

2026-2028

Rampbestrijdingsplan Maastricht-Aachen Airport



Dit plan is tot stand gekomen in samenwerking met:

- Brandweer Veiligheidsregio Zuid-Limburg;
- Crisisbeheersing en Rampbestrijding Veiligheidsregio Zuid-Limburg;
- Gemeente Beek;
- Gemeente Meerssen;
- Koninklijke Marechaussee;
- Maastricht Aachen Airport;
- Openbaar Ministerie;
- Politie-eenheid Limburg.

Inhoud

Inleiding..	3
DEEL A OPERATIONEEL DEEL	3
1. Scenario omschrijving.....	3
Scenario 0 Reguliere inzet	4
Scenario 1 Vliegtuigongeval binnen het werkingsgebied van maastricht Aachen Airport	5
Scenario 2 Vliegtuigongeval op afstand	19
Scenario 3 infectieziekte	23
2. Netwerksomschrijving.....	28
DEEL B BESTUURLIJK DEEL	34
DEEL C BIJLAGEN	38
Bijlage 1: Alarmeringsschema.....	39
Bijlage 2: Multidisciplinaire informatiekaart (MIK) RBP MAA	40
Bijlage 3: Detailkaart	42
Bijlage 4: Overzichtskaart RBP Werkingskaart, gemeentelijnen en GRID.....	43
Bijlage 5: Ambassadeprocedure RBP MAA.....	44
Bijlage 6: Operationeel document communicatielijnen incident MAA	46
Bijlage 7: Passenger Locator Form.....	48
Bijlage 8: Instructiekaart beschermingsmiddelen infectieziekte	49
Bijlage 9: Checklist OvD-Bz ongeval passagiersvliegtuig.	51
Bijlage 10: Afkortingenlijst.....	53
Bijlage 11: onderliggende documenten.....	54
DEEL D VERTROUWELIJK DEEL	56

INLEIDING

1.1. Aanleiding

Maastricht Aachen Airport (MAA) is ingedeeld in brandrisicoklasse 7. Dit betekent dat de Veiligheidsregio Zuid-Limburg een wettelijke verplichting heeft om, volgens het Besluit veiligheidsregio's (artikel 6.2.1), een rampbestrijdingsplan op te stellen in afstemming met de luchthaven.

In dit rampbestrijdingsplan zijn de volgende scenario's omschreven:

Scenario 0 | Regulier optreden

Scenario 1 | Vliegtuigongeval binnen het werkingsgebied (zone 1)

Scenario 2 | Kaping

Scenario 3 | Infectieziekte van (mogelijk) besmette personen op luchthaventerrein of in een vliegtuig

Scenario 4 | Vliegtuigongeval op afstand (van of aanvliegend naar Maastricht Aachen Airport)

Scenario 5 | Kaping/extreem geweld (enkel in vertrouwelijk deel)

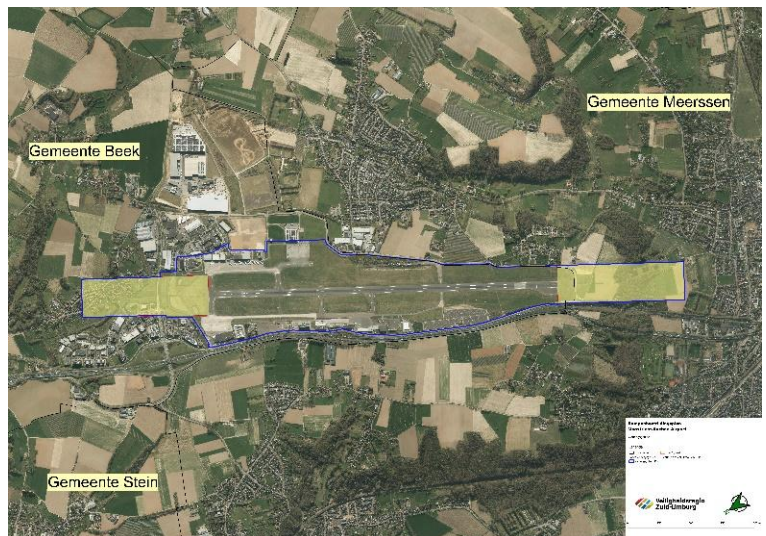
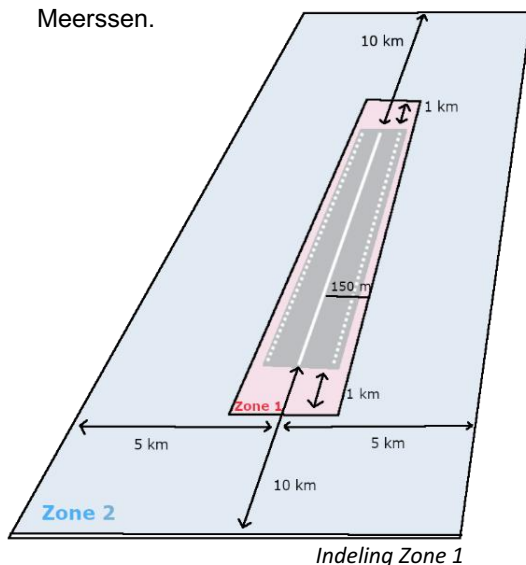
1.2. Doel

Dit rampbestrijdingsplan heeft als doel om de taken, bevoegdheden en deelplannen van de verschillende gedefinieerde scenario's voor Maastricht Aachen Airport op een gestructureerde wijze te ordenen. Dit geldt voor de luchthaven zelf, betrokken overheden, hulpdiensten en andere organisaties.

Het plan is gebaseerd op het regionale crisisplan van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg en is afgestemd met de betrokken partners. Het bevat elementen uit de landelijke handreiking *Crisisbeheersing op luchthavens* en het *landelijk crisisplan luchtvaartongevallen (LCP-L)*. Afspraken uit andere documenten, zoals het regionale crisisplan, worden hier niet herhaald. Daarnaast beschikt Maastricht Aachen Airport over een eigen intern calamiteitenplan, dat is afgestemd op dit rampbestrijdingsplan.

1.3. Afbakening

Dit rampbestrijdingsplan geldt voor zone 1, het werkingsgebied rond de start- en landingsbaan van Maastricht Aachen Airport (zie bijlage 4: Overzichtskaart RBP Werkingskaart en GRID). Zone 1 omvat het gebied van en rondom de start- en landingsbaan: één kilometer voor en achter de baandrempel en 150 meter aan beide zijden van de hartlijn van de baan. Statistieken tonen aan dat 75% tot 80% van de vliegtuigongevallen in deze zone plaatsvinden. Om een praktisch en duidelijk fysiek kader voor deze zone te bieden, is ook het overige luchthaventerrein (zone 1 plus het gebied tot aan het hekwerk) opgenomen in het werkingsgebied. Buiten zone 1 (in zone 2 en verder) geldt de multidisciplinaire informatiekaart (MIK) luchtvaartincidentmanagement (LIM). Zone 1 ligt deels in de gemeente Beek en deels in de gemeente Meerssen.



1.4. Leeswijzer

Dit plan is onderverdeeld in de volgende onderdelen:

Deel A| Operationeel deel

Deel B| Bestuurlijk deel

Deel C| Bijlagen

Deel D| Vertrouwelijk deel

Deel A – Operationeel deel

Dit deel beschrijft de scenario's *vliegtuigongeval*, *vliegtuigongeval op afstand* en *infectieziekte*, evenals de voorwaardenscheppende processen.

Deel B – Bestuurlijk deel

Dit deel beschrijft het beleidskader dat van toepassing is op de organisatie van de rampbestrijding.

Deel C – Bijlagen

Dit deel omvat de onderliggende documenten die betrekking hebben op de operationele voorbereiding op dit rampbestrijdingsplan.

Deel D – Vertrouwelijk deel

Dit deel bevat vertrouwelijke informatie en beschrijft de scenario's *dreiging aanslag op de luchthaven*, *(vermoedelijke) aanslag op de luchthaven*, *bommelding* en *kaping*.

DEEL A | OPERATIONEEL DEEL

1. SCENARIO OMSCHRIJVING

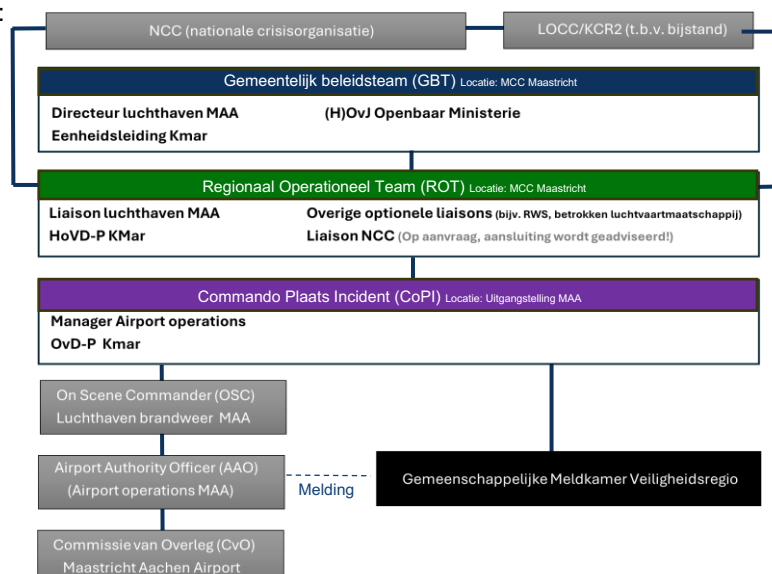
Incidenten op de luchthaven kunnen in verschillende vormen optreden. In dit crisisplan zijn vijf scenario's beschreven op basis van kans en impact, die richting geven aan de incidentbestrijding.

Nr.	Scenario	Opschaling	Ga naar scenario
0	(Reguliere) optreden Niet multidisciplinair maatgevende incidenten Incidenten met invloed openbare orde buiten het terrein	Geen GRIP	Klik hier Klik hier
1	Vliegtuigongeval, binnen werkingsgebied (zone 1) <u>Vooralarm</u> Klein Middel Groot <u>Crash</u> Klein Middel Groot	0 1 1 1 3 3	Klik hier Klik hier Klik hier Klik hier Klik hier Klik hier
2	Vliegtuigongeval op afstand Buiten veiligheidsregio, afkomstig of aanvliegend naar MAA Binnen VRZL, buiten zone 1, afkomstig of aanvliegend naar MAA	GRIP 3, zonder CoPI Conform MIK Luchtvaart incident-management, overweeg GRIP-4	Klik hier Klik hier
3	Scenario infectieziekte	Basis geen GRIP, tenzij...	Klik hier
4	Scenario Extreem geweld Dreiging aanslag (vermoedelijke) aanslag op luchthaven Bommelding (vermoedelijke) kaping	Driehoek, advies informeren OKO GRIP 3 Conform protocol verdacht objecten GRIP 3	Klik hier Klik hier Klik hier Klik hier

*zie voor het overzicht van de specifieke alarmering per kolom het alarmeringsschema in bijlage 1 (klik hier).

Hoofdstructuur bij opschaling

Bij een opgeschaald incident volgens het GRIP-protocol worden verschillende partners toegevoegd aan de hoofdstructuur. De On Scene Commander geeft hierbij de eerste leiding aan de inzet van de luchthavenbrandweer. De manager Airport Operations sluit aan bij het Commando Plaats Incident (CoPI) en fungeert als schakel tussen de crisisorganisatie van de luchthaven (commissie van overleg MAA) en de crisisorganisatie van de overheid (CoPI). Daarnaast sluit de luchthaven (MAA) met een liaison aan bij het Regionaal Operationeel Team (ROT) en het Gemeentelijk Beleidsteam (GBT). Indien nodig kunnen ook liaisons van de betrokken luchtvaartmaatschappij worden opgenomen in het ROT/GBT. Het organisatieschema ziet er als volgt uit:



SCENARIO 0 | REGULIERE INZET

Dit hoofdstuk omschrijft incidenten met een regulier karakter en zijn slechts beperkt opgenomen in dit rampbestrijdingsplan, aangezien ze -al dan niet met ondersteuning van de overheidsdiensten- in beginsel worden afgehandeld volgens de reguliere (monodisciplinaire) inzetprocedures.

Scenario 0.1| Niet multidisciplinair maatgevende incident op het terrein MAA

Noodsituaties op Maastricht Aachen Airport (MAA) kunnen variëren in aard en kunnen bijvoorbeeld ontstaan tijdens het uitrollen, taxiën of gereedmaken van een vliegtuig. Ook kunnen zich medische noodsituaties, milieu-incidenten of incidenten met gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld een lekkage in een opslagloods) voordoen.

Aandachtspunten

- **Indien overheidshulpdiensten worden ingezet (bij incidenten zonder GRIP opschaling), rijden zij aan via poort 1 (poort rechts naast ontvangsthal). Zie bijlage 3 detailkaart ([klik hier](#)).** Airport Operations vangt hulpdiensten op bij poort 1 en begeleidt hen naar het incident.
- Bij inzet overheidshulpdiensten verloopt inzet verloopt het monodisciplinair inzetvoorstel van de betrokken hulpdienst.
- Bij incidenten waarbij geen inzet van overheidshulpdiensten nodig is (afhandeling door MAA), ligt de volledige afhandeling bij de luchthaven. Dit betreft onder andere afwijkende gebeurtenissen met een luchtvaartuig zonder (vermoeden van) een luchtvaartongeval en beperkte verstoringen van de openbare orde. De luchthaven draagt in dit geval zorg voor berging en schadeafhandeling, naleving van de meldingsplicht richting onder meer de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), alsmede voor communicatie en bestuurlijke informatievoorziening aan de betrokken gemeente.
- De Koninklijke Marechaussee (KMar) moet worden geïnformeerd bij elk incident op het luchthaventerrein waarbij overheidshulpdiensten nodig zijn.
- Bij opschaling naar GRIP binnen zone 1 door de veiligheidsregio worden Airport Operations en De Officier van dienst operationeel centrum Kmar (OvD-OC KMar) door de Calamiteiten Coördinator (CaCo) geïnformeerd.

Scenario 0.2| Incident met “invloed op openbare orde en veiligheid” buiten het luchthaventerrein

Zodra de KMar op MAA wordt ingezet voor een incident dat invloed heeft op de openbare orde en veiligheid met uitstraling richting de omgeving van de luchthaven, moet de crisisorganisatie van de veiligheidsregio via de **CaCo** worden geïnformeerd. Denk aan “ernstige mobiliteitsproblemen/ verstoringen of grootschalige demonstraties op en rond het luchthaventerrein”.

Aandachtspunten

- De Officier van dienst operationeel centrum KMar (OvD-OC KMar) informeert de calamiteiten coördinator (CaCo) van de veiligheidsregio en Airport Operations MAA. Indien de KMar betrokkenheid van overheidshulpdiensten of de crisisorganisatie noodzakelijk acht, meldt zij dit aan de OvD-OC/CaCo.
- De CaCo stemt met de Informatiemanager-ROT (IM-ROT) en de Officier van dienst operationeel centrum (OvD-OC) politie af om de impact in te schatten.
- Eventuele opschaling van de crisisorganisatie rond openbare orde en veiligheid bij de luchthaven vindt altijd plaats in overleg met de OvD-OC KMar.

SCENARIO 1 | Vliegtuigongeval binnen het werkingsgebied van Maastricht Aachen Airport

1.1. Op- en afschaling

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving over het optreden bij een vliegtuigongeval binnen het werkingsgebied van MAA (zone 1).

Classificatie

Om een goed beeld te krijgen van de omvang van een vliegtuig en de benodigde hulpverleningscapaciteit, worden vliegtuigen in het **RBP** ingedeeld in onderstaande categorieën. Deze categorieën worden ook gebruikt als **classificatie bij de alarmering**.

Bij de indeling wordt altijd uitgegaan van het **maximaal aantal passagiers** aan boord. Het daadwerkelijke aantal **personen aan boord (POB)** wordt bij de melding door MAA doorgegeven.

Categorie vliegtuig	Vliegtuigen met een startgewicht	(Indicatie) Aantal personen aan boord
Klein	< 6 ton	1-9
Middel	> 6 ton en < 22 ton	1-50
Groot	> 22 ton	1-400

Daarnaast is bepaald dat een vooralarm wordt uitgegeven volgens dezelfde rubricering wanneer een vliegtuig in nood assistentie vraagt bij landing of start.

Classificatie en opschaling

De Gemeenschappelijke Meldkamer Limburg zal bij melding van een vliegtuigongeval binnen het werkingsgebied van MAA de alarmering starten volgens het alarmeringsschema ([klik hier](#)). Ook hier geldt dat een **vooralarm** uitgaat overeenkomstig de rubricering, wanneer een vliegtuig in nood assistentie vraagt bij landing of start.

Opschalingsniveaus

Luchtvaartongeval (LVO)	opschaling
Vooralarm, klein	Geen grip
Vooralarm, middel	GRIP-1
Vooralarm, groot	GRIP-1
Luchtvaartongeval klein	GRIP-1
Luchtvaartongeval middel	GRIP-3
Luchtvaartongeval groot	GRIP-3

De CaCo controleert op de gemeenschappelijke meldkamer of vanaf GRIP-1 de juiste functionarissen (inclusief liaisons volgens het organisatieschema) zijn gealarmeerd. De alarmering van de KMar verloopt via de OC-politie bij operationeel centrum (OPSCENT) KMar.

Aandachtspunten GRIP 3

Vanaf een luchtvaartongeval middel wordt direct opgeschaald naar GRIP-3 voor de gemeente Beek en wordt Meerssen mogelijk betrokken, afhankelijk van de locatie van het ongeval en de mate van betrokkenheid van de gemeente.

- De grens tussen deze gemeenten is te vinden op de kaart "*werkingsgebied en GRID*" ([klik hier](#)), in LCMS en op de Multidisciplinaire informatiekaart MAA (MIK MAA).
- Het gehele luchtvaartterrein van MAA ligt binnen de gemeente Beek. Gemeente Beek is zodoende altijd betrokken bij het incident.
- Afhankelijk van de locatie van het ongeval kan gemeente Meerssen ook betrokken zijn. Beek en Meerssen stemmen gezamenlijk af bij impact op Meerssen.
- Vanwege de maatschappelijke en bestuurlijke impact neemt de voorzitter van het Gemeentelijk Beleidsteam (GBT) contact op met de voorzitter van de Veiligheidsregio om te overleggen over de noodzaak tot verdere opschaling dan GRIP 3.

Bij twijfel over de locatie of als het vliegtuig op de gemeentegrens ligt, wordt er altijd GRIP 3 gealarmeerd voor gemeente Beek en kan in overleg tussen de Regionaal operationeel Leider en Burgemeester Beek verder worden opgeschaald.

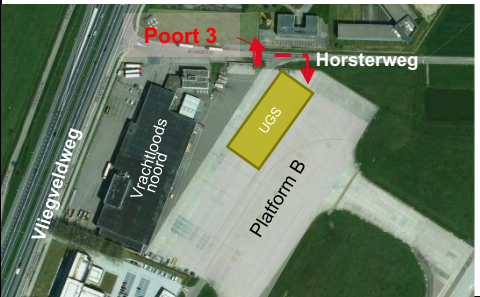
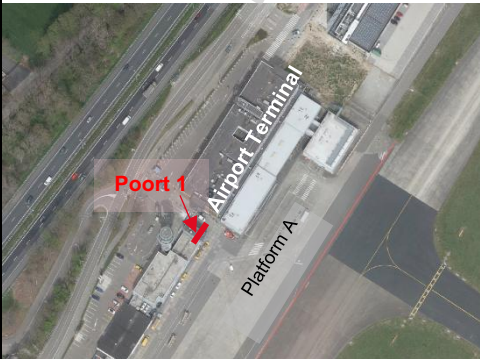
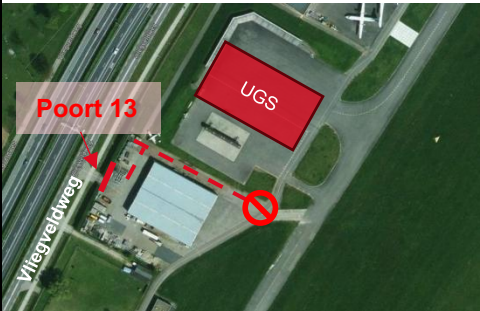
Classificaties vliegtuigongeval.

Een verdere toelichting op de classificatie is te vinden in de onderstaande tabel.

Paraat vliegtuig	
Omschrijving	Interne alarmering luchthaven. Deze is van toepassing op het moment dat een piloot geen assistentie verlangt en de Airport Authority Officer (AAO) een vooralarm niet nodig acht. De luchthavenbrandweer staat wel stand-by en begeeft zich naar de uitgangspositie en wacht de landing af.
Crisiscommunicatie	Er vindt geen externe communicatie plaats.
Vooralarm klein/ middel/ groot	
Omschrijving	Een vooralarm/voorzorgslanding is een melding uit voorzorg (pan-pan call) met als doel vroegtijdig maatregelen te kunnen treffen of hulpverlening op te starten. Er wordt nog geen ernstig incident verwacht en de luchthaven moet het incident in principe met eigen potentieel af kunnen handelen. Aangezien incidenten kunnen escaleren naar een noodsituatie (mayday call), waarbij sprake is van een ernstige situatie waarbij mogelijk direct levensgevaar bestaat of kan ontstaan voor de aanwezigen, kan een vooralarm altijd overgaan in een daadwerkelijk crash scenario. Daarom is bij een vooralarm verhoogde alertheid geboden. Het alarm wordt door Airport Operations (AAO) of de luchtverkeersleiding geactiveerd wanneer een piloot aangeeft dat een veilige vlucht niet meer gegarandeerd is en (paraatheid van) hulpdiensten bij de landing nodig zijn. Bij een vooralarm wordt onderscheid gemaakt tussen <u>drie</u> categorieën vliegtuigen. Klein Aantal personen in luchtvaartuig is 4 t/m 6 of Gewicht lager < 6 ton Middel Aantal personen in luchtvaartuig is 7 t/m 50 of Gewicht tussen de 6 – 22 ton Groot Aantal personen in luchtvaartuig is 51 t/m 250 of Gewicht > 22 ton. De AAO verstrekt bij deze melding de volgende informatie aan de meldkamer van de hulpdiensten: • Classificatie vliegtuig (klein/middel/groot) en model/typeaanduiding vliegtuig • Aantal personen aan boord (POB's) • Verwachte landingstijd • Notification to Captain (NOTOC) = ladingslijst (zo snel mogelijk op basis van beschikbaarheid) • Eventuele verdere bijzonderheden Een eenmaal ingezet vooralarm wordt volledig doorgevoerd en pas na een veilige landing beëindigd. Als tijdens het vooralarm blijkt dat het vliegtuig veilig is geland, kan de alarmering worden ingetrokken.
Crisiscommunicatie	De gealarmeerde Communicatieadviseur Commando Plaats Incident (CaCoPI) start de informatievoorziening in samenwerking met MAA voor incidenten van alle categorieën ('klein', 'middel' en 'groot'). De communicatie-afspraken hiervoor zijn beschikbaar in bijlage 6 "communicatielijnen incident MAA" (klik hier).
Vliegtuigongeval klein/ middel/ groot	
Omschrijving	Na een crash/neerstorting wordt onmiddellijk een vliegtuigongeval gealarmeerd door AAO van de luchthaven. De melding verloopt via de zelfde classificatie en meldingsinformatie als het vooralarm. De enige aanvulling is dat AAO ook de locatie van de crash geeft op basis van een coördinatenraster (grid) dat over de luchthaven is geplaatst (zie kaartmateriaal -> klik hier)
Crisiscommunicatie	Centraal geregeld via ROT (Regionaal Operationeel Team) en het proces crisiscommunicatie. De communicatie-afspraken hiervoor zijn beschikbaar in bijlage 6 "communicatielijnen incident MAA" (klik hier).

Belangrijke locaties en aandachtspunten opschaling

Onderstaande belangrijke voorzieningen en aandachtspunten zijn van toepassing op het scenario 'Vliegtuigongeval'. Voor een geografisch overzicht zie het kaartmateriaal in bijlage 3 ([klik hier](#)).

Toegang en locatie	
Toegangspoort 13 (Calamiteitenpoort)	Toegang voor leden CoPI, brandweereenheden en 1^e en 2^e ambulance. <u>Aandachtspunten</u> • Poort wordt geopend en toegang gecontroleerd door luchthaven beveiliging. • De overheidshulpdiensten wachten bij het stopbord bij poort 13 tot ze vanuit airport operations/beveiliging het sein krijgen dat ze door mogen rijden naar het incident of de uitgangstelling. • Rijden met zwaailicht en sirene is <u>niet</u> toegestaan <u>op</u> het terrein.
	
Toegangspoort 3 (Vliegveldweg bij vrachtloods noord/Platform B)	In- en uitgang voor overige ambulances. <u>Aandachtspunten</u> • Eenheden melden zich met de portofoon in bij de Chauffeur 'Command and Control'. • Opstelplaats ambulances (anders dan ambulance 1 en 2) is op platform B (voor vrachtloods Noord) • Poort wordt geopend en gecontroleerd door de beveiliging van de luchthaven.
	
	Toegangspoort incidenten geen GRIP <u>Aandachtspunten</u> • Aanrijden voor <u>niet</u> multidisciplinair maatgevende incidenten (dus incident, <u>geen</u> GRIP).
Uitgangstelling (UGS) (op het terrein nabij poort 13 bij het oefenwrak)	Uitgangstelling Brandweereenheden en 1^e en 2^e ambulance, Opstelplaats CoPI <u>Aandachtspunten</u> • Standaard locatie tenzij de leider CoPI/brandweer, anders beslist (bijv. i.v.m. locatie crash > buiten hekwerk MAA/in rook etc.). • Opstelplaats voor brandweer (voertuigen tactisch/ordelijk positioneren langs de streep) • Opstelplaats ambulance 1 en 2 • Opstelplaats CoPI
	

Opvanglocaties	
Medisch opvanglocatie (T3 slachtoffers)	Medische opvanglocatie (Cargoloods Oost, Portugallaan 11, 6199 AP Maastricht Airport): Een ambulance (eventueel ondersteunt door een noodhulpteam van het Rode Kruis) wordt bij de opvanglocatie ingezet, specifiek gericht op T3-slachtoffers. Heeft een slachtoffer geen zorg (meer) nodig, dan wordt deze teruggeleid naar de opvanglocatie. De basis ambulance-inzet richt zich hoofdzakelijk op T1- en T2-gewonden (zwaarder gewonden) welke via “scoop en run” direct naar de ziekenhuizen worden gebracht (en dus niet naar de medische opvanglocatie). ● = locatie ambulance ➔ = afvoerroute 📦 = Route van opvanglocatie <-> Medische opvanglocatie
Opvanglocatie Bz, niet gewonden	Cargoloods Oost (Portugallaan 11, 6199 AP Maastricht Airport): In de loods is door personeel van MAA een belijnd vak vrijgemaakt voor de eerste, tijdelijke opvang van passagiers. Vanuit hier worden zij met bussen doorgestuurd naar de langdurige opvanglocatie (Van der Valk Stein, Urmond). Op de opvanglocatie is een tweede OvD-Bz aanwezig (de eerste OvD-Bz bevindt zich bij het CoPI). Daarnaast kan een Rode Kruis (NRK) team Bevolkingszorg worden ingezet ter ondersteuning van de bevolkingszorg van de veiligheidsregio en voor het bieden van een luisterend oor. 📦 = opvanglocatie Bevolkingszorg 🚌 = locatie bus en afvoer naar langdurige opvang
Vertrekkende passagiers:	Vertrekhal, Vliegveldweg 90, Beek
Langdurige opvang	Hotel Van der Valk, Mauritslaan 65, Stein-Urmond (9,6 km, 10 minuten van MAA). Opvanglocatie voor langere opvang met betere faciliteiten. Ook de locatie waar halers en bringers naar toe komen om slachtoffers op te halen.
Overleden slachtoffers:	Hangar, Vliegveldweg 220, Maastricht Aachen Airport.



Brandrisicoklasse

Binnen het werkingsgebied van Maastricht Aachen Airport (zie kaart in bijlage) kunnen vliegtuigongelukken plaatsvinden. Om de benodigde brandweer- en hulpverleningscapaciteit in te schatten, worden luchthavens ingedeeld in brandrisicoklassen. Voor **Maastricht Aachen Airport geldt brandrisicoklasse 7**, waarvoor de luchthavenbrandweer is uitgerust met passend materieel en personeel.

Er landen vliegtuigen brandrisicoklasse 9 (voornamelijk vrachtverkeer) op MAA. De **luchthavenbrandweer beschikt over het materieel en blusmiddelen voor klasse 9**. Vanwege het ontbreken van passagiers op deze vluchten is het toegestaan om qua personele bezetting uit te gaan van brandrisicoklasse 7, volgens het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Incidenteel kunnen vliegtuigen van brandrisicoklasse 8 (ca. 300 passagiers) uitwijken naar MAA. **Daarom wordt brandrisicoklasse 8 beschouwd als het maatgevende scenario voor vliegtuigongevallen binnen het werkingsgebied van MAA.**

Indeling van brandrisicoklassen

(In overeenstemming met Annex 14 van ICAO)

Brandrisicoklasse	Lengte vliegtuig (m)	Breedte romp (m)
1	0-9	2
2	9-12	2
3	12-18	3
4	18-24	4
5	24-28	4
6	28-49	5
7	39-49	5
8	49-61	7
9	61-76	7
10	76-90	8

Hulpverleningscapaciteit vliegtuigongeval.

Bij een vliegtuigongeval brandrisicoklasse 8, ca. 300 passagiers, wordt de volgende inzet van de betrokken diensten verlangd:

Basisproces	Benodigd potentieel
Brandweer	- 1 Basis brandweer peloton - 1 Peloton redding en technische hulpverlening - 2x OvD-B - 1x Taakcommandant brandweer (HOvD-B) - 1x AGS - Functionarissen GRIP 1/3
Luchthavenbrandweer	- 3x Crashtender, 3x manschap, 1x bevelvoerder - 1x On Scene Commander (OSC)
GHOR	- Code 50 (50 slachtoffers en meer, de maximale opschaling) - Opschaling MKA - 1x Buddy meldkamer (medische behandelcapaciteit in kaart brengen) - 20 – 40 Ambulances (deels vanuit bijstand) - 3x MMT (Mobiel Medisch Team) - 2x OvD-G - 2x Calamiteitenvoertuig - 2x Noodhulpteam Nederlandse Rode Kruis - Functionarissen GRIP 1/3
KMar	- 2 KMar eenheden - OvD-KMar (als OvD-P) - SGB0 - Meer beschikbaar potentieel via CHOPS (Chief Operations) - Functionarissen GRIP 1/3
Politie	- 3 patrouilles politie voor proces verkeerscirculatie brongebied gericht op vrijmaken en vrijhouden calamiteitenroute - OvD-P - Functionarissen GRIP 1/3
Bevolkingszorg/ Crisiscommunicatie	- Opvang en verzorgen, voor max. 300 personen in het Cargoloods Oost - Actiecentrum crisiscommunicatie - Activeren SIS (Slachtoffer Informatie Systematiek) - Functionarissen GRIP 1/3

Afschaling bij een vooralarm middel/groot

Bij een vooralarm middel of groot kan afschaling plaatsvinden zodra het vliegtuig veilig is geland. De Airport Authority Officer (AAO) van Maastricht Aachen Airport (MAA) meldt dit telefonisch aan de meldkamer brandweer, die de Calamiteiten Coördinator (CaCo) en eigen eenheden informeert. De leider CoPI brengt via het RMG-kanaal de multidisciplinaire partners op de hoogte, begeeft zich ter plaatse en evalueert samen met de On Scene Commander (OSC) en de AAO de situatie.

Afschaling bij een luchtvaartongeval

Bij een luchtvaartongeval verloopt de afschaling binnen de GRIP-procedure volgens de reguliere afspraken zoals omschreven in het Crisisplan VRZL. Dit gebeurt gefaseerd per GRIP-team. De incidentlocatie wordt pas vrijgegeven na overleg met de voorzitter van het beleidsteam (GBT) van de veiligheidsregio en in afstemming met de Koninklijke Marechaussee (KMar), die de plek mogelijk als plaats delict beveiligd. Hierbij wordt rekening gehouden met lopende onderzoeken voordat het gebied volledig wordt vrijgegeven.

1.2. Leiding en coördinatie vliegtuigongeval.

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving op hoofdlijnen van mogelijke taken, verantwoordelijkheden en processen. Gezien de bijzonderheid van een incident op een luchthaven worden hieronder de hoofdprocessen beschreven die afwijken van regulier optreden. Iedere partij blijft, waar nodig, de eigen processen uitvoeren conform de geldende interne (crisis)plannen.

De volgende bijzondere aandachtspunten zijn omschreven:

Nr.	Aandachtspunt	
1	Incidentbestrijding ter plaatse Bijzondere aandachtspunten Procedure Man Made Mineral Fibers	Klik hier
2	Verkeerscirculatie	Klik hier
3	Informatiemanagement	Klik hier
4	Slachtofferopvang	Klik hier
5	Registratie	Klik hier
6	Validatie en verificatie passagierslijsten	Klik hier
7	Slachtofferinformatiesystematiek (SIS)	Klik hier
8	Crisiscommunicatie	Klik hier
9	Overledenen	Klik hier
10	Ambassadeprocedure	Klik hier
11	Strafrechtelijk onderzoek	Klik hier
12	Nafase	Klik hier

1. Incidentbestrijding ter plaatse

Proces: COPI

Door de bijzondere inrichting van MAA zijn deze algemene aandachtspunten op locatie van toepassing:

- Gebruik van zwaailichten en sirenes is niet toegestaan op het luchthaventerrein.
- De start- en landingsbaan mag uitsluitend worden betreden of bereden nadat MAA expliciet heeft bevestigd dat deze vrij is van stijgend of landend luchtverkeer en veilig is voor inzet.
- De On Scene Commander (OSC) coördineert bij een vliegtuigongeval de inzet van de luchthavenbrandweer ten behoeve van het creëren van een overleefbare situatie door middel van de eerste inzet op brandbestrijding (knockdown).
- De Manager Airport Operations (of diens vervanger) neemt plaats in het CoPI en fungeert als schakel tussen het CoPI en het CvO van de luchthaven.
- De luchthavenbrandweer, inclusief de OSC, maakt onderdeel uit van brandweerpeloton 100; de OSC draagt het bevel over aan de OvD/HovD van de overheidsbrandweer zodra deze ter plaatse is en voert een groen zwaailicht ter aanduiding van leiding en coördinatie, waarna deze signalering wordt overgenomen door de CoPI-container.
- De KMar is verantwoordelijk voor de politieprocessen op het luchthaventerrein en sluit aan in het CoPI (in afstemming met de OvD-P).
- Hulpverleningsdiensten, KMar en de On Scene Commander MAA (OSC) maken gebruik van C2000-verbindingsmiddelen via het door de meldkamer aangewezen RMG-kanaal.

- Het CoPI ondersteunt – naast bronbestrijding, redding en opvang – ook de registratie van betrokkenen ten behoeve van SIS en de validatie van de passagierslijst. Naast NAW-gegevens wordt aan betrokkenen één van de volgende statussen toegekend: ongedeerd of lichtgewond, gewond (ziekenhuis), overleden, vermist, status onbekend.
- De registratielijst wordt door de IM-CoPI/IC-CoPI in LCMS geplaatst t.b.v. het proces valideren en verificatie passagierslijsten voor het ROT.

Procedure Man-Made Mineral Fibers (MMMF) - Arbeidshygiëne

- Vliegtuigen bevatten organische vezels en MMMF, zoals isolatiemateriaal in vliegtuigwanden (o.a. glaswol), keramische vezels en glas-microvezels (o.a. vliegtuigschil).
- MMMF en CFRP (composiet materiaal van koolstofvezels) kunnen niet worden geclassificeerd als "hetzelfde als asbest", maar verdienen wel vergelijkbare voorzichtigheid bij behandeling, vooral in situaties waar vezels kunnen vrijkomen, zoals bij brand of mechanische beschadiging
- Behandel elk vliegtuigincident (brand, technische hulpverlening, of andere gevallen waarbij de mechanische integriteit van het vliegtuig is aangetast en zou kunnen leiden tot secundaire besmetting) met dezelfde voorzorgsmaatregelen als een asbestincident. Dit omvat:
 - Procedure Arbeidshygiëne/Schoon werken.
 - Benadering bovenwinds.
 - Gebruik van PBM (persoonlijke beschermingsmiddelen)/ademplucht of FFP3-masker.
 - Zet ventilatie van voertuigen nabij de bron op interne circulatie (ramen dicht).
 - Etc.
- De Officier van Dienst Brandweer (OvD-B) bepaalt, in overleg met de Adviseur Gevaarlijke Stoffen (AGS) en de On Scene Commander (OSC), de omvang van het mogelijk vervuilde gebied en de mate waarin de asbestprocedure (waaronder eventuele maatregelen en ontsmetting) afhankelijk van de daadwerkelijke situatie gevolgd moet worden. Hierbij worden de volgende richtlijnen meegenomen:
 - Bij grote kans op het vrijkomen van MMMF wordt het gebied op advies van OvD-B/AGS volgens de procedure Arbeidshygiëne ingedeeld in hot/warm/cold zones. De brandweer communiceert de omvang van deze gebieden naar de betrokken partijen en de maatregelen die eraan verbonden zijn (de maatregelen vloeien ter plaatse voort uit de toepassing van de procedure arbeidshygiëne).
 - Inzet in directe nabijheid (eerste richtlijn 50 meter bovenwinds, 150 meter benedenwinds- > hotzone) met juiste PBM's (bijv. FFP3-masker, handschoenen, gesloten kleding etc.). De AGS i.s.m. OSC adviseert over de grootte van het gebied en de nodige maatregelen/PBM's.
 - Bij mogelijk vrijkomen van vezels (door brand of mechanische impact) gebruikt de brandweer water (bijv. watergordijn) om verspreiding te voorkomen.
 - De AGS bepaalt in afstemming met de OvD-B de noodzakelijke decontaminatie (hulpverleners, slachtoffers en materieel) op basis van de mate van blootstelling aan vezels (primaire of secundaire besmetting). Denk hierbij aan: volledige ontsmetting, enkel afspoelen van schoenprofielen/lopen door dompelbak/geen ontsmetting nodig etc.

2. Verkeerscirculatie

Proces: Politie

Door de ligging van MAA is extra aandacht voor afzettingen bij een incident belangrijk.

- De OvD-P is verantwoordelijk voor de verkeerscirculatie en afzettingen rond de luchthaven. Vaste afzetpunten staan op de detailkaart in de bijlage ([Klik hier](#)). Deze houden de Vliegveldweg (aan- en afvoeroute) en de opvanglocatie (Cargoloods Oost) vrij voor hulpdiensten.
- De OvD-OC coördineert politietaken totdat de OvD-P arriveert.
- Medewerkers van MAA die nodig zijn op locatie zijn in bezit van een calamiteitenpas en dienen te worden doorgelaten bij de afzettingen.

3. Informatiemanagement

Proces: Multi

Door het complexe netwerk is het belangrijk om extra aandacht te hebben voor het proces informatiemanagement

- De volgende informatie wordt bij de melding gegeven: type vliegtuig, personen aan boord (POB's).
- Airport operations (AAO) van de Luchthaven verstrekt z.s.m. de ladingslijst (NOTOC) en de passagierslijst (kan tot 2 uur duren).
- LCMS wordt gebruikt voor informatiedeling. Het "commissie van overleg" (CvO luchthaven) heeft wel leesrechten, maar geen schrijfrechten in LCMS.
- Start zo snel mogelijk met registratie. Gebruik LCMS voor het delen van registratielijsten.

4. Opvang betrokken passagiers

Proces: Bevolkingszorg

Gezien de bijzondere locaties en de mogelijk (afhankelijk van de vlucht) grote hoeveelheid personen aan boord, zijn de volgende afspraken gemaakt rondom opvang en verzorging:

- Door Airport Operations zal i.s.m. de KMar direct geregeld worden dat dwalende passagiers d.m.v. een passagiersbus worden afgezet op platform D (platform bij de opvanglocatie (cargoloods Oost)).
- De Ovd-G is verantwoordelijk voor de verzorging van T1- en T2-slachtoffers (slachtoffers die acute zorg nodig hebben en worden overgebracht naar een ziekenhuis) en richt een gewonden opvanglocatie (MOC) in voor T3-slachtoffers, naast de opvanglocatie (Cargoloods Oost – zie kaartmateriaal, [klik hier](#)). Indien nodig wordt hierbij ondersteuning geboden door het noodhulpteam van het Rode Kruis (NRK). T3-slachtoffers hebben geen acute medische hulp nodig en keren na verzorging terug naar de opvanglocatie.
- De Ovd-Bz vangt niet-gewonden op in Cargoloods Oost. Advies is om een tweede Ovd-Bz te alarmeren om de processen op de opvanglocatie te coördineren (evt. op verzoek ondersteund door het NRK- team bevolkingszorg).
- Zie bijlage 8 'Checklist opvang en verzorging en SIS' ([klik hier](#)) voor details over opvanglocaties en processen.
- Start zo spoedig mogelijk het proces registratie (zie procesomschrijving 5. registratie)

5. Registratie

Proces: Multi, GHOR, Bz, KMar

Een goede registratie is belangrijk voor de validatie en verificatie van passagierslijsten, voor het informeren van verwanten en consulaten en voor crisiscommunicatie!

- KMar registreert dodelijke slachtoffers op luchthaventerrein, de Politie buiten het terrein.
- De ambulance trieert slachtoffers op de luchthaven met behulp van "slap wraps". De daadwerkelijke registratie van slachtoffers vindt vervolgens plaats in het ziekenhuis, binnen de ziekenhuis- en zorgsystemen.
- Bevolkingszorg registreert "niet gewonde betrokken" op de opvanglocatie.
- De informatiemanager CoPI bundelt en deelt registraties via LCMS (als bijlage toegevoegd).
- Start wanneer dit mogelijk is de registratie van betrokkenen ten behoeve van SIS en het valideren van de passagierslijst. Naast NAW-gegevens kan één van de volgende statussen worden toegekend: 1) ongedeerd of lichtgewond, 2) gewond in het ziekenhuis, 3) overleden, 4) vermist, of 5) status onbekend.

6. Validatie en verificatie passagierslijsten

Om verwanten en nabestaanden snel en nauwkeurig te kunnen informeren, worden passagiersgegevens zo spoedig mogelijk geverifieerd.

Essentiële aandachtspunten

- Alle betrokken organisaties gebruiken hun informatiekkanalen en stemmen informatie onder regie van bevolkingszorg/veiligheidsregio af.
- De veiligheidsregio (proces bevolkingszorg) verifieert passagierslijsten geleverd door de luchtvaartmaatschappij. De Veiligheidsregio ontvangt deze informatie via de liaison MAA.
- Samenwerking met het NCC is cruciaal voor het controleren en communiceren van lijsten.

Dit proces verloopt in drie stappen:

Stap 1: Validatie van de passagierslijst

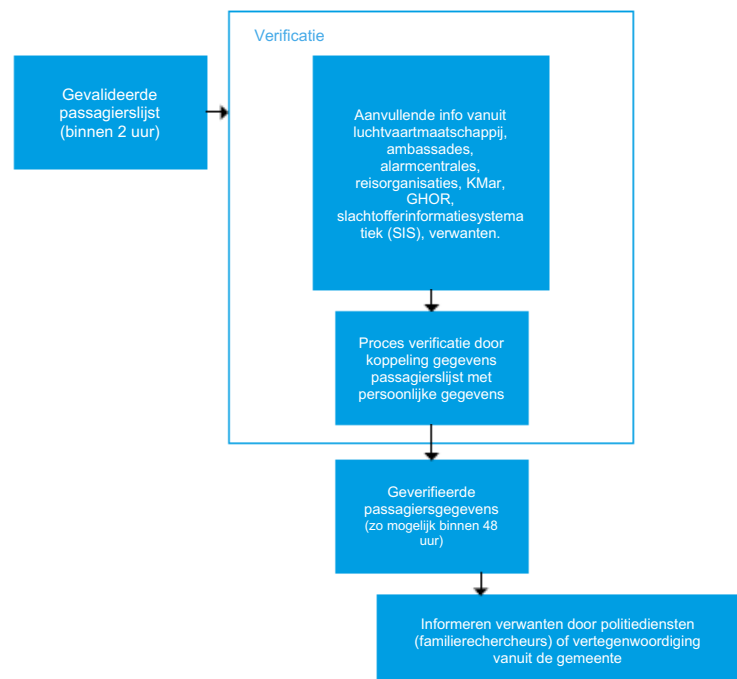
- De luchtvaartmaatschappij valideert de passagierslijst en levert binnen twee uur een Verified Passenger Manifest (VPM) aan de luchthaven, conform "EU-Verordening 996/2010".
- De luchthaven (CvO) verstrekt de gevalideerde passagierslijst aan de veiligheidsregio.
- Het NCC, als nationaal informatieknoppunt, verstrekt desgevraagd de informatie aan het LOCC.
- De VPM biedt beperkte informatie (naam op basis van paspoort). Dit is onvoldoende om te bevestigen dat iemand daadwerkelijk aan boord was.

Stap 2: Verificatie en identificatie passagiers

- Bevolkingszorg vult de VPM aan met informatie uit aanvullende bronnen en werkt samen met het CoPI en nationale crisisstructuren (via NCC -> ICCB) om de daadwerkelijke status van passagiers te bepalen. Dit kan in samenwerking in lijn met de slachtoffer informatie systematiek (SIS).
- Statusopties zijn: 1) ongedeerd of lichtgewond, 2) gewond in het ziekenhuis, 3) overleden, 4) vermist, of 5) status onbekend.
- LTFO (forensische opsporing politie) identificeert overledenen en stelt een identificatielijst op.
- Een Enhanced Verified Passenger Manifest (EVPM) wordt opgesteld met aanvullende gegevens zoals informatie van verwanten die zich bij een van de instanties melden en andere bronnen. Advies/expertise hierover kan worden opgevraagd bij het NCC.
- Voor passagiers die niet in Nederland woonachtig of uit Nederland afkomstig zijn, kan het NCC de passagierslijst zo nodig verstrekken aan betreffende ambassades/consulaten in Nederland. Het is essentieel dat alle bij het verificatieproces betrokken organisaties hun informatiekkanalen gebruiken en de verkregen informatie onder regie van bevolkingszorg/veiligheidsregio afstemmen.
- De geverifieerde passagierslijst wordt zo mogelijk binnen 24-48 uur compleet gemaakt.

Stap 3: Informeren van verwanten

- Een geverifieerde passagierslijst betekent niet met 100% zekerheid dat een persoon daadwerkelijk aan boord van het luchtvaartuig is geweest. Ieder luchtvaartongeval zal moeten worden afgewogen of het wenselijk is om al informatie aan nabestaanden te verstrekken over passagiers. Stem hierover af met het NCC!
- Verwanten worden geïnformeerd zodra voldoende geverifieerde passagiersinformatie beschikbaar is, eventueel ondersteund door de SIS.
- Binnen 24/48 uur wordt ernaar gestreefd zoveel mogelijk verwanten met geverifieerde gegevens te informeren, ook al is er mogelijk nog geen volledige zekerheid over alle passagiers.
- Het NCC kan de passagierslijst verstrekken aan buitenlandse ambassades/consulaten indien nodig.



7. Slachtoffer informatiesystematiek (SIS)

Proces: Bz i.s.m. politie, GHOR en Communicatie

SIS is een landelijke werkwijze voor slachtofferinformatie en richt zich op het informeren van verwanten van niet-zelfredzame slachtoffers en minderzelfredzame slachtoffers.

- De AC-Bz of OvD-Bz activeert het SIS via het LOCC. Op nipv.nl is een toolkit Slachtofferinformatiesystematiek (SIS) beschikbaar ter ondersteuning van de communicatie.
- Bij een incident kunnen verwanten contact opnemen via: het telefoonnummer van Ik zoek mijn naaste: 088 0908 000 (de Frontoffice SIS) of via de website: <https://ikzoekmijnnaaste.nl/>.
- Via de backoffice van SIS (Slachtofferinformatiesystematiek) vindt afstemming plaats met de veiligheidsregio. Informatie van ziekenhuizen over slachtoffers die niet zelf in staat zijn contact op te nemen (bijv. ernstig gewonden) wordt gekoppeld aan zoekopdrachten van verwanten. Dit geldt ook voor buitenlandse slachtoffers en buitenlandse verwanten. Via SIS kan bovendien contact worden gelegd met minder-zelfredzame slachtoffers op een opvanglocatie (niet-gewonden of lichtgewonden die niet zelf hun naasten kunnen informeren, zoals jonge kinderen of personen met een beperking). Zelfredzame personen (niet-gewonde of lichtgewonde slachtoffers) kunnen zelf hun familie en vrienden laten weten hoe het met hen gaat, bijvoorbeeld via sociale media.
- Persoonsgegevens van gewonde of overleden passagiers die door het ziekenhuis worden geleverd aan de GHOR mogen alleen gebruikt worden voor verwanteninformatie en nazorg. Die gegevens bevatten nooit specifieke medische informatie over de aandoeningen van individuele patiënten. Als er geen of weinig persoonsgegevens beschikbaar zijn, geeft het ziekenhuis ten behoeve van de identificatie, fysieke kenmerken van de patiënt door aan de GHOR.

8. Crisiscommunicatie

proces: crisiscommunicatie

Gezien nationale (en mogelijk internationale impact) is crisiscommunicatie van groot belang.

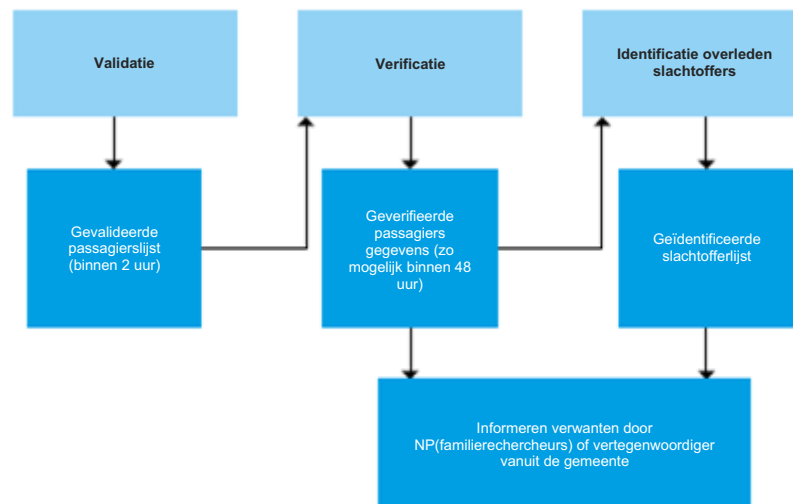
- Aanvullende informatie te vinden in bijlage 6: 'Operationeel document communicatielijnen incident MAA' ([klik hier](#))
- Veiligheidsregio Zuid-Limburg communiceert via reguliere kanalen, luchtvaartmaatschappijen openen eigen publieksinformatiecentra.
- Communicatie stemt haar crisiscommunicatie af met andere partners, waaronder de luchthaven en de luchtvaartmaatschappij die (wanneer hiervoor gekozen wordt) zitting kunnen hebben in de sectie.
- Stemt bij grote impact communicatie af met het NCC/NKC.

9. Overledenen

Proces: Politie i.s.m. KMar

In Nederland is slachtofferidentificatie bij rampen een taak voor het LTFO van de Nationale politie. Ter plaatse vindt de uitvoering plaats door een Rampen identificatie team (RIT) eventueel ondersteund door internationale teams (Disaster victim identification (DVI)).

- Redding gaat voor identificatie. Overleden slachtoffers worden niet onnodig verplaatst en er wordt door de hulpdiensten bewust met sporen omgegaan.
- Het land waar het ongeval plaatsvindt is verantwoordelijk voor het identificatieproces.
- Slachtoffers worden (indien mogelijk) geïdentificeerd aan de hand van DNA, tandheelkundige gegevens en/of vingerafdrukken. Dit gebeurt in samenwerking met het OM.
- Mogelijk worden bij nabestaanden de benodigde gegevens van de mogelijk omgekomen personen verzameld. Het verzamelen van gegevens bij nabestaanden in Nederland wordt door familierechercheurs onder coördinatie van het LTFO uitgevoerd.
- Toestemming van de (Hulp)Officier van Justitie is vereist voor het bergen van overleden



10. Ambassade procedure

proces Bz i.s.m. NCC

De Nederlandse overheid moet buitenlandse ambassades en consulaten in Nederland informeren in het geval dat er zich een crisis of calamiteit voordoet waarbij buitenlanders zijn betrokken.

- NCC-liaisons en Buitenlandse Zaken liaisons worden betrokken bij internationale slachtoffers.
- Het verdrag geeft de ambassades en consulaten van zendstaten het recht zich vrijelijk in verbinding te stellen met hun onderdanen en hen vrijelijk te bezoeken.
- Belangrijk hierin is het zo spoedig mogelijk uitnodigen van een liaison vanuit het Nationaal Crisiscoördinatiecentrum (NCC) voor het ROT door de CaCo. Via het NCC dient ook direct een liaison vanuit het Ministerie van Buitenlandse Zaken te worden aangevraagd.
- Zie bijlage ambassade procedure voor de volledige procedure ([klik hier](#)).

11. (Strafrechtelijk) Onderzoek

Proces KMar/politie

De OvV heeft namens de Nederlandse staat een onderzoeksverplichting voor ongevallen en ernstige incidenten met burgerluchtvaartuigen. Dit onderzoek staat volledig los van het strafrechtelijk onderzoek welke door de KMar en Landelijke eenheid (LE) Luchtvaartpolitie zal worden uitgevoerd.

- De verplichtingen uit ICAO Annex 13, EU-Verordening 996/2010 en de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid zijn leidend; de inhoud hiervan is bekend bij de uitvoerende specialisten van het onderzoek.
- In voorkomend geval levert de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) expertise aan de OvV, en worden afspraken gemaakt over de onderzoeken die door de ILT worden uitgevoerd.
- Na melding door de Airport Authority Officer start de OvV een naar de mogelijke oorzaken van het incident. Dit onderzoek staat los van het strafrechtelijk onderzoek naar de schuldvraag.
- Het Strafrechtelijk onderzoek wordt uitgevoerd door het LTFO onder leiding van het OM.

12. Overdracht Nafase

Bij een luchtvaartongeval in Nederland geldt dat in afstemming met de burgemeester of de voorzitter van de veiligheidsregio de locatie van het incident wordt vrijgegeven.

- De OvJ beslist, over het vrijgeven van de plaats delict of ongevalslocatie, met het oog op het beschermen van sporen en het werk van onderzoekinstanties.
- De regionale crisisorganisatie zal worden beëindigd en lopende processen kunnen door belanghebbende actoren in een ad hoc op te richten projectorganisatie worden ondergebracht en gecoördineerd.
- Herstel- en nazorgactiviteiten kunnen een korte looptijd (dagen of weken) dan wel een lange looptijd (maanden of jaren) hebben.
- Organisaties zijn zelf verantwoordelijk voor eventuele kosten die voortkomen uit extra inzet bij de uitvoering van het plan tijdens een crisis. De volgende thema's kunnen aan bod kunnen komen in de nafase:

Het inrichten van een (tijdelijke) herdenkingsplaats	Repatriëring
Een herdenkingsbijeenkomst	Gezondheidsonderzoek
Informatiebijeenkomsten voor slachtoffers/verwanten of betrokken burgers en hulpverleners	Maatschappelijke discussie over risico's en impact van een luchthaven in de regio
Psychosociale hulpverlening	De nasleep van media en communicatie, informatievoorziening en informatiemanagement
Het begeleiden van bezoekers op de plaats van het ongeval	Contact tussen de overheid, de luchtvaartmaatschappij en de slachtoffers
Evaluaties en onderzoeken en de uitkomsten daarvan	Schadeafhandeling/aansprakelijkheid
Herstelwerkzaamheden	Afzetting en vrijgeven van het ongevalsgebied
Metingen en monsters vastleggen, milieueffecten/grondsanering, bergingswerkzaamheden	Het terugbrengen van bedrijfsprocessen naar de normale situatie
Het inzamelen van brokstukken en lading	Coördineren bredere effecten/consequenties n.a.v. het ongeval

SCENARIO 2| VLIEGTUIGONGEVAL OP AFSTAND

Het scenario van een **vliegtuigongeval op afstand** kan binnen twee deelscenario's vallen:

Scenario	Luchtvaartongeval (LVO)	Opschaling	naar scenario
2.1	Vliegtuigongeval afkomstig of aanvliegend naar de luchthaven Maastricht Aachen, <u>buiten de VRZL</u>	GRIP 3, zonder CoPI	Klik hier
2.2	Vliegtuigongeval afkomstig of aanvliegend naar de luchthaven Maastricht Aachen buiten zone 1, <u>binnen de VRZL</u>	Conform MIK LIM, overweeg i.o.m. VzVR, Bgm bron gemeente en burgemeester Beek GRIP 4. Stem na eerste fase (focus op bronlocatie) af met CvO MAA over duiding impact op MAA.	Klik hier

Scenario 2.1. Vliegtuigongeval afkomstig of aanvliegend naar de luchthaven Maastricht Aachen, buiten VRZL

Een vliegtuigongeval van classificatie 'middel' of 'groot', afkomstig van of aanvliegend naar Maastricht Aachen Airport, kan directe en indirecte gevolgen hebben voor de luchthaven MAA en Veiligheidsregio Zuid-Limburg (VRZL). Dit scenario kenmerkt zich door een grote maatschappelijke impact, met nadruk op crisiscommunicatie, opvang en samenwerking met de betrokken luchtvaartmaatschappij en het Ministerie van Buitenlandse Zaken/NCC

- De melding komt binnen bij de CaCo of de MKB via de media, NCC, luchtvaartmaatschappij of luchtverkeersleiding (via Airport Operations MAA (AAO)).
- De burgemeester van de betreffende gemeente c.q. de voorzitter van de getroffen veiligheidsregio heeft het opperbevel over de hulpdiensten en coördineert de incidentbestrijding ter plaatse.
- In eerste instantie ligt de druk bij het land en de veiligheidsregio waar het ongeval plaatsvindt, terwijl veel informatie nog ontbreekt. Treed daarom terughoudend op en geef de bronregio, zeker in de eerste uren, de ruimte om de eigen coördinatie en inzet op orde te krijgen.
Bij een vliegtuigongeval buiten VRZL wordt binnen Zuid-Limburg opgeschaald naar "GRIP 3 zonder CoPI". De Regionaal Operationeel Leider stemt vervolgens met Maastricht Aachen Airport (Commissie van Overleg/CvO) en eventueel de burgemeester van Beek af over de rol van de veiligheidsregio in het kader van informatievoorziening en crisiscommunicatie. Daarbij wordt, in overleg met MAA, beoordeeld of en op welke wijze ondersteuning vanuit de veiligheidsregio nodig is, bijvoorbeeld in geval van onrust op MAA.
- De informatiepositie is in de beginfase beperkt en afhankelijk van formele informatielijnen vanuit de bronregio, de rijksoverheid en luchtvaartautoriteiten. Tegelijkertijd kan de publieke en bestuurlijke druk – mede door de relatie met de luchthaven en mogelijke betrokkenheid van regionale inwoners – groot zijn.
Ten behoeve van bestuurlijke rust en eenduidige crisiscommunicatie wordt terughoudendheid betracht in duiding, feitelijke bevestiging en het benoemen van oorzaken. Communicatie beperkt zich tot erkenning van het incident, medeleven met betrokkenen, verwijzing naar de bronregio en/of nationale woordvoering voor feitelijke informatie en – indien van toepassing – duiding van effecten binnen de eigen regio. Deze lijn borgt aansluiting bij de landelijke informatiecoördinatie en voorkomt versnippering, tegenstrijdige berichtgeving en onjuiste verwachtingen in de eerste uren.
- Bij een vrachtvliegtuig is de bestuurlijke impact doorgaans kleiner dan bij een passagiersvliegtuig of bij een incident met veel slachtoffers. Hierdoor is opschaling meestal niet noodzakelijk.
- Bij een vliegtuigongeval in Nederland vindt afstemming plaats met de veiligheidsregio waar het vliegtuig is neergestort. Bij een ongeval buiten Nederland verloopt dit via het NCC.
- In het crisisteam worden liaisons van MAA, KMar en NCC toegevoegd aan het ROT, conform het organisatieschema ([klik hier](#)). Het NCC zal prioriteit geven aan aansluiting in de bronregio.
- De luchthaven MAA schaaft intern op met het CvO (Commissie van Overleg).
- Voor halers, brengers of verwanten op de luchthaven kan, in overleg met het CvO, worden besloten een opvanglocatie in te richten bij CargoLoods Oost (Portugallaan 11, 6199 AP). Dit gebeurt alleen wanneer sprake is van veel onrust op MAA. In afstemming tussen het ROT en het CvO van de luchthaven wordt bepaald welke ondersteuning op de locatie nodig is (bijvoorbeeld inzet van een Ovd-Bz).
- ☐ Bij het besluit tot het inrichten van een opvanglocatie wordt deze afgezet door de KMar.
- Bij ongevallen in het buitenland is het verificatieteam onder voorzitterschap van Buitenlandse Zaken verantwoordelijk voor het verzamelen en verifiëren van passagiersinformatie van Nederlanders. In situaties waarin de Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing (ICCb) of

de Ministeriële Commissie Crisisbeheersing (MCCb) de regie voert, is het verificatieteam onderdeel van de nationale crisisorganisatie. Hiervoor wordt een systematiek gebruikt die vergelijkbaar is met SIS. Het Contactcenter is 24/7 bereikbaar via +31 247 247 247.

- Crisiscommunicatie vindt plaats in afstemming met MAA, KMar en NCC/NKC. Wees terughoudend met communiceren, aangezien het ongeval niet in Veiligheidsregio Zuid-Limburg heeft plaatsgevonden. Stem bij twijfel af met het Nationaal Crisiscentrum (NCC) of het Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie (NKC).
- De veiligheidsregio waar het ongeval plaatsvindt kan een uitvraag doen voor ondersteuning in "informatie en expertise" bij de veiligheidsregio met de vertrek- of aankomstluchthaven van het toestel.
- De luchthaven is verantwoordelijk voor het opvangen en faciliteren van een 'Go-team' (bij Defensie aangeduid als Commissie van Onderzoek (CvO)) van of namens de betrokken luchtvaartmaatschappij, indien dit aan de orde is. Een 'Go-team' kan worden uitgezonden naar het land of de regio waar het ongeval heeft plaatsgevonden om de belangen van de luchtvaartmaatschappij, passagiers en familie/verwanten te behartigen.

Checklist Vliegtuigongeval buiten Veiligheidsregio Zuid-Limburg.

Multidisciplinaire checklist			
	Actiepunt	Actiehouder	Bijzonderheden
Melding & alarmering			
1	Alarmering GRIP 3, zonder CoPI	GMKL	Alleen van toepassing indien crash buiten veiligheidsregio Zuid-Limburg.
2	Alarmering Commissie van Overleg (CVO) Luchthaven Maastricht Aachen Airport	Airport Authority Officer	
3	Betrokken luchtvaartmaatschappij schaaft eigen crisisorganisatie op	Betrokken maatschappij	
Op – en afschaling			
1	Leg contact met het CvO over de wijze waarop de luchthaven ondersteund kan worden eventuele ondersteuning van MAA op locatie (bijv. door CoPI of losse OvD-en/Motorkapoverleg).	ROL i.s.m. IM-ROT	
2	Informeren Burgemeester Beek en bespreek eventuele bestuurlijke vraag- en beslipunten	ROL	
3	Informeren voorzitter Veiligheidsregio Zuid-Limburg	Voorzitter GBT	
Leiding en coördinatie			
1	Bepalen of luchthaven openblijft	CvO MAA	
2	Overweeg inrichten opvanglocatie voor halers/brengers & verwanten in Cargoloods Oost	CvO MAA in afstemming met ROT/AC-Bz	
3	Openstellen locatie/ gebouw nabij luchthaven voor opvang (buitenlandse) pers	CvO in afstemming met ROT/CaROT	
4	Overweeg opstellen mobiliteitsplan i.v.m. toeloop luchthaven en afschermen opvanglocatie	OKO in afstemming met ROT/ AC-Politiezorg	
5	Aanwijzen aanspreek- en contactpunt verwanten op opvanglocatie t.b.v. algemene informatie over incident	CvO MAA in overleg met ROT en luchtvaartmaatschappij	Individuele informatie alleen via de KMar.
Informatiemanagement			
1	Aanbieden passagierslijst aan ROT (via IM-ROT)	CvO MAA	
2	Lees mee met de bronregio in LCMS	ROT	
3	Afstemming met IM-ROT bronregio	IM-ROT	

Scenario 2.2. Vliegtuigongeval afkomstig of aanvliegend naar de luchthaven Maastricht Aachen buiten zone 1, binnen de VRZL

In dit scenario wordt gehandeld conform de Multidisciplinaire Informatiekaart Luchtvaartincidentmanagement (MIK-LIM) (CrisisConnect). De eerste focus ligt op bronbestrijding op de incidentlocatie. Er zal echter ook uitstraling van effecten zijn naar MAA zelf. De primaire aandacht blijft bij de ongevalslocatie, maar zodra de prioriteiten dit toelaten, moet tevens worden afgestemd op de effecten richting MAA. Dit scenario kent doorgaans een grote maatschappelijke impact, met nadruk op crisiscommunicatie, opvang en communicatie met verwanten, evenals samenwerking met de betrokken luchtvaartmaatschappij en het Ministerie van Buitenlandse Zaken/NCC.

- De melding komt binnen bij de meldkamer (CaCo/Meldkamer Brandweer) via de luchtverkeersleiding (via AAO), de media/pers of een melding vanuit de bevolking.
- Bij een klein luchtvaartongeval (< 6 personen en/of gewicht < 6 ton) afkomstig van of aanvliegend naar MAA: in beginsel opschaling naar **GRIP 1** (conform MIK-LIM).
Als onderdeel van de alarmering GRIP wordt het operationeel kernoverleg (OKO) gealarmeerd. Door het OKO wordt contact gelegd met het CvO van MAA voor afstemming over de impact op MAA, eventuele ondersteuningsbehoefte en bestuurlijke afstemming met de burgemeester van Beek (in beginsel via de OvD-Bz, maar ook mogelijk via de ROL).
- Bij een middelgroot of groot luchtvaartongeval (> 6 personen en/of gewicht > 6 ton) afkomstig van of aanvliegend naar MAA: in beginsel opschaling naar **GRIP 3** (conform MIK-LIM) voor de brongemeente waar het vliegtuig is neergestort.
Het CoPI wordt ingericht in de directe nabijheid van de bronlocatie. In eerste instantie ligt de aandacht bij de ongevalslocatie. De AC-Bz legt zo spoedig mogelijk contact met de burgemeester van Beek.
Zodra de situatie dit toelaat (maar zo spoedig mogelijk), vindt bestuurlijke afstemming plaats tussen de Regionaal Operationeel Leider, de burgemeester van de brongemeente, de burgemeester van Beek en de voorzitter van de veiligheidsregio. Daarbij wordt beoordeeld of opschaling naar **GRIP 4** wenselijk is, gelet op: de effecten op de luchthaven, de bestuurlijke betrokkenheid van Beek als effectgemeente en de impact op de bedrijfsvoering en continuïteit van MAA.
- Het mandaat voor opschaling naar GRIP 4 ligt conform het crisisplan VRZL bij de voorzitter van de veiligheidsregio.
- Overweeg in afstemming met de luchthaven (Commissie van Overleg) of fysieke ondersteuning op MAA (bijvoorbeeld door OvD-Bz, OvD-P, communicatie, et cetera) noodzakelijk is.
- MAA schaal intern op met een Commissie van Overleg (CvO).
- Liaisons van MAA, KMar en NCC worden toegevoegd aan het ROT, conform het organisatieschema van dit RBP.
- Ondersteuning vanuit MAA (bijvoorbeeld expertise op het gebied van vliegtuigbrandbestrijding op de bronlocatie) wordt aangevraagd via Airport Operations (AAO; bereikbaar tussen 07.00 en 23.00 uur).
- Voor halers, brengers of verwanten op de luchthaven kan een opvanglocatie worden ingericht in Cargoloods Oost (Portugallaan 11, 6199 AP, Maastricht Airport). Stem met het CvO van MAA af of dit wenselijk is.
- Bij inrichting van de opvanglocatie draagt de KMar zorg voor afzetting en beveiliging ter voorkoming van onrust.
- In overleg met de AC-Gz kan worden besloten het proces psychosociale hulpverlening op te starten ten behoeve van halers en brengers.
- Crisiscommunicatie vindt plaats in afstemming met NCC/NKC, KMar en MAA (via liaison/CvO).

Checklist Vliegtuigongeval afkomstig of aanvliegend naar de luchthaven Maastricht Aachen binnen VRZL, maar buiten zone 1

Multidisciplinaire checklist			
	Actiepunt	Actiehouder	Bijzonderheden
Op – en afschaling			
1	Bij Alarmering LVO groot (passagiers/vrachtvliegtuig), Uitnodigen liaisons MAA, KMar en NCC ten behoeve van ROT.	MKB en CaCo	
2.	Bij LvO klein (indicatie sportvliegtuig) stemt CaCo/OKO af met het CvO MAA over eventuele ondersteuningsbehoefte*		
3.	Opschaling conform MIK LIM Bij LVO Middel/groot afkomstig van of aanvliegend naar MAA wordt afgestemd tussen ROL, Bgm Beek, burgemeester brongemeente en voorzitter veiligheidsregio over eventuele opschaling naar GRIP 4 (ivm effecten/betrokkenheid luchthaven).	ROL/BGM brongemeente/Bgm Beek/ Voorzitter veiligheidsregio.	
Leiding en coördinatie			
	Optreden via MIK Luchtvaartincidentmanagement	CoPI/ROT	
	Bepalen of luchthaven openblijft	CvO MAA	
	Bepalen of leiding en coördinatie ter plaatse bij MAA (in de vorm van een MKO/CoPI) noodzakelijk is.	ROT	Bij LVO Groot*
	Openstellen opvanglocatie halers/ brengers & verwanten in opvanglocatie (Cargoloods Oost).	CvO MAA	Bij LVO Groot*
	Openstellen locatie/ gebouw nabij luchthaven voor opvang (buitenlandse) pers	IN overleg met CvO MAA en AC Bevolkingszorg – Communicatieadviseur ROT	Bij LVO Groot*
	Opstellen mobiliteitsplan i.v.m. toeloop luchthaven en afschermen opvanglocatie	AC-Politiezorg/ KMar	Bij LVO Groot*
	Aanwijzen aanspreek- en contactpunt verwanten in opvanglocatie, Cargoloods Oost t.b.v. algemene informatie over incident	CvO MAA in overleg met ROT en luchtvaartmaatschappij	Individuele informatie alleen via de KMar.

*bij LvO klein (sportvliegtuig) enkel op basis van behoefte na afstemming VRZL <-> CvO). In beginsel zal dit namelijk niet nodig zijn gezien de aantallen slachtoffers.

SCENARIO 3 | INFECTIEZIEKTE

Volgens de Wet Publieke Gezondheid (WPG) moeten vliegvelden voldoen aan specifieke voorschriften bij vermoedelijke of vastgestelde infectieziekten die ernstige gevolgen voor de volksgezondheid kunnen hebben (artikelen 48-57 WPG). Maastricht Aachen Airport (MAA) valt onder deze wet (hoewel het een b-luchthaven is) en moet voorbereid zijn op incidenten met infectieziekten. Gezagvoerders van luchtvaartmaatschappijen en de Airport Authority Officer (AAO) hebben een meldingsplicht bij vermoedelijke infectieziekten. In dit hoofdstuk zijn vier scenario's met bijbehorend optreden omschreven.

MAA kan te maken krijgen met:

A) (mogelijk) besmette waren | Zie Maastricht Handling Service & Werkboek SIP Erkenning (NVWA-Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit). Dit is geen incidenttype waar urgente opschaling/scenario's voor nodig zijn.

B) (mogelijk) besmette personen.

Ingeval van infectieziekte van een persoon in de categorie type-A ([klik hier](#) voor toelichting categorieën) zijn de volgende scenario's uitgewerkt:

Scenario	omschrijving	
Scenario 3.1	Zieke passagiers op luchthaventerrein	Klik hier
Scenario 3.2	Zieke passagier tijdens de vlucht	Klik hier
Scenario 3.3	Zieke passagiers bij landing	Klik hier
Scenario 3.4	Passagier al vertrokken	Klik hier
Werkprocedure besmet persoon (van toepassing bij scenario 1 en 3)		Klik hier

Voor de praktische uitvoering kan gelet worden op de volgende symptomen:

- Erg ziek persoon **in combinatie met**:
 - Ernstige hoest met benauwdheid, koorts;
 - Bloedingen zonder dat er een trauma aan ten grondslag ligt;
 - Ernstige diarree en/of braken;
 - Zichtbare uitslag op de huid.

Of:

- Volgens afspraak die in een eerdere fase is gemaakt naar aanleiding van een dan geldende (mondiale) dreiging van een infectieziekte.

Scenario 3.1: Zieke passagiers op luchthaventerrein, niet in vliegtuig (in terminal, of bij boarding)

- **Signaal vanuit MAA:** MAA-personeel meldt vermoedens aan de airport authority officer/Airport Operations (AAO).
- **Melding aan MKA:** AAO meldt via 1-1-2 aan Meldkamer Ambulance (MKA) en meldkamer KMar (OPSCENT).
- **Isolatie van zieke personen:** De individu(en) met klachten worden door de KMar in een separate ruimte geplaatst. De ruimte wordt gemarkeerd met een vel papier ("Besmet, niet betreden") of begeleiding van de KMar blijft buiten de ruimte staan, zodat anderen de ruimte niet zomaar betreden. Er wordt gewerkt volgens de procedure voor een besmet persoon.
- **Inschakeling hulpdiensten:** 24-uursbereikbaarheidsdienst Infectieziektebestrijding GGD (IZB GGD), een ambulance-eenheid en de Officier van Dienst Geneeskundig (OvD-G) worden via de MKA ingeschakeld.
- **Informatie aan AC-Gz:** OvD-G informeert de AC-Gz in verband met een mogelijk bestuurlijk component.
- **Opschaling:** Informeer CaCo en schakel op naar GRIP-1 door OvD-G indien nodig. In beginsel wordt dit scenario enkel door de geneeskundige zorg in samenwerking met partners afgehandeld.
- **Ter plaatse:** De OvD-G en ambulance-eenheid gaan ter plaatse. GGD IZB besluit of aanwezigheid noodzakelijk is of dat begeleiding telefonisch kan plaatsvinden, conform regulier protocol (LCI - RIVM/Cib).
- **Vervoer naar ziekenhuis:** Patiënten worden naar een geschikt ziekenhuis vervoerd met passende isolatiemaatregelen.
- **Huisartsen:** Betrokken huisartsen worden geïnformeerd via GGD Zuid-Limburg.
- **Opvang van contacten:** Personen die mogelijk in contact zijn geweest met de infectieziekte worden opgevangen op de opvanglocatie in Cargoloods Oost. Contactgegevens worden verzameld via het Passenger Locator Form en eventueel de passagierslijst. Zij ontvangen voorlichting en instructies van IZB GGD.
- **Vrijgave locatie:** De locatie wordt vrijgegeven door de GGD IZB en OvD-G in overleg met de luchthaven na de procedure voor eindontsmetting en eindreiniging (zie Infectiepreventieprotocol voor first responders – Reiniging & Desinfectie-> [klik hier](#))

Scenario 3.2: Zieke passagier tijdens de vlucht:

- **Signaal gezagvoerder:** De gezagvoerder van het luchtvaartuig meldt zo spoedig mogelijk, doch vóór aankomst, aan de luchtverkeersleiding van de luchthaven dat er één of meer ziektegevallen aan boord zijn die een ernstig gevaar voor de volksgezondheid kunnen opleveren (art. 50 WPG).
- **Melding aan AAO en LvNL:** De gezagvoerder meldt aan Airport Authority Officer (AAO) en Luchtverkeersleiding Nederland (LvNL).
- **Overleg en doorvliegen:** Na overleg wordt doorgevlogen naar een A-luchthaven (in geval van Nederland is dit Schiphol).

Scenario 3.3: Zieke passagiers bij landing (passagiers in vliegtuig).

- **Melding gezagvoerder:** De gezagvoerder meldt een zieke passagier aan de AAO via de luchtverkeersleiding.
- **Melding aan MKA:** AAO meldt via 1-1-2 aan Meldkamer Ambulance (MKA) en meldkamer KMar (OPSCENT).
- **Passagiers blijven aan boord:** Passagiers blijven in het vliegtuig totdat nadere instructies volgen.
- **Inschakeling hulpdiensten:** 24-uursbereikbaarheidsdienst Infectieziektebestrijding GGD (IZB GGD), een ambulance-eenheid en de Officier van Dienst Geneeskundig (OvD-G) worden via de MKA ingeschakeld.
- **Informatie aan AC-Gz:** OvD-G informeert de AC-Gz over de mogelijke bestuurlijke component.
- **Ter plaatse:** OvD-G en ambulance-eenheid gaan ter plaatse. GGD IZB besluit of aanwezigheid noodzakelijk is of dat begeleiding telefonisch kan plaatsvinden, conform regulier protocol (LCI - RIVM/Cib).
- **Advies bij infectieziekte:** De arts Infectieziektebestrijding of de Landelijke Coördinatie Infectieziektebestrijding (LCI) adviseert om niet uit te stappen, maar door te vliegen bij vermoeden van een meldingsplichtige infectieziekte, met uitzondering van tuberculose.
- **Doorvliegen of uitstappen:** Indien doorvliegen wordt besloten, vliegt de gezagvoerder door naar luchthaven Schiphol. Indien passagiers mogen uitstappen op MAA, wordt onderscheid gemaakt tussen patiënten en mogelijk besmette personen zonder klachten (contacten).
- **Werkprocedure besmet persoon:** Er wordt gewerkt volgens de werkprocedure “besmet persoon” ([klik hier](#)).
- **Informeren en opschalen:** OvD-G informeert CaCo en schaal op naar GRIP-1 of motorkapoverleg indien nodig (voor communicatie en/of leiding en coördinatie).
- **Vertrekbeperking:** Patiënten en contacten mogen nog niet vertrekken; de KMar wordt ingelicht en patiënten blijven tijdelijk in het vliegtuig.
- **Vervoer naar ziekenhuis:** Als patiënten naar een ziekenhuis moeten, zorgt ambulancepersoneel voor vervoer naar een geschikt ziekenhuis.
- **Opvang van contacten:** Contactpersonen worden opgevangen in Cargoloods Oost (Portugallaan 11, 6199 AP Maastricht). Registratie vindt plaats via Passenger Locator Form en zij ontvangen voorlichting en instructies van IZB GGD.
- **Informeren huisartsen:** Betrokken huisartsen worden geïnformeerd via GGD Zuid-Limburg (IZB).
- **Tuberculose:** In geval van tuberculose krijgen contacten een informatiebrief en worden zij indien nodig opgeroepen door de afdeling Tuberculosebestrijding van de GGD.

Scenario 3.4: Passagiers al vertrokken

- **Signaal vanuit MAA:** Luchthaven informeert de gemeenschappelijke meldkamer-> meldkamer ambulance (MKA) en stelt passagierslijst beschikbaar.
- **Informeren (crisis)organisaties:** MKA licht de Algemeen commandant Geneeskundig zorg (AC-Gz) en GGD-afdeling infectieziektebestrijding in.
- **Protocol contactopsporing:** GGD start infectieziektebestrijdingsprotocol en contactopsporing.

Werkprocedure besmet persoon (van toepassing bij scenario 3.1 of 3.3)

Persoonlijke Beschermingsmiddelen (PBM)

Ten behoeve van de eerste isolatie van besmette personen stelt de KMar persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM's) beschikbaar voor eigen personeel. Bij onvermijdelijk (indirect) contact adviseert de arts Infectieziektebestrijding (IZB) welke PBM's gebruikt moeten worden, conform de richtlijnen van het LCI/RIVM.

Persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM's)

Op de KMar-locatie in de terminal is een startvoorraad PBM en benodigdheden beschikbaar. Deze middelen zijn enkel bedoeld voor eigen gebruik van personeel KMar. Dit ten behoeve van het eerste contact met de (mogelijke) besmette persoon om deze te isoleren. De KMar werkt hierbij conform "infectiepreventie protocol voor first responders".

Infectiepreventie protocol voor first responders

Deze procedure wordt gevolgd bij een inzet van first responders in de ruimte of het toestel waarin een zieke passagier met een vermoedelijke infectieziekte aanwezig is (zoals beschreven onder meldingsplichtige infectieziekten). De volledige procedure is terug te vinden in Bijlage 8: Instructiekaart beschermingsmiddelen infectieziekte ([klik hier](#)).

Aandachtspunten vooraf:

- Trek de persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM) voorafgaand aan het betreden van deze ruimte- of het toestel aan
- Zet indien mogelijk 'besmet' gebied af met afzetlint
- Geef de zieke passagier een FFP2 mondneusmasker
- Soleer de zieke passagier naar een aparte ruimte. Plaats een waarschuwing op de deur van deze kamer ('kamer niet betreden')
- Laat de zieke passagier zo min mogelijk contactpunten aanraken (doe dit zelf ook)
- Hou indien mogelijk minimaal 1,5 meter afstand van de zieke passagier
- Trek de PBM direct uit na het verlaten van de 'besmette' ruimte

Bevoegdheden bij infectieziekten op luchthavens.

Bestuurlijke leiding	
Burgemeester	Verantwoordelijk voor bestrijding van een epidemie van een infectieziekte behorend tot de groepen B1*, B2* en C* binnen de gemeente. De burgemeester kan de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport verzoeken de bestrijding van een infectieziekte behorend tot de groepen B1 en B2 over te nemen; de burgemeester voert dan uit (Artikel 6 WPG).
Voorzitter veiligheidsregio	Verantwoordelijk voor bestrijding van een epidemie van een infectieziekte behorend tot groep A* (Artikel 7 WPG).
Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport	Verantwoordelijk voor de bestrijding van een epidemie van een infectieziekte behorend tot groep A*. De minister kan opdragen hoe de bestrijding ter hand te nemen.
Bevoegdheden burgemeester of voorzitter veiligheidsregio	
Burgemeester	Kan maatregelen nemen voor toelating tot of onttrekking aan het vrije verkeer als een vliegtuig met besmette passagiers op een burgerluchthaven is aangekomen.
Voorzitter veiligheidsregio	Kan in geval van een dreiging van een epidemie van een infectieziekte behorend tot groep A maatregelen nemen voor toelating tot of onttrekking aan het vrije verkeer als een vliegtuig met besmette passagiers op een burgerluchthaven of op een burgerluchtverkeer bestemd gedeelte van een militaire luchthaven is aangekomen.
Burgemeester of Voorzitter veiligheidsregio	Kan bevelen geven aan luchthavenexploitanten over het geven van voorlichting, het treffen van hygiënische maatregelen, het meewerken aan onderzoek van reizigers naar de aanwezigheid van infectieziekten, de controle op aanwezigheid van besmetting, het sluiten van gebouwen of terreinen en ontsmetting.
Bevoegdheden ministerie (minister van Infrastructuur en Waterstaat, na overleg met minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport)	
Kan nadat de gezagvoerder gemeld heeft dat hij/zij mogelijk passagiers met een infectieuze ziekte aan boord heeft, de burgerluchthaven van aankomst bepalen.	
Rol Openbaar Ministerie (OM)	
De burgemeester dan wel de voorzitter van de veiligheidsregio stelt de officier van justitie op de hoogte van de beschikking tot opnemings ter isolatie, de beschikking tot het onderzoek in het ziekenhuis, en/of van de beschikking een persoon te onderwerpen aan de maatregel van quarantaine (zie Art. 39/40 WPG).	

*Voor uitwerking infectieziekten behorend tot groep A, B1, B2 en C, zie de website van het RIVM (<https://www.rivm.nl/meldingsplicht-infectieziekten/welke-infectieziekten-zijn-meldingsplichtig>).

Crisiscommunicatie GGD

Wanneer de situatie om (crisis-)communicatie vraagt, alarmeert de OvD-G de AC-GZ. Deze alarmeert zo nodig de crisiscoördinator GGD en adviseert over het opschalen van de processen publieke gezondheid (communicatie, IZB, MMK, PSH, acute zorg). Omdat dit scenario met name betrekking heeft op gezondheidszorg kan in afstemming tussen de OvD-G (VRZL) en de GGDZL bepaald worden dat GGDZL inhoudelijk bijdraagt aan externe communicatie. Dit in afstemming met de sectie crisiscommunicatie van VRZL.

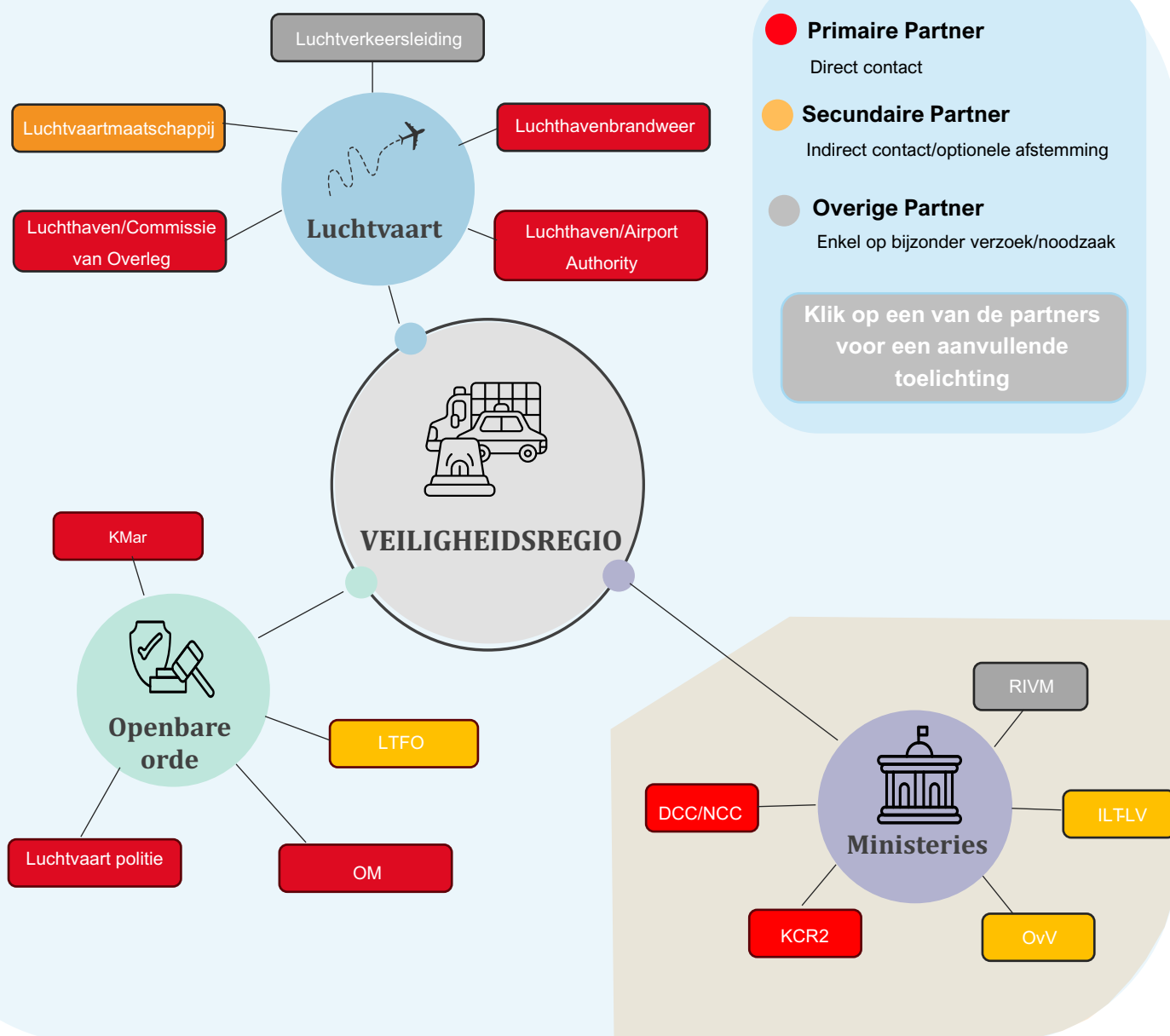
2. Netwerkschrijving

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving op hoofdlijnen van de coördinerende gremia in de regio en de coördinatie en besluitvorming op nationaal niveau.

Coördinerende en besluitvormende gremia

- Regionale coördinatie en besluitvorming (via GRIP-structuur)
- Coördinatie en besluitvorming op nationaal niveau (via NCC)

Actoren



Gemeente/Veiligheidsregio

De burgemeester van de betreffende gemeente of de voorzitter van de veiligheidsregio is primair verantwoordelijk voor de coördinatie en incidentbestrijding bij een vliegtuigongeval.

Veiligheidsregio's met een luchthaven bereiden zich voor op luchtvaartongevallen door middel van regionale risicoanalyses, planvorming, opleiding, training en oefeningen. Ze maken afspraken met relevante partners over incidentbestrijding en effectbeheersing. Alle veiligheidsregio's met een luchthaven zijn verplicht een rampbestrijdingsplan te hebben.

De belangrijkste taken van de diensten binnen de veiligheidsregio bij luchtvaartongevallen zijn:

- Het redden van mens en dier;
- Acute geneeskundige en publieke gezondheidszorg;
- Bron- en emissiebestrijding;
- Crisiscommunicatie (i.s.m. de burgemeester);
- Verificatie van passagiersgegevens en informeren van verwanten, onder meer met behulp van de SIS ('ikzoekmijnnaaste.nl');
- Opvang en hereniging van verwanten met slachtoffers;
- Begeleiding van ambassades en consulaten;
- Organisatie van de herstel- en nafase.

Bij opschaling naar de nationale crisisstructuur vindt nauwe afstemming plaats tussen het lokale, regionale en nationale niveau via het NCC.

Bestuurlijke leiding	
Burgemeester	Verantwoordelijk bij vliegtuigongeval binnen de gemeente (GRIP-3) voor rampenbestrijding en handhaving openbare orde. Advisering door gemeentelijk beleidsteam.
Bevoegdheden burgemeester of voorzitter veiligheidsregio	
Kan, gebruikmakend van de noodbevoegdheid, luchthavenprocessen stopzetten voor zover noodzakelijk voor de handhaving van de openbare orde en veiligheid, zoals het ontruimen van een pier of het niet beschikbaar stellen van een baan.	
Kan, gebruikmakend van de noodbevoegdheid, verzoeken het luchtruim te sluiten. De burgemeester richt daartoe een verzoek aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat vanwege het beginsel van subsidiariteit. Daarmee ligt het besluit bij de minister.	
Bevoegdheden ministerie (minister van Infrastructuur en Waterstaat)	
Kan besluiten (delen van-) het luchtruim (te) sluiten.	

Luchtvaartmaatschappij of afhandelaar

De betrokken luchtvaartmaatschappij is verantwoordelijk om binnen twee uur de "gevalideerde passagierslijst" aan te leveren. Desgevraagd levert de luchtvaartmaatschappij of afhandelaar de gevalideerde crewlijst en het gevalideerde 'cargo manifest' aan de relevante inspecties. De luchtvaartmaatschappij of afhandelaar regelt verblijf en transport voor familie en verwanten en opent een informatienummer via haar callcenter. Daarnaast ondersteunt zij families en overlevenden. In afstemming met de veiligheidsregio en het NKC zorgt de luchtvaartmaatschappij voor persverklaringen en het afstemmen van informatieboodschappen, die via de geëigende kanalen worden gecommuniceerd. De luchtvaartmaatschappij biedt ook ondersteuning bij het onderzoek naar de oorzaak en toedracht van het incident.

Luchthaven| Airport Authority (AAO)

Airport Authority op Maastricht Aachen Airport (MAA) is verantwoordelijk voor het beheer, de veiligheid en de coördinatie van alle activiteiten op de luchthaven. Airport authority vertegenwoordigt ook de luchthaven in het CoPI. De luchthaven verzorgt de alarmering naar interne hulpdiensten bij ongevallen op of nabij de luchthaven, en informeert en werkt samen met de overheidshulpdiensten. Alle acties vinden plaats volgens de afspraken in dit RBP. De luchthaven activeert het Commissie van Overleg (CvO), waarin de activiteiten van de verschillende partijen op de luchthaven die betrokken zijn bij de respons op het ongeval, worden afgestemd.

Terug naar netwerkschema

Luchthaven Crisisteam| Commissie van Overleg (CvO)

Het CvO vormt het interne calamiteitenteam van de luchthaven Maastricht Aachen Airport. Het CvO is verantwoordelijk voor interne luchthavenprocessen. De Manager Airport Operations fungeert als schakel tussen het CoPI en CvO op de luchthaven. Daarnaast wordt door het CvO het eerste contact gelegd met de betrokken luchtvaartmaatschappij. In het CvO nemen plaats:

- Manager Airport Operations
- Manager Fire Brigade MAA
- Manager P&I (Technische Dienst Luchthaven)
- Manager security
- Vertegenwoordiger KMar (optioneel, niet standaard)
- Vertegenwoordiger Maastricht Handling Services
- Vertegenwoordig Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

- Persvoorlichter MAA (in geval van een GRIP-situatie ligt woordvoering van het incident bij crisiscommunicatie van VRZL). Persvoorlichters hebben onderling contact. Zie bijlage 6 ([klik hier](#)) voor de communicatieafspraken tussen MAA, VRZL en de KMar.

Luchthaven brandweer| On scene Commander

De On Scene Commander (OSC) zet bij een vliegtuigongeval binnen het werkingsgebied van dit plan met de **luchtvaartbrandweer** in op brandbestrijding en het creëren van een overleefbare situatie. De luchthaven brandweer heeft hiervoor in beginsel 3 blusvoertuigen (crashtenders) beschikbaar. Bij aankomst van de OvD of HOvD van de brandweer draagt de OSC van de luchthavenbrandweer het bevel aan deze over. De luchthavenbrandweer (inclusief OSC) wordt onderdeel van brandweerpeloton 100.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

Het Nederlandse luchtruim bestaat uit verschillende civiele en militaire gebieden. **Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)** is verantwoordelijk voor de afhandeling van het luchtverkeer in het civiele luchtruim. LVNL werkt nauw samen met het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC), dat bemand wordt door Eurocontrol in opdracht van België, Duitsland, Luxemburg en Nederland. MUAC zorgt voor de vluchtafhandeling van civiele en militaire vliegtuigen in het "upper airspace" (boven de 8 kilometer) boven de Benelux en Noordwest-Duitsland.

LVNL detecteert vaak als eerste wanneer een civiel vliegtuig in het Nederlandse luchtruim in problemen komt. LVNL alarmeert dan de luchthaven en de civiele autoriteiten, en informeert zo snel mogelijk het Departementaal Coördinatiecentrum van het ministerie van IenW (DCC-IenW). Bij luchtvaartincidenten die het operationele proces van de luchtverkeersleiding of luchthaven raken, neemt een vertegenwoordiger van de luchtverkeersleiding plaats in het CvO van MAA.

LTFO| Nationale Politie (NP)

De afdeling **Luchtvaart van de Eenheid Landelijke Expertise en Operaties (LX)** van de Nederlandse politie, specifiek de Dienst Infrastructuur (DINFRA) is onder bevoegd gezag van het OM, het arrondissementsparket Noord-Holland, verantwoordelijk voor strafrechtelijk onderzoek op de plaats van het ongeval. Er wordt binnen de NP een Staf Grootschalig- en Bijzonder Optreden (SGB0) opgestart ten behoeve van de afstemming. **Het LTFO** (landelijk team forensische opsporing) van de NP doet in Nederland forensisch onderzoek op de plaats van het ongeval ten behoeve van het strafrechtelijk onderzoek en is verantwoordelijk voor de identificatie van slachtoffers. LTFO werkt daarbij samen met betrokken (inter)nationale partners.

Defensie| Koninklijke Marechaussee (KMar)

De KMar voert op de luchthaven de politietaken uit, zoals bewaking en beveiliging, het handhaven van de openbare orde en het uitvoeren van opsporingstaken. Op de luchthaven levert de KMar in alle scenario's deelnemers aan het Commando Plaats Incident (CoPI), het Operationeel Team (OT) en het Beleidsteam (BT). Op verzoek kan de KMar ook deelnemen aan CvO van de luchthaven.

RIVM| Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS)

In een situatie met landelijke coördinatie is de minister van VWS is onder meer verantwoordelijk voor psychosociale hulpverlening en gezondheidsonderzoek en heeft hij een rol bij de opvang van overlevenden in Nederland (advisering en informatie). In het geval van regionale coördinatie van de afhandeling is de GHOR als onderdeel van de veiligheidsregio verantwoordelijk voor de regie, coördinatie en aansturing van bovengenoemde taken. VWS kan de regio ondersteunen met informatie en advies vanuit het netwerk van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). **Terug naar netwerkschema**

ILT-LV| Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)

De minister van IenW is samen met de minister van Defensie verantwoordelijk voor het beleid en de wet- en regelgeving op het gebied van luchtvaart.

Inspectie leefomgeving en transport Luchtvaart (ILT-LV)

De ILT-LV houdt toezicht op de naleving van deze regelgeving via vergunningverlening en handhaving. Bij incidentmeldingen kan ILT-LV technische informatie opzoeken in de Europese SAFA-database of op basis van tweejaarlijkse audits van Nederlandse luchtvaartmaatschappij (informatie beschikbaar binnen +/- 1 uur). ILT-LV heeft mandaat voor luchtruimsluiting, op verzoek van LVNL. Bij incidenten kan ILT-LV, op verzoek van de OvV, de vliegveiligheid van toestellen beoordelen. Ook kan expertise worden ingeschakeld via de Inspecteur-Generaal voor OT en CoPI.

Departementaal crisiscentrum infrastructuur en waterstaat (DCC-IenW)

Het DCC-IenW is 24/7 bereikbaar voor meldingen van grootschalige incidenten, ongevallen of dreigingen binnen de IenW-beleidsvelden. Het DCC-IenW fungeert ook als loket voor spoedaanvragen voor luchtruimsluitingen. Deze aanvragen worden doorgeleid naar de ILT-LV. Bij luchtvaartongevallen kunnen andere IenW-sectoren, zoals spoor en wegverkeer, betrokken raken. Het DCC-IenW verstrekt informatie en inventariseert de impact voor de beeldvorming. In overleg met het NCC kan het ministerie besluiten een liaison naar een crisISOverleg af te vaardigen.

De calamiteitenorganisatie van het DCC-IenW bestaat uit een crisismanager, een medewerker crisisbeheersing en het fungerend hoofd van het DCC.

Ministerie Justitie en veiligheid (MIN J&V)

In Nederland ligt het primaat voor het nemen van maatregelen bij luchtvaartongevallen bij de getroffen veiligheidsregio('s). **De minister van JenV** is als coördinerend minister crisisbeheersing verantwoordelijk voor crisisbeheersingsbeleid en het bijbehorende stelsel en de nationale crisisorganisatie. JenV informeert de burgemeesters met betrekking tot slachtoffers/nabestaanden in hun gemeenten. **Het OM** is onderdeel van de rechtelijke macht, maar hoort bestuurlijk bij justitie en veiligheid.

Nationaal crisiscentrum (NCC)

Het NCC fungeert bij crises die meerdere ministeries raken als het centrale aanspreek- en coördinatiepunt op rijksniveau voor alle crisispartners. Het ondersteunt de nationale besluitvorming bij (dreigende) crises die interdepartementale coördinatie door de rijksoverheid vereisen.

De calamiteitenorganisatie van het NCC bestaat uit het hoofd van het NCC, twee frontofficemedewerkers en twee adviseurs crisisbeheersing, die ook kunnen optreden als liaison.

Knooppunt Coördinatie Regio's-Rijk (KCR2)

Het KCR2 is een landelijke organisatie die hulpdiensten en crisispartners verbindt bij grootschalige rampen of dreigingen. Het fungeert als centrale informatie hub en loket voor bijstand (extra mensen/middelen) om eenduidig optreden te garanderen. In het geval van schaarste aan capaciteiten formuleert het KCR2 een advies aan de minister(s) over het verdelen van de schaarse capaciteiten. Daarnaast kan de coördinatie van bepaalde taken bij het KCR2 worden neergelegd zoals de ontvangst van gerepatrieerde slachtoffers of het coördineren van zorg aan verwanten elders in Nederland.

Onderzoeksraad voor veiligheid (OvV)

De OvV is ingesteld via de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid en valt bestuurlijk onder het ministerie van Justitie en Veiligheid, maar bepaalt zelf welke voorvallen en onderwerpen zij onderzoekt 1. De raad doet onderzoek naar incidenten en rampen om lessen te trekken en aanbevelingen te doen ter verbetering van de veiligheid in Nederland. **De Luchtvaartpolitie** zal bij een incident een strafrechtelijke onderzoeken instellen en zal (mogelijk) eerste bewijs/locatie veilig stellen tbv onderzoek

Terug naar netwerkschema

Openbaar Ministerie (OM)

Het OM is verantwoordelijk voor de opsporing van strafbare feiten en de vervolging van verdachten. De OvJ geeft leiding aan het strafrechtelijk onderzoek. Deelname aan het BT geschiedt door de HovJ in wiens arrondissement de opschaling plaatsvindt (doorgaans het gebied van het ongeval, eventueel ook het gebied waar vandaan het luchtvaartuig is vertrokken). Aan strafrechtelijke onderzoeken naar luchtvaartongevallen wordt landelijk leidinggegeven door de landelijk luchtvaartofficier van Justitie van het arrondissementsparket Noord-Holland te Haarlem. Dit is anders wanneer het luchtvaartongeval een gevolg is van (of als er aanwijzingen zijn die duiden op) een terroristische actie. In zo'n geval heeft het Landelijk Parket de leiding over het onderzoek. In een dergelijk geval zal de HovJ van het Landelijk Parket ook aanschuiven in het BT, naast de HovJ van het betreffende gebied. Daarnaast kan een casus leiden tot een SGBO. Daar kan het OM, als er aan de crash strafrechtelijke componenten zitten, ook aansluiten.

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS)

In een situatie met landelijke coördinatie is de minister van VWS onder meer verantwoordelijk voor psychosociale hulpverlening en gezondheidsonderzoek en kan hij een rol hebben bij de opvang van overlevenden in Nederland (advisering en informatie). Als het gaat om een militair luchtvaartongeval zijn deze taken de eerste verantwoordelijkheid van de minister van Defensie. In het geval van regionale coördinatie van de afhandeling is de GHOR als onderdeel van de veiligheidsregio verantwoordelijk voor de regie, coördinatie en aansturing van bovengenoemde taken. Bij een militair luchtvaartongeval gebeurt dit in samenspraak met het ministerie van Defensie. VWS kan de regio ondersteunen met informatie en advies vanuit het netwerk van het **RIVM**. Bij een luchtvaartongeval boven de Noordzee zal de veiligheidsregio van de betreffende aanlandingsgemeente taken uitvoeren. Zo nodig kan worden besloten tot nationale coördinatie.

Terug naar netwerkschema

DEEL B | BESTUURLIJK DEEL

1.1. vaststelling.

Het plan is vastgesteld in het Algemeen bestuur van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg en is in werking getreden op **30-03-2026**

1.2. Openbaarheidstelling.

Ingevolge artikel 6.1.4 lid 1 van het Besluit veiligheidsregio's is op de vaststelling van het rampbestrijdingsplan de openbare voorbereidingsprocedure zoals omschreven in afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Het plan is derhalve voor de vaststelling ter inzage gelegd voor de bevolking en is, afgezien van deel D (het vertrouwelijk deel), een openbaar document.

1.3. Opschaling.

De AAO (Airport Authority Officer, Airport Operations) van luchthaven MAA is bevoegd om een alarm af te kondigen, het incident te classificeren en de interne en externe alarmering te starten. Airport Operations meldt incidenten via een directe lijn met de Gemeenschappelijke Meldkamer Limburg, via de meldkamer brandweer (MKB). Bij incidenten waarbij geen inzet van overheidshulpdiensten nodig is, ligt de volledige afhandeling bij de luchthaven. Dit betreft onder andere afwijkende gebeurtenissen met een luchtvaartuig zonder (vermoeden van) een luchtvaartongeval en beperkte verstoringen van de openbare orde.

Opschaling vindt plaats volgens de vastgestelde alarmerings- en organisatieschema's ([klik hier](#)) en conform de scenario's in het RBP MAA ([klik hier](#)). Bij een luchtvaartincident is een breed netwerk van partijen betrokken. De samenstelling en rolverdeling van dit netwerk zijn uitgewerkt in het operationele deel ([klik hier](#)).

1.4. Verantwoordelijkheid politiezorg.

De KMar is verantwoordelijk voor en belast met de uitvoering van de politietaak binnen het luchthaventerrein. Buiten het luchthaventerrein ligt deze taak bij de Nationale Politie.

1.5. Inzet luchthavenbrandweer buiten luchthaven.

Voor de inzet van de luchthavenbrandweer buiten het luchthaventerrein is een convenant gemaakt, welke onderdeel is van de Bijlagen van dit plan.

1.6. Bevrozen vliegverkeer.

Bij een vooralarm 'middel' of 'groot' zal in onderling overleg tussen de AAO en de luchtverkeersleiding (LvNL) bepaald worden of het vliegverkeer wordt bevroren. Bij een daadwerkelijk ongeval wordt het vliegverkeer direct bevroren. Er wordt dan een NOTAM (Notice to Airmen) verzonden. Onder bevroren wordt verstaan:

- Grondverkeer stilzetten.
- Vertrekkend luchtverkeer niet meer laten vertrekken.
- Naderend luchtverkeer een 'go-around' geven.

1.7. Mandaten.

De operationeel leider heeft het mandaat om af te wijken van de voorgestelde opschaling, zoals in dit rampbestrijdingsplan omschreven, wanneer de omstandigheden hierom vragen.

1.8. Beheer.

Dit rampbestrijdingsplan wordt minimaal eens per 4 jaar herzien en bij gewijzigde omstandigheden tussentijds aangepast en opnieuw vastgesteld door het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg.

Delen A en D (operationeel en vertrouwelijk) kunnen voortdurend veranderen. Operationele wijzigingen worden tussentijds vastgesteld door de Veiligheidsdirectie van Veiligheidsregio Zuid-Limburg.

Deel C (onderliggende documenten) wordt beheerd door de verantwoordelijke ketenpartners, inclusief de inhoud van draaiboeken, organisatiebeschrijvingen, en benodigde middelen.

2.1. Dilemma's en sleutelbesluiten

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de belangrijkste dilemma's en sleutelbesluiten, de betrokken partijen en het bevoegde gezag. Dit overzicht is indicatief en kan per scenario of situatie worden aangepast.

Dilemma's	Betrokken partijen	Bevoegd gezag
Sluiten luchtruim	LVNL/I&W/Luchthaven	I&W i.o.m. ICCB en burgemeester
Sluiten luchthaven/infrastructuur	Burgemeester /Defensie/I&W-partners/luchthaven	I&W i.o.m. ICCB, Burgemeester en luchthaven
Tijdelijk inperken vliegverkeer	Luchthaven/LVNL/VRZL	Burgemeester/luchthaven
Handhaving openbare orde en veiligheid	Luchthaven/ VRZL/NP/KMar/OM/ J&V	Burgemeester/HovJ/Min J&V/KMar
Inschatten terroristische (vervolg) dreiging	AIVD/Politie/KMAR/NCTV	NCTV i.o.m. ICCb
Activeren SIS/ ikzoekmijnnaaste.nl	BevolkingszorgVR	VRZL
Inrichten verificatieproces binnenland	VRZL i.s.m. Luchthaven, Airline/J&V	VRZL i.o.m. NCC
Activeren en inrichten verificatieteam buitenland	VRZL i.s.m. luchthaven/Airline/J&V	ICCb
Validatie en publicatie passagierslijst binnenland	Min. BiZa/NCC/VRZL	VRZL i.o.m. NCC
Validatie en publicatie slachtofferlijst binnenland	VRZL/Luchthaven/Airline/NCC	VRZL
Verificatie en publicatie slachtofferlijst buitenland	Buitenlandsezaken	Min. BiZa
Verificatie en publicatie lijst geïdentificeerde binnenland	Airline/Bevolkingszorg/VRZL	VRZL
Verificatie en publicatie lijst geïdentificeerde buitenland	Buitenlandsezaken	Min. BiZa
Informereren verwanten binnenland	VRZL/Gemeente/politie	VRZL/gemeente
Informereren verwanten buitenland	Min. BiZa/NCC/LTFO	BiZa
Schaarste capaciteit	VRZL/LOCC	ICCb
Verplaatsen Nederlandse capaciteiten naar buitenland	VRZL/LOCC/Buitenlandsezaken	ICCb
Leiding en coördinatie (bij gelijktijdige opschaling rijk en regio)	NCC/ICCb/MCCb/NKC	VRZL
Nafase (thema's omschreven binnen bevolkingszorg: klik hier)	Luchthaven/VRZL/LOCC	VRZL

Daarnaast zijn er een aantal kantelmomenten te definiëren waaronder:

- Ongeval is geen ongeval maar een (terroristische) aanslag.
- Groot aantal Nederlandse slachtoffers/overledenen aan boord van het vliegtuig.
- Locatie van het ongeval b.v. op of nabij de luchthaven, in een stedelijke omgeving versus landelijke omg

2.2. Oefenen.

Volgens artikel 6.2.1 van het Besluit Veiligheidsregio's zorgt het bestuur van de veiligheidsregio ervoor dat periodiek, samen met de hoofdstructuur van rampbestrijding en crisisbeheersing, een oefening wordt gehouden om het rampbestrijdingsplan te toetsen op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid.

Artikel 6.2.3 van het Besluit Veiligheidsregio's bepaalt dat minstens één keer per twee jaar een multidisciplinaire stafoefening en één keer per vier jaar een oefening met staf en operationele eenheden plaatsvindt. Deze oefeningen zijn opgenomen in de multidisciplinaire oefenkalender van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg.

De EASA-wetgeving (Europese wetgeving) verschilt van het Besluit Veiligheidsregio's. Volgens EASA moet om de twee jaar een volledige noodsituatieoefening op het vliegveld worden uitgevoerd, waarbij minimaal één ketenpartner, zoals vermeld in GM2 ADR.OPS.B.005(b), deelneemt. Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft aangegeven dat de EASA-wetgeving voorrang heeft.

Tijdens deze oefeningen wordt ook het calamiteitenplan van de luchthaven beoefend, in overeenstemming met ICAO Annex 14, die vereist dat dit plan eens in de twee jaar in groter verband wordt getest. De verantwoordelijkheid voor het beoefenen van dit calamiteitenplan ligt bij de luchthaven.

DEEL C| BIJLAGEN

- 1. Alarmeringsschema RBP MAA**
- 2. Multidisciplinaire informatiekaart (MIK) RBP MAA**
- 3. Detailkaart RBP MAA**
- 4. Overzichtskaart RBP MAA**
- 5. Ambassadeprocedure RBP MAA**
- 6. Operationeel document communicatielijnen incident MAA**
- 7. Passenger Locator Form (PLF)**
- 8. Instructiekaart PBM's in het kader van Infectieziektebestrijding**
- 9. Checklist OvD-Bz ongeval passagiersvliegtuig MAA**
- 10. Afkortingenlijst**
- 11. Onderliggende documenten**

Bijlage 1: Alarmeringsschema

Bijlage 1: Alarmeringsschema									
Scenario		Beschrijving	GRIP	MAA/ Airport Operations	Brandweer	Politie	KMar	GHOR/Ambulancedienst	Bevolkingszorg
1	PARAAT Vliegtuig (Interne alarmvorm MAA)	Geen	0	- Luchthavenbrandweer	Geen alarmering	Geen alarmering	Geen alarmering	Geen alarmering	Geen alarmering
2	VOORALARM Vliegtuig KLEIN	<u>Vliegtuig met een maximum startgewicht kleiner dan 6 ton</u>	0	- Luchthavenbrandweer - Intern MAA	- 1x Tankautospuit - 1x Hulpverleningsvoertuig - 1x OvD-B	Op aanvraag	- KMar eenheden - OvD-KMar	- 1e Ambulance - Verder ambulances conform leidraad GGB.	- 1x OvD-BZ
3	Vliegtuigongeval KLEIN	<u>Vliegtuig met een maximum startgewicht kleiner dan 6 ton</u>	1	- Luchthavenbrandweer - KMar MAA - Intern MAA	- 1x Tankautospuit - 1x Hulpverleningsvoertuig - 1x OvD-B - Functionarissen GRIP 1	- Op aanvraag - Functionarissen GRIP 1	- KMar eenheden - OvD-KMar - Functionarissen GRIP 1	- Ambulances conform leidraad GGB. - Functionarissen GRIP 1 - Informeren: AC-GHOR	- Functionarissen GRIP 1
4	VOORALARM Vliegtuig MIDDEL	<u>Vliegtuig met een maximum startgewicht tussen 6 en 22 ton</u>	1	- Luchthavenbrandweer - KMar MAA - Intern MAA	- 1x Peloton hulpverlening - 1x taakcommandant (HoVD) - Functionarissen GRIP 1	- Surveillancevoertuigen - Functionarissen GRIP 1	- KMar eenheden - OvD-KMar - Functionarissen GRIP 1	- 1e & 2e Ambulance - Functionarissen GRIP 1 - Informeren: AC-GHOR	- Functionarissen GRIP 1
5	Vliegtuigongeval MIDDEL	<u>Vliegtuig met een maximum startgewicht tussen 6 en 22 ton</u>	3	- Luchthavenbrandweer - KMar MAA - Intern MAA	- 1x Peloton hulpverlening - 1x taakcommandant (HoVD) - Functionarissen GRIP 3	- Surveillancevoertuigen - Functionarissen GRIP 3	- KMar eenheden - OvD-KMar - Functionarissen GRIP 3	- Ambulances conform leidraad GGB. - Functionarissen GRIP 3	- Functionarissen GRIP 3 - Proces Opvang en verzorgen - Medewerker SIS
6	VOORALARM Vliegtuig GROOT	<u>Vliegtuig met een startgewicht groter dan 22 ton</u>	1	- Luchthavenbrandweer - KMar MAA - Intern MAA	- 1x Peloton hulpverlening - 1x Peloton brandbestrijding - 1x taakcommandant (HoVD) - Functionarissen GRIP 1	- Surveillancevoertuigen - Functionarissen GRIP 1	- KMar eenheden - OvD-KMar - Functionarissen GRIP 1	- 1e & 2e Ambulance - Functionarissen GRIP 1 - Informeren: AC-GHOR	- Functionarissen GRIP 1
7	Vliegtuigongeval GROOT	<u>Vliegtuig met een startgewicht groter dan 22 ton</u>	3	-Luchthavenbrandweer - KMar MAA - Intern MAA	- 1x Peloton hulpverlening - 1x Peloton brandbestrijding - 1x taakcommandant (HoVD) - Functionarissen GRIP 3	- Surveillancevoertuigen - Functionarissen GRIP 3	- KMar eenheden - OvD-KMar - Functionarissen GRIP 3	- Ambulances conform leidraad GGB. - Functionarissen GRIP 3	- Functionarissen GRIP 3 - Proces Opvang en verzorgen - Medewerker SIS
8	VEILIGE LANDING (Na vooralarm)		0						
9	Vliegtuigongeval op afstand buiten VRZL	Vliegtuigongeval van vliegtuig (categorie ‘middel’ of ‘groot’) aanvliegend naar of afkomstig van MAA buiten VRZL	OKO	- KMar MAA - Intern MAA	- in beginsel geen aansluiting	- op verzoek bij mogelijk aansluiting bij OKO	- KMar eenheden - OvD-KMar	- op verzoek bij mogelijk aansluiting bij OKO	- op verzoek bij mogelijk aansluiting bij OKO
10	Vliegtuigongeval op afstand binnen VRZL, buiten werkingsgebied	Vliegtuigongeval van vliegtuig aanvliegend naar of afkomstig van MAA buiten VRZL	Conform MIK LIM	- KMar MAA - Intern MAA	Conform MIK LIM	Conform MIK LIM	Conform MIK LIM	Conform MIK LIM	Conform MIK LIM
11	Kaping/ gijzeling	Vermoeden of bevestigde kaping/ gijzeling met mogelijke landing/ vertrek op of van MAA	3	- Luchthavenbrandweer - KMar MAA - Intern MAA	- Functionarissen GRIP 3	- Functionarissen GRIP 3	- KMar eenheden - OvD-KMar - Functionarissen GRIP 3	- Functionarissen GRIP 3	- Functionarissen GRIP 3

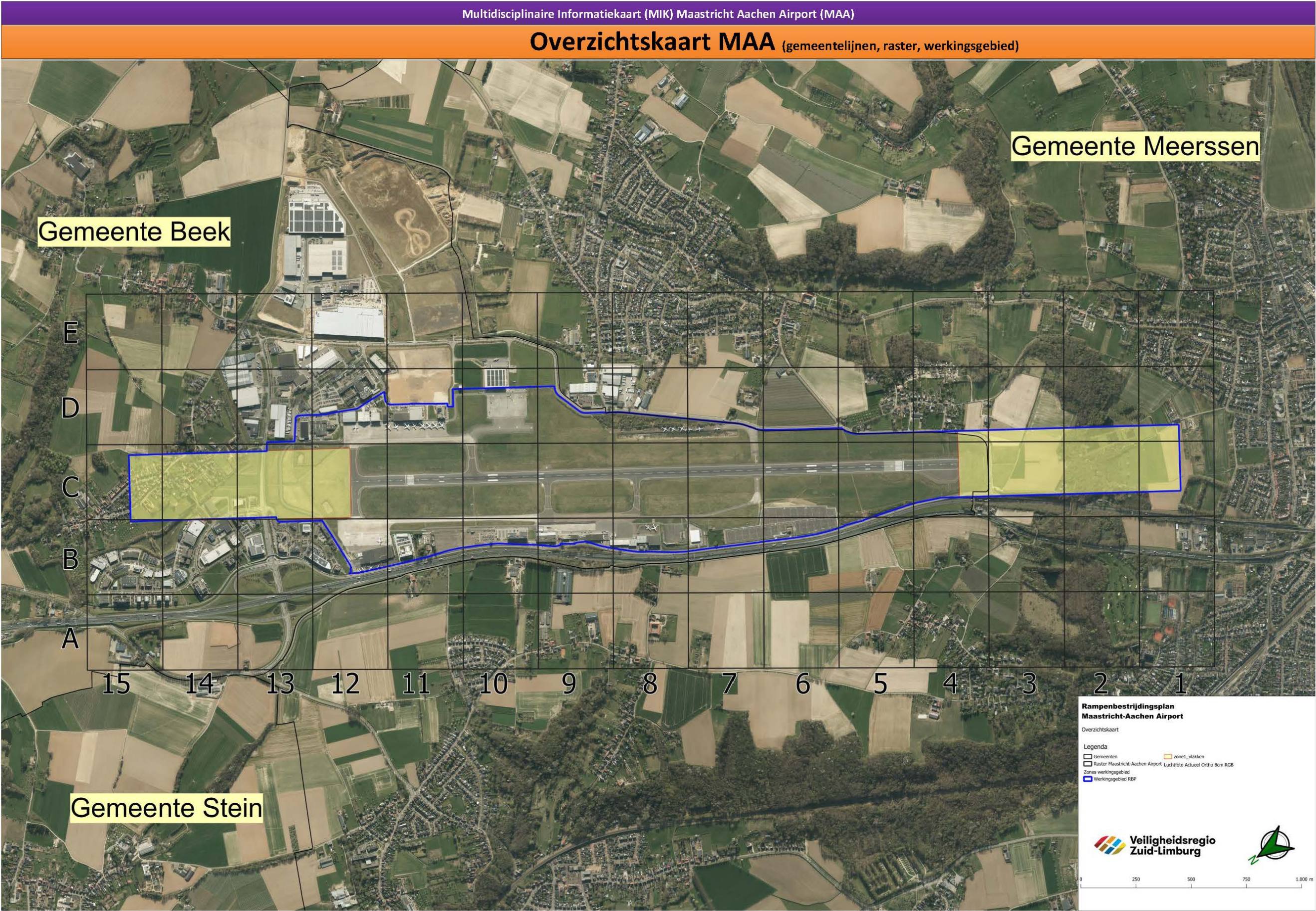
Bijlage 2: Multidisciplinaire informatiekaart (MIK) RBP MAA

Scenario's		Alarmering		Toegang en aanrijden	
Scenario Opschaling (Reguliere) optreden Niet multidisciplinair maatgevende incidenten Incidenten met invloed openbare orde buiten het terrein Geen GRIP Vliegtuigongeval, binnen werkingsgebied (zone 1) Vooralarm Klein Middel Groot 0 1 1 Crash Klein Middel Groot 1 3 3 Vliegtuigongeval op afstand Buiten veiligheidsregio, afkomstig of aanvliegend naar MAA Binnen VRZL, buiten zone 1, afkomstig of aanvliegend naar MAA GRIP 3, zonder CoPI Conform MIK Luchtvaart incidentmanagement, overweeg GRIP 4 i.o.m. bestuurlijke leiding (voorzitter BT/Bgm Beek). Scenario infectieziekte Basis geen GRIP, tenzij... Scenario Extreem geweld Dreiging aanslag (vermoedelijke) aanslag op luchthaven Bommelding (vermoedelijke) kaping Driehoek, advies informeren OKO GRIP 3 Conform protocol verdacht objecten GRIP 3		• AAO (Airport Operations) geeft melding vliegtuigongeval door aan meldkamer brandweer (MKB) en vermeldt: •Categorie vliegtuig (klein/middel/groot), type/model vliegtuig en classificatie (vooralarm/crash) •Aantal inzittenden (POB) •Verwachte landingstijd (bij vooralarm) •Locatie crash op kaart d.m.v. GRID-Raster (wanneer bekend) * De NOTOC-lijst (ladinglijst gevaarlijke stoffen) wordt zo snel mogelijk gedeeld met de meldkamer. • AAO (Airport Operations) geeft melding van een infectieziekte door aan meldkamer ambulance en vermeldt: •Aantal inzittenden (POB – bij scenario 3; passagiers nog in toestel) •Symptomen • De KMar geeft een melding van extreem geweld/terrorisme of kaping door aan het OC politie. • Incidenten met invloed op OOV buiten luchthaventerrein worden door de OvD-OC KMar aan de CaCo VRZL doorgegeven. • Melding vliegtuigongeval op afstand komt via NCC, bronregio of MAA Operations binnen bij CaCo of MKB. • Op de luchthaven is het gebruik van zwaailichten en sirenes niet toegestaan. • OSC en KMar beschikken over een C2000 portofoon.		• Toegangspoort 13 – Calamiteitenpoort: ▪ Functionarissen CoPI ▪ Brandweereenheden ▪1e en 2e ambulance ▪ CoPI wordt geplaatst op het platform van de UGS (zie kaartmateriaal) • Toegangspoort 3 – Bij Vrachtlods Noord: ▪ In- en uitgang overige ambulances ▪ Ambulances melden bij chauffeur Command & Control ▪ Opstelplaats op het terrein voor Vrachtlods Noord • UITZONDERING: SCENARIO KAPING Toegangspoort 5 ▪ Functionarissen CoPI ▪ Voorkeurslocatie CoPI – Veilige locatie nabij (net buiten) poort 5 • Reguliere inzet (geen GRIP): ▪ Aanrijden via poort 1. Opvang door Airport Operations Zie overzichtskaart voor de locaties op de kaart.	
Aandachtspunten inzet en veiligheid vliegtuigongeval • Overleg met de On Scene Commander (OSC) over de veiligheid en bijzondere aandachtspunten m.b.t. vliegtuigincidentbestrijding. • Gebruik persoonlijke beschermingsmiddelen, met name ademluchtbescherming, in de nabijheid van het wrak en stem af met de AGS over de toepassing van de procedure Arbeidshygiëne in het kader van het mogelijk vrijkomen van “man-made mineral fibers (schadelijke vezeldeeltjes)”. • Houd rekening met het vervoer van (gevaarlijke) stoffen (omschreven in NOTOC) en drukhouders (bijvoorbeeld in deuren). • Houd sporen zoveel mogelijk intact. Verplaats geen onderdelen of overleden personen, tenzij dit voor redding of medische zorg voor gewonden noodzakelijk is.		• De brandweer is leidend op de plaats van het incident totdat het incident wordt overgedragen ten behoeve van onderzoek. • De On Scene Commander (OSC) van de luchthavenbrandweer opereert onder de OvD-B (na aankomst van de OvD-B). • De KMar is leidend in de politieprocessen op MAA binnen het luchthaventerrein; de politie is leidend buiten het terrein. • Zorg voor de inrichting en bemensing van de opvanglocaties (evt. in samenwerking met het Rode Kruis) • Zorg voor afzettingen en het inregelen van veilige aan- en afrijroutes (zie detailkaart). • Start zo spoedig mogelijk het proces van registratie en validatie/verificatie van de passagierslijst (zie volgende pagina) • Indien expertise gewenst is, kan deze worden aangevraagd bij de luchtvaartpolitie (via de politie → OC LE) en bij IL&T Luchtvaart (via het NCC). • Denk aan communicatie ten behoeve van het vrijhouden van de incidentlocatie en de aan- en afrijroutes. Communicatie over passagiers en slachtoffers loopt vanaf GRIP 2 via het ROT/NC(K)C. • De Inspectie Leefomgeving en Transport kan oordelen over de vliegveiligheid van toestellen. Via de Inspecteur-Generaal kan IL&T worden verzocht expertise aan te leveren. • Ten aanzien van terrorisme zijn in het besloten deel van het RBP aandachtspunten voor het CoPI opgenomen. • Communicatie over passagierslijsten en slachtoffers verloopt in samenwerking met het NCC. • Denk aan PSH voor slachtoffers, familieleden en hulpverleners. • Werk bij een luchtvaartongeval buiten het werkingsgebied conform de MIK Luchtvaart incident management. MAA kan ondersteunen bij luchtvaartongevallen buiten het werkingsgebied. Neem hiervoor contact op met de Havendienst MAA (brandweerpersoneel op de luchthaven tussen 06.00 en 23.00 uur).		• T1 en T2-slachtoffers: ▪Hoofdzakelijk Scoop en Run/incidentlocatie ter plaatse • Vertrekkende passagiers: ▪Vertrekhal, Vliegveldweg 90, Beek • Halers/brengers & langdurige opvang: ▪Hotel Van der Valk, Mauritslaan 65, Stein-Urmond • Overleden slachtoffers: ▪Hangar, Vliegveldweg 220, nabij poort 13, Maastricht Aachen Airport • Opvang T3-Slachtoffers en niet-gewonden ▪Cargolods Oost, Portugallaan 11, 6119 AP Maastricht Airport. Inrichting opvanglocatie in de lods (evt. i.s.m. Rode Kruis opvang en verzorging). Inrichting medische opvanglocatie (T3-slachtoffers) in of naast cargolods Oost (evt. i.s.m. Rode Kruis Noodhulpteam).	
Opschalingsschema NCC (nationale crisisorganisatie) LOCC/KCR2 (t.b.v. bijstand) Gemeentelijk beleidsteam (GBT) Locatie: MCC Maastricht Directeur luchthaven MAA (H)OvJ Openbaar Ministerie Eenheidsleiding Kmar Regionaal Operationeel Team (ROT) Locatie: MCC Maastricht Liaison luchthaven MAA Overige optionele liaisons (bijv. RWS, betrokken luchtvaartmaatschappij) HoVD-P Kmar Liaison NCC (Op aanvraag, aansluiting wordt geadviseerd!) Commando Plaats Incident (CoPI) Locatie: Uitgangstelling MAA Manager Airport operations OvD-P Kmar On Scene Commander (OSC) Luchthaven brandweer MAA Airport Authority Officer (AAO) (Airport operations MAA) Commissie van Overleg (CvO) Maastricht Aachen Airport Gemeenschappelijke Meldkamer Veiligheidsregio Melding		Informatiemanagement • MAA zorgt z.s.m. voor aanleveren van passagierslijsten (kan tot 2 uur duren) en NOTOC (vervoerslijst). Het Commisie van overleg (CvO -> interne crisisteam MAA) heeft leesrechten in LCMS. De IM-CoPI zorgt voor de verwerking van de passagierslijst in LCMS. • Stem af met NCC in geval van een luchtvaartongeval (ook t.b.v. het aansluiten liaison NCC in het ROT). • Bij betrokkenheid van buitenlandse burgers z.s.m. liaison Nationaal Coördinatiecentrum (NCC) en Min. BuZa voor het ROT door de CaCo (via NCC) aanvragen (zie ambassadeprocedure). • Bij problemen mobiliteit/betrokkenheid A2 overweeg toevoegen liaison RWS aan ROT. • Heb aandacht voor eventuele aanvullende planvorming (MIK IBGS, MIK Extreem geweld, etc.) en uitgebreid omschreven processen in het RBP (pagina 13). Procesbeschrijving beschikbaar voor: ◦ Incidentbestrijding ter plaatse ◦ verkeerscirculatie ◦ slachtofferopvang ◦ registratie ◦ validatie en verificatie ◦ passagierslijsten ◦ SIS activering ◦ Crisiscommunicatie ◦ Overledenen ◦ Ambassadeprocedure ◦ Strafrechtelijk onderzoek en nafase.			

Multidisciplinaire Informatiekaart (MIK) Maastricht Aachen Airport (MAA)		
Aandachtspunten ROT	Netwerk	
- Denk aan mobiliteitseffecten voor de regio (A2/Vliegveldweg). - Faciliteer de registratie en validatie van de passagierslijst in samenwerking met de secties (GHOR, SGBO, Bz) en de luchthaven. Zie ook validatie en verificatie passagiers. - Denk verwanteninformatie bij veel slachtoffers, door het snel opstarten van SIS (landelijk) door BZ. - Heb oog voor patiënten spreiding i.v.m. druk op lokale ziekenhuizen (ZiROP). - Heb aandacht voor preparatie nafase -> stel een overdrachtsdocument nafase vast voordat er wordt afgeschaald.	Maastricht aachen airport (MAA)	Vertegenwoordiger van lokale luchthaven processen en eerste intermediar met betrokken luchtvaartmaatschappij. voorziet in ondersteuning op praktisch en logistiek gebied.
	On Scene Commander (OSC)	Operationele aansturing luchthaven brandweer.
	- Airport Authority Officer (AAO) - Manager Airport Operations (MAO)	De AAO/Airport Operations coördineert op het vliegveld en heeft een eigen meldkamer. AAO geeft de melding met de ladinglijst (NOTOC) en het aantal personen aan boord (POB) en sluit bij ongeval direct het luchtruim. De Manager Airport Operations sluit aan in het CoPI.
	Commissie van overleg (CvO)	Interne crisisteam van MAA verantwoordelijk voor de interne luchthavenprocessen. De Manager Airport Operations is als schakel tussen het CoPI en CvO op de luchthaven. Eerste contact met betrokken luchtvaartmaatschappij loopt via CVO.
Registratie, Verificatie en validatie passagiers - De gemeente/veiligheidsregio waar het luchtvaartongeval plaatsvindt is verantwoordelijk voor verificatie en publicatie van de gevalideerde passagierslijst. Publicatie vindt uitsluitend plaats in afstemming met het NKC en pas nadat verwanten in kennis zijn gesteld. - De luchtvaartmaatschappij levert binnen 2 uur een gevalideerde passagierslijst (VPM) aan de luchthaven; de luchthaven (CvO) verstrekt deze vervolgens aan de Veiligheidsregio. De VPM (naam conform paspoort) bevat beperkte informatie en bevestigt niet dat een persoon daadwerkelijk aan boord was. - Verificatie = vergelijking van de VPM met registratie op de incidentlocatie, SIS-gegevens en informatie van ambassades/reisorganisaties, in afstemming met en met ondersteuning van het NCC. - Zorgvuldige registratie is randvoorwaardelijk voor verificatie: GHOR registreert T1-, T2- en T3-slachtoffers; Bevolkingszorg registreert niet-gewonde inzittenden en – na overleg met de OvD-G – eventueel T3-slachtoffers (Vrachtloods Oost); KMar (of Politie buiten het terrein van MAA) registreert dodelijke slachtoffers. - Statusvoering in registratie is: ongedeed/lichtgewond – gewond (ziekenhuis) – overleden – vermist – onbekend. - Verificatie en publicatie (incl. communicatie) van de geverifieerde passagierslijst geschieden in alle gevallen in afstemming met NCC/LOCC; het NCC onderhoudt de internationale contacten met ambassades conform de ambassadeprocedure in het RBP. - Een uitgebreid stappenplan voor verificatie van passagierslijsten is opgenomen in het RBP (pagina 15).	Luchtvaartmaatschappij	Levert binnen 2u de gevalideerde passagierslijst. De luchtvaartmaatschappij of afhandelaar arrangeert verblijf en transport voor familie en verwanten en opent een telefonisch informatienummer van haar eigen <i>callcenter</i>. Tevens voorziet zij verwanten van overige relevante telefoonnummers.
	Nationaal Crisiscentrum (NCC)	Interdepartementaal coördinatiecentrum dat 24/7 operationeel is. Het ondersteunt de nationale crisistruktuur en betrokken partijen met informatiemanagement, kennis en voorzieningen. Het NCC maakt deel uit van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV).
	Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie (NCC – NKC)	Het NKC is onderdeel van NCC en verantwoordelijk voor de pers- en publieksvoorlichting vanuit de Rijksoverheid. Het NKC adviseert de sectie communicatie over de te volgen communicatiestrategie en de communicatieve gevolgen van (voor)genomen besluiten. Aansluiting Liaison mogelijk via NCC.
	Min. I&W	Verantwoordelijk voor Beleid en regelgeving op het gebied van luchtvaart. DCC I&W sluit aan namens ministerie en kijkt of andere I&W sectoren geraakt zijn zoals Spoor en weg. Mogelijkheid tot liaison DCC-I&W via NCC.
Crisiscommunicatie - Neem bij ieder incident contact op met communicatie MAA (nummer in CrisisConnect). - Werk conform “operationeel document communicatielijnen MAA” (beschikbaar in CrisisConnect). - afspraken aangaande crisiscommunicatie per scenario van het RBP zijn voorbereid (Zie bovenstaand document). - Denk aan op afstemming met NCC (Nationaal Kernteam Crisiscomm/NKC) bij een vliegtuigongeval. - Denk aan het afstemmen van communicatie met de KMar bij ‘blauwe’ incidenten en i.h.k.v. oorzaak/onderzoek. - Denk aan het afstemmen van communicatie met de airliner (met hulp van NCC) omtrent verwanten van passagiers.	Inspectie leefomgeving en Transport (IL&T)	Mogelijkheid tot technische expertise bij incidenten met luchtvaarttuigen, dit dient te worden aangevraagd via het NCC. Ook kan IL&T een onderzoek naar het incident starten, gezamenlijk met de overige partners. Standaard wordt IL&T bij een luchtvaartongeval door de AAO geïnformeerd.
	Koninklijke Marechaussee (KMar)	De KMar is verantwoordelijk voor de politieprocessen op luchthaven MAA, Een OvD-P Kmar sluit aan in het CoPI ten aanzien van de politieprocessen op MAA.
	OvD-OC Kmar	Contactpersoon meldkamer Kmar en contactpunt voor informatie over dreigingssituatie (extreem geweld/kaping) of invloed op OOV (demonstratie/ordeverstoring) i.r.t. de luchthaven.
	- Eenheid Landelijke Expertise en Operaties (LX) van de Nederlandse politie, specifiek de Dienst Infrastructuur (DINFRA) - OM	Ook wel luchtvaart politie, Verantwoordelijk voor luchtvaarttoezicht en strafrechtelijk onderzoek. Onder bevoegd gezag “Landelijk coördinerend luchtvaartofficier van justitie (vallend onder OM Noord-Holland).”
Infectieziektebestrijding - In het RBP zijn vier scenario's uitgewerkt t.b.v. een infectieziekte van een persoon in de categorie type-A infectieziekte. Raadpleeg voor nadere duiding en een stappenplan het hoofdstuk infectieziektebestrijding in het RBP. - De Kmar heeft PBM's voor eigen gebruik t.b.v. het isoleren van een besmet persoon. - De eerste inzet zal worden gedaan door de OvD-G, eerste ambulance en infectieziektebestrijding van de GGD. Indien noodzakelijk schaalte de OvD-G/CaCo op naar GRIP-1. - Heb oog voor bestuurlijke impact/aspecten bij een infectieziektecasus (lijn via DPG/AC-GZ). - Concrete scenario uitwerking in het RBP (te vinden in CrisisConnect).	Landelijk Operationeel Coördinatie Centrum (LOCC/KCR2)	Ondersteunen van; bijstandscoördinatie, verdeling schaarste, landelijk informatie beeld, ondersteunen bij ontvangst van gerepatrieerde slachtoffers of het organiseren van een verwantenbijeenkomst (i.o.m. NCC).
	Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV)	De OvV heeft namens de Nederlandse staat een wettelijke onderzoeks-verplichting voor een ongeval of ernstig incident met een burgerluchtvaartuig.
	Arts Infectieziektebestrijding GGD	Enkel betrokken bij scenario infectieziekte via OvD-G/AC-Gz.
	- Rampbestrijdingsplan MAA - LCP-Luchtvaart	- Ambassade protocol (beschikbaar in RBP/via bevolkingszorg) - Bestuurlijke netwerkkaart 16; luchtvaart
Deze Multidisciplinaire Informatiekaart is in beheer bij operationele voorbereiding van de veiligheidsregio Zuid-Limburg (MOV@VRZL.nl).		

Bijlage 3: Detailkaart





Bijlage 5: Ambassadeprocedure RBP MAA

Deze procedure geldt voor incidenten met betrokkenheid van buitenlandse staatsburgers waarbij de Nederlandse overheden de betreffende ambassades en consulaten van informatie voorziet. Deze procedure is ook toepasbaar voor incidenten binnen het werkingsgebied van het rampbestrijdingsplan Maastricht Aachen Airport. Deze bijlage omvat de belangrijkste onderdelen van de ambassadeprocedure.

Belangrijke contactgegevens:

Ministerie van Buitenlandse Zaken (BZ)/DCC

Dienstdoende callcenter alarmcentrale	070-3484568	070-3484278	
Crisiscoördinator		06-52503258	crisiscoördinator@minbuza.nl
NCV-telefoon	17451	Geen NCV fax	

Ministerie van Justitie en Veiligheid (J&V)

Nationaal CrisisCentrum (NCC) 24/7 Bereikbaar

ALGEMEEN

E-mail ncc@nctv.minvenj.nl www.nctv.nl
Tel +31 (0)70 751 5151 Algemeen
Tel +31 (0)70 751 5000 Incidenten
Fax +31 (0)70 756 9500

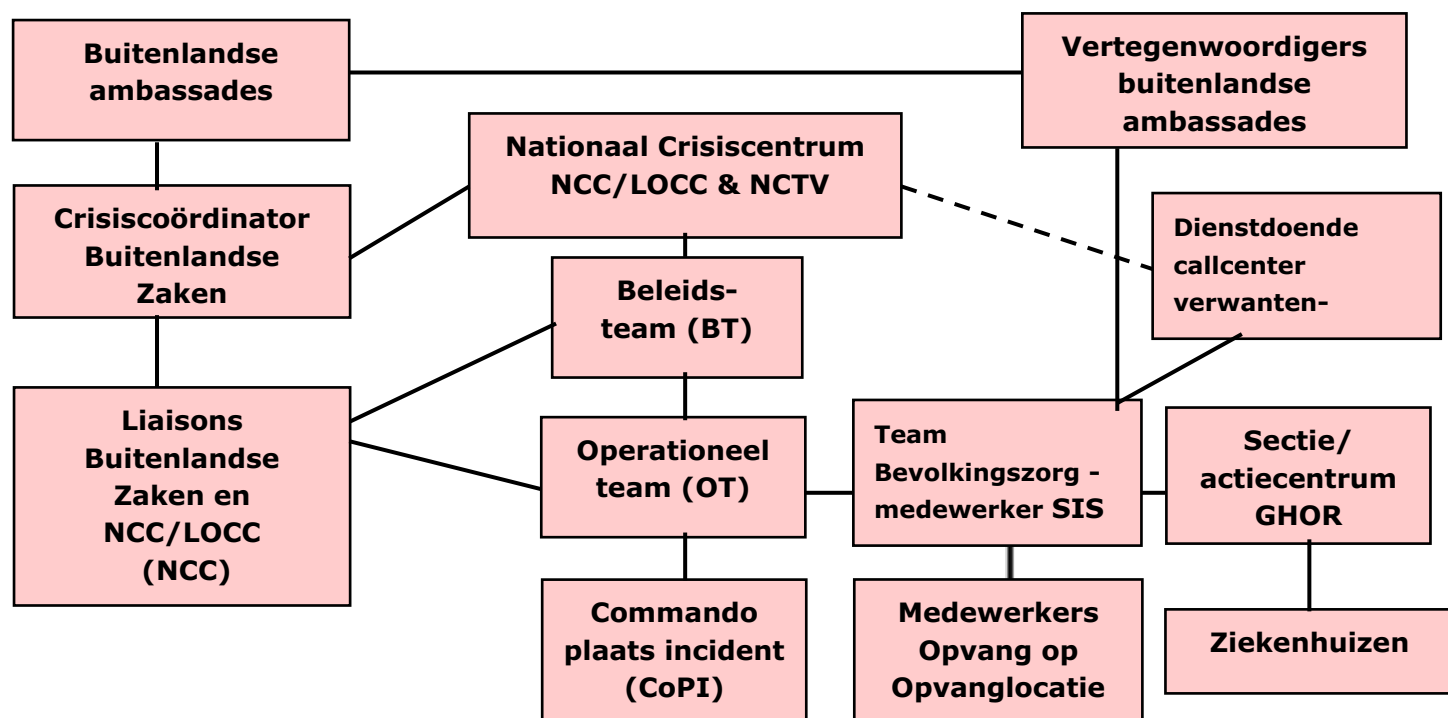
NCV

Tel 17470 of 17471 Reserve 17473
Reserve 17725 of 17728 bij Uitwijk

BURGER-SERVICE

Publieksinformatie nummer bij Crisis na Activering: 0800-1351

Organisatieschema bij een incident met buitenlandse staatsburgers.



Belangrijke afspraken en taken.

	Taak/afpraak	Verantwoordelijke
1	De procedure wordt opgestart bij betrokkenheid van een groot aantal buitenlandse getroffen. Opstarten van de procedure kan middels contact met het NCC. Bij twijfel kan altijd contact met het NCC worden opgenomen.	IM-ROT/ROL
2	Afhankelijk van de situatie kunnen liaisons voor het OT of BT worden geleverd. Als dit niet noodzakelijk is ondersteunen zij de sectie BZ. Dit dient in overleg te gebeuren met het NCC, het Ministerie van Buitenlandse Zaken en de operationeel leider.	
3	De crisiscoördinator van het Ministerie BuZa stelt na de alarmering onmiddellijk de betreffende ambassades op de hoogte. Buiten kantooruren gebeurt dit met assistentie van het NCC.	Crisiscoördinator Ministerie van Buitenlandse Zaken
4	Toegang tot de incidentlocatie, opvanglocatie of gewondenverzamelplaats door ambassadepersoneel mag alleen na goedkeuring van de burgemeester na advies van de Regionaal Operationeel Leider en het OM (in verband met het strafrechtelijke onderzoek). Hierbij moet de veiligheid van het ambassadepersoneel kunnen worden gegarandeerd en zal begeleiding door de politie moeten worden geregeld. Binnen de veiligheidsregio zal de begeleiding door de regionale politie plaatsvinden. Dit zal moeten worden geregeld door de CaCo in overleg met een eventueel SGBO. Extern (van Den Haag naar incidentlocatie) wordt geregeld door het NCC, indien noodzakelijk. (Keuze hangt bijvoorbeeld af van aantal betrokken ambassades, grootte incident, aantal nationaliteiten, organisatiemogelijkheden en drukte op weg).	Burgemeester
5	Er dient rekening gehouden te worden met het feit dat ambassades voor het grootste gedeelte behoefte hebben om zelf mensen te bezoeken in ziekenhuizen om consulaire hulp gestalte te geven. De DPG dient dit te faciliteren door informatie te verstrekken over wie in welk ziekenhuis ligt. Hierbij wordt geen informatie verlangd over de medische situatie van de patiënt. Indien mogelijk, dient het bezoek wel eerst afgestemd te worden met de patiënt/het slachtoffer/nabestaanden/familieleden.	NCC
6	In het geval van een incident op MAA zullen de nabestaanden/familieleden naar het Van der Valk te Urmond worden gebracht. Consulaire hulp kan dus het beste naar Het Van Der Valk worden geëscorteerd.	Veiligheidsregio
7	Er dienen faciliteiten op de opvanglocatie te worden geregeld waar het Ministerie BuZa en/of ambassades gaan werken. Vanuit Bevolkingszorg dient daarnaast een medewerker ter ondersteuning te worden aangeleverd.	Veiligheidsregio
8	Ter ondersteuning kan het Ministerie BuZa een liaison naar Team Bevolkingszorg in het Meld- en Coördinatiecentrum in Maastricht sturen. Deze dient te worden aangevraagd bij het NCC/LOCC	NCC/LOCC

Bijlage 6: Operationeel document communicatielijnen incident MAA Communicatierichtlijnen voor het RBP en MIK Luchtvaartincidentmanagement

Maastricht Aachen Airport (MAA), Veiligheidsregio Zuid-Limburg (VRZL), Koninklijke Marechaussee (KMar) en het Openbaar Ministerie (OM) hebben communicatielijnen vastgesteld voor verschillende typen incidenten binnen en buiten het werkingsgebied van Maastricht Aachen Airport. Het doel: het stroomlijnen van de communicatiestromen- en boodschappen. Ook voorkomen we hiermee dat de partijen onafhankelijk van elkaar gaan communiceren.

Voor alle incidenten geldt:

- De drie partijen stemmen bij incidenten af wat de communicatiestrategie en -boodschap is, zodat er geen onjuiste berichtgeving in de media verschijnt. Bij een incident met een mogelijk strafrechtelijk onderzoek, zoals bij een vliegtuigongeval binnen het werkingsgebied van MAA of een situatie waarbij sprake is van kaping en terrorisme, stemmen we de communicatie af met het OM.
- De Zuidlimburgveilig-app en -website is de plek waar de Veiligheidsregio live updates geeft over incidenten. Door middel van korte (blog)berichten blijven inwoners tijdens een lopend incident continu op de hoogte van de laatste ontwikkelingen. Ook vinden ze er tips en handelingsperspectieven voor hun eigen veiligheid. MAA verwijst naar de Zuidlimburgveilig-website en app voor berichtgeving over het incident.
- MAA communiceert zowel extern als intern. MAA houdt haar medewerkers op de hoogte. Hier is een risico dat de informatie die vertrouwelijk met medewerkers wordt gedeeld, kan lekken.

Communicatielijnen

We communiceren als volgt bij verschillende incidenten:

I. Vliegtuigongeval binnen werkingsgebied RBP MAA

Bij een vliegtuigongeval binnen het werkingsgebied van het RBP MAA loopt de communicatie:

- Over het incident zelf (SIS, slachtoffers, incidentbestrijding etc.) via de Veiligheidsregio (CaCoPI, HCC).
- Over de processen op de luchthaven (informatie voor halers- en brengers, informatie voor aankomende passagiers) via de luchthaven, in samenspraak met de KMar als verantwoordelijke voor het proces openbare orde en handhaving rond de luchthaven.
- Over het strafrechtelijke onderzoek en andere 'blauwe processen', binnen de poorten van MAA via KMar en na afronding met het OM.

II. Kaping en Terrorismisme

- De KMar is, in samenspraak met de driehoek, in de lead als het gaat om communicatie rond een kaping of (mogelijk) terrorisme. Het OM is verantwoordelijk voor de berichtgeving over het strafrechtelijk traject. De KMar zal in deze situatie alleen procescommunicatie doen.
- Over het incident zelf (SIS, slachtoffers, incidentbestrijding etc.) via de Veiligheidsregio (CaCoPI, HCC).
- Communicatie over het incident en de inzet loopt via de KMar.
- De veiligheidsregio communiceert de informatie ten behoeve van de bevolking en algemene veiligheid.
- MAA communiceert richting de halers/brengers en aankomende passagiers over de processen op de luchthaven.
- Hoofdofficier van Justitie is verantwoordelijk voor strafrechtelijk handhaving van de rechtsorde, opsporing en vervolging.
- Landelijk Coördinerend Luchtvaartofficier van Justitie is verantwoordelijk voor het strafrechtelijk onderzoek. Mocht er sprake zijn van terrorisme zal het Landelijk Parket het strafrechtelijk onderzoek oppakken.
-

- Landelijk Coördinerend Luchtvaartofficier van Justitie is verantwoordelijk voor het strafrechtelijk onderzoek. Mocht er sprake zijn van terrorisme zal het Landelijk Parket het strafrechtelijk onderzoek oppakken.

III. **Vliegtuigongeval op afstand**

Bij een vliegtuigongeval buiten het werkingsgebied van het RBP MAA loopt de communicatie:

- Over het incident zelf (SIS, slachtoffers, incidentbestrijding etc.) via de Veiligheidsregio (CaCoPI, HCC) in afstemming met het getroffen land of Veiligheidsregio en het LOCC/ NCC.
- Over de processen op de luchthaven (informatie voor halers- en brengers, informatie voor aankomende passagiers) via de luchthaven, in samenspraak met de KMar als verantwoordelijke voor het proces openbare orde en handhaving rond de luchthaven.

IV. **Incident buiten het luchthaventerrein**

Bij een incident buiten het luchthaventerrein loopt de communicatie:

- Over het incident zelf (SIS, slachtoffers, incidentbestrijding etc.) via de Veiligheidsregio (CaCoPI, HCC).
- Over de processen op de luchthaven (informatie voor halers- en brengers, informatie voor aankomende passagiers) via de luchthaven.

Communicatie vanuit de KMar is niet noodzakelijk want het incident bevindt zich niet op het eigen luchthaventerrein. Mogelijk dient er wel afstemming plaats te vinden tussen communicatie LE Politie.

Contactgegevens

Maastricht Aachen Airport:

- Hella Hendriks, woordvoester MAA: 06-18414903
- Carmi Henssen, woordvoester MAA: 06-48273840

Koninklijke Marechaussee:

- pikettelefoonnummer woordvoerder KMar: (088) 951 11 12.
- Pikettelefoonnummer Hoofd Communicatie SGB0 KMar: 088 – 958 05 28.

Veiligheidsregio Zuid-Limburg:

- Pikettelefoonnummer woordvoerder/CaCoPI VRZL: 088-4507452.
- Pikettelefoonnummer HCC: 088-4507453.

Openbaar Ministerie (perscluster Noord-Holland):

- Piketnummer tijdens kantooruren: 088 699 1600.
- Piketnummer buiten kantooruren: 088 699 1699.

Politie

- Pikettelefoonnummer: 088 – 1689761/ 088 -1685600.

Bijlage 7: Passenger Locator Form

Public Health Passenger Locator Form: To protect your health, public health officers need you to complete this form whenever they suspect a communicable disease onboard a flight. Your information will help public health officers to contact you if you were exposed to a communicable disease. It is important to fill out this form completely and accurately. Your information is intended to be held in accordance with applicable laws and used only for public health purposes. *~Thank you for helping us to protect your health.*

One form should be completed by an adult member of each family. Print in capital (UPPERCASE) letters. Leave blank boxes for spaces.

FLIGHT INFORMATION:										1. Airline name										2. Flight number										3. Seat number										4. Date of arrival (yyyy/mm/dd)									
																																								2 0									

PERSONAL INFORMATION:										5. Last (Family) Name										6. First (Given) Name										7. Middle Initial										8. Your sex									
																																								Male ☐ Female ☐									

PHONE NUMBER(S) where you can be reached if needed. Include country code and city code.																			
9. Mobile										10. Business									
11. Home										12. Other									
13. Email address																			

PERMANENT ADDRESS:										14. Number and street (Separate number and street with blank box)										15. Apartment number									
16. City										17. State/Province																			
18. Country										19. ZIP/Postal code																			

TEMPORARY ADDRESS: If you are a visitor, write only the first place where you will be staying.																													
20. Hotel name (if any)										21. Number and street (Separate number and street with blank box)										22. Apartment number									
23. City										24. State/Province																			
25. Country										26. ZIP/Postal code																			

EMERGENCY CONTACT INFORMATION of someone who can reach you during the next 30 days																													
27. Last (Family) Name										28. First (Given) Name										29. City									
30. Country										31. Email																			
32. Mobile phone										33. Other phone																			

34. TRAVEL COMPANIONS – FAMILY: Only include age if younger than 18 years																																							
Last (Family) Name										First (Given) Name										Seat number										Age <18									
(1)																																							
(2)																																							
(3)																																							
(4)																																							

35. TRAVEL COMPANIONS – NON-FAMILY: Also include name of group (if any)																													
Last (Family) Name										First (Given) Name										Group (tour, team, business, other)									
(1)																													
(2)																													

Bijlage 8: Instructiekaart beschermingsmiddelen infectieziekte



Koninklijke Marechaussee



Instructiekaart gebruik persoonlijke beschermingsmiddelen infectieziekte

Deze procedure dient te worden gehanteerd bij een inzet van first responders in de ruimte- of het toestel waar zieke passagier met een vermoedelijke infectieziekte (zoals beschreven bij meldingsplichtige infectieziekten) zich bevindt.

Aandachtspunten vooraf:

- Trek de persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM) voorafgaand aan het betreden van deze ruimte- of het toestel aan
- Zet indien mogelijk 'besmet' gebied af met afzetlint
- Geef de zieke passagier een FFP2 mondneusmasker
- Isoleer de zieke passagier naar een aparte ruimte. Plaats een waarschuwing op de deur van deze kamer ('kamer niet betreden')
- Laat de zieke passagier zo min mogelijk contactpunten aanraken (doe dit zelf ook)
- Hou indien mogelijk minimaal 1,5 meter afstand van de zieke passagier
- Trek de PBM direct uit na het verlaten van de 'besmette' ruimte



Uitkleedprocedure Persoonlijke Beschermingsmiddelen (PBM)



Procedure Reiniging & Desinfectie:

Neem zo snel mogelijk contact op met Breedweer (06-21990734) voor het spoedig mogelijk laten uitvoeren van een eindreiniging en desinfectie van de gebruikte ruimte(s).

Onderneem in de tussentijd wel zelf al de volgende stappen als de zieke passagier contactpunten heeft aangeraakt buiten de isolatiekamer:

1. Was de handen met water en zeep of desinfecteer met Sterillium med (30 sec)
2. Trek nieuwe persoonlijke beschermingsmiddelen aan (zie aankleedprocedure)
3. Reinig met allesreiniger en desinfecteer vervolgens met Alcohol Podior 80% de contactpunten die de zieke passagier (mogelijk) heeft aangeraakt
4. Deponeer het afval zoals beschreven in stap 7 en 8 van de uitkleedprocedure
5. Trek de persoonlijke beschermingsmiddelen uit zoals beschreven in de uitkleedprocedure

Versie 1 – Maart 2025

Checklist OvD-Bz bij ongeval passagiersvliegtuig (GRIP 3) Maastricht**Aachen Airport (MAA)****Processen: opvang, verzorging en registratie (SIS)**

Alarmering Bz door MKB	Opkomstlocatie Bz	Verantwoordelijk voor
OvD-Bz Westelijke Mijnstreek	CoPI	Coördinatie processen Bz vanuit CoPI
OvD-Bz Parkstad-Noord	Opvanglocatie, Cargoloods Oost MAA	Coördinatie proces opvang, verzorging
Sectie Bz: AC-Bz, HIN-Bz, HTO-BZ, Mw. Sectie Bz	MCC Maastricht	- Coördinatie proces registratie: Slachtoffer Informatie Systematiek (SIS) - Ondersteuning OvD-Bz in CoPI en OvD-Bz in opvanglocatie
Alarmering Bz door OvD-Bz	Opkomstlocatie Bz	Verantwoordelijk voor
Teamleider opvang gemeente Beek (via HTO ondersteuning gemeente Beek)	Opvanglocatie, Cargoloods Oost, MAA	- Uitvoering proces opvang en verzorging - Aansturing teamleiders NRK
Nederlandse Rode Kruis (NRK) (Team Bevolkingszorg)	Opvanglocatie, Cargoloods Oost, MAA	- Uitvoering proces opvang, verzorging - Registreren aanwezigen in opvanglocatie
Medewerker sectie Bz (voor opstarten SIS)	Sectie Bz, MCC Maastricht	- Contactpersoon en aanleveren registraties opvanglocatie aan landelijk teamleider SIS - Landelijk SIS zorgt voor uitvoering/matching

Opvanglocatie T3 en niet gewonden: Cargoloods Oost, Portugallaan 11, 6199 AP Maastricht Airport

Opvanglocatie verwanten: Van der Valk Hotel Urmond, Mauritslaan 65, 6129 EL Urmond.

Checklist OvD-Bz**OvD-Bz WM**

- Ga na alarmering ter plaatse naar CoPI locatie MAA.
- Aanrijden via vliegveldweg, volg route 'poort 13' (poort 5 bij scenario kaping), meld je bij poort 13, ga naar CoPI locatie.
- Raadpleeg LiveOP voor nadere informatie over het incident.
- Start proces opvang en verzorging op voor T3 en niet gewonden slachtoffers:
 - Neem contact op met de dienstdoende OvD-Bz PN via: **06-51980989**.
 - Vraag de OvD-Bz PN om het NRK en de HTO ondersteuning te alarmeren.
 - Vraag de OvD-Bz PN om ter plaatse te gaan naar de opvanglocatie, Cargoloods Oost MAA.
 - De OvD-Bz PN pakt de uitvoering van het proces opvang en verzorging verder op.

- Start proces SIS (Slachtoffer informatie systematiek) op:
 - Activeer landelijk SIS via: **088-6628048**.
 - Meldt naam + tel. nr. van Mw. Sectie Bz aan landelijk teamleider SIS.
 - Informeer de AC-BZ over de opstart van SIS via: **088-4507210**, deze is formeel opdrachtgever.
 - De Mw. Sectie Bz en landelijk teamleider SIS pakken de uitvoering van het proces SIS verder op.
 - Vraag in het CoPI de passagierslijst op en deel die met de Mw. Sectie Bz in de Sectie Bz en de OvD-PN in de opvanglocatie.
- Zorg voor periodieke afstemming met OvD-Bz PN in opvanglocatie en de AC-Bz (of Sectie Bz via **088-1688572**).

OvD-Bz Parkstad-Noord

- Ga na alarmering ter plaatse naar opvanglocatie Cargoloods Oost Portugallaan 11, 6199AP, Maastricht Airport.
- Aanrijden via Vliegveldweg, volg route 'poort 3' (poort 5 bij scenario kaping), meld je bij poort 3, ga naar opvang bij Cargoloods Oost.
- Raadpleeg LiveOP voor nadere informatie over het incident.
- Neem contact op met dienstdoende OvD-Bz WM via: **06-22797338**.
- Start na overleg met de OvD-Bz WM het proces opvang en verzorging op voor T3 en niet gewonden slachtoffers:
 - Alarmeer NRK via **0800-4455690** en laat je telefoonnummer achter voor afstemming met de coördinator NRK.
 - Coördinator NRK neemt contact op met OvD-Bz PN en stemt hulpvraag af. Vraag NRK om inzet van hun 'team bevolkingszorg', inclusief teamleider. Laat NRK naar opvanglocatie komen.
 - Alarmeer teamleider publieke zorg, via de HTO ondersteuning en vraag naam + tel. nr. van de opkomende(n) TL PZ. Laat TL PZ naar opvanglocatie komen.
- Zorg voor terugkoppeling aan de dienstdoende OVD-Bz WM en houd periodiek contact.
- Coördineer het proces opvang, verzorging in de opvanglocatie Cargoloods Oost MAA
- Zorg voor aansturing van de TL PZ
- TL PZ en Teamleider(s) NRK voeren uit.
- Zie toe op registratie van aanwezigen in opvanglocatie door TL PZ en NRK.
- Deel deze registratie met de de Sectie Bz t.b.v. proces SIS.
- Maak duidelijke afspraken over onderlinge samenwerking en organiseer periodiek overleg met TL PZ en Teamleiders NRK.
- Zorg voor periodieke afstemming met OvD-Bz WM in CoPI.
- Vraag Sectie Bz via **088-1688572** voor eventuele ondersteuning.
- T3 slachtoffers en niet gewonden slachtoffers kunnen NIET opgehaald worden door verwanten bij het Cargoloods Oost, maar bij het Van der Valk Urmond.
- Van der Valk Hotel Urmond (Mauritslaan 65, 6129 EL Urmond) is aangewezen als locatie waar personen opgehaald kunnen worden door verwanten.
- Geef de Sectie Bz opdracht om deze locatie te benaderen en in te richten als opvanglocatie voor verwanten.
- Start in onderling overleg met de Sectie Bz het personenvervoer van Cargoloods Oost naar Van der Valk Hotel Urmond op. Zet voor personenvervoer de waakvlamovereenkomst met Arriva in via: **088-2776739**.

Bijlage 10: Afkortingenlijst

AAO	Airport Authority Officer
AC-	Algemeen Commandant (van Bevolkingszorg/Brandweer/GHOR/Politie)
CaCo	Calamiteitencoördinator meldkamer
CHOPS	Chief Operations KMar
Cib	Centrum Infectieziekte Bestrijding
CoPI	Commando Plaats Incident
CvO	Commissie Van Overleg luchthaven MAA (intern calamiteitenteam)
DSI	Dienst Speciale Interventies
GBT	Gemeentelijk BeleidsTeam
GGB	Grootschalige Geneeskundige Bijstand
GGD	Gemeentelijke GezondheidsDienst
GHOR	Geneeskundige HulpverleningsOrganisatie in de Regio
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdings Procedure
HOvD	Hoofdofficier van Dienst
IM	Informatiemanager
IZB	Infectieziekte bestrijding GGD
KMar	Koninklijke Marechaussee
LCI	Landelijke Coördinatie Infectieziektebestrijding
LCMS	Landelijk CrisisManagement Systeem
LOCC	Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum
LTFO	Landelijk Team Forensisch Onderzoek
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
MKB	Meldkamer Brandweer
MMT	Mobiel Medisch Team
MOC	Medisch Opvang Centrum
NCC	Nationaal Coördinatiecentrum
NOTAM	Notice to Airmen
NOTOC	Notification To Captain – lijst aanwezige gevaarlijke lading vliegtuig
NVWA	Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
OSC	On Scene Commander
OvD	Officier van Dienst
OvD-OC	Officier van Dienst Operationeel Centrum politie
POB's	Persons on board
PBM	Persoonlijke Beschermingsmiddelen
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RIT	Rampen identificatieteam
RMG	Regionale MeldGroep (Gespreksgroepen C2000)
RBP	Rampbestrijdingsplan
ROT	Regionaal Operationeel Team
SGBO	Staf Grootschalig en Bijzonder Optreden
SIS	Slachtoffer Informatie Systematiek
T1	Zwaargewond slachtoffer, moet binnen 2 uur gestabiliseerd zijn, anders overlijdt 20 – 30% van de slachtoffers.
T2	Middelzwaar gewond slachtoffer, conditie stabiel, maar zal - bij uitblijven behandeling binnen 2 tot 6 uur– instabiel worden.
T3	Lichtgewond slachtoffer. Behandeling door een arts kan wel noodzakelijk zijn.
WPG	Wet Publieke Gezondheid

Bijlage 11: onderliggende documenten

1. Convenant 'operationele bijstand luchthavenbrandweer in gemeenten Beek en Meerssen', 12-10-1998 Gemeente Beek, Gemeente Meerssen, luchthaven MAA.
2. Intentieverklaring samenwerking hotel Van der Valk, Urmond
3. Calamiteitenplan (intern) Maastricht Aachen Airport
4. Meldkamerprocedure Meldkamer Limburg
5. Nationaal Crisisplan Luchtvaart (NCP-L, 2020)
6. Handreiking crisisbeheersing op luchthavens (NIPV, 2021)
7. Multidisciplinaire Informatiekaart Luchvaartincidentmanagement (MIK LIM)



5.1.1b

5.1.1b

5.1.1b







Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 1 sub b	Informatie die de veiligheid van de Staat zou kunnen schaden	59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78