

## **Evaluatierapport**

**Multidisciplinaire oefening Tynaarlo 10 november 2005**

**Versie: 23 augustus 2006**

Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid *Nibra*  
Postbus 7010  
6801 HA Arnhem

T 026 355 24 00  
F 026 352 50 51

[info@nifv.nl](mailto:info@nifv.nl)

# Voorwoord

## *KORTE OMSCHRIJVING OEFENING*

Oefening	Multidisciplinaire oefening 10 november 2005
Omschrijving	<p>Op basis van artikel 4 van het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen is het college van burgemeester en wethouders belast met de voorbereiding op de bestrijding van rampen en zware ongevallen in de gemeente. In ieder geval vindt éénmaal per vier jaar een multidisciplinaire oefening van staf en operationele eenheden plaats. Het college draagt bovendien zorg voor de evaluatie van de oefeningen.</p> <p>Gezien bovenstaande regelgeving en het meerjaren oefenprogramma heeft de gemeente Tynaarlo in samenspraak met de taakgebiedvertegenwoordigers en de Multidisciplinaire Oefenstaf Drenthe een multidisciplinaire oefening gehouden voor het Incident- en Rampbestrijdingsplan Groningen Airport Eelde (IRP – GAE).</p> <p>Het doel is het in 2005 vernieuwde plan te toetsen op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid.</p>
Deelnemers	Leden van het commando rampterrein, het veldcoördinatiepunt en operationele eenheden binnen het werkingsgebied van de luchthaven. Tegenspel door leden van het Regionaal Operationeel Team.
Status rapport	Definitief
Versie	3
Datum	23 augustus 2006

L.P.F.M. Ceelen  
Senior adviseur

# Inhoud

<b>Inleiding .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Beschrijving oefening .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Evaluatie en analyse .....</b>	<b>8</b>
2.1 Analyse Algemeen.....	11
2.2 Analyse Commando Rampterrein .....	15
2.3 Analyse per organisatie en dienst .....	18
<b>3. Conclusies en aanbevelingen .....</b>	<b>24</b>
3.1 Conclusies en aanbevelingen Algemeen.....	24
3.2 Conclusies en aanbevelingen Commando Rampterrein.....	26
3.3 Conclusies en aanbevelingen per organisatie en dienst .....	28
<b>Bijlage 1. Tijdschema oefening .....</b>	
<b>Bijlage 2. Overzicht waarnemingsformulieren .....</b>	
<b>Bijlage 1. Lijst van afkortingen .....</b>	

## Inleiding

Het voorliggende evaluatierapport is opgesteld op basis van het verslag van de plenaire evaluatie en observatieverslagen van de oefening.

De multidisciplinaire oefening Groningen Airport Eelde "Happy Ending" 2005 heeft plaats gevonden in het kader van het Besluit rampenbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen. In het bijzonder artikel 4, dat luidt:

'Het College van Burgemeester en Wethouders verzorgt oefeningen, waarmee het rampenbestrijdingsplan op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid wordt getoetst. In ieder geval vindt éénmaal per twee jaar een multidisciplinaire stafoefening en éénmaal per vier jaar een multidisciplinaire oefening van staf en operationele eenheden plaats'.

Het College van Burgemeester en Wethouders draagt zorg voor de evaluatie van de oefeningen, bedoeld in het tweede lid. Bij de uitvoering wordt de exploitant van de luchthaven betrokken.

In hoofdstuk 1 van dit rapport wordt de gehouden oefening beschreven wat betreft doelstellingen, doelgroep en aard en omvang van de oefening et cetera. De evaluatie en analyse komt aan bod in hoofdstuk 2. Tenslotte worden er in hoofdstuk 3 conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan. In de bijlagen zijn opgenomen het tijdspad van de oefening, het overzicht van de observatieformulieren en een lijst met gebruikte afkortingen.

# 1 Beschrijving oefening

## *Doelstelling*

Het algemene hoofddoel van de oefening is het toetsen van het rampenbestrijdingsplan (IRP – GAE) op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid<sup>1</sup>. Het hoofddoel wordt onderscheiden in een aantal operationele doelstellingen, onderverdeeld in multidisciplinaire doelen en monodisciplinaire doelen<sup>2</sup>.

## *Multidisciplinaire doelen*

Het beoefenen van vaardigheden bij rampen en zware ongevallen en het opdoen van praktijkervaring in het samenwerken en de communicatie tussen de verschillende disciplines.

- Het beoefenen van deelprocessen, procedures en werkinstructies zoals beschreven in het IRP-GAE die afwijkend zijn ten opzichte van de standaard (Drentse) rampenbestrijdingsstructuur.
- Communicatie tussen de operationele eenheden in het veld onderling tijdens de inzet.
- Communicatie van de operationele eenheden (VCP) naar het CoRT en omgekeerd.
- Opzetten en onderhouden van een verbindingsnetwerk.
- Opzetten en inrichten van het VCP en het CoRT.
- Opschalen in scenario's van scenario 2A naar 2B.

Verbeteren van de kwaliteit van de organisatie van de oefening is in de algemene evaluatie meegenomen als nevendoeel.

## Commando rampterrein

- Afbakenen van het brongebied waarbinnen het CoRT zeggingskracht heeft over de ingezette eenheden.
- Rapporteren van de grenzen van het brongebied aan de Meldkamer Drenthe.
- Aansturen en coördineren van alle eenheden in het brongebied.
- De commandant rampterrein rapporteert regelmatig aan de operationeel leider.
- Regelen van logistieke ondersteuning binnen het rampgebied.
- Intensief onderhouden van het contact met het VCP.
- Het CoRT organiseert de multidisciplinaire organisatie zo, dat het CoRT constant een goed beeld van de hulpverlening heeft.

## Veldcoördinatiepunt

- Het VCP stemt operationele aspecten van de hulpverlening bij de incidentlocatie af.
- Functionarissen in het VCP gebruiken de checklisten uit het IRP-GAE.
- Functionarissen in het VCP stemmen continu af met de functionarissen in het CoRT.

## *Monodisciplinaire doelen*

De doelen zijn per discipline beschreven. De deelnemende disciplines zijn brandweer, gemeente, Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen, Koninklijke Marechaussee, Luchthavenbrandweer, Nederlandse Rode Kruis en Regiopolitie.

<sup>1</sup> IRP-GAE, Deel A, Hoofdstuk 4.

<sup>2</sup> Oefening Happy Ending, Draaiboek Algemeen, Hoofdstuk 3. Doel.

Het algemene monodisciplinaire hoofddoel van de oefening is tweeledig:

1. Het toetsen van het IRP-GAE op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid voor de medewerkers van de desbetreffende discipline.
2. Het vergroten van de kennis, inzicht en vaardigheden van de medewerkers van de desbetreffende discipline inzake haar rol bij de hulpverlening bij een vliegtuigcrash.

#### *Beoefende rampenbestrijdingsprocessen*

Onderstaand overzicht geeft de rampenbestrijdingsprocessen weer die specifiek beoefend worden in de oefening<sup>3</sup>.

Nr.	Brandweerprocessen:	Af te stemmen met:
1	Bestrijden van branden en emissie gevaarlijke stoffen	GHOR Pol Gem
2	Redden en technische hulpverlening	GHOR Pol Gem
7	Toegankelijk maken en opruimen	GHOR Pol Gem

Nr.	Geneeskundige processen:	Af te stemmen met:
8	Geneeskundige hulpverlening – somatisch	Brw Pol Gem

Nr.	Politieprocessen:	Af te stemmen met:
11	Ontruimen en evacueren	Brw GHOR Gem
12	Afzetten en afschermen	Brw GHOR Gem
13	Verkeer regelen	Brw GHOR Gem
14	Handhaven openbare orde	

Nr.	Gemeentelijke processen:	Af te stemmen met:
19	Opvangen en verzorgen	Brw GHOR Pol
21	Registratie van slachtoffers	Brw GHOR Pol

#### *Doelgroep*

De leden van het CoRT, het VCP en de operationele eenheden gericht op brandbestrijding, redding en hulpverlening op de incidentlocatie staan centraal.

#### *Aard en omvang van de oefening*

De oefening betreft een praktijkoefening van een luchtvaartincident (scenario 2A opgeschaald naar scenario 2B) op Groningen Airport Eelde. Het is een scenariotrainning met een staf en inzet van eenheden ter plaatse. Het tegenspel wordt geleverd door een higher control in de functie van een Regionaal Operationeel Team.

Het scenario is als volgt:

Een vliegtuig van luchtvaartmaatschappij "Happy Ending" met typenummer E 145 en vluchtnummer "PH GAE", met aan boord 40 personen is op weg naar Groningen Airport Eelde. Tijdens de landingsprocedure krijgt de gezagvoerder het signaal dat het landingsgestel niet 'gelocked' is. De gezagvoerder meldt dit aan de luchtverkeersleiding te Eelde. De luchtverkeersleiding alarmeert de Havendienst. De Havendienst alarmeert "scenario 2A GAE" aan de meldkamer en conform scenario 2A worden alle hulpverleningsdiensten gealarmeerd. Conform de procedure maakt de gezagvoerder een 'fly by' om te controleren of het landingsgestel uit is.

Vijf minuten na melding scenario 2A zet de gezagvoerder de landing in. Bij het eerste contact met de landingsbaan (19:01 uur) blijkt dat het landingsgestel niet goed gelocked is en breekt het vliegtuig door zijn gestel. Het toestel crasht

<sup>3</sup> Happy Ending, Draaiboek Algemeen, Hoofdstuk 3.

en breekt in tweeën. Het voorste deel van het toestel belandt naast de landingsbaan in het gras (scenario 2B). Brokstukken raken de auto van de vogelwacht die in het gras staat geparkeerd. De achterkant staat in de brand; in het deel dat niet in brand staat zit nog een aantal slachtoffers en een aantal slachtoffers bevindt zich buiten het toestel. Een gedeelte van de inzittenden van het vliegtuig en van de auto moet worden gered. Een groep mensen die op excursie was met de vogelwachten, blijft ongedeerd. Men is erg geschrokken. Kort (vijf minuten) na de crash van het vliegtuig crasht de traumaheli bij de landing en er breekt brand uit.

## 2 Evaluatie en analyse

### *Evaluatiemethodiek*

Voorafgegaan door een evaluatie binnen de teams en deelnemende organisaties is de oefening door alle oefenleiders plenair geëvalueerd. Van de plenaire evaluatie is een schriftelijk verslag gemaakt. Op basis van de evaluatieverslagen, het verslag van de plenaire evaluatie en de observatieverslagen worden concrete aanbevelingen gedaan over de doelstellingen.

### *Analyse*

Zoals aangegeven zijn de resultaten verkregen via evaluatieverslagen, het verslag van de plenaire evaluatie en observatieverslagen. Op de volgende pagina's is de analyse van de resultaten weergegeven.

Bij de evaluatie is behalve naar de oefendoelen ook gekeken naar de organisatie van de oefening. In feite is kwaliteitsverbetering van de organisatie van de oefening inherent aan iedere oefening. Voor de evaluatie is kwaliteitsverbetering van de organisatie van de oefening opgenomen als nevendoeel (zie Analyse Algemeen).

### 2.1 Analyse algemeen

<b>ANALYSE ALGEMEEN</b>	
<b>Oefendoel</b>	<b>Analyse</b>
O. Het hoofddoel van de oefening is het toetsen van het IRP-GAE op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid.	De oefening is zodanig opgezet, dat het IRP-GAE getest kan worden door organisaties en diensten die multidisciplinair en monodisciplinair samenwerken om de gevolgen van een ramp of zwaar incident binnen het verzorgingsgebied van de luchthaven te bestrijden en beperken.  Vanuit het oogpunt van maatschappelijk belang en zorg voor slachtoffers is de oefening goed verlopen. De deelnemende organisaties en diensten hebben binnen de maatschappelijk vastgestelde tijd het "vuur van de kop". Er heerst na ongeveer een uur relatieve rust op het veld. Er is begonnen met opvang en verzorging van de slachtoffers. De organen functioneren redelijk. Er is reden voor enig optimisme.
1. Het beoefenen van deelprocessen, procedures en werkinstructies zoals beschreven in het IRP-GAE die afwijkend zijn ten opzichte van de	Het IRP-GAE kent vier afwijkingen van de standaard Drentse structuur van rampenbestrijding, te weten: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Handelingsinstrumenten</li> <li>2. Functioneren van het VCP</li> <li>3. Werkingsgebied CoRT</li> <li>4. Taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden KMar.</li> </ol>

<b>ANALYSE ALGEMEEN</b>	
standaard (Drentse) rampenbestrijdingsstructuur.	<p>1. Het IRP-GAE kent twee instrumenten om de directe en indirecte gevolgen van een ramp of een ernstig incident te minimaliseren, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incidentclassificatie.</li> <li>• Scenariospecifieke checklisten voor betrokken functionarissen.</li> </ul> <p>De incidentclassificatie is onderdeel van de oefening, namelijk opschaling van 2A naar 2B. Zie verder onder paragraaf 2.1 Analyse Algemeen, punt 6.</p> <p>Een aantal deelnemers blijkt het IRP-GAE niet of nauwelijks te kennen. Bovendien blijkt een deels overlappende groep deelnemers de checklisten niet of nauwelijks te gebruiken. In het algemeen is het zo, dat de checklisten juist, volledig en bruikbaar zijn.</p> <p>2. Het functioneren van het VCP is separaat onderwerp van analyse. Zie paragraaf 2.2 Analyse Commando Rampterrein, punt 3 en 6 en paragraaf 2.3 Analyse VCP, punt 1 en 3.</p> <p>3. Het werkingsgebied van het IRP-GAE is het luchthavenverzorgingsgebied GAE. Het CoRT is bij incidenten verantwoordelijk voor behandeling van de ramp of het zwaar incident in al zijn aspecten binnen het luchthavenverzorgingsgebied. Vanzelfsprekend kent de Havendienst een eigen verantwoordelijkheid bij een incident op het luchthaventerrein en kan een zeker in de beginfase een belangrijke informatieve rol spelen.</p> <p>4. De KMar draagt op GAE bij aan de realisatie van en is soms (deel) verantwoordelijk voor een aantal rampbestrijdingsprocessen. De KMar werkt nauw samen met brandweer, GHOR en met regiopolitie en gemeente in de terminal en op de uitgangstelling.</p>
2. Communicatie tussen de operationele eenheden in het veld onderling tijdens de inzet.	<p>Zie paragraaf 2.3 Analyse VCP, punt 1 wat betreft de multidisciplinaire aspecten van de communicatie.</p> <p>Zie paragraaf 2.4 betreffende de diensten afzonderlijk ten aanzien van monodisciplinaire communicatie.</p>
3. Communicatie van de operationele eenheden (VCP) naar het CoRT en omgekeerd.	<p>Er is geen structurele verbinding of communicatie – op het niveau van het orgaan - georganiseerd tussen het CoRT en het VCP. Er is geen afstemming geweest tussen het orgaan VCP en het orgaan CoRT.</p> <p>Afstemming met het CoRT vindt plaats door de disciplines afzonderlijk. De OvD'n stemmen af met de CvD'n. De communicatie vindt plaats via de vertegenwoordigers van de kolommen. De</p>

<b>ANALYSE ALGEMEEN</b>	
	<p>vertegenwoordigers van de brandweer en de GHOR in het CoRT bezoeken de plaats incident en voeren overleg met leden van het VCP.</p> <p>De functionarissen verantwoordelijk voor het proces Opvangen en Registreren in de terminal en bij de UGS moeten met het CoRT voortdurend informatie uitwisselen. Zij ontvangen opdrachten van de functionarissen in het CoRT. Hiervan is nauwelijks iets gebleken. Deze afspraak staat niet in alle checklisten van het IRP-GAE vermeld. De CUGS brandweer communiceert totdat de OVD-B ter plaatse is met de 1<sup>e</sup> bevelvoerder GAE.</p> <p>Er bestaat onduidelijkheid over de afbakening van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden inclusief boven- en ondergrenzen van het CoRT, het VCP en functionarissen in de terminal en bij de UGS. Dit komt onder meer omdat de afspraken niet overal helder zijn, omdat in alle disciplines deelnemers niet op de hoogte zijn van de afspraken en omdat niet alle deelnemers de gemaakte afspraken nakomen.</p>
4. Opzetten en onderhouden van een verbindingennetwerk.	<p>Er is geen (multidisciplinair) verbindingsschema opgesteld tussen het CoRT en het VCP.</p> <p>Er zijn monodisciplinair verbindingen opgezet en onderhouden tussen de eenheden ter plaatse onderling, met de VC-2, met de MKD, met de terminal en de UGS.</p> <p>Er is geen totaal overzicht van de verbindingennetwerken.</p> <p>De verbindingen ook op basis van C2000 werken niet optimaal. Er wordt door de verschillende disciplines geklaagd over storingen en ruis in het netwerk. Bovendien is er geen relatie tussen het verbindingennetwerk C2000 en de havendienst.</p>
5. Opzetten en inrichten van een commando rampterrein en een veldcoördinatiepunt.	<p>Het CoRT is standaard voorbereid in het GAE – VIP-ruimte door de receptie/secretariaat van GAE.</p> <p>De (controle op de) inrichting van de GAE VIP-ruimte bij een incident behoort daarentegen tot de verantwoordelijkheid van het personeel van de VC-2.</p> <p>De VC-2 is conform IRP-GAE beschikbaar voor het CoRT. VC-2 meldt dat vijf van de acht voorbereide telefoonaansluitingen – waaronder naar MKD en het Nationaal Nood Net - niet blijken te functioneren. Fax is in de VC-2 aanwezig. Het CoRT moet conform IRP-GAE de fax in de secretariatsruimte van het stationsgebouw gebruiken.</p> <p>Het VCP komt bijeen in het voertuig van de Ovd-B Noord (VC-3). In het voertuig zijn beschikbaar een overlegtafel, twee banken en een wand om aantekeningen op te maken. De tafel is uitgevoerd</p>

<b>ANALYSE ALGEMEEN</b>	
	met perspexplaat, waarop aantekeningen bij gehouden kunnen worden. De COH moet conform IRP-GAE beschikbaar zijn voor het CoRT en in afgeleide voor het VCP. De middelen zijn niet voldoende en niet voldoende benut om effectief te handelen in het VCP.
6. Opschalen in scenario's (van scenario 2A naar 2B).	<p>De opschaling in scenario's heeft plaats gevonden zonder zichtbaar effect op (het verloop van) de oefening aangezien de opschaling in slagkracht voorbereid was.</p> <p>De opschaling van scenario 2A naar 2B heeft plaats gevonden voor het CoRT bijeenkomt. Bij de start van het CoRT is het beeld van de opschaling – ook in zijn consequenties - met de aanwezigen niet vastgesteld noch gedeeld. Er heeft geen verschuiving in de operationele leiding plaats gevonden.</p> <p>Het CoRT is volgens IRP-GAE operationeel 60 minuten vanaf instellen van GRIP 2.</p> <p>Het VCP heeft geen of nauwelijks aandacht besteed aan de opschaling van scenario 2A naar 2B. Het is onduidelijk gebleven of iedere discipline hetzelfde beeld van de opschaling en haar consequenties heeft gehad.</p> <p>De opschaling heeft wel consequenties voor het gebruik van checklisten namelijk 2B in plaats van 2A. Een crash levert een grotere behoefte aan goede, snelle coördinatie op en de checklisten blijken vooral monodisciplinair ingericht te zijn.</p>
Verbeteren van de kwaliteit van de organisatie van de oefening.	<p>Het organiseren van een oefening vraagt veel tijd, energie en menskracht van veel organisaties en diensten. Maar: het is belangrijk en daarom is het goed het te doen.</p> <p>Bij het voorbereiden van een oefening is het belangrijk om vroeg te beginnen met het vaststellen van de oefendoelen, waarbij het scenario ondersteunend is aan de oefendoelen.</p>

## 2.2 Analyse Commando Rampterrein

<b>ANALYSE COMMANDO RAMPTERRAIN</b>	
<b>Oefendoel</b>	<b>Analyse</b>
1. Afbakenen van het brongebied waarbinnen het CoRT zeggingskracht heeft over de ingezette	Het CoRT heeft om 19:46 uur het brongebied afgebakend als dat deel van het luchthaventerrein waar de vliegtuigcrash en de helicrash hebben plaats gevonden. Deze keuze is door het regionaal

<b>ANALYSE COMMANDO RAMPTERRAIN</b>	
eenheden.	<p>operationeel team gecorrigeerd. Om 20:07 uur wordt het brongebied door het CoRT conform het IRP-GAE bijgesteld. Conform de taakstelling in het IRP-GAE is het werkingsgebied namelijk het luchthavenverzorgingsgebied van het GAE. De leden van het CoRT zijn hiervan niet op de hoogte. Over de consequenties van deze nieuwe afbakening ten aanzien van coördinatie bij de UGS en in de terminal is niet gesproken. Het CoRT is namelijk ook verantwoordelijk voor de (coördinatie van de) aansturing van eenheden in de terminal met aankomst- en vertrekhal en bij de uitgangstelling.</p>
2. Rapporteren van de grenzen van het brongebied aan de Meldkamer Drenthe.	<p>De grenzen van het brongebied zijn gecommuniceerd naar de Meldkamer Drenthe.</p>
3. Aansturen en coördineren van alle eenheden in het brongebied.	<p>De commandant rampterrein is verantwoordelijk voor het totstandkomen en functioneren van het VCP, voor het verzorgen van goede verbindingen, voor het maken van afspraken wie aanspreekbaar is in het VCP en voor het opvragen van situatierapportages bij de OvD'n . De commandant is in deze betekenis organisatorisch verantwoordelijk. De leden van het CoRT zijn binnen dit stramien ieder voor zich verantwoordelijk voor afstemming met en aansturing van hun eenheden te velde. De commandant rampterrein en de leden zijn samen verantwoordelijk voor de uitvoeringscoördinatie. Het kan zijn dat de ramp of het zware incident zo groot is dat het CoRT twee af te bakenen werkterreinen binnen het rampterrein wenst te onderkennen en dus besluit twee teams in te zetten met ieder een eigen werkterrein. Onverlet punt 1 hierboven.</p> <p>In het CoRT zijn geen expliciete afspraken gemaakt over het aansturen en het leidinggeven aan de eenheden in het veld. Er zijn geen collectieve opdrachten verstrekt tot het opvragen van situatierapportages bij de OvD'n . Er zijn collectief geen mono- en multidisciplinaire opdrachten geformuleerd en verstrekt. De functionarissen van de diensten in het CoRT hebben ieder zelf contact gezocht – en niet altijd gevonden – met hun evenknie in het veld.</p> <p>De functionaris brandweer in het CoRT, tevens compagniescommandant, heeft uit zichzelf en direct contact gezocht en onderhouden met zijn officieren van dienst ter plaatse. Hij heeft meermalen de officieren aangestuurd en met hen zaken gecoördineerd.</p> <p>Voor de OvD-G en OvD-KMar in het VCP is onduidelijk in welke functie en rol de functionaris</p>

<b>ANALYSE COMMANDO RAMPTERRAIN</b>	
	<p>brandweer uit het CoRT ter plaatse is. Is hij namelijk aanwezig alleen als leidinggevende voor de Ovd'n van de brandweer of ook als algemeen vertegenwoordiger van het CoRT?</p> <p>Het is onduidelijk of en in hoeverre de functionaris brandweer contact heeft onderhouden met zijn pelotonscommandant 900 en commandant uitgangstelling. Het peloton 900 is geen onderdeel geweest van de oefening, namelijk alleen ondersteuning. In de checklist van de commandant rampterrain is opgenomen de vraag of er processen zijn die elkaar negatief beïnvloeden, zoals wel behoefte aan redding, maar geen mogelijkheden tot afvoer of te strenge toegangscontrole die hulpeenheden tegenhoudt. Deze controle vraag is in het CoRT niet gesteld, maar is wel aan de orde.</p> <p>De CvD-G en de functionaris KMar in het CoRT hebben telefonisch contact gehad met hun Ovd.</p> <p>De functionaris gemeente heeft contact gehad met de terminalmanager en het hoofd registratie. Er zijn telefoonnummers uitgewisseld en contactmomenten afgesproken. Het contact heeft sporadisch plaats gevonden.</p>
4. De commandant rampterrain rapporteert regelmatig aan de operationeel leider.	<p>De commandant rampterrain en de operationeel leider hebben regelmatig contact.</p> <p>De commandant rampterrain houdt onvoldoende oog op de coördinatie van het informatiemanagement, verslagen en situatierapporten. Er is onvoldoende helderheid over de vraag welke informatie en met welke prioriteit de informatie verstrekt moet worden aan het ROT. De aandachtspunten die vastgelegd zijn bij de checklist OL zijn in het CoRT niet bekend.</p> <p>De monodisciplinaire afstemming tussen functionarissen van het CoRT en het ROT (tegenspel) is als volgt:</p> <p>Brandweer: Voldoende informatie-uitwisseling.</p> <p>KMar en politie: Voldoende informatie-uitwisseling. De afstemming tussen KMar en politie vindt onvoldoende plaats over het proces 'verkeersbegeleiding'. Bij het ROT heeft men onvoldoende beeld over wat er aan de hand is en wat er gedaan wordt of moet worden. De politie heeft gehoopt sneller beeld te hebben van de hulpverlening.</p> <p>GHOR: Minder voldoende informatie-uitwisseling. Er is weinig greep op de aansturing van ambulances binnen en buiten het hek. Er is onduidelijkheid bij</p>

<b>ANALYSE COMMANDO RAMPSTERREIN</b>	
	<p>welk orgaan – CoRT of ROT – de beslisbevoegdheid ligt over PSHO.</p> <p>Gemeente: Er vindt onvoldoende informatie-uitwisseling plaats. Er zijn te weinig contactmomenten en van weerszijden is er te weinig initiatief om contacten te leggen en te onderhouden. De gemeentelijke processen 'opvang en verzorging' en 'informatievoorziening' haperen.</p>
5. Regelen van logistieke ondersteuning binnen het rampgebied.	Het CoRT heeft verzoeken om bijstand als mededelingen behandeld. De verzoeken zijn in de eigen kolommen aangevraagd. Er is ook niet gesproken over eventuele aflossing. Het laatste kan mede gevolg zijn van snelle besluitvorming over afschaling na beheersing van de brand.
6. Intensief onderhouden van het contact met het VCP.	Er is onvoldoende contact onderhouden met het VCP om de gewenste informatie over de situatie te verkrijgen. Het betreft met name de multidisciplinaire contacten.
7. Het CoRT organiseert de multidisciplinaire organisatie zo, dat het CoRT constant een goed beeld van de hulpverlening heeft.	<p>De organisatie van de multidisciplinaire organisatie betreft onder andere het organiseren van het interne vergaderproces, het benutten van de voor het CoRT beschikbare hulpmiddelen en ondersteunende functionarissen, het scheppen van voorwaarden voor informatie-uitwisseling met eenheden en ROT en tenslotte het gebruiken van een besluitvormingscyclus in de stafvergadering.</p> <p>De voorzitter en de leden van de staf hebben onvoldoende gebruik gemaakt van technische vergadertools, zoals presentielijst, vergaderklok, agenda, journaal, format besluitenlijst en format sitrap. Er is te weinig vergaderdiscipline.</p> <p>Het CoRT heeft niet of onvoldoende gebruik gemaakt van de ondersteunende deelnemers, zoals de bemanning van de VC-2, verslaglegger en plotter. Verslaglegging en plotting zijn onvoldoende gestuurd. Het CoRT ziet geen kans binnen twee uur een schriftelijke situatierapport naar het ROT te zenden. Er is wel een verslag van de vergaderingen gemaakt. De verslagen zijn niet gecorrigeerd en vastgesteld door de voorzitter noch gebruikt bij een volgende vergaderronde.</p> <p>Communicatie met de VC-2 is niet vastgesteld. Communicatie met het ROT team heeft, zoals besproken, telefonisch plaats gevonden. De leden van het CoRT hebben ieder voor zich contact gezocht met de eigen eenheden. Zie eerder punt 3.</p> <p>Het besluitvormingsproces komt niet van de grond.</p>

<b>ANALYSE COMMANDO RAMPTERRAIN</b>	
	<p>De deelnemers schetsen ieder vanuit de eigen organisatie of dienst beelden. Er is sterk in kolommen gedacht en geredeneerd. De staf komt niet tot een gezamenlijke beeldvorming en tot gezamenlijke oordeelsvorming. Dit heeft ook gevolgen voor het vaststellen van knelpunten en prioriteiten. Men is daar niet aan toe gekomen met uitzondering van het onderwerp Veiligheid hulpverleners.</p> <p>Er is behoefte aan collectieve beelden, dus informatie, in het CoRT over wat er elders op de luchthaven gebeurt en welke activiteiten door hulpverlenende diensten in welke prioriteit plaats vinden. Het CoRT heeft behoefte aan meer informatie van de verantwoordelijken in de terminal en bij de uitgangstelling. Informatie over afstemming van beeldvorming, oordeelsvorming en besluitvorming. Er vindt onvoldoende afstemming van tijdschema en organisatie plaats van de activiteiten die door de organisaties en diensten verricht worden en moeten worden.</p> <p>Het CoRT is er impliciet vanuit gegaan dat de verantwoordelijken de eigen processen hebben gestart en dat de processen goed lopen. Dit is om 19:40 uur echter niet in alle gevallen een terechte constatering. Afstemming tussen de verschillende processen ontbreekt.</p> <p>Bij de start – 19:25 uur - van het CoRT is veiligheid van de hulpverleners als thema genoemd. Een zeer duidelijke terugkoppeling op veiligheid conform IRP-GAE is niet echt gedefinieerd zoals "vliegveld gesloten" en "vracht in het vliegtuig". Omstreeks 20:50 uur is nog kort gesproken over opvang van getraumatiseerde hulpverleners. Er zijn op dat moment geen duidelijke afspraken gemaakt.</p> <p>Er is gezien tijd en nog actuele situatie geen tijd voor reflectie. Het CoRT heeft niet teruggekeken of vooruitgekeken naar het eigen functioneren.</p>

### 2.3 Analyse Veldcoördinatiepunt

<b>ANALYSE VELDCOÖRDINATIEPUNT</b>	
<b>Oefendoel</b>	<b>Analyse</b>
1. Het veldcoördinatiepunt stemt operationele aspecten van de	Officieren van dienst kennen in hun normale manier van werken een gelijkwaardig overleg bij een wat zwaarder incident. Men noemt dit overleg 'Coördinatie Team Plaats Incident' <sup>4</sup> . Dit overleg is ook

<sup>4</sup> Rampenplan Gemeente Tynaarlo, Hoofdstuk 4.

<b>ANALYSE VELDCOÖRDINATIEPUNT</b>	
hulpverlening bij de incidentlocatie af.	<p>beschreven in het IRP-GAE van de luchthaven<sup>5</sup>. Een dergelijk team kent een overleg van gelijkwaardige OvD'n, een afgebakend eigen werkgebied, een inzetvak, met directe gezagslijnen naar ondergeschikten. Bij een groter incident kunnen verschillende teams naast elkaar werken. In het IRP-GAE is het VCP benoemd. Het VCP is gepositioneerd conform een CTPI. Het VCP kent in principe eveneens maar één inzetvak, met directe gezagslijnen naar ondergeschikten.</p> <p>Er zijn door de brandweer twee inzetvakken gehanteerd onder het VCP. Dat kan leiden tot te grote span-of-control voor de officieren van dienst, onduidelijkheid over gelijktijdige opschaling naar meerdere teams en onduidelijkheid over de hiërarchische positionering tussen de leidinggevendenden ter plaatse en hun leidinggevendenden in het CoRT.</p> <p>Daarnaast is het voor officieren normaal om ter plaatse in een directe gezagslijn te functioneren onder een leidinggevende, die al dan niet functioneert in een CoRT. Met de daarbijbehorende verplichting om regelmatig informatie aan de leidinggevende te verstrekken en indien nodig opdrachten te ontvangen.</p> <p>Tijdens de oefening is er een in principe gelijkwaardig overleg van de OvD'n brandweer, GHOR en KMar. Van de brandweer zijn beide OVD'n aanwezig bij het overleg. De OvD-KMar komt pas op een later tijdstip ter plaatse. Hij krijgt geen toestemming om op de plaats van het incident te komen. Er is, conform het IRP-GAE, geen notulist en plotter aanwezig. Er is geen behoefte geweest aan aanvulling van het team, bij voorbeeld een medewerker van de luchthavendienst.</p> <p>De organisatie van het overleg geschiedt als het ware vanuit zichzelf. De 1<sup>e</sup> OvD-B heeft de rol van de gespreksvoorzitter op zich genomen. Hij bepaalt de agenda en voert de regie in het overleg. Enkele malen heeft hij de rol van de OvD-G overgenomen door informatie in te brengen over hoeveelheid en locatie van slachtoffers. Er vindt geen afstemming plaats over de vraag of de rol en functie van de gespreksvoorzitter terecht ingevuld wordt door de brandweer en of er behoefte was bij een van de OvD'n aan éénhoofdige leiding. Achteraf blijkt bij een van de officieren van dienst de wens geleefd te hebben naar éénhoofdige leiding.</p>

<sup>5</sup> IRP-GAE, Deel B, Hoofdstuk 4

<b>ANALYSE VELDCOÖRDINATIEPUNT</b>	
	<p>Tijdens de oefening worden de acties ter plaatse afgestemd in het VCP. Er is hoofdzakelijk sprake van afstemming, het maken van werkafspraken. De bevindingen worden min of meer ad hoc besproken. Het nemen van besluiten laten de Ovd'n over aan hun Cvd'n.</p> <p>Er is geen sprake van het stellen van prioriteiten met betrekking tot de veiligheid eigen personeel en slachtoffers; aantal en inzet eenheden voor de slachtoffers; te verwachten of onverwachtse situaties (weersverwachtingen, calamiteiten, inzetduur) en ten slotte de vraag onder welke omstandigheden de GHOR het aantal over te brengen aantal slachtoffers niet kan behappen.</p> <p>Het verzoek om bijstand van eenheden is volgens normale werkwijze in het veld afgestemd.</p> <p>Er is in het VCP niet expliciet gesproken over het starten van processen van de disciplines. Het behoort dit de verantwoordelijkheid van elke Ovd om vanuit het oogpunt van coördinatie de eigen processen ter sprake te brengen. Er is gewerkt volgens de werkwijzen die normaliter gebruikt worden bij grotere inzetten. Met name de rampbestrijdingsprocessen 'Bestrijden van brand en emissie gevaarlijke stoffen', 'Redden en technische hulpverlening' en 'Geneeskundige hulpverlening' zijn in de overleggen in het VCP onderwerp van gesprek en afstemming geweest.</p> <p>Er is wel gesproken over coördinerende bepalingen ter zake van veiligheid. Dit kan effectiever gebeuren. Bij voorbeeld ten aanzien van de aanrijroutes en opstelplaatsen van voertuigen; het veilig geven van het gebied; gebruik van explosiegevaarmeters in het gebied en veiligheid in en nabij het inzetgebied met betrekking tot af- en aanrijdende voertuigen.</p> <p>Er vindt in het VCP geen enkele vorm van reflectie plaats op de eigen werkwijze. Voor zover daar sprake van zou moeten zijn, is dat niet gebeurd.</p>
2. Functionarissen in het veldcoördinatiepunt gebruiken de checklisten uit het IRP-GAE.	<p>De checklisten betreffende de gebruikte scenario's en deelprocessen, procedures en werkprocessen worden door geen van de functionarissen gebruikt. Deze constatering betreft de officieren van dienst en de eerste lijnsondergeschikten.</p> <p>De functionarissen van de GHOR hebben in een scholing vooraf de checklisten doorgenomen.</p>
3. Functionarissen in het veldcoördinatiepunt stemmen continu af met	<p>De informatie uitwisseling naar het CoRT heeft doorgaans één op één plaats gevonden. Dus een directe afstemming gebaseerd op vraag en</p>

<b>ANALYSE VELDCOÖRDINATIEPUNT</b>	
de functionarissen in het commando rampterrein.	<p>antwoord. Hierover wordt een besluit genomen in het overleg van 20:15 uur.</p> <p>Het eerste nader bericht naar de alarmcentrale is erg bepalend voor de beeldvorming. Het heeft wat langer geduurd voordat de eerste OvD-B zijn plaatje rond had m.b.t. het incidentgebied. Het VCP heeft het werkingsgebied duidelijk afgebakend met een verdeling in twee inzetvakken. Er zijn geen schriftelijke situatierapporten opgesteld.</p> <p>Oprachten per discipline tussen CvD'n en OvD'n en rapportage van OvD'n naar CvD'n verliepen in de regel goed. De inzetbevelen en opdrachten zijn duidelijk.</p>

## 2.4 Analyse per organisatie en dienst

<b>ANALYSE BRANDWEER</b>	
<b>Oefendoel</b>	<b>Analyse</b>
<p>1. Toetsen van het IRP-GAE op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid voor de medewerkers.</p>	<p>De OvD'n-B hebben elk voor zich de verantwoordelijkheid voor een bepaald inzetvak. De OvD-B Noord, die in het IRP-GAE 1<sup>e</sup> OvD of pelotonscommandant 100 genoemd wordt, is verantwoordelijk voor brandbestrijding, afstemming met en aansturing van de bevelvoerders van de luchthavenbrandweer en coördinatie met de andere OvD-B over de inzet van zijn eenheden voor redding en met de CUGS.</p> <p>Er is onduidelijke en slechte communicatie tussen de bevelvoerders van de luchthavenbrandweer en de officieren van dienst van de brandweer. Dit komt door een aantal factoren. De OvD-B is slecht bereikbaar met C2000. De bevelvoerder van de luchthavenbrandweer is een aantal malen van het overleg met de OvD-B weggelopen voor aansturing eigen eenheden. Er is geen overdracht van de leiding van de luchthavenbrandweer naar de gemeente brandweer geweest.</p> <p>De terugkoppeling naar de eenheden is een aandachtspunt. Door het niet consequent gebruiken van de verbindingsstructuur verliep de terugkoppeling naar de eenheden niet altijd even gladjes. De communicatie naar eenheden ter plaatse is summier en niet structureel. Bij voorbeeld vóórdat het overleg in het VCP plaatsvindt. De communicatie beperkt zich hoofdzakelijk tot de vraag of de ingezette eenheden de klussen aankunnen. Tijdens de afstemming van de eenheden wordt de verkregen informatie van het CoRT niet altijd even adequaat terug gekoppeld (rijroutes, gewondennest, mogelijke afschaling, wat te doen met negatieve slachtoffers, waterwinning, logistiek, voorgedane explosies e.d.).</p>

<p>2. Vergroten van de kennis, inzicht en vaardigheden van de medewerkers inzake hun rol bij de hulpverlening bij een vliegtuigcrash.</p>	<p>De brandweer - met name de bevelvoerders en de officieren van dienst - heeft over het algemeen een helder overzicht van de te gebruiken procedures op het vliegveld.</p> <p>De bevelvoerders melden zich op de uitgangstelling en daarna bij de respectievelijke Ovd. Hun opdracht is bij aankomst bij de luchthaven bij de CUGS niet bekend. Het contact met de Ovd-B over uitvoering en coördinatie verloopt in de regel goed. De bevelvoerders willen in het begin een duidelijkere opdrachtverstrekking op basis van het inzetplan van de Ovd. Dat is pas mogelijk als de Ovd een inzetplan heeft met inzetvakken en zwaartepunten.</p>
	<p>De CUGS heeft behoefte aan meer afstemming met de Ovd'n ter plaatse. De gesprekspartners zijn soms slecht te verstaan, omdat de verbindingen onvoldoende functioneren. De oorzaak of oorzaken zijn niet bekend. Met de OVD-B heeft de CUGS contact over de vraag of het terrein veilig is en of de voertuigen naar het incident kunnen komen. Het vrijgeven van het terrein heeft een tijd op zich laten wachten. Dat heeft gezorgd voor stagnatie bij de eenheden van de medische hulpverlening. De CUGS heeft contact op eigen initiatief met de pelotonscommandant 100 over aanvoer van brandweereenheden. Dat contact heeft hij niet gehad met de Ovd'n van KMar en GHOR.</p>

<b>ANALYSE GEMEENTE en NRK</b>	
<b>Oefendoel</b>	<b>Analyse</b>
<p>1. Toetsen van het IRP-GAE op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid voor de medewerkers.</p>	<p>De gemeente en het Rode Kruis hebben gezorgd voor de lichtgewonde en ongedeerde passagiers + halers/brengers van de passagiers vanuit hun verantwoordelijkheid voor de processen Opvang en Verzorging en Registratie.</p> <p>De voorwaarden voor het functioneren in de hal waren onvoldoende. Opvang en verzorging en ook registratie vond plaats in de hal. Hierdoor ontstond een zeer onrustige situatie waarbij de verantwoordelijken hun werk niet naar behoren konden uitvoeren.</p> <p>Het tijdsverloop van deze diensten is natuurlijk korter in deze oefening, namelijk vanaf het moment dat slachtoffers uit het veld binnenkomen.</p> <p>Het Nederlandse Rode Kruis is in de terminal verantwoordelijk voor het proces 'Opvang en Verzorging', als uitvoerend orgaan van de gemeente. Het team gaat goed met elkaar om, bespreekt wat er gedaan moet worden en maakt een werkverdeling. Men maakt zich geen zorgen over het behandelcentrum en voor registratie zijn geen instructies verstrekt. De groep is niet herkenbaar als</p>

	<p>groep.</p> <p>De keuze van de vertrekhal als plaats van het actiecentrum is geheel verkeerd. Men wordt voortdurend gestoord door opgewonden reizigers. Het bewakingspersoneel is niet ter plaatse en komt pas later. Er wordt door het CoRT geen nuttige informatie verstrekt ter geruststelling van de passagiers.</p> <p>Om 20:05 uur wordt het aanwezige luchthavenpersoneel min of meer op non-actief gesteld door gemeente en NRK. Beide organisaties laten het luchtvaartpersoneel niet (meer) doen waar het goed in is en beide organisaties trekken dus extra activiteiten aan zich.</p> <p>De verdeling van het beschikbare personeel over de hal waar de halers/brengers zich bevinden en over de vertrekhal – gericht op Opvang en Verzorging - moet in overeenstemming zijn met het (te verwachten) werk.</p> <p>De gemeentefunctionaris kan niet via een portofoon communiceren met de teamleider Opvang en Verzorging. Dat werkt dus niet.</p> <p>De communicatie tussen de functionarissen die verantwoordelijk zijn voor matching halers/brengers en slachtoffers blijkt te haperen.</p>
<p>2. Vergroten van de kennis, inzicht en vaardigheden van de medewerkers inzake hun rol bij de hulpverlening bij een vliegtuigcrash.</p>	<p>Er moet een afgescheiden ruimte voor overleg komen. En wel op een moment dat alle partijen er zijn en de medewerkers van het Rode Kruis zich over de slachtoffers ontfermen. Een gescheiden ruimte om te voorkomen dat de slachtoffers in de terminal zich ergeren aan het feit dat er overleg gepleegd wordt. Na het overleg is het mogelijk anderen gericht te informeren over wat er gebeurt en moet gebeuren.</p> <p>Er is waargenomen, dat vanuit het proces 'opvang en verzorgen' de technische contactmogelijkheden met de vertegenwoordiger in het CoRT onvoldoende zijn. Er is vastgesteld dat er in feite sprake is van éénrichtingsverkeer naar het CoRT.</p>

<b>ANALYSE GHOR</b>	
<b>Oefendoel</b>	<b>Analyse</b>
<p>1. Toetsen van het IRP-GAE op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid voor de medewerkers.</p>	<p>De GHOR heeft tijdens de oefening een groot aantal doelstellingen kunnen testen. Niet alleen de organisatie van de hulpverlening in medisch-organisatorische zin, maar ook de samenwerking met andere diensten ter plaatse.</p> <p>Het IRP-GAE was tijdens een voorbereidende studiedag onderwerp van gesprek geweest. Het bleek noodzakelijk snel beeldvorming van het incident te krijgen en dit beeld ruim te communiceren in de lijn met daarbij de benodigde handelingen. Zeker als de redding van slachtoffers</p>

	<p>sneller gaat dan de behandelcapaciteit van de geneeskundige keten.</p> <p>Het transport van medisch materieel van en op de luchthaven is onderwerp van gesprek. De aanvoer van onder andere ambulances verloopt vanaf de UGS traag vanwege onduidelijkheid over het al dan niet veilig zijn van het terrein. Omdat de afvoer van de slachtoffers naar de hangar vertraging oploopt heeft ambulancepersoneel ter plaatse een gewondennest ingericht.</p> <p>Een monodisciplinair en multidisciplinair verbindingsschema wordt gemist bij het werk in de oefening.</p> <p>De GHOR heeft expliciet behoefte aan multidisciplinair overleg bij de UGS. Het vrijgeven van het terrein, aanrijroutes, opstelplaatsen en andere zaken verdienen aldaar eerste leidinggevende aandacht.</p>
<p>2. Vergroten van de kennis, inzicht en vaardigheden van de medewerkers inzake hun rol bij de hulpverlening bij een vliegtuigcrash.</p>	<p>De afbakening van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden in relatie tot de span-of-control van de Ovd-G in de actievakken en in het VCP en van de CvD-G blijft een punt van zorg. Dit geldt ook voor de afstemming met functionarissen als hoofd gewondennest en leider SIGMA.</p> <p>Het is niet altijd even helder wie bedoeld wordt met welke functiebenaming bij de brandweer. Er is sprake van een Ovd voor brand en een Ovd voor hulpverlening. De gebruikte benaming van de Ovd is 'Ovd-B Noord' of 'Ovd-B Midden', maar ook 'Ovd-100' en 'Ovd-200' of 1<sup>e</sup> Ovd-B en 2<sup>e</sup> Ovd-B of pelotonscommandant 100 of 200.</p>

<b>ANALYSE KMar</b>	
<b>Oefendoel</b>	<b>Analyse</b>
<p>1. Toetsen van het IRP-GAE op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid voor de medewerkers.</p>	<p>De KMar is over het algemeen tevreden over de resultaten van de oefening.</p> <p>De communicatie via de meldkamer verloopt goed. Een meldkamerbezetting van drie personen tijdens een dergelijk incident is een beetje aan de krappe kant, wanneer ook gezorgd moet worden voor voorwaarden, zoals een kaart van de luchthaven, en voor overleg extern.</p> <p>Op het veld zijn enige zaken onvoldoende uit de verf gekomen, omdat de Ovd-KMar – buiten zijn schuld om - relatief laat ter plaatse verscheen en omdat er in eerste instantie te weinig personeel was voor afzetten en afschermen en voor verslaglegging. Zo vindt er geen afzetting van de buitenring plaats en</p>

	<p>worden er geen maatregelen genomen ter voorbereiding op een eventueel volgend strafrechterlijk onderzoek. Er zijn veel "sporen en aanwijzingen" die van belang zijn voor het onderzoek verloren gegaan. De OvD-KMar moet een blauw hesje dragen met de tekst: 'Chief Police'.</p> <p>De OvD-KMar is belast met het evacueren van gewonden, het inrichten van een gewondennest en het registreren ter plaatse. Het inrichten van een gewondennest is primair een verantwoordelijkheid van de GHOR.</p> <p>In het CoRT blijkt de functionaris KMar onvoldoende overzicht te hebben van de KMar processen. Hierdoor vindt er in eerste instantie te weinig sturing plaats op deze processen. Er is in het overleg te veel gefocused op het slachtofferbeeld. De afstemming naar de leidinggevendenden op locatie en naar de meldkamer verloopt moeizaam.</p>
<p>2. Vergroten van de kennis, inzicht en vaardigheden van de medewerkers inzake hun rol bij de hulpverlening bij een vliegtuigcrash.</p>	<p>De multidisciplinaire oefening is van een zodanige omvang dat er door de KMar om assistentie gevraagd is bij naburige marechaussee brigades en de politie om de ramp onder controle te krijgen. De aard en omvang van het incident vereist dat de KMar de hulpverlening moet coördineren op de ramplocatie, in de terminal, op de UGS, in het CoRT en in het ROT.</p> <p>De zorg voor de halers/brengers en de slachtoffers in de vertrekhal verdient specifieke aandacht van zowel Kmar als de Havendienst. Afstemming met de gemeente en het NRK is essentieel.</p>

<b>ANALYSE LUCHTHAVENBRANDWEER</b>	
<b>Oefendoel</b>	<b>Analyse</b>
<p>1. Toetsen van het IRP-GAE op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid voor de medewerkers.</p>	<p>De evaluatie van het functioneren van de luchthavenbrandweer is uitgewerkt naar de uitruk-, de verkennings- en de stabilisatiefase.</p> <p>In de uitrukfase kost het verkrijgen en delen van de benodigde informatie veel tijd. De manschappen krijgen via de communicatiemiddelen het nodige mee. Informatie door de bevelvoerders aan de manschappen blijft uit.</p> <p>In de stabilisatiefase is alles gericht op het behalen van de 90% KD. Daarna redding. Er is tijdens de evaluatie discussie over de wens/noodzaak slachtoffers met ernstig letsel in een betrekkelijk veilige omgeving te verplaatsen dan wel op de plaats te laten en de komst van medisch personeel af te wachten. Er is verwarring over de vraag wie verantwoordelijk is voor het inrichten van een gewondennest en op welke plaats.</p> <p>De communicatie tussen bevelvoerders en</p>

	<p>manschappen en tussen bevelvoerders onderling mag meer aandacht.</p> <p>De luchthavenbrandweer heeft niet deel genomen aan het overleg van de OvD-B, de OvD-G en de OvD-KMar on site.</p>
2. Vergroten van de kennis, inzicht en vaardigheden van de medewerkers inzake hun rol bij de hulpverlening bij een vliegtuigcrash.	<p>Het personeel van de luchthavenbrandweer kent het IRP onvoldoende.</p> <p>Het personeel kent de mogelijkheden en beperkingen van de crashtenders onvoldoende.</p>

<b>ANALYSE REGIOPOLITIE</b>	
<b>Oefendoel</b>	<b>Analyse</b>
1. Toetsen van het IRP-GAE op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid voor de medewerkers.	De politie heeft bij de UGS gezorgd voor verkeersregeling en aan- en afvoer van hulpverlenende diensten naar en van het luchthaventerrein. De politie heeft gedurende de oefening geen taken hoeven uit te voeren ten aanzien van coördinatie met en ondersteuning aan de KMar.
2. Vergroten van de kennis, inzicht en vaardigheden van de medewerkers inzake hun rol bij de hulpverlening bij een vliegtuigcrash.	Geen nadere informatie te melden.

### 3 Conclusies en aanbevelingen

Naar aanleiding van de analyse kunnen de volgende conclusies worden getrokken en aanbevelingen worden gedaan.

#### 3.1 Conclusies en aanbevelingen algemeen

Conclusies algemeen	Aanbevelingen algemeen	Verantwoordelijke	Termijn
<p><b>Algemeen, punt 0</b></p> <p>De oefening bevat voldoende en goede leerelementen. Daarmee is voldaan aan het hoofdoel van de oefening. Immers het testen van het IRP-GAE op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid in crisissituaties moet de kwaliteit van de voorbereiding op rampen en crises verbeteren.</p> <p>Het is uit de waarnemingen en rapportages niet helder of en in hoeverre de deelnemers gehandeld hebben op basis van kennis van het IRP-GAE.</p> <p>Het plan blijkt op een aantal aspecten aan te sluiten op bestaande en beoefende gemeentelijke en regionale afspraken. Hierdoor blijken kennis, vaardigheden en ervaring uit andere contexten een goede rol te spelen bij bestrijding van een incident op het vliegveld.</p> <p>Het plan blijkt voor een aantal deelnemers onvoldoende te raadplegen op het moment van bestrijding van het incident.</p> <p>Er blijkt een veelvoud aan begrippen te bestaan in het IRP-GAE die onduidelijkheid opleveren voor de gebruikers. Zoals: actievak, plaats incident, veld, plaats delict, brongebied, rampterrein, effectgebied, luchtvaartterrein, luchtvaartverzorgingsgebied.</p>	<p>Doorgaan met oefenen.</p> <p>Voorafgaand aan een oefening de deelnemers specifiek op de hoogte stellen van het plan.</p> <p>Een samenvatting maken van de belangrijkste uitgangspunten en afspraken van het IRP-GAE.</p> <p>Begrippen verhelderen ook in checklisten.</p>	<p>Gemeente Tynaarlo.</p> <p>Elke discipline voor de eigen organisatie.</p> <p>Gemeente Tynaarlo.</p> <p>Gemeente Tynaarlo.</p>	

Conclusies algemeen	Aanbevelingen algemeen	Verantwoordelijke	Termijn
In algemene zin blijken deelnemende organisaties en diensten veel waardering te hebben voor het kunnen samenwerken bij en dus leren van een oefening on site.			
<p><b>Algemeen, punt 1</b> De checklisten zijn met name monodisciplinair opgezet terwijl er ook behoefte is aan informatie over multidisciplinaire afstemming en coördinatie.</p> <p>Er is behoefte aan een checklist voor leden van het CoRT, zoals de functionaris van de KMar en van de gemeente.</p> <p>In het CoRT is onduidelijkheid over het gebied waarover het CoRT zeggenschap heeft over inzet van eenheden en dus aansturing van rampbestrijdingsprocessen. In normale situaties bepaalt het CoRT zelf (de grenzen van) het rampterrein.</p> <p>Bij een ramp of zwaar incident op GAE werken brandweer, gemeente, GHOR en politie nauw samen met KMar. Dit is geen normale situatie. De oefening biedt veel leermomenten voor alle partijen bij de uitvoering, in het VCP en in het CoRT.</p>	<p>Checklisten controleren op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid. In hun onderlinge samenhang.</p> <p>Ontwikkelen van een checklist voor functionarissen CoRT, inclusief coördinerende functionarissen zoals CUGS.</p> <p>Helder vastleggen in IRP-GAE Deel B par. 1.2 werkingsgebied CoRT en in checklisten van leidinggevenden in CoRT en ROT.</p> <p>De informatie communiceren.</p> <p>KMar betrekken bij reguliere opleiding en trainingen voor CTPI en CoRT.</p>	<p>Gemeente Tynaarlo i.o.m. betreffende dienst.</p> <p>Gemeente Tynaarlo i.o.m. RBD.</p> <p>Gemeente Tynaarlo.</p> <p>MOD.</p>	
<p><b>Algemeen, punt 2</b> Zie paragraaf 3.3 Conclusies en aanbevelingen VCP, punt 1</p>	Zie paragraaf 3.3 Conclusies en aanbevelingen VCP, punt 1		
<p><b>Algemeen, punt 3</b> De afstemming tussen VCP en CoRT is onder crisissomstandigheden onvoldoende uit de verf gekomen.</p>	Opleiden en trainen in afstemming.	Gemeente Tynaarlo i.o.m. MOD.	
<p><b>Algemeen, punt 4</b> Er is geen verbindingsnetwerk tussen organisaties en diensten: VC, MKD, CoRT, VCP, terminal, UGS en de diensten op zichzelf.</p>	Opstellen en opnemen in IRP-GAE van verbindingsschema's.	Gemeente Tynaarlo.	

Conclusies algemeen	Aanbevelingen algemeen	Verantwoordelijke	Termijn
<p><b>Algemeen, punt 5</b>            Standaard is de VIP-ruimte voorbereid voor het CoRT door receptie/secretariaat van de Havendienst. Bij de oefening functioneren een aantal telefoons niet.            Op dit moment zijn in de vergaderruimte een aantal vergaderhulpmiddelen niet voor handen.            Het inrichten en controleren bij een incident moet door het personeel van de VC-2 gebeuren.            Het VCP beschikt standaard over de COH. Deze biedt meer faciliteiten voor het functioneren van het VCP.</p>	<p>Regelmatig vaste inrichting controleren en desnoods aanvullen.            Hulpmiddelen ter beschikking stellen.            Personeel VC-2 bij oefeningen eigen werk laten doen.            COH gebruiken ook bij oefeningen.</p>	<p>Havendienst.            Gemeente Tynaarlo.            MOD.            MOD.</p>	
<p><b>Algemeen, punt 6</b>            De opschaling van scenario 2A naar 2B heeft grote consequenties voor multidisciplinaire crisisbesluitvorming.            De Havendienst kan vanuit haar eigen verantwoordelijkheid een belangrijke (informatieve) rol spelen bij een incident. Zeker in de eerste fase. De Havendienst beschikt in dergelijke situaties over onvoldoende mogelijkheden om te communiceren met andere organisaties en diensten.</p>	<p>Opleiden en trainen, rekening houdend met werkelijke opkomsttijden.            Opleiden en oefenen.            Onderzoek uitbreiding communicatiemogelijkheden van de Havendienst.</p>	<p>Gemeente Tynaarlo i.o.m. MOD.            Gemeente Tynaarlo.</p>	
<p><b>Algemeen</b>            Er is bij de voorbereiding van de oefening geen strakke lijn neergezet van algemeen doel naar operationele doelen (multidisciplinair en monodisciplinair), observatiepunten en evaluatiecriteria. Doelstellingen specifiek, meetbaar, acceptabel, realiseerbaar en transparant maken. Dan is het mogelijk helderheid te verschaffen naar alle betrokkenen over doel, aard en reikwijdte van de oefening.</p>	<p>Vroegtijdig bij het voorbereiden van een oefening nadenken en besluiten over de doelen en vorm (real time) in zijn consequenties.            Eventueel een deskundige op dit gebied bij de ontwikkeling betrekken.</p>	<p>Gemeente Tynaarlo.</p>	

### 3.2 Conclusies en aanbevelingen Commando Rampterrein

Conclusies Commando rampterrein	Aanbevelingen Commando rampterrein	Verantwoordelijke	Termijn
<b>Commando rampterrein, punt 1</b> Zie paragraaf 3.1 Conclusies en aanbevelingen Algemeen, punt 1.	Zie paragraaf 3.1 Conclusies en aanbevelingen Algemeen, punt 1.		
<b>Commando rampterrein, punt 2</b> Geen opmerkingen.	Geen opmerkingen.		
<b>Commando rampterrein, punt 3</b> Het CoRT heeft onvoldoende de mogelijkheden gegrepen om de multidisciplinaire organisatie te bouwen.	Organisatie- en communicatieschema bij een scenario 2B opnemen in IRP-GAE.  Opleiden en trainen.	Gemeente Tynaarlo.  MOD.	
<b>Commando rampterrein, punt 4</b> Multidisciplinaire informatie-uitwisseling kan verbeterd worden.	Checklist 2B-CoRT-Cdt aanpassen ten aanzien van sitraps aan ROT.	Gemeente Tynaarlo.	
<b>Commando rampterrein, punt 5</b> Logistieke verzorging behoeft veel aandacht van het CoRT.	Checklist 2B-CoRT-Cdt aanpassen ten aanzien van logistieke ondersteuning dan wel opnemen in checklist voor functionaris brandweer.	Gemeente Tynaarlo.	
<b>Commando rampterrein, punt 6</b> Zie paragraaf 3.1 Conclusies en Aanbevelingen Algemeen, punt 3.	Checklist 2B-CoRT-Cdt aanpassen ten aanzien van organisatie van de informatie uitwisseling met VCP.	Gemeente Tynaarlo.	
<b>Commando rampterrein, punt 7</b> Het CoRT is onvoldoende in staat gebleken om constant een goed beeld te hebben van de hulpverlening. Er is onvoldoende helderheid geweest over de grenzen van het brongebied. Beeld-, oordeel- en besluitvorming heeft nauwelijks plaats gevonden. Het bepalen van gezamenlijke knelpunten en het stellen van prioriteiten is daardoor niet uit de verf gekomen.	Opleiden en trainen met alle betrokken organisaties en diensten.	Gemeente Tynaarlo i.o.m. MOD.	

### 3.3 Conclusies en aanbevelingen Veldcoördinatiepunt

Conclusies Veldcoördinatiepunt	Aanbevelingen Veldcoördinatiepunt	Verantwoordelijke	Termijn
<p><b>Veldcoördinatiepunt, punt 1</b> De functionarissen in het VCP stemmen af operationele aspecten van de hulpverlening bij de incidentlocatie. De afstemming betreft de acties van deelnemende organisaties en diensten in twee inzetvakken. Wanneer er twee inzetvakken zijn, worden normaal gesproken om reden van span-of-control twee teams ingezet. Deze twee teams worden aangestuurd door een CoRT. Bij dit incident is er één VCP, waar over twee inzetvakken beslist wordt. De brandweer is in het overleg steeds betrokken met twee officieren van dienst; van de GHOR en de KMar slechts één.</p> <p>Er is in het VCP nauwelijks of geen sprake van een proces van collectieve beeld-, oordeel- en besluitvorming. Zij hebben in hun manier van werken onvoldoende aandacht besteed aan de processen van de rampbestrijding.</p> <p>De verslaglegging van situaties, beelden en besluiten geschiedt op de perspexplaat in de VC-3. Bij elke bijeenkomst wordt de tekening bijgesteld. Het tekenen op de perspexplaat is niet handig in verband met uitvegen van de situatie bij het in- en uitstappen van het voertuig. Bovendien gaat verloren welke tekening bij welk overleg thuis hoort. Alleen de laatst actuele tekening staat op de perspexplaat.</p>	<p>Bespreken taken, bevoegdheden, functie en verantwoordelijkheden van VCP bij combi-incidenten. Inclusief onder- en bovengrenzen. Directe aansturing van de OvD'n in het veld door hun leidinggevende in het CoRT.</p> <p>Trainen en oefenen.</p> <p>Onderzoeken mogelijkheden informatie vast te houden en gebruik COH.</p>	<p>Gemeente Tynaarlo.</p> <p>Gemeente Tynaarlo.</p> <p>Gemeente Tynaarlo i.o.m. RBD.</p>	
<p><b>Veldcoördinatiepunt, punt 2</b> De functionarissen in het VCP hebben geen voordeel getrokken uit de preparatie op incidenten op Eelde. Zij hebben geen gebruik gemaakt van voorbereide checklisten IRP-GAE.</p>	<p>Trainen en oefenen op rampbestrijdingsplannen voor leidinggevendenden.</p>	<p>Gemeente Tynaarlo i.o.m. MOD.</p>	
<p><b>Veldcoördinatiepunt, punt 3</b> Informatie-uitwisseling tussen OvD'n en CvD'n berust op het systeem van haal- en brengplicht. De OvD'n rapporteren en de CvD'n geven opdrachten op afgesproken tijdstippen</p>	<p>De informatie-uitwisseling in de checklisten nader beschrijven.</p>	<p>Gemeente Tynaarlo.</p>	

Conclusies Veldcoördinatiepunt	Aanbevelingen Veldcoördinatiepunt	Verantwoordelijke	Termijn
en middels vastgestelde kanalen.			

### 3.4 Conclusies en aanbevelingen per organisatie en dienst

Conclusies per organisatie en dienst	Aanbevelingen per organisatie en dienst	Verantwoordelijke	Termijn
<p><b>Brandweer, punt 1</b></p> <p>De leidinggevendenden van de brandweer hebben in de chaosfase onvoldoende tijd en aandacht besteed aan de informatie-uitwisseling: rapportage en opdrachtverstrekking. De checklisten geven goede aanwijzingen voor informatie-uitwisseling.</p> <p>Checklisten brandweer voldoen niet geheel op het aspect multidisciplinaire afstemming en aansturing.</p> <p>De verbindingsstructuur wordt niet consequent gebruikt.</p>	<p>Afstemmen plan van aanpak en aanpak informatie-uitwisseling tussen brandweren.</p> <p>Bevorderen gebruik checklisten en crashkaarten.</p> <p>Checklisten op multidisciplinaire aspecten controleren, bespreken en aanvullen.</p> <p>Controle op gebruik verbindingsstructuur.</p>	<p>Regionale brandweer.</p> <p>Gemeente Tynaarlo.</p> <p>Gemeente Tynaarlo i.o.m. RBD.</p> <p>Gemeente Tynaarlo.</p>	
<p><b>Brandweer, punt 2</b></p> <p>Gebruik terminologie Er worden in IRP –GAE voor een zelfde functionaris meerdere termen gebruikt. Dat werkt onduidelijkheid voor mensen die er niet mee vertrouwd zijn en dus onbruikbaarheid in de hand. B.v. 1<sup>e</sup> OvD–B = OvD Noord = PC 100</p> <p>De monodisciplinaire checklisten kunnen op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid aangepast worden. Met name op het aspect leidinggeven en coördinatie. Van wie ontvangt een functionaris opdrachten, met wie stemt de functionaris af en aan wie geeft de functionaris opdrachten.</p>	<p>Één omschrijving per functie opnemen in de checklisten.</p> <p>Checklistcode: 2A-BRW-1<sup>e</sup> OvD-B Pelco 100: 2B-BRW-1<sup>e</sup> OvD-B Pelco 100: Coördinatie: collega pelcdt (200 en 900) collega OvD'n middels pelcdt 900 naar CUGS Leiding: bevelvoerders luchthavenbrandweer eigen bevelvoerders Rapportage: CoRT.</p>	<p>Gemeente Tynaarlo.</p> <p>Gemeente Tynaarlo i.o.m. RBD</p>	

Conclusies per organisatie en dienst	Aanbevelingen per organisatie en dienst	Verantwoordelijke	Termijn
	<p>2B-BRW-CUGS Coördinatie Niet alleen t.a.v. brandweer Bij UGS met leidinggevenden KMar, politie, GHOR en gemeente.</p> <p>2A-BRW-CC en 2B-BRW-CC Vul functie in ook naar functie binnen CoRT.</p> <p>2B-BRW-Cdt Opdracht van:     OL – ROT Coördinatie: Leden CoRT Leidinggeven aan: Ovd'n en andere procesverantwoordelijk en binnen GAE.</p> <p>2B-ROT-OL Opdracht van:     BGM - GRS Coördinatie met: Leden ROT en event. externe partijen Leidinggeven aan: Cdt - CoRT.</p>		
<p><b>Gemeente en NRK, punt 1</b> De gemeente is eindverantwoordelijk voor opvang en verzorging en registratie. De gemeente werkt samen met het NRK, Havendienst, KMar, afhandelingmaatschappij SIG. Coördinatie vraagt om betrokkenheid van alle organisaties, gebruik maken van beschikbare kwaliteiten en capaciteiten en afstemming onderling. En dus: beeldvorming, oordeelvorming en beslissingen nemen. En de beslissingen communiceren.</p> <p>De informatie in het IRP-GAE over opvang en verzorging is op zijn minst onduidelijk.</p>	<p>Opstellen van een checklist voor coördinatie van processen en activiteiten Opvang en Verzorging en Registratie.</p> <p>Bij Deel C, scenario 2B controleren Par. 1.2 kengetallen Par. 1.4.4. toegankelijk maken als</p>	<p>Gemeente Tynaarlo.</p> <p>Gemeente Tynaarlo.</p>	

Conclusies per organisatie en dienst	Aanbevelingen per organisatie en dienst	Verantwoordelijke	Termijn
<p>Er zijn te weinig of te laat afspraken gemaakt over afstemming en afstemmingsmomenten. Dat geldt ook voor sitraps.</p> <p>De afstemming van de activiteiten met het CoRT vindt onvoldoende plaats. Slechts een persoon beschikbaar, in vergadering en telefoon op stand-by. Het is onduidelijk of deze conclusie ook het VCP betreft.</p>	<p>gemeentelijk proces, proces 19 en proces 20 Checklist 2B-gem-Aov over communicatie met CoRT Checklist AOV in CoRT.</p> <p>Duidelijke afspraken maken, inclusief tijdstippen waarop men beschikbaar is.</p> <p>In de checklisten CoRT (en VCP) opnemen van afstemming met terminal.</p>	<p>Gemeente Tynaarlo.</p>	
<p><b>Gemeente en NRK, punt 2</b></p> <p>De technische faciliteiten om intern met de vertegenwoordigers in de terminal te overleggen zijn niet aanwezig of niet op elkaar afgestemd.</p> <p>Het actiecentrum is gevestigd in de vertrekhal. Verkeerde keus vanwege de chaos.</p> <p>De overdracht van de terminalmanager aan gemeente en NRK vindt plaats in aanwezigheid van teveel personen en in een verkeerde ruimte. De procesverantwoordelijken moeten het voortouw nemen.</p> <p>Bij een incident is het gewenst dat vanaf het begin aandacht is voor opvang van halers en brengers.</p> <p>Er is geen algemene informatie voor de slachtoffers, de halers en brengers beschikbaar over wat er aan de hand is.</p> <p>Er zijn te weinig formulieren beschikbaar voor een incident van deze omvang. De formulieren zijn niet</p>	<p>Onderzoeken communicatiemogelijkheden van diensten in de terminal.</p> <p>Herbezien gebruik ruimten in terminal.</p> <p>Briefing in een andere ruimte met alle verantwoordelijke personen.</p> <p>Opleiden en trainen.</p> <p>Bij een incident meteen twee aangewezen personen onmiddellijk halers en brengers op laten vangen.</p> <p>Communicatie en informatie regelen.</p> <p>Voldoende formulieren en andere benodigdheden gereed</p>	<p>Gemeente Tynaarlo.</p> <p>Gemeente Tynaarlo.</p> <p>Gemeente Tynaarlo.</p> <p>Gemeente Tynaarlo. MOD.</p> <p>Gemeente Tynaarlo.</p> <p>Gemeente Tynaarlo.</p> <p>Gemeente Tynaarlo.</p>	

Conclusies per organisatie en dienst	Aanbevelingen per organisatie en dienst	Verantwoordelijke	Termijn
steeds goed gebruikt.	maken voor gebruik.		
<b>GHOR, punt 1</b> Geen opmerkingen.	Geen opmerkingen.		
<b>GHOR, punt 2</b> Vanuit de GHOR is er prioriteit bij het veilig geven van het terrein, op zijn minst vanaf de UGS tot aan de stoplijn. De medische behandelcapaciteit stagneert. Het veilig geven van het terrein dient zo spoedig mogelijk luid en duidelijk gecommuniceerd te worden.  Er wordt soms te veel gevraagd van de beschikbare GHOR functionarissen. De eisen vanuit de ramp zijn veelvorming, prioritair en zwaar vanuit het oogpunt van afstemming en coördinatie.	Vanuit het oogpunt van gezamenlijk handelen is prioriteit voor Ovd-B: Veilig geven terrein. Opnemen in checklist.  Het terrein kan omvatten het luchtvaartterrein, maar ook een deel van het luchtvaartterrein.  Preparatie van GHOR processen en checklisten bezien op consequenties voor belasting GHOR organisatie.	Gemeente Tynaarlo.  GHOR.	
<b>KMar, punt 1</b> De checklisten van de KMar kunnen op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid aangepast worden.	2B-KMar-Cploeg (functioneert ongeveer als een SGBO politie) Opdracht van: functionaris KMar ROT namens AC KMar Coördinatie met: KMar en politie Leidinggeven aan: KMar w.o. CUGS-KMar  2B-KMar-Ovd p.i. Opdracht van: CoRT Functionaris KMar Coördinatie met: Ovd'n in VCP Leidinggeven aan: KMar en politie p.i.  Opstellen checklist CoRT Functionaris KMar op uitvoerend niveau verantwoordelijk voor leidinggeven aan alle leidinggevende functionarissen van	Gemeente Tynaarlo.	

Conclusies per organisatie en dienst	Aanbevelingen per organisatie en dienst	Verantwoordelijke	Termijn
	KMar betrokken bij uitvoering op GAE, dus op de landingsbaan. Terminal en uitgangstelling.		
<p><b>KMar, punt 2</b>            Uit de oefening is gebleken dat de KMar bij een scenario 2B over te weinig capaciteit beschikt. Niet alleen om leiding te geven maar ook om sturing te geven aan de diverse processen en te zorgen voor coördinatie.</p> <p>Uit de oefening is gebleken dat een aantal functionarissen onvoldoende kennis heeft van de eigen processen en de wijze van afstemming met anderen.</p>	<p>Planvorming optimaliseren.</p> <p>Opleiden en trainen.</p>	<p>Gemeente Tynaarlo.</p> <p>Gemeente Tynaarlo. MOD.</p>	
<p><b>Luchthavenbrandweer, punt 1</b>            Checklisten luchthavenbrandweer voldoen. Afstemming met checklist voor 1<sup>e</sup> OvD-B over overdracht coördinatie.</p>	Checklist 2B-BRW-1e OvD pelco 100 controleren en aanpassen.	Gemeente Tynaarlo.	
<p><b>Luchthavenbrandweer, punt 2</b>            De communicatie tussen bevelvoerders en manschappen en tussen bevelvoerders onderling over de inzet van de eigen eenheden moet beter.</p> <p>Er is onduidelijkheid welke organisatie verantwoordelijk is voor de keuze slachtoffers met ernstig letsel op de plaats te laten dan wel te verplaatsen.</p> <p>Door slechte communicatie is er onduidelijkheid welke organisatie verantwoordelijk is voor het inrichten van een gewondennest. De Luchthavenbrandweer bepaalt in eerste instantie de locatie.</p>	<p>Opleiden en trainen.</p> <p>Controleren en aanpassen checklisten 2B-KMar-OvD en 2B-GHOR-OvD-G</p> <p>Trainen.</p>	<p>Luchthaven.</p> <p>Gemeente Tynaarlo.</p> <p>Luchthaven.</p>	
<p><b>Regiopolitie, punt 1</b>            Geen opmerkingen.</p>	Geen opmerkingen.		
<p><b>Regiopolitie, punt 2</b>            Geen opmerkingen.</p>	Geen opmerkingen.		

## Tijdschema van de oefening

## Bijlage 1

De oefening kent een tijdsfad van 18:57 – 21:20 uur. Het tijdschema is hieronder opgenomen met aandachtspunten voor aansturing eenheden ter plaatse, het VCP en het CoRT.

18:57	Start oefening door oefenleiding
19:00	Alarmering voertuigen brandweer voor een 2A melding
19:00	Opkomst CoRT
19:04	Opschaling naar scenario 2B door oefenleiding
19:05	Nadere info van de AC voor de OvD-100: betreft vliegtuig met 40 passagiers aan boord
19:07	Informatie voor het veld: 2A-melding wordt veranderd in een 2B-melding
19:09	Verbindingscommandowagen ter plaatse
19:10	Twee crashtenders hebben het vuur geblust binnen de norm
19:20	OvD-Noord (100) ter plaatse en overleg met de bevelvoerder van de eerste crashtender
19:25	Eerste overleg CoRT. 19:25 – 19:30 uur.
19:27	Eerste afstemming tussen OvD-Noord, SB Groningen, TS Eelde en de bevelvoerders van de crashtenders
19:33	OvD-Noord geeft in het overleg met OvD-G "terrein veilig"
19:39	OvD-B Noord en 1 <sup>e</sup> bevelvoerder luchthavenbrandweer hebben contact
19:40	OvD-B Noord en OvD-G overleg
19:40	Tweede overleg CoRT. 19:40 - 19:50 uur
19:52	Overleg tussen OvD-B Noord en OvD-KMar. Afspraak gemaakt voor multidisciplinair overleg om 20:00 uur
19:55	Eerste overleg VCP tussen OvD-B Noord, OvD-B Midden, OvD-G en OvD-KMar in het voertuig van OvD-B Noord (20-91 VC-3) (5 min. eerder dan gepland) Volgend overleg wordt afgesproken om 20:10 uur
20:00	Er is relatieve rust on site
20:00	Eerste overleg tussen de OvD-100 en OvD-200 met de CC
20:07	Derde overleg CoRT 20:07 – 20:27
20:15	Tweede overleg VCP PC-100 + PC-200 + OvD-G + OvD-KMar (komt later binnen)
20:27	Tweede overleg tussen PC-100, PC-200 en de CC
20:40	Vierde overleg CoRT 20:40 – 20:55
20:53	Derde overleg VCP (gepland was 20:45 uur)
21:03	Derde overleg tussen PC-100, PC-200 en CC
21:12	Sein "einde oefening" in CoRT
21:20	Sein "einde oefening" in het veld.

## Overzicht waarnemingsformulieren

## Bijlage 2

De waarnemingsformulieren zijn ter inzage bij de gemeente Tynaarlo.

1. Waarnemingsformulieren VCP algemeen.
2. Waarnemingsformulier CoRT algemeen.
3. Evaluatieformulier voor alle deelnemers.
4. Aandachtspunten proces Opvang en verzorging. Theo.
5. Bestand IRP.doc.
6. Checklist opschalingsoefening MKA met verslag nabespreking en advies.
7. Concept evaluatieverslag bespreking 11 november 2005.
8. Deelnemerslijst brandweer.
9. Evaluatie CoRT. Waarnemingen in tijd. R. van Elden.
10. Evaluatieformulier politie. Plotter/notulist.
11. Evaluatieformulier voor alle deelnemers. J. van den Ende.
12. Evaluatieformulier voor alle deelnemers. CvD-G.
13. Evaluatieformulier voor alle deelnemers met Aanvullende vragen over de bruikbaarheid van het IRP-GAE.
14. Evaluatieformulier voor alle deelnemers met Aanvullende vragen over de bruikbaarheid van het IRP-GAE.
15. Evaluatieformulier voor alle deelnemers met Aanvullende vragen over de bruikbaarheid van het IRP-GAE.
16. Evaluatieformulier voor alle deelnemers met Aanvullende vragen over de bruikbaarheid van het IRP-GAE. A. de Jonge.
17. Evaluatie Oefening GAE. L. Snippe.
18. Evaluatierapport KMar.
19. Evaluatieverslag "Happy (!) Ending" CoRT. Waarnemingen. A.G. de Bruyn.
20. Evaluatieverslag monodisciplinair luchthavenbrandweer. F. Leistra.
21. Fax. Aanvullende vragen over de bruikbaarheid van het IRP-GAE.
22. Fax. Aanvullende vragen over bruikbaarheid van het IRP-GAE. F. Leistra.
23. Formulier waarnemers Politie Drenthe. T. van de Werf.
24. Nederlandse Rode Kruis. W. Smith.
25. Observatiegegevens IRP-GAE Oefening 10 november 2005. J. Bustraan.
26. Oefening Eelde Happy Ending. Inspecteur Gezondheidszorg.
27. Opmerkingen n.a.v. de oefening op GAE op 10 november 2005. S. Bos.
28. Rapport Rampenoefening: Happy Ending 2005. P. Prins en A. Dob.
29. Waarneemformulier Bevelvoerders peloton 200. A. Smedinga.
30. Waarneemformulier Eerste Commandant uitgangstelling GAE. H. Enter.
31. Waarneemformulier Bevelvoerders peloton 100. E. Koning.
32. Waarneemformulier Bevelvoerders peloton 100. E. Koning.
33. Waarneemformulier Bevelvoerders peloton 100. T. Belt.
34. Waarneemformulier Bevelvoerders peloton 100. T. Belt.
35. Waarneemformulier Bevelvoerders peloton 100. Van der Veen.
36. Waarneemformulier Bevelvoerders peloton 200. A. Smedinga.
37. Waarneemformulier Bevelvoerders peloton 200. A. Smedinga.
38. Waarneemformulier Bevelvoerders peloton 200. G.W. Hanekamp.
39. Waarneemformulier Bevelvoerders peloton 200. H.J. Kolker.
40. Waarnemingsformulier GHOR. Peter.
41. Waarnemingsformulier Rode Kruis en gemeente. Zonder naam.
42. Waarneemformulier OvD-B Midden. PC 200. P. Venema.
43. Waarneemformulier OvD-B Noord. PC 100. H. Blaauw.
44. Waarnemingsformulier Eerste ambulance. H.M. van Kammen.

45. Waarnemingsformulier HGN. R. van de Ven
46. Waarnemingsformulier MMT. G. van Aken .
47. Waarnemingsformulier SIGMA. Z. Dijkstra.
48. Waarnemingsformulier VCP algemeen. Tijdsverloop van de oefening.  
G.M. Kors.
49. Waarnemingsverslag Oefening Happy Ending. Registratie. T. Vos.

## Lijst van afkortingen

## Bijlage 3

BGM	Burgemeester
CC	Compagniescommandant
CDT	Commandant
COH	Commando Haakarmbak
CoRT	Commando Rampterrein
CTPI	Coördinatie Team Plaats Incident
CUGS	Commandant Uitgangstelling
CvD	Commandant van Dienst
CvD-B	Commandant van Dienst Brandweer
CvD-G	Commandant van Dienst Geneeskundig
CvD'n	Commandanten van Dienst
GAE	Groningen Airport Eelde
GRS	Gemeentelijke Rampen Staf
IRP – GAE	Incident Plan Groningen Airport Eelde
KD	Knock Down
KMar	Koninklijke Marechaussee
MKD	Meldkamer Drenthe
MOD	Multidisciplinaire Oefenstaf Drenthe
NRK	Nederlandse Rode Kruis
OL	Operationeel Leider
OvD	Officier van Dienst
OvD-B	Officier van Dienst Brandweer
OvD-G	Officier van Dienst Geneeskundig
OvD-KMar	Officier van Dienst Koninklijke Marechaussee
OvD'n	Officieren van Dienst
PC	Pelotonscommandant
Pelcdt	Pelotonscommandant
Pelco	Pelotonscommando
P.D.	Plaats Delict
P.I.	Plaats incident
PSHO	Psycho Sociale Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen
RBD	Regionale Brandweer Drenthe
ROT	Regionaal Operationeel Team
SGBO	Staf Grootschalig en Bijzonder Optreden
UGS	Uitgangstelling
VC-2	Verbindingscommandowagen
VC-3	Dienstvoertuig van de pelotonscommandant
VCP	Veld Coördinatie Punt