over de inzet van de politie en/of de KMar ten behoeve van de handhaving van de openbare orde en de hulpverlening, onderscheidenlijk ten behoeve van de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde en de taken in dienst van justitie. De bestuurlijke driehoek Haarlemmermeer is als volgt samengesteld (zie ook pagina 24): • Burgemeester; • (H)OvJ; • Coördinator Schiphol KMar; • Eenheidsleiding/ Districtsleiding politie-eenheid Noord-Holland.
Geïntegreerd BT/ Driehoek bij scenario grof en extreem geweld	In het geïntegreerde BT/ driehoek wordt constant afgewogen wat de verschillende bevoegdheden van de burgemeester, Officier van Justitie en eventuele ketenpartners in de functionele keten betekenen voor de besluitvorming. Bij handhaving openbare orde en grof en extreem geweld worden het BT en de driehoek samengevoegd. In deze geïntegreerde BT/ driehoek wordt alle informatie gedeeld, tenzij er grondige redenen zijn om dat niet te doen. Het OM weegt af of informatie gedeeld kan worden. Wanneer het OM in bepaalde gevallen besluit dat informatie niet gedeeld kan worden, vertrouwt het BT op het oordeel van het OM.
Driehoek: maatregelen algemeen	De driehoek kan in afstemming met de Koninklijke Marechaussee en de NCTV (beveiliging burgerluchtvaart) ten tijde van een concrete terroristische dreiging op basis van specifieke informatie voor Schiphol, besluiten tot maatregelen die voortkomen uit de Burgerluchtvaart Opschalingsrichtlijn. Afhankelijk van de bevoegdheden over de te treffen maatregelen – en zover deze niet treden in de bevoegdheden van de NCTV – besluit de burgemeester Haarlemmermeer of de Officier van Justitie (parket Noord-Holland) om bepaalde beveiligingsmaatregelen in te stellen. In de uitvoering wordt aangesloten bij bestaande crisisstructuren. Op nationaal niveau is dit de nationale crisisorganisatie en op lokaal niveau de driehoek en/of de multidisciplinaire crisisorganisatie. Afstemming kan ook plaatsvinden als er geen dreiging is, maar er wel vragen en/of zorgen zijn (bijvoorbeeld na een aanslag in het buitenland).
NCTV	De NCTV heeft tot taak te adviseren en te coördineren. Eventuele maatregelen buiten het aangewezen luchthavengebied dienen op basis van de adviezen te worden genomen door de lokale driehoek. De NCTV heeft namens de minister van JenV dwingende bevoegdheden op basis van de Luchtvaartwet (artikelen 37a t/m 37v) en de Politiewet. De NCTV stuurt daarbij de KMar, de luchthavenexploitant en de luchtvaartmaatschappijen aan. Maatregelen zijn niet openbaar.
NCTV: maatregelen algemeen	Ingevolge EU Verordening 300/2008, afdeling 3A van de Luchtvaartwet en de Politiewet is de minister van JenV bevoegd aanwijzingen te geven aan de Koninklijke Marechaussee, de exploitant van de luchthaven, luchtvaartmaatschappijen en alle entiteiten die normen voor de beveiliging van de luchtvaart toepassen en die werkzaam zijn vanuit locaties die binnen of buiten de luchthaven zijn gelegen en goederen en/ of diensten leveren aan of via de luchthaven, om maatregelen te (doen) treffen bij een terroristische dreiging. De minister van JenV heeft deze bevoegdheid gedelegeerd aan de NCTV.
Aanwijzingen door Min JenV	Conform artikel 4 lid 3 van de Politiewet kan de minister van JenV aanwijzingen geven aan de KMar in het kader van de beveiliging burgerluchtvaart.

Opleggen maatregelen

Onderstaand schema geeft aan welke instanties maatregelen op kunnen leggen aan disciplines die op Schiphol zijn gevestigd.



Informeren overige instanties

Afhankelijk van de aard en de ernst van de melding, informeert en stemt de KMar af met de volgende diensten:

- VRK (Operationeel Leider);
- Politie-eenheid Noord-Holland;
- Politie-eenheid Amsterdam-Amstelland;
- Politie landelijke eenheid;
- OM (parket Noord-Holland);
- AAS (flow manager airside/ flow manager passengers);
- LVNL;
- Gemeente Haarlemmermeer (AOV);
- ProRail/ NS;
- Inlichtingendiensten/ NCTV;
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W);
- Regionale brandweer;
- GHOR Kennemerland;
- Hoogheemraadschap van Rijnland.

Schiphol Security Incident (SSI)

In het geval

- (1) Er indicaties zijn van een security c.q. strafrechtelijk gerelateerd incident;
- (2) En/of er onder leiding van de KMar een onderzoek gaande is naar de aard van de dreiging of incident;

Kan worden besloten de kwalificatie 'Schiphol Security Incident (SSI)' af te geven. Dit betekent dat een STPI wordt gevormd, hulpverleningsdiensten in gereedheid worden gebracht (op voldoende afstand), waar zij op nadere instructies van de KMar wachten.

Opschaling

De burgemeester bepaalt, afhankelijk van de maatregelen die vanuit de driehoek zijn besloten, het juiste opschalingsniveau met inachtneming van de Burgerluchtvaart Opschalingsrichtlijn (BOR). Dit betekent dat in geval van opschaling een OT bijeen zal komen, voor de te nemen maatregelen op het gebied van rechtsorde, openbare orde en hulpverlening. Het OT adviseert het BT (= burgemeester en Officier van Justitie als bevoegd gezag) over alle te nemen maatregelen die niet de 'beveiliging burgerluchtvaart' raken, bijvoorbeeld op het terrein van openbare ordehandhaving, mobiliteit, verkeerscirculatie en hulpverlening.

Verhouding nationaal - lokaal

Er kunnen situaties zijn met lokale impact en met landelijke impact. Bij een landelijke impact wordt ook op nationaal niveau afgestemd over maatregelen. Het betreffende ministerie vertegenwoordigt de bedrijven. Aanvullend kan landelijk overleg plaatsvinden op sectoraal niveau met betrokken bedrijven over de maatregelen. Indien de dreiging zich richt op een specifiek bedrijf zal de nadruk liggen op lokale afstemming met een belangrijke rol voor de driehoek. Indien nodig kan ook de crisisstructuur worden benut (multidisciplinair). Het betrokken bedrijf wordt hier actief bij betrokken (bijvoorbeeld in een direct contact met de politie en/of in een multidisciplinair team). Ook als er landelijke afstemming plaatsvindt over maatregelen, moet uiteindelijk lokaal worden besloten omdat daar veelal het gezag ligt. De NCTV en het desbetreffende lokaal bevoegd gezag dragen zorg voor goede onderlinge afstemming over maatregelen. Indien sprake is van meerdere lokale gezagen vervult de NCTV hierbij een coördinerende rol.

Wettelijke grondslag

In artikel 17 lid I van de Wet veiligheidsregio's staat:

“Bij algemene maatregel van bestuur kunnen categorieën inrichtingen, categorieën rampen en luchtvaartterreinen worden aangewezen waarvoor het bestuur van de veiligheidsregio een rampbestrijdingsplan vaststelt. In dat plan worden de maatregelen opgenomen die bij een ramp in die categorieën dan wel op die luchtvaartterreinen moeten worden genomen.”

Het bedoelde rampbestrijdingsplan is dit Crisisbestrijdingsplan Schiphol. Het Crisisbestrijdingsplan behelst zowel rampbestrijding als crisisbeheersing op Schiphol.

Opkomstlocaties

In het geval van Extreem en Grof Geweld zijn er over de inzet en opkomst van het JRT en het STPI specifieke afspraken gemaakt (zie deel II).

Oefenbeleid

Het CBP-S dient structureel door de verschillende bestuurlijke en operationele teams te worden beoefend. Oefeningen vinden plaats in samenwerking en in overleg met AAS, KMar, AMS en de overige partners op Schiphol.

De kaders waarbinnen geoefend wordt, staan in een Regionaal Opleidings- en Oefenbeleidsplan dat wordt opgesteld en beheerd door Crisisbeheersing Kennemerland van de VRK. Het bestuur van de VRK is ervoor verantwoordelijk dat de oefeningen conform het Regionaal Opleidings- en Oefenbeleidsplan worden georganiseerd.

Het MOK is het orgaan dat de multidisciplinaire oefeningen op Schiphol voorbereidt en coördineert. Het MOK bereidt tevens een voortgangsmonitor voor met actiepunten n.a.v. oefeningen voor de Beheergroep CBP-S. Deze wordt minimaal tweemaal per jaar besproken in de Beheer- en Stuurgroep CBP-S. De voortgangsmonitor bevat de belangrijkste aandacht- en verbeterpunten n.a.v. oefeningen, voorziet in een aanbeveling/actiepunt en een actiehouders en deadline. Crisisbeheersing Kennemerland verzamelt afgehandelde punten in een historie-overzicht.

2.12 Beheer

Kwaliteitsbewaking en beheer

De VRK is de formele beheerder van het crisisbestrijdingsplan Schiphol. De beheergroep en stuurgroep CBP-S bewaken de kwaliteit van het CBP-S en de (afstemming met) onderliggende plannen en procedures, onder verantwoordelijkheid van de VRK. In de beheer- en stuurgroep zijn de betrokken partners vertegenwoordigd. De taken richten zich met name op het beheer van het CBP-S door het monitoren en verwerken van leerpunten uit oefeningen en incidenten en het vertalen van relevante ontwikkelingen. Hierbij wordt jaarlijks gezien of er aanleiding is tot actualisatie van het plan. Hierbij wordt zo veel mogelijk gestreefd naar vaststelling in december.

Vaststellingsdatum en datum inwerkingtreding

Deze versie van het CBP-S is vastgesteld op 11 december 2024 door de burgemeester van de Haarlemmermeer, namens de Veiligheidsregio Kennemerland (VRK). Het CBP-S treedt in werking op 1 april 2025.

Op 21 maart 2011 heeft het bestuur van de VRK besloten, uitgaande van een vierjaarlijkse vaststelling van het Crisisbestrijdingsplan Schiphol door het Algemeen Bestuur, aan de burgemeester van Haarlemmermeer mandaat te verlenen voor het tussentijds actualiseren van het Crisisbestrijdingsplan Schiphol (incl. RBP Aircraft Fuel Supply), onder de volgende voorwaarden:

- *Voor de vaststelling van de wijzigingen op het plan worden de concept-wijzigingen besproken in de Stuurgroep CBP-S.*
- *Het bestuur van de veiligheidsregio wordt geïnformeerd over de tussentijdse wijzigingen in het Crisisbestrijdingsplan Schiphol.*

Versiebeheer

Een overzicht van het versiebeheer van dit plan:

Datum	Versie	Wijziging	Auteur
10-12-2018	3.0	Vaststelling Algemeen Bestuur VRK.	Veiligheidsbureau Kennemerland
20-06-2019	3.1	Vaststelling Stuurgroep CBP-S	Veiligheidsbureau Kennemerland
10-12-2020	3.2	Vaststelling Stuurgroep CBP-S	Veiligheidsbureau Kennemerland
09-12-2021	3.3	Vaststelling Stuurgroep CBP-S	Veiligheidsbureau Kennemerland
31-10-2022	4.0	Vaststelling Algemeen Bestuur VRK	Crisisbeheersing Kennemerland
7-12-2023	4.1	Vaststelling Stuurgroep CBP-S	Crisisbeheersing Kennemerland
11-12-2024	4.2	Vaststelling Stuurgroep CBP-S	Crisisbeheersing Kennemerland
16-12-2026	5.0	Vaststelling Algemeen Bestuur VRK	Crisisbeheersing Kennemerland

2.13 Afkortingenlijst

A	AAS	= Amsterdam Airport Schiphol
	ACGZ	= Algemeen Commandant Geneeskundige Zorg
	AC (KMar)	= Algemeen Commandant Koninklijke Marechaussee
	ACM	= Accountmanager AAS
	AFO	= Airport Fire Officer
	AFS	= Aircraft Fuel Supply
	AGS	= Adviseur Gevaarlijke Stoffen
	AGW	= Alarmerende grenswaarde
	AIVD	= Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst
	AMAS	= Amsterdam Mutual Aid System
	AMBU	= Ambulance
	AMS	= Airport Medical Service
	AOE	= Arrestatie- en Ondersteuningseenheden (onderdeel KMar/ regiokorpsen)
	AOT	= Aanhouding en Ondersteuning Team
	AOV	= Adviseur Openbare Orde en Veiligheid
	A/SEC	= AfdCPAeling Security van AAS
	ATb	= Alerteringssysteem Terrorismebestrijding
	A/PS	= Aviation / Passenger Services
	AWZI	= Afvalwaterzuiveringsinstallatie
	AYMA	= Amsterdam Ymond Mutual Aid
B	B&B	= Bewaken & Beveiligen
	BHV	= Bedrijfshulpverlening
	BMC	= Bemanningscentrum
	BMI	= Brandmeldinstallatie
	BOR	= Burgerluchtvaart Opschalingsrichtlijn
	BRW	= Brandweer BT
	BuZa	= Ministerie van Buitenlandse Zaken
C	CBP-S	= Crisisbestrijdingsplan Schiphol
	CC	= Compagnies Commandant
	CdK	= Commissaris van de Koning
	CHOP	= Chef Operatiën
	CIE	= Compagnie
	CoPI	= Commando Plaats Incident
	CP-AAS	= Calamiteitenplan Amsterdam Airport Schiphol
	CUGS	= Coördinator Uitgangsstelling
	CVE	= Commandant Verkenningseenheden (voorheen Meetplanleider)
	CVO	= Commissie van Overleg
D	DCC (IenW)	= Departementaal Coördinatiecentrum (Infrastructuur en Waterstaat)
	DNRI	= Dienst Nationale Recherche en Informatie
	DOC	= Dienst Ondersteuning & Communicatie
	DPG	= Directeur Publieke Gezondheid
	DSI	= Dienst Speciale Interventie
	DTN	= Dreigingsbeeld Terrorisme Nederland
E	EHBO	= Eerste Hulp bij Ongelukken
	E&I	= Elektra- & Instrumentatieruimte
	E&M	= Engineering & Maintenance
	EODD	= Explosieven Opruimingsdienst
	ERCC	= Emergency Response Control Centre (Voorheen AC/ Regiecentrum Schiphol)
F	FB AAS	= Fire Brigade AAS
	F-LOG	= Functionaris logistiek (Brandweer)
	FMA	= Flowmanager Aircraft
	FMP	= Flowmanager Passengers
G	GAGS	= Gezondheidskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen
	GBO SO-KAA	= Grootchalig brandweer optreden, specialistisch optreden-Kennemerland Amsterdam-Amstelland
	GGB	= Grootchalige Geneeskundige Bijstand
	GGD	= Gemeenschappelijke Gezondheids Dienst
	GHOR	= Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio
	GMS	= Gemeenschappelijk Meldkamer Systeem
	GRIP	= Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdingsprocedure

H	HART HID HIN-Bz HIN-Gz HON-Gz HOvJ HSL HV HW	= Hazard Area Response Team = Hoofd Ingenieur Directeur = Hoofd Informatievoorziening Bevolkingszorg = Hoofd Informatievoorziening Geneeskundige Zorg = Hoofd Ondersteuning Geneeskundige Zorg = Hoofdofficier van Justitie = Hogesnelheidslijn = Hulpverleningsvoertuig = Hoogwerker
I	IBGS IBL ICCb IED ILT I&W IRC-KAA IvP IZB	= Incidentbestrijding gevaarlijke stoffen = Incidentbestrijding Luchtvaart (voorheen Vliegtuigbrandbestrijding VBB) = Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing = Improvised Explosive Devices = Inspectie Leefomgeving en Transport = Infrastructuur & Water = Interregionale Brw Compagnie Kennemerland/Amsterdam-Amstelland = Inspecteur van Politie (=OvD-P) = Infectieziektebestrijding
J	JRT	= Joint Rescue Team
K	KCR2 KLM KMar KMC	= Knooppunt Rijk-Regio (voorheen LOCC) = Koninklijke Luchtvaartmaatschappij = Koninklijke Marechaussee = KLM Milieumedisch Centrum
L	LBW LCI LCMS LCT LE LHP LMC LO LSO LTFO LVNL	= Levensbedreigende waarde = Landelijke Coördinatie Infectieziektebestrijding = Landelijk Crisismanagement Systeem = Lokaal Communicatieteam (Haarlemmermeer) = Landelijke Eenheid van de Nationale Politie = Luchthavenpastoraat = Landelijke meldingsclassificatie = Luchtvaartongeval = Liaison = Landelijk Team Forensische Opsporing = Luchtverkeersleiding Nederland
M	MCCb ME Min. BZK Min. IenW Min. JenV Min. VWS MKA MKB MK NH MMMF MMT MRA MSK	= Ministeriële Commissie Crisisbeheersing = Mobiele Eenheid = Ministerie/ minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties = Ministerie/ minister van Infrastructuur en Waterstaat = Ministerie/ minister van Justitie en Veiligheid = Ministerie/ minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport = Meldkamer Ambulancezorg (voorheen CPA) = Meldkamer Brandweer = Meldkamer Noord-Holland = Man Made Mineral Fibres = Mobiel medisch team = Milieurisicoanalyse = Multi Scenario Kaart
N	NCC NCP NCTV NKC NOTOC NP NS	= Nationaal CrisisCentrum = Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen = Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid = Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie = Notification to the Captain = Nationale Politie = Nederlandse Spoorwegen
O	OCCR OCOI OCPI OGS OL OM OMT OOV OPScnt OT OTM	= Operationeel Controle Centrum Rail = Operationeel commandant omgeving incident = Operationeel commandant plaats incident = Officier Gevaarlijke Stoffen = Operationeel Leider = Openbaar Ministerie = Outbreak Management Team = Openbare Orde en Veiligheid = Operatiecentrum Koninklijke Marechaussee = Operationeel Team = Operationeel Technisch Manager

O	OV OvD-B OvD-Bz OvD-G OvD-KMar OvD-P OvD-R Ovj	= Openbaar Vervoer = Officier van Dienst Brandweer = Officier van Dienst Bevolkingszorg = Officier van Dienst Geneeskundig = Officier van Dienst KMar = Officier van Dienst Politie = Officier van Dienst Recherche/ Officier van Dienst Rail (ProRail) = Officier van Justitie
P	PC PGS POCAL POL PSC PSH	= Pelotonscommandant = Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen = Piket Officier Calamiteiten (KMar) = Polie = Politie Service Centrum = Psychosociale hulpverlening
R	RAV RBI (ProRail) RBP RBT RBW RCC RCVD RIVM RV RWS	= Regionale Ambulance Voorziening = Regionaal Beleidsteam Incidenten = Rampbestrijdingsplan = Rail Beleidsteam = Regionale Brandweer = Regionaal Crisis Centrum = Regionaal Commandant van Dienst = Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu = Rendez Vous (locatie) = Rijkswaterstaat
S	SE SEH SGBO SIS Sitrap SO SORT SPL SSI SSM STPI Svm	= Surveillance Eenheid = Spoedeisende hulp = Staf Grootchalig- en Bijzonder Optreden (Politie) = Slachtofferinformatiesysteem = Situatierapport = Slachtoffer = Special Operations Response Team = Schiphol = Schiphol Security Incident = Schiphol Security Manager = Schiphol Team Plaats Incident = Schuimvormend middel
T	TC-B TEV TMO TS TV	= Taakcommandant Brandweer, voorheen (H)OvD-B = Teamchef Explosieven Verkenners = Tijdelijk Militair Object = TankautoSpuut = Taakverantwoordelijke
U	UGS UL UOA	= Uitgangsstelling = Unitleider = Uitvoeringsoverleg Alerteren
V	JenV VAC VHF VL VRAA VRK VOA VOS	= Justitie en Veiligheid = Vertegenwoordiger AAS-CoPI = Very High Frequency = Verkeersleiding = Veiligheidsregio Amsterdam & Amstelland = Veiligheidsregio Kennemerland = Verkeersongevallen Analyse (Politie) = Vliegtuig Ongeval Schiphol
W	WAS WBT WPG Wvr	= Waarschuwing- en Alarmeringssysteem = Werkgroep Beveiliging en Terrorisme = Wet Publieke Gezondheid = Wet Veiligheidsregio's

2.14 Begrippenlijst

Airside Operations Office	Zie Havendienst.
Airside (gebied)	Dat gedeelte van het luchthavengebied voor Schiphol dat gebruikt wordt voor het starten, landen, taxiën, slepen, parkeren en afhandelen van vliegtuigen.
Actiecentrum	De plaats van waaruit een dienst of organisatie de eigen bijdrage aan de rampenbestrijding regelt.
Actiegebied	Een door de Flowmanager Aircraft ingesteld en afgebakend gebied op de plaats van het voorval/ongeval, waarbinnen de leiding van de uitvoering is gedefinieerd en autorisatie is vereist voor betreding van dit gebied.
Afhandelen	De werkzaamheden, die in en rond een vliegtuig moeten worden verricht na aankomst op een luchthavengebied, of voor vertrek van het luchthavengebied.
Beheergroep CBP-Schiphol	Groep samengesteld uit vertegenwoordigers van de direct bij de crisisbestrijding op Schiphol betrokken disciplines. De beheergroep is o.a. verantwoordelijk voor het beheer van het Crisisbestrijdingsplan Schiphol en speelt een toezichthoudende rol bij de evaluatie van crises en –oefeningen.
Bijstand	Het optreden van de luchthavenorganisatie buiten het luchthavengebied of buiten de primaire eigen verantwoordelijkheid.
Bijstand (verplicht)	Het optreden van de calamiteitenorganisatie Amsterdam Airport Schiphol buiten het luchthavengebied en binnen het werkingsgebied van het Crisisbestrijdingsplan Schiphol (zie overzichtskaart).
Commanders intent	De term commanders intent is afkomstig vanuit defensie: Bij defensie wordt uitgegaan van ‘opdrachtgerichte commandovoering’. Dit vereist dat de commandant (hoogst leidinggevende) zijn oogmerk (commander’s intent) overbrengt. Dat betekent dat hij moet aangeven wat het doel is (objective), op welke wijze hij dit denkt te bereiken (method) en welke effecten hij met de militaire operatie wil bereiken (endstate). Door zijn oogmerk bekend te stellen, draagt hij bij aan de robuustheid van de commandovoering. Hierdoor is elke leidinggevende (bevelvoerder, officier van dienst en/ of hoofdofficier van dienst) in staat situationeel besluiten te nemen binnen deze kaders.
Commissie van overleg (CVO)	De Commissie van Overleg komt direct na melding incident bijeen en zorgt voor de eerste coördinatie. Na opschaling tot CoPI wordt de CVO een actiecentrum.
Grootschalige Geneeskundige Bijstand	Een landelijk dekkend netwerk van geneeskundige hulpverleningseenheden, in ieder geval bestaande uit een Calamiteitenvoertuig (bemand door ambulancemedewerkers), Noodhulpteams (vrijwilligers Rode Kruis) en aanvullende logistieke voorzieningen. De GGB ondersteunt de pré hospitale geneeskundige hulpverlening, door het bieden van hulpverleners, materieel en onderdak bij (te verwachten) grote of langdurige incidenten met veel slachtoffers met als doel om de slachtoffers zo spoedig mogelijk van incidentlocatie naar de ziekenhuizen te vervoeren. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in hulpverlening aan zwaargewonde slachtoffers (T1 en T2) door professionals van de ambulance en aan lichtgewonde slachtoffers (T3) door vrijwilligers van het Rode Kruis.
Havendienst	Het bedrijfsonderdeel van de exploitant dat is belast met het dagelijks toezicht op de goede orde en veiligheid op het airside gebied.
Havenmeester	Een persoon, in dienst van de exploitant van een luchthavengebied, belast met de dagelijkse uitvoering van het toezicht op het luchthavengebied en in het bijzonder met het toezicht op de veiligheid en de goede orde daarop.
Landingsterrein	Het gedeelte van een luchthavengebied, met uitzondering van platforms, dat bestemd is voor het opstijgen, het landen en het taxiën van luchtvaartuigen en is begrensd door een rode klaringslijn.

Landside (gebied)	Die gedeelten van het luchthavengebied, die geen deel uitmaken van het terminal- of airsidegebied en voor het publiek toegankelijk zijn.
Luchthavengebied	Een terrein, dat is ingericht voor het opstijgen en het landen alsmede de daarmee verband houdende bewegingen op dat terrein van luchtvaartuigen. Terminologie van ministerie van Justitie en Veiligheid. Luchthavengebied Schiphol komt overeen met Luchthaventerrein Schiphol.
Luchtvaartterrein	Een op basis van de Luchtvaartwet aangewezen terrein ingericht voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen. Terminologie van ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Luchthaventerrein Schiphol komt overeen met Luchthavengebied Schiphol.
M-squadron	Een elite-eenheid van het Korps Mariniers dat valt onder de MARSO (Maritime Special Operaton Forces). Deze eenheid kan als onderdeel van de DSI ingezet worden bij bijzondere operaties in het geval van kapingen en/of gijzelingen. (Voorheen bekend als de Unit Interventie Mariniers of Bijzondere Bijstands Eenheid).
Security Restricted Area	De om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone. Dit is de zone aan de luchtzijde waarvan de toegang wordt gecontroleerd teneinde de veiligheid van de burgerluchtvaart te waarborgen. Dergelijke zones zijn onder meer alle voor vertrek van passagiers bestemde zones gelegen tussen de controleposten en het vliegtuig, het platform, bagageafhandelingsruimten, vrachtlodsen, postcentra en schoonmaak- en cateringbedrijven die gelegen zijn aan de luchtzijde.
Man Made Mineral Fibres (MMMF's)	Dit zijn synthetische vezels zoals glasvezel, composiet en steenwol die, wanneer ze in fijne deeltjes vrijkomen, bij beschadiging van structuren, gevaarlijk kunnen voor de gezondheid. MMMF's zijn tegenwoordig steeds meer verwerkt in moderne vliegtuigen.
Multi Scenario Kaart (MSK)	Een MSK is een korte en vereenvoudigde versie van een scenario uit het CBP-S op twee bladzijdes. Op deze kaart staan de meest relevante punten uit de vitale processen van de multi-crisisorganisatie, alsmede vanuit de monokolommen en/ of liaisons.
Schiphol Team Plaats Incident (STPI)	Overlegstructuur nabij de plaats van het incident van leidinggevend van de hulpverleningsdiensten die direct zijn betrokken bij de bronbestrijding. Het STPI kent dezelfde structuur en bevoegdheden als dat van een Motorkapoverleg, echter in het STPI zijn ook Schipholpartijen vertegenwoordigd.
Taakverantwoordelijke	Coördinerende ambulancemedewerker op een bepaald proces.
Terminal	Het gebouwencomplex (van de voorgevel van het Stationsgebouw t/m de aviobruggen aan de pieren inclusief Skyport), speciaal ingericht met alle benodigde faciliteiten en personeel voor de afhandeling van vertrekkende en aankomende passagiers met hun bagage, recreanten en bezoekers.
Triageklassen	T1 (zwaargewond): gewonden die onmiddellijk stabilisatie nodig hebben; T2 (gewond): gewonden die binnen zes uur een chirurgische of geneeskundige interventie nodig hebben; T3 (lichtgewond): minder ernstig gewonden van wie de behandeling zonder gevaar zes uur kan worden uitgesteld.
Uitgangstelling	Vastgesteld melding- en opvangpunt voor externe hulpdiensten en/of personen die betrokken zijn bij de afhandeling van een calamiteit.
Veiligheidsregio Kennemerland (geografisch gebied)	Het gebied van de 9 gemeenten van Kennemerland waarin de hulpdiensten met elkaar samen werken voor crisisbestrijding.
Veiligheidsregio Kennemerland (organisatie)	De organisatie zet zich in voor de gezondheid en veiligheid van de inwoners van haar werkgebied, het omvat de GGD Kennemerland en Brandweer Kennemerland, onder de VRK valt het multidisciplinaire Crisisbeheersing Kennemerland en de MKNH.
Zero Rate	Operationeel stilleggen van al het taxiënd, inkomend en uitgaand vliegverkeer, opdat er tijdens een crash niet afdoende brandweerdekking op de luchthaven is (zie pag. 10).

