



Maritiem Vliegveld De Kooy & Den Helder Airport

Rampbestrijdingsplan

Het Rampbestrijdingsplan Maritiem Vliegveld De Kooy & Den Helder Airport is een vertrouwelijk document. Gehele of gedeeltelijke bewerking van de inhoud, het gebruik van gedeeltelijke bewerkte versies en verspreiding en/of verstrekking aan derden van een dergelijk rampbestrijdingsplan op welke wijze dan ook, is niet toegestaan zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord

Versie: definitief

Datum vaststelling: 11-07-2025

Datum operationeel: 11-07-2025

OPENBAAR - vertrouwelijke informatie is verwijderd
en als zwarte balk met witte letters weergegeven

Inhoud

1. Inleiding	2
2. Melding en alarmering	7
3.1 Leiding en Coördinatie.....	12
3.2 Multi-tactische en operationele aandachtspunten	14
3.3 Multi-bestuurlijke aandachtspunten	17
4. Informatiemanagement.....	19
5. Crisiscommunicatie	20
6. Nafase en herstel	21
7. Monodisciplinaire aandachtspunten	22
Bijlage: toekomstige ontwikkeling.....	24

Versie	Datum	Auteur	Wijziging
1.0 (2025)	11-07-2025	Crisisbeheersing VRNHN	Vaststelling door AB VRNHN

1. Inleiding

Doel

Het Rampbestrijdingsplan Maritiem Vliegveld De Kooy & Den Helder Airport (RBP MVKK/DHA) van Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (VRNHN) beschrijft de multidisciplinaire organisatie voor de rampenbestrijding bij een incident op het terrein van de MVKK/DHA of zware ongevallen met impact voor de locatie en/of de omgeving. Met een RBP wordt helder wie waarvoor verantwoordelijk is en wordt geborgd dat alle betrokken hulpdiensten op dezelfde manier omgaan met een ramp op het terrein van MVKK/DHA.

Doelgroep

Het document is bestemd voor de multidisciplinaire crisisorganisatie ten tijde van een ramp of crisis op Maritiem Vliegveld de Kooy & Den Helder Airport. Aanvullend wordt een operationeel plan opgesteld als naslagwerk tijdens een inzet.

Aanleiding

Maritiem Vliegveld De Kooy & Den Helder airport staat in het Regionaal Risicoprofiel beschreven als één van de luchthavens van Noord-Holland Noord en is één van de geografische kenmerken van de regio. Maritiem Vliegveld De Kooy en Den Helder Airport vallen in luchthaven brandrisicoklasse 7. De wet en besluit veiligheidsregio's schrijven voor dat de veiligheidsregio een rampbestrijdingsplan opstelt voor dergelijke luchthavens.

Aard en verdeling MVKK en DHA

De luchthaven wordt gebruikt door Defensie (MVKK) en door civiele en offshorebedrijven (DHA, Den Helder Airport). De landingsbaan, inclusief taxibanen, vallen onder MVKK. DHA heeft een afgebakend terrein met eigen gebouwen, 12 parkeerspots voor luchtvaartuigen en een taxibaan. Bij calamiteiten maakt DHA gebruik van de diensten van MVKK.

De luchthaven kenmerkt zich door (frequent) luchtvaartverkeer voor de offshore en door militair luchtvaartverkeer, voornamelijk helikopters. Ook grotere militaire toestellen, zoals een Hercules kunnen hier landen.

Toepassing

Het RBP MVKK en DHA richt zich op het incidenttype vliegtuigongeval op de luchthaven en de directe omgeving van deze luchthaven. Voor luchtvaartongevallen buiten deze reikwijdte (buiten de directe omgeving van de luchthaven en op water) gelden de algemene afspraken uit het regionale crisisplan en hetgeen opgenomen staat in incidentbestrijdingsplannen.

Als een luchtvaartuig gerelateerd aan MVKK of DHA ergens anders neerstort, gelden de samenwerkingsafspraken in dit plan ook.

Relatie andere plannen

Afhankelijk van de locatie en betrokken luchthaven bij een incident kent onze regio meerdere planvorming (naast het Regionaal Crisisplan als basis) die relevant is voor luchtvaartongevallen.

Document	Relevantie
Plan ongeval groot vliegtuig op land en water, buiten luchthaven (operationeel plan luchtvaartongevallen)	Algemeen plan over het neerstorten van vliegtuigen in de regio op land of in het water. Geldt ook voor de kleinere

	vliegtuigen, zoals bij vliegvelden Middenmeer, Castricum en Noordkop.
RBP Texel International Airport (RBP TA)	Luchtvaartongevallen op of gerelateerd aan TA
CBP-Schiphol	Luchtvaartongevallen in de regio gerelateerd aan Amsterdam Airport Schiphol
IBP Noordzee / IBP Waddenzee / IBP IJsselmeergebied	Bevat onder andere scenario over luchtvaartongevallen in een van de samenhangend risicowatersystemen
Landelijk (nationaal) Crisisplan Luchtvaartongevallen	Beschrijft op hoofdlijnen de nationale uitgangspunten en samenwerkingsafspraken
Bestuurlijke netwerkkaart / bevoegdheidenschema burgerluchtvaart	Beschrijft de bestuurlijke verhoudingen en bevoegdheden over burgerluchtvaart

De geelgekleurde plannen zijn in beheer van Crisisbeheersing Veiligheidsregio Noord-Holland Noord.

Evenementen

Voor het organiseren van een evenement op het vliegveld wordt bij de gemeente een evenementenvergunning aangevraagd. Eén van de eisen voor het verkrijgen van een vergunning is het uitvoeren van een risicoscan en het maken van een veiligheidsplan voor het betreffende evenement.

De organisator van het evenement stelt een veiligheidsplan op. Dit veiligheidsplan gaat over de maatregelen die de organisator zelf treft om de openbare orde en veiligheid op het evenemententerrein te waarborgen. Het RBP is geen vervanging voor een veiligheidsplan voor een evenement.

In geval van GRIP of gelden de afspraken uit het RBP wel, tenzij anders bepaald. De evenementenorganisatie is dan ondersteunend aan de hulpdiensten.

Beheer

TVB

De taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden bij dit document zijn:

Wie	TVB
Crisisbeheersing VRNHN	Beheerder, publiceert en implementeert binnen de multi-crisisorganisatie
Burgemeester Den Helder	Levert zienswijze vanuit het AB
AB van de veiligheidsregio	Geeft opdracht en stelt vast
Kolommen VRNHN	Leveren input en implementeren monodisciplinair waar nodig
MVKK/DHA (basiscommandant)	Levert input en draagt zorg voor de verdere implementatie op de locatie

Actualisatie

Vanwege de aard van het plan (RBP status, categorie luchthaven) wordt het plan ten minste eens per vier jaar gezien, beproefd en zo nodig bijgewerkt op basis van behoefte en nieuwe inzichten (Artikel 6.2.3, lid 5 Bvr).

Publicatie

Het RBP MVKK/DHA is vertrouwelijk en wordt beschikbaar gesteld aan de crisisfunctionarissen via reguliere ontsluiting van planvorming. Een openbare versie wordt aangeboden voor belanghebbenden via bestuursrechtelijke zienswijze. Het plan wordt ook toegezonden aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat (artikel 6.2.1 lid 4 Bvr).

Locatie

Militair Vliegkamp de Kooy

Op hoofdlijnen vinden de volgende activiteiten plaats op Maritiem Vliegkamp De Kooy:

- Onderhoud van militaire helikopters;
- Verzorgen van militaire en civiele vluchten;
- Kantoor- en opleidingsactiviteiten;
- Slapen en recreëren.

MVKK is 24/7 geopend. Niet openbare bedrijfsgegevens met betrekking tot personeel.

Den Helder Airport

Voor Den Helder Airport zien de activiteiten er als volgt uit:

- Faciliteren van civiele vluchten vanaf de luchthaven in Den Helder, vooral in het faciliteren van offshore vliegverkeer (personeel, vracht naar offshore olie/gas platformen, maar ook windparken).
- Onderhoud aan civiele helikopters;
- Opleidingen;
- Kantoor/administratie.

DHA is geopend van maandag t/m vrijdag van 06:00 uur tot 22:00 uur, in het weekend en op feestdagen van 6:00 uur tot 20:00 uur. Niet openbare bedrijfsgegevens met betrekking tot personeel.

Samenvoeging rampbestrijdingsplan MVKK en DHA

Omdat MVKK en DHA gebruikmaken van dezelfde start- en landingsbaan, de verkeersleiding, brandweer en meteoriedienst is besloten om beide actoren in één plan te vatten.

Risico's

Aanwezige gevaarlijke stoffen:

- Hoeveelheden aanwezige gevaarlijke stoffen.
- Hoeveelheden aanwezige gevaarlijke stoffen.
- Hoeveelheden aanwezige gevaarlijke stoffen.
- Hoeveelheden aanwezige gevaarlijke stoffen.
- Hoeveelheden aanwezige gevaarlijke stoffen.
- Hoeveelheden aanwezige gevaarlijke stoffen.
- Hoeveelheden aanwezige gevaarlijke stoffen.
- Hoeveelheden aanwezige gevaarlijke stoffen.
- Hoeveelheden aanwezige gevaarlijke stoffen.
- Hoeveelheden aanwezige gevaarlijke stoffen.
- Hoeveelheden aanwezige gevaarlijke stoffen.
- Hoeveelheden aanwezige gevaarlijke stoffen.
- Hoeveelheden aanwezige gevaarlijke stoffen.
- Hoeveelheden aanwezige gevaarlijke stoffen.
- Hoeveelheden aanwezige gevaarlijke stoffen.

Stofnaam	VN nummer	GEVI	Eigenschappen/effect

Overzicht van aanwezige gevaarlijke stoffen.

Complicaties ramp

Bij incidenten op of rondom het luchthaventerrein moet bij rampenbestrijding rekening worden gehouden met enkele complicerende factoren:

- Ministerie van Defensie is direct betrokkene, samenwerking tussen MVKK/DHA, Veiligheidsregio Noord-Holland Noord en mogelijk ook Marinebasis Den Helder;
- Locatie heeft eigen middelen (o.a. Brandweer) om de hulpverlening op te starten;
- Binnen de luchthaven zijn zowel defensie als private partijen actief;
- Buitenlandse militaire eenheden en personeel kunnen aanwezig zijn;
- Bovengemeentelijke (verkeers)effecten zijn waarschijnlijk vanwege de belangrijke verkeersader, de N250, richting Texel.

Omgeving

In de omgeving van de locatie bevinden zich de volgende objecten/aandachtspunten:

- Het vliegveld ligt aan de oostzijde van Den Helder en wordt omringd door de Kortevliet, Doggersvaart en Rijksweg N250;
- Ten zuiden van het vliegveld ligt het bedrijventerrein Kooypunt;
- Ten oosten van het vliegveld ligt het Noordhollandsch Kanaal en Industrierrein Oostoever met daarop onder meer de gasbehandelingsinstallatie van de NAM;
- Ten noorden liggen Marine Golfclub 'Nieuwediep' en de woonwijk De Schooten;
- Ten westen ligt de spoorlijn Alkmaar – Den Helder;
- Het zuidoostelijke deel van het MVKK/DHA valt binnen het effectgebied (scenario's) van de NAM. In het meest ernstige scenario zijn brand en slachtoffers te verwachten als gevolg van hittestraling.

2. Melding en alarmering

Melding

Op MVKK en DHA worden alle vliegbewegingen gecoördineerd door de verkeerstoren, die tevens crashtenders alarmeert. De marine brandweer (KMB) wordt gealarmeerd door de eigen alarmcentrale Korps Marine Brandweer (ACKMB), via de verkeerstoren en/of Meldkamer Noord-Holland (MKNH).

De werkwijze alarmering:

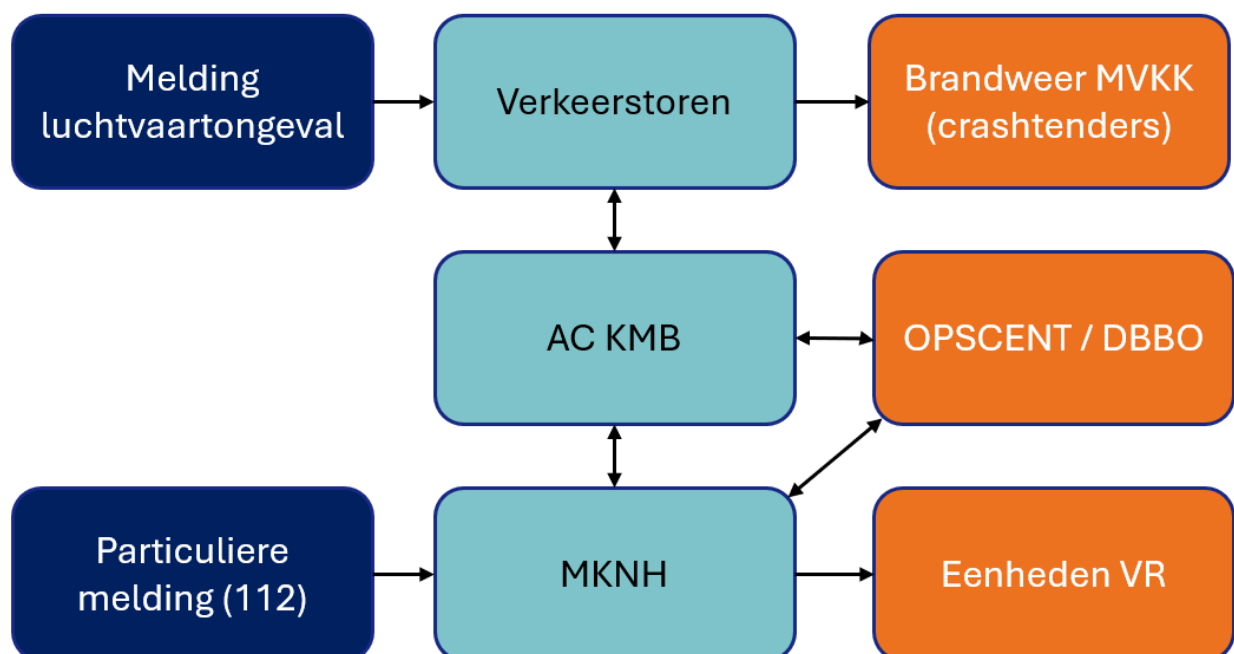
- Het melden van een calamiteit waarbij dit RBP wordt gehanteerd wordt geïnitieerd vanuit de toren MVKK naar de ACKMB met de melding (bijvoorbeeld melding van een luchtvaartongeval - LVO);
- De verkeerstoren alarmeert automatisch de crashtenders van het vliegveld, die onder leiding staan van de On-Scene-Commander (OSC);
- De centralist ACKMB geeft vervolgens de melding door aan (MKNH) in Haarlem;
- Daarnaast geeft ACKMB de melding ook door aan de KMar (OPSCENT) en Dienst Bewaking en Beveiliging van Defensie (DBBO);
- Als de melding direct bij MKNH plaatsvindt, alarmeert MKNH de ACKMB en MVKK en houden contact.

Aandachtspunten

Een paar zaken om rekening mee te houden:

- Bij calamiteiten maakt DHA gebruik van de hulpdiensten van MVKK;
- Bij middelgrote en grote luchtvaartongevallen wordt initieel opgeschaald naar GRIP 1 (zie classificatie);
- De verkeerstoren alarmeert het interne calamiteiten team van MVKK, het Calamiteiten Actie Team (CAT). Ook wordt het Crisismanagement Team (CMT) van Gilze-Rijen actief.

Overzicht



Visuele weergave melding en alarmering.

Classificatie

- De volgende classificering wordt door MVKK gehanteerd voor het melden van ongevallen aan AC-KMB:
 - Voorzorgslanding, vliegtuig in problemen.
 - Klein luchtvaartongeval (LVO: klein), maximaal 6 persons on board, geen gevaarlijke stoffen of munitie (geen initiële GRIP-opstapeling).
 - Middelgroot luchtvaartongeval (LVO: middel), maximaal 7-20 persons on board, mogelijk gevaarlijke stoffen en/of munitie (initieel GRIP 1).
 - Groot luchtvaartongeval (LVO: groot), 21 persons on board of meer, mogelijk gevaarlijke stoffen en/of munitie (initieel GRIP 1).
- Aanduiding van de locatie vindt plaats door het vermelden van de 'crash zone'
 - 'Crash Zone 1': ongeval op het terrein van MVKK/DHA.
 - 'Crash Zone 2': ongeval overal buiten het MVKK/DHA tot een straal van ongeveer 15 km.

Bij elk scenario worden door de verkeerstoren 2 crashtenders en een OSC gealarmeerd. De OSC staat met behulp van analoge portofoons in contact met beide crashtenders. De ACKMB luistert dit radioverkeer mee en heeft tevens contact met het LCC. Door middel van C2000 hebben de OSC, Ovd-B, AC KMB en GMK NHN onderling contact. Ter plaatse heeft de blue leader via de portofoon contact met het LCC.

Niet openbare plattegrond

Weergave crash zone 1 (dikke rode lijnen).

Aanrijroutes en instructies voor toegang tot het terrein, bevat ook een niet openbare plattegrond.

Aanrijroute / opstelplaats incident DHA*

Aanrijroutes en instructies voor toegang tot het terrein, bevat ook een niet openbare plattegrond.

Afrijroute

Aanrijroutes en instructies voor toegang tot het terrein

UGS

Aanrijroutes en instructies voor toegang tot het terrein

3.1 Leiding en Coördinatie

Initiële leiding

De initiële leiding bij incidenten en crisissituaties ligt bij Defensie/MVKK (Blue Leader en On Scene Commander voor aansturing Marinebrandweer) en wordt overgedragen aan de eerst aanwezige OVD-B. De luchthaven heeft een eigen brandweer met crashtenders.

GRIP

Bij grote incidenten zullen de reguliere hulpverleningsdiensten multidisciplinair opschalen volgens de gecoördineerde regionale incidentbestrijdingsprocedure (GRIP), zoals beschreven in het Regionaal Crisisplan.

In geval van middel- en grote luchtvaartongevallen (zie hoofdstuk 2) wordt initieel* opgeschaald naar GRIP 1 door de CaCo.

Luchtvaartongevallen zijn over het algemeen complex, vanwege de bijzondere processen die spelen en betrokken partijen waaronder het Rijk. Het is daarom te adviseren om bij een geverifieerd luchtvaartongeval GRIP 2 te overwegen om de workload te verdelen.

Niet acuut

Naast inzet bij ramp of crisis kan de VR-crisisorganisatie ook ondersteunen bij (omvangrijke) incidenten die niet leiden tot GRIP-opschaling. Gecoördineerde inzet van diensten of organisaties is (nog) niet nodig, maar de impact is dusdanig dat het incident niet kan worden opgepakt binnen de reguliere processen.

Een incident op de MVKK/DHA kan effect hebben op de openbare ruimte buiten de MVKK/DHA Den Helder. Het gaat in deze situaties om het gezamenlijk inschatten van risico's, duiding situatie en afstemming met relevante expertise.

Crisisorganisatie MVKK/DHA

Ten aanzien van samenwerking met de MVKK/DHA kennen we de volgende afspraken:

- Bij een omvangrijke calamiteit in crashzone 1 of 2 wordt het Calamiteiten Actie Team (CAT) geformeerd. Het CAT coördineert de hulpverlening ter plaatse met lokale middelen. In het CAT is ook Den Helder Airport vertegenwoordigd. Het CAT/CMT vertegenwoordigd de functionele kolom en is daarmee het aanspreekpunt richting het ministerie van Defensie in Den Haag.
- Indien een CoPI actief is ondersteunt het CAT het CoPI bij de incidentbestrijding ter plaatse.
- De Blue leader* van MVKK sluit aan in het CoPI. De Blue leader is de bedrijfsdeskundige en is voor het CoPI de liaison naar het CAT. Bij een inzet sluit de Blue Leader ook aan op C2000 via de Regionale Multidisciplinaire Gespreksgroep (RMG).
- Eerste officier 860 squadron is hoofd van het CAT tot en met GRIP 2. Bij GRIP 3 gaat de voorzitter CAT initieel als vertegenwoordiger naar het Gemeentelijk Beleidsteam totdat commandant Defensie Helicopter Commando (DHC) of Chef Staf DHC (CS) aanwezig kunnen zijn.
- Let op: het CAT van de Kooy is niet hetzelfde als het crisisteam van de Marinebasis Den Helder (andere functies, ander krijgsmachtsdeel en andere personen).

*Indien het incident hoofdzakelijk gerelateerd is aan Den Helder Airport (bv: civiel luchtvaartincident op het luchthaventerrein van DHA), is het hoofd bedrijfsvoering (BHV) van Den Helder Airport een beter geschikte liaison. Hoofd bedrijfsvoering en Blue Leader stemmen onderling af wie in het CoPI gaat zitten.

Aansluiting ROT

- Bij een omvangrijke calamiteit op het MVKK/DHA wordt het Calamiteiten Actie Team (CAT) geformeerd. Het CAT coördineert de hulpverlening ter plaatse met lokale middelen. Bij GRIP 2: sluit initieel een liaison (H-OPS) vanuit het CAT aan bij het ROT te Alkmaar. De liaison-functie wordt overgenomen door een liaison vanuit het Crisismanagement Team (CMT) in Gilze-Rijen
- De Regionaal Militair Operationeel Adviseur (RMOA) is de verbinding met defensie voor aanvragen van bijstand; hij/zij is géén vertegenwoordiger van MVKK.
- In geval van militaire betrokkenheid sluit de KMar aan in het ROT.

Overzicht

Discipline	CoPI	ROT	BT
MVKK (CAT), inclusief DHA	Blue leader*	H-ops	Eerste officier 860SQN tot komst C-DHC / CS DHC
Gilze-Rijen (CMT)		Communicatie adviseur DHC	Hoofd communicatie DHC
NATOPS (bijstand)		RMOA	RMBA

**Eventueel hoofd bedrijfsvoering (BHV) van Den Helder Airport afhankelijk van de situatie.*

Voor een compleet overzicht van alle betrokken functionarissen in de regionale crisisorganisatie, zie het regionaal crisisplan.

3.2 Multi-tactische en operationele aandachtspunten

Belangrijkste doelstellingen:

- Aansluiten op en ondersteunen van de (geneeskundige) hulpverlening/incidentbestrijding luchtvaartongeval ter plaatse;
- Organiseren opvang, hereniging en verzorging van slachtoffers en verwanten, inclusief de communicatie;
- Maken en uitvoeren van een plan voor het valideren, verifiëren en identificeren van personen aan boord/slachtoffers om hun naasten op de juiste manier te informeren (lijst publiceren). Dit in afstemming met de onderzoekautoriteiten, ambassades en consulaten;
- Maken van een communicatiestrategie voor de slachtoffers, verwanten, medewerkers van het vliegveld, andere overheden en media over hoe zij worden geïnformeerd en bieden van een handelingsperspectief. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de gemeente Den Helder;
- Organiseren van de herstel- en nafase.

Locatie luchtvaartongeval

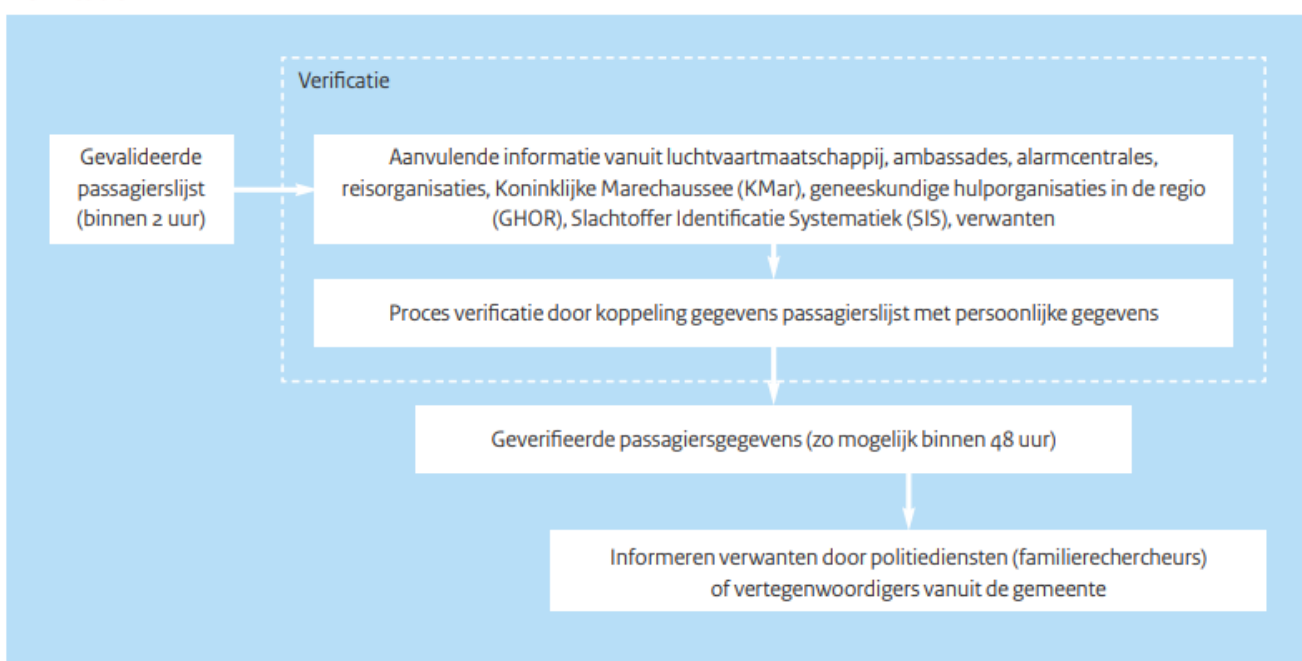
- De bedrijfsbrandweer is binnen 90 seconden bezig met het 'knock-down' krijgen van de vliegtuigbrand. Voordat het CoPI aankomt, voegt men zich bij de hulpverlening ter plaatse en zal zich waarschijnlijk buigen over de effecten ter plaatse.
- Wrakstukken, onderdelen en stoffelijke resten zo min mogelijk verplaatsen. Dit geldt in het bijzonder voor de cockpit.
- **Aandachtspunt met betrekking tot gevaarlijke stof op het terrein.**
- Afhankelijk van de locatie dan wel de aard van het incident is de OVD-P leidend. Bij militair terrein, dan wel een militair toestel (Tijdelijk Militair Object) betreft dit de OVD-P van de KMar. OVD-P NP en OVD-P KMar stemmen met elkaar af;
- Stem met de blue leader af hoe er afstemming is met het CAT.
- Blue Leader en On Scene Commander zijn gescheiden functies. On Scene Commander stuurt de inzet marinebrandweer (crashtenders) aan.
- Overweeg crashlocatie te markeren als militair terrein en/of plaats delict. Bij een militair luchtvaartongeval gebeurt dit vrijwel standaard. Dit kan betekenen dat defensie meer regie krijgt op toegangsbeveiliging, onderzoek, communicatie en in algemene zin samenwerking complexer wordt.
- Bij een militair ongeval kan ook een buitenlandse luchtmacht betrokken zijn. Het betreffende land en haar ministerie(s) en het ministerie van Defensie zijn dan een relevante en belangrijke partner in de afhandeling. De coördinatie van de buitenlandse partijen verloopt via het ministerie van Defensie.

Passagierslijst valideren en verifiëren (verificatieproces)

- Landelijk is afgesproken dat een gevalideerde passagierslijst (verified passenger manifest) uiterlijk binnen 2 uur wordt geleverd door de luchtvaartmaatschappij aan de luchthaven van vertrek of bestemming (MVKK/DHA):
 - Het LCC zal als eerste de lijst opvragen bij de betrokken diensten;
 - In het geval van een GRIP 2: zal via het lokale Calamiteiten Actie Team (CAT) of het Crisis Management Team (CMT) vanuit Gilze-Rijen (DHC) deze lijst worden doorgeleid naar het ROT van de veiligheidsregio;
 - In het geval van een GRIP 1: zal deze lijst via de Blue Leader (de liaison vanuit MVKK/DHA) richting het CoPI gaan;
 - De veiligheidsregio levert de lijst aan de rijksoverheid (NCC);
 - Let op: het is van belang om de processen validatie, verificatie en identificatie te scheiden. Verschillende partijen spelen hier een rol in. Zie hiervoor het Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen voor meer informatie.

- Het kan ook gaan om passagiers met een speciale status (regering, staatshoofden, diplomaten, Koninklijk Huis en overige VIP's). Bij een ongeval met het Nederlandse regeringsvliegtuig is altijd het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) betrokken.
- Voor het delen van persoonsgegevens en medische gegevens tussen ziekenhuizen en het openbaar bestuur wordt gehandeld volgens de Handreiking afspraken tussen openbaar bestuur en ziekenhuizen over slachtofferinformatie bij rampen en crises (2023). Persoonsgegevens van gewonde of overleden passagiers die door het ziekenhuis worden geleverd mogen alleen gebruikt worden voor verwanteninformatie en nazorg. Die gegevens bevatten nooit specifieke medische informatie over de aandoeningen van individuele patiënten. Indien er geen of weinig persoonsgegevens beschikbaar zijn, geeft het ziekenhuis ten behoeve van de identificatie, fysieke kenmerken van de patiënt door aan de GHOR. Indien passagiers met een niet-Nederlandse nationaliteit betrokken zijn bij een ongeval in Nederland, wordt slachtofferinformatie gedeeld met de betreffende ambassade/consulaat, eventueel door tussenkomst van BZ en/of het NCC en indien van toepassing Defensie.

Verificatie



Schema van het proces gevalideerde lijst naar geverifieerde lijst. (NCP-L).

Onderzoek en identificeren slachtoffers

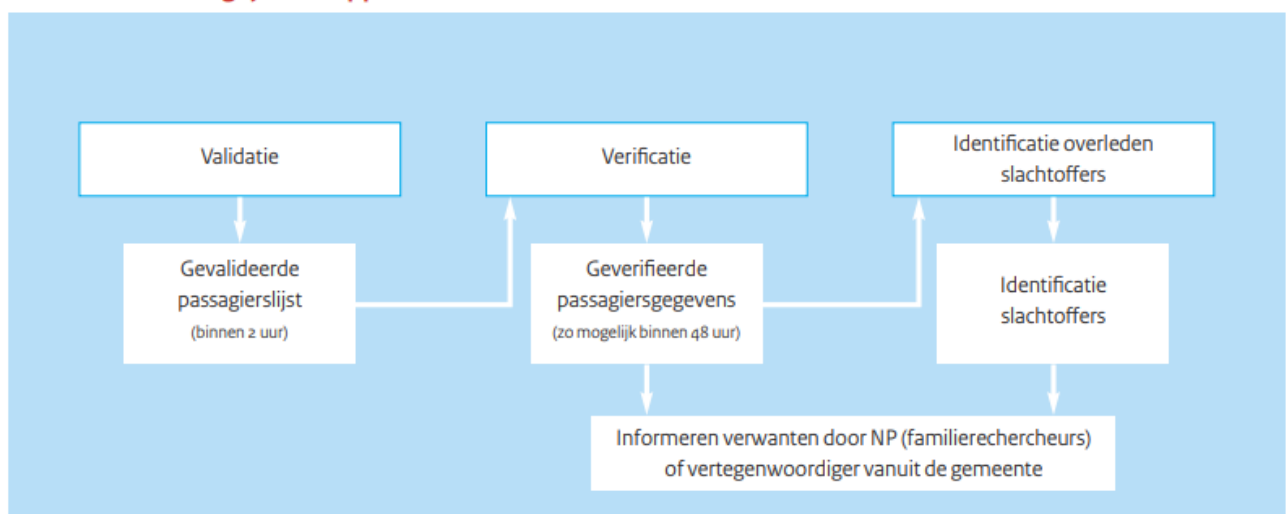
Bij luchtvaartincidenten kunnen de volgende onderzoeksdiensten betrokken zijn:

- Openbaar Ministerie (OM) (afdeling luchtvaart);
- Dienst Luchtvaartpolitie;
- LTFO (Landelijk Team Forensische Opsporing, onderdeel van Nationale Politie) of DVI (Disaster Victim Identification team);
- Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT);
- Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV);
- Inspectie Justitie en Veiligheid (IJV);
- Commissie van Onderzoek (CvO) van het ministerie van Defensie, bij militair toestel of luchtvaartongeval op militair terrein OvD-P KMar;
- Bij militair toestel zal de KMar aanwezig zijn;
- Inspectie Gezondheidszorg (IGZ) en/of Inspectie Militaire Gezondheidszorg (IMG).

Belangrijke aandachtspunten:

- Hulpverlening en onderzoek moet goed afstemd worden. Organiseer één aanspreekpunt in het CoPI voor onderzoeksdiensten en het ROT indien van toepassing.
- Bij luchtvaartongevallen op luchthavens ligt de verantwoordelijkheid voor de algemene politietaak bij de Koninklijke Marechaussee (KMar). Echter, de afdeling Luchtvaart van de Eenheid Landelijke Expertise en Operaties (LX) is belast met het strafrechtelijk onderzoek naar ongevallen met civiele luchtvaartuigen, zowel binnen als buiten het luchthavengebied.
- In het geval van een militair luchtvaartongeval wordt een Tijdelijk Militair Object (TMO) ingesteld. In dit scenario komt de opsporingstaak volgens het afstemmingsprotocol Openbaar Ministerie-Defensie bij de KMar te liggen. De leiding van het onderzoek valt onder het Openbaar Ministerie (OM) in Arnhem, dat verantwoordelijk is voor de behandeling van militaire strafzaken in Nederland.
- Daarnaast heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) de wettelijke verplichting om ongevallen en ernstige incidenten met burgerluchtvaartuigen te onderzoeken namens de Nederlandse staat.

Schema met belangrijkste stappen



Betrokkenen opvangen

- Start SIS (ikzoekmijnnaaste) op.
- Gebruik het Ambassadeprotocol bij betrokkenheid van buitenlanders. Zie eventueel ook de handreiking Crisisbeheersing op luchthavens.
- Verwanten kunnen al dezelfde dag aankomen. Organiseer bezoek aan rampterrein en luchthaven (inclusief locatie voor bloemen etc.), ook als hulpverlening nog gaande is.
- Er is mogelijk omvangrijke Psychosociale hulpverlening (PSH) nodig.

Zie ook de monodisciplinaire aandachtspunten bij Bevolkingszorg en de GHOR voor meer informatie ten aanzien van hulpverlening en opvang en verzorging van slachtoffers.

3.3 Multi-bestuurlijke aandachtspunten

Oppperbevel

Op grond van artikel 4 en 5 Wvr heeft de burgemeester (of voorzitter veiligheidsregio vanaf GRIP 4) respectievelijk het gezag bij brandbestrijding en opperbevel over de rampbestrijdingsorganisatie. Dit geldt ook voor defensie terreinen zoals MVKK/DHA, maar de commandant van het terrein treft wel eigen maatregelen.

Bij bovenlokale rampen en crises gaat dit gezag over naar de voorzitter veiligheidsregio (artikel 39 Wvr).

Bijzonderheden luchtvaart

- Conform landelijke planvorming wordt een gevalideerde passagierslijst uiterlijk binnen 2 uur geleverd door de luchtvaartmaatschappij aan de luchthaven van vertrek of bestemming. De luchthaven stuurt dit naar het ROT van de veiligheidsregio.
- Buitenlandse autoriteiten hebben de bevoegdheid een incidentlocatie af te bakenen (NAVO-afspraken) om wapens veilig te stellen. Overleg via het NCC en buitenlandse ambassade is noodzakelijk.
- Sluiting luchtruim verloopt via ministerie I&W; MVKK De Kooy kan zelf haar luchtruim sluiten.

Doelstellingen BT

- Neem bestuurlijke besluiten waar nodig, bijvoorbeeld het instellen van een noodverordening. Zie ook schema sleutelbesluiten hieronder.
- Bepaal strategie m.b.t. passagierslijst, slachtofferaantallen en communicatie/(sociale) media; stem hierover af met betrokken partijen.
- Zijn er passagiers met een speciale status (regering, staatshoofden, diplomaten, Koninklijk Huis en overige VIP's) betrokken? Zo ja, dan is het van belang om dit te duiden en daarover te communiceren.
- Organisatie herdenking (eventueel in afstemming met het Rijk).

Betrokken partijen

- Liaison NCC/NCTV voor:
 - Afstemming informatievoorziening naar ministerie BZ en ambassades.
 - Afstemming bezoek hoogwaardigheidsbekleders.
- Bij militair vliegtuig, verzoek om adviseur Defensie in BT (komt standaard, zie leiding en coördinatie). Ook zal een vertegenwoordiger vanuit de KMar aansluiten.
- Informeer voorzitter Voorzitter Veiligheidsregio en Commissaris van de Koning.

Schema sleutelbesluiten en wie dit mag nemen/wie gaat erover

Sleutelbesluit	Partijen betrokken	Bevoegd gezag
Sluiten luchtruim	MVKK/DHA, Defensie, LVNL, Min. IenW	Burgemeester, Min. IenW (ICCB/MCCB)
Sluiten luchthaven	Gemeente/VR, Defensie, MVKK/DHA, Min. IenW en Kustwacht	Burgemeester, Luchthaven, Min. IenW/Defensie (ICCB/MCCB), via DCC Min. IenW
Handhaven OOV	MVKK/DHA, Gemeente/VR, Politie, KMar, OM, JenV, Defensie	Burgemeester (in de driehoek)
Inschatten (vervolg)dreiging	AIVD, Politie, KMar, NCTV	NCTV
Activeren SIS	VR	VR

Inrichten verificatieproces NL	Gemeente/VR, beheerder vliegtuig, JenV en Defensie	VR (ICCB/MCCB)
Activeren verificatieteam buitenland	Min. BZ, NCC en VR	ICCB/MCCB
Validatie/publicatie <u>paxlijst</u> NL	Beheerder vliegtuig, VR, Defensie	Gemeente/VR, Defensie (ICCB/MCCB)
Validatie/publicatie <u>paxlijst</u> buitenland	Min. BZ	Min. BZ i.s.m. beheerder vliegtuig
Validatie/publicatie <u>slachtofferlijst</u> NL	LFTO	Gemeente/VR i.s.m. beheerder vliegtuig en Defensie
Validatie/publicatie <u>slachtofferlijst</u> buitenland	LTFO	Min. BZ i.s.m. beheerder vliegtuig
Verificatie/publicatie lijst geïdentificeerde binnenland	LTFO	Gemeente/VR i.s.m. beheerder vliegtuig en Defensie
Verificatie/publicatie lijst geïdentificeerde buitenland	LFTO (ICCB/MCCB)	Min. BZ i.s.m. beheerder vliegtuig
Informereren verwanten NL	Gemeente/VR, Politie (dodelijke slachtoffers), Defensie (overleden militairen)	Gemeente/VR i.s.m. beheerder vliegtuig of Defensie bij militairen
Informereren verwanten buitenland	Min. BZ/NCC en LFTO (bij dodelijke slachtoffers)	Min. BZ i.s.m. beheerder vliegtuig of Defensie
Instellen dag van Nationale rouw	MCCb i.a.m. gemeente, VR	MP, MCCb

Bestuurlijke netwerkkaarten

Relevante bestuurlijke netwerkkaarten (BNK):

- Bestuurlijke Netwerkaart 19 Burgerluchtvaart
- Bevoegdhedenschema 16-Luchtvaart
- Bestuurlijke Netwerkaart 26 Defensie

4. Informatiemanagement

LCMS

Tijdens een ramp of crisis wordt gebruikgemaakt van de netcentrische werkwijze, met behulp van het Landelijk Crisismanagement Systeem (LCMS). Defensie maakt gebruik van haar eigen LCMS: LCMS Defensie. Dit kan gekoppeld worden met het LCMS van de algemene kolom.

Aandachtspunten informatiemanager

- Het Lokaal Coördinatie Centrum (verkeerstoren) beschikt over een lees-account van LCMS. De verbinding met het CAT wordt door het CoPI gelegd (bij voorkeur via de blue leader).
- De helikoptersquadrons van defensie op MVKK vallen (samen met alle andere squadrons in Nederland) onder het Defensie Helikopter Commando (DHC) dat gestationeerd is op de vliegbasis Gilze-Rijen. Schakel hiermee voor informatie landelijk.
- De informatiemanager van het crisismanagementteam van DHC is telefonisch bereikbaar, zie IM Defensie Helikopter Commando (DHC) Gilze-Rijen in de telefoonlijst op de crisispagina. Deze persoon is geautoriseerd om in de LCMS-activiteit van VRNHN te participeren.
- Stem af met de politie over het informatiebeeld met betrekking tot politieprocessen in PCMS.

Andere (vitale) partners

- NCC, t.b.v. diverse DCC's (zoals die van, MIN I en W, MIN J en V, MIN. BZ en ook IAO/ICCB/MCCB);
- LOCC, t.b.v. coördinatie bovenregionale uitstraling en capaciteit aanvragen);
- LCMS Defensie, inclusief KMar, NATOPS, CMT, CAT.;
- LCMS Gz.

5. Crisiscommunicatie

Tactisch- operationele aandachtspunten

Aandachtspunten per opschalingsniveau:

- Kleinschalig tot GRIP 1: woordvoering ligt bij Defensie of DHA eventueel met betrokken Offshorebedrijf. Deze stemmen af met gemeente en maken afweging in hoeverre en waarover de gemeente te informeren. Conform de reguliere werkwijze wordt ook de VvD gealarmeerd vanaf middel incident.
- GRIP 1: regulier VvD, stemt af met voorlichter MVKK De Kooy/DHA en mogelijk met de communicatieadviseur KMar. Specifieke vragen voor Defensie of DHA/Offshore-bedrijf, worden door deze partijen beantwoord.
- GRIP 2: regulier VvD in afstemming met sectie crisiscommunicatie, Min. BZ, woordvoering Defensie MVKK De Kooy of DHA/Offshore-bedrijf, woordvoering Defensie landelijk in Gilze-Rijen.
- GRIP 3: regulier BT-proces. Afstemming strategisch adviseur crisiscommunicatie met sectie crisiscommunicatie, Min. BZ, woordvoering Defensie MVKK De Kooy of DHA/Offshore-bedrijf, woordvoering Defensie landelijk in Gilze-Rijen.

Andere algemene aandachtspunten:

- MVKK beschikt niet over een communicatieorganisatie op de locatie zelf. Wat de (crisis) communicatie betreft is de Sectie Communicatie DHC op vliegbasis Gilze-Rijen verantwoordelijk. Afhankelijk van de aard en omvang van een incident wordt ondersteuning geleverd door Luchtmachtcommunicatie, Marinecommunicatie en Directie Communicatie van het Ministerie van Defensie (DCo).
- Geen media toegestaan op MVKK.

Voorlichter van dienst

- Afstemming over woordvoering verloopt met een woordvoerder van MVKK en een woordvoerder van de KMar. Wordvoerder Defensie wordt het CAT geregeld, die weer via Gilze-Rijen contact opnemen met Marinebasis Den Helder.

Waarschuwen bevolking

- Het waarschuwen van de bevolking in geval van incidenten met emissie van gevaarlijke stoffen vindt plaats conform de procedure waarschuwen bevolking van VRNHN. Primair is dit een procesverantwoordelijkheid voor de brandweer.

Stafsectie Crisiscommunicatie

- De communicatieadviseur DHC Defensie/Gilze-Rijen werkt samen met de sectie crisiscommunicatie van VRNHN (fysiek of anderszins, bijvoorbeeld via beeldbellen).
- Zo nodig vindt er afstemming plaats met de Afdeling Communicatie van het Nationaal Crisiscentrum (NCC) of het Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie (NKC).

Bestuurlijke aandachtspunten crisiscommunicatie

Advies over bestuurlijke crisiscommunicatie wordt voorbereid door de stafsectie crisiscommunicatie in overleg met de bestuurlijke communicatieadviseur van Defensie vanuit woordvoering defensie (Gilze-Rijen).

6. Nafase en herstel

Vrijgeven van de incidentlocatie

Bij een luchtvaartongeval bij MVKK/DHA geldt dat in afstemming met de burgemeester (of de voorzitter van de veiligheidsregio) en indien van toepassing in afstemming met Defensie de locatie van het incident wordt vrijgegeven. Dit gebeurt telkens in afstemming met de KMar en/of Politie in verband met het eventueel beschermen van de “plaats delict” en het werk van onderzoekinstanties. Indien noodzakelijk komen er verschillende gespecialiseerde bedrijven voor de berging, afvoer van gevaarlijke stoffen en sloop- en herstelwerkzaamheden. 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, bijvoorbeeld in een kernteam langdurige crisis van de veiligheidsregio of een projectteam nafase van de gemeente.

Mogelijke vraagstukken

In de nafase gaat het over talrijke herstel- en nazorgactiviteiten die een korte looptijd van dagen of weken, dan wel een lange looptijd van maanden of jaren kunnen hebben. Het kan dan gaan om:

- Het inrichten van een (tijdelijke) herdenkingsplaats;
- Een herdenkingsbijeenkomst;
- Informatiebijeenkomsten voor slachtoffers/verwanten of betrokken burgers en hulpverleners;
- Psychosociale hulpverlening;
- Het begeleiden van bezoekers op de plaats van het ongeval;
- Repatriëring;
- Gezondheidsonderzoek;
- Maatschappelijke discussie;
- De nasleep van media en communicatie, informatievoorziening en informatiemanagement;
- 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;
- En het afhandelen en coördineren van de effecten en consequenties door of naar aanleiding van het luchtvaartongeval.

Bij een luchtvaartongeval in Nederland kan het LOCC een veiligheidsregio of een enkele gemeente bijstand, steunverlening of ondersteuning bieden met het oog op de nafase.

7. Monodisciplinaire aandachtspunten

Brandweer

Het KMB is als eerste verantwoordelijk voor bron- en effectbestrijding en verdere opschaling. Hiertoe worden bij elk scenario minimaal 2x crashtender, 1x OSC, 1x TS gealarmeerd.

OSC (On Scene Commander):

- Stuur 2 crashtenders aan.
- Contactpersoon voor de Officier van Dienst Brandweer (OvD-B).

Blue leader:

- Bedrijfsdeskundige (informatiegevaarlijke stoffen, bemensing schepen, inzet BHV, etc.)
- Heeft zitting in het CoPI en is eerste aanspreekpunt voor het CAT.
- Bij ieder incident vanaf GRIP 1 gealarmeerd
- Heeft contact met het LCC (Lokaal coördinatie centrum) MVKK/CLSK (Luchtmacht)

Taken Brandweer:

- Knockdown door crashtenders.
- Aanvang eerste redding door crashtenders.
- Bevrijding door TS'en en HV.
- Gebouwbranden door TS'en.

Communicatie:

- Door middel van C2000 hebben de OSC, OvD-B en MKNH onderling contact.
- Voorkeur crashtenders op bevelvoerderskanaal.

OvD Brandweer

- Bij aankomst OVD-B wordt leiding overgedragen door OSC aan OVD-B.
- Luchthaven terrein is m.u.v. DHA (Den Helder Airport) militair gebied
- Scenario wordt afgekondigd, of bijgesteld door OSC, aan de hand van opgegeven aantal POB.
- Bereikbaarheid

- Informatie met betrekking tot aanrijroutes en instructies voor toegang tot het terrein.
- Informatie met betrekking tot aanrijroutes en instructies voor toegang tot het terrein.

- Bestrijding

- Betreft het militair of civiel toestel
- Aantal POB (personen aan boord)
- Wat is lading: Gevaarlijke Stoffen/ Munitie (militair toestel)
- Hoeveelheid Brandstof (SVM voorraad Crashtenders in gebaseerd op max hoeveelheid brandstof)
- Optreden als dat er overlevenden zijn (Aantal POB zijn in eerste instantie SO's)
- Zo veel mogelijk overleden personen niet uit het toestel halen. Zo wel dan stoelnummer vermelden
- Ra-stoffen voor offshore zijn gammastralers

- Veiligheid

- Bepaal wat het veilige en onveilige gebied is.
- Pas op voor herontsteking door hete delen
- Meet z.s.m. op aanwezigheid gevaarlijke stoffen en blijf meten
- Hanteer asbestprocedure i.v.m. vrijkomen van koolstof composiet vezels (hoe moderner het toestel hoe groter de kans)

- OSC heeft Crashkaart met Info van het toestel indien regelmatige bezoeker van de luchthaven

90% Knockdown

1^e fase van de brandbestrijding door Crashtenders waarbij 90% van de vloeistofbrand brand is geblust.

Deze fase moet bereikt zijn binnen 1 minuut na aankomst Crashtrucks op incidentlocatie

Veilig Buiten

Fase in de brandbestrijding van de Crashtenders waarbij Crashtenderbemanning volledig voorzien van uitrusting en ademlucht omgehangen en aangesloten verder kunnen optreden buiten de voertuigen. Is ook moment dat bemanning aanvangt met binnentreden toestel. (Wordt bepaald door Bevelvoerder 1^e voertuig)

Bereikbaarheid

- Informatie met betrekking tot aanrijroutes en instructies voor toegang tot het terrein.
- Informatie met betrekking tot aanrijroutes en instructies voor toegang tot het terrein.
- Informatie met betrekking tot aanrijroutes en instructies voor toegang tot het terrein.

Taakcommandant brandweer

- Overweeg inzet specialisten vliegtuigbrandbestrijding.
- Lading en grootte vliegtuig kunnen redenen zijn de meetplanorganisatie op te starten.
- De On Scene Commander (OSC) stuurt de twee crashtenders van MVKK aan, zodra de Ovd-B aanwezig is neemt deze de operationele leiding over de incidentbestrijding over.

Bevolkingszorg

Ovd-Bz

- In samenwerking met de luchtvaartmaatschappij en/of afhandelaar en met het ministerie van Defensie indien het een militair luchtvaartongeval betreft.
- In het geval van buitenlandse slachtoffers wordt afgestemd met het ministerie van Buitenlandse Zaken, zie Ambassadeprotocol.

Algemeen

- Werkafspraken over opvang tussen gemeente Den Helder, Defensie en DHA.
- Familieleden, relaties en ander verwanten van slachtoffers van de calamiteit/ramp worden in geval de calamiteit op of in de onmiddellijke omgeving MVKK plaatsvindt, NIET op MVKK of bij Den Helder Airport opgevangen. In beginsel is de veiligheidsregio (in opdracht van Gemeente Den Helder en uitgevoerd door de Ovd-Bz) belast met de opvang en zal de locatie bekend stellen. MVKK zal op verzoek zo mogelijk assistentie verlenen.

GHOR

Verwijzing naar monodisciplinaire planvorming: link naar andere website

Politie

Het Operationeel Centrum (OC) stuurt bij een luchtvaartincident de eenheden aan en de dienstdoende Ovd-P schaal op daar waar nodig. De Ovd-P:

- Loopt mono het proces uit met betrekking tot opsporing en heeft contact met de dienst luchtvaart politie. Bij grote aantallen slachtoffers waarbij een identificatieproces dient plaats te vinden wordt afstemming gezocht met het landelijk team forensische opsporing.
- Leg contact met de arbeidsinspectie.

KMar

- OVD-P KMar is verantwoordelijk voor de politieprocessen bij een luchtvaartongeval op militair terrein, dan wel met een militair toestel (TMO);
- OVD-P stemt af met OVD-P NP;
- AC politiezorg van KMar in ROT vanaf GRIP 2 (bij inzet OVD-P), vanaf GRIP 3 BT-lid KMar.

Bijlage: toekomstige ontwikkeling

Nieuwe aanrijroute

Let op: er wordt vanaf 2025 (in de komende jaren) gewerkt aan een nieuwe hoofdboort. Deze zal zich op de volgende plek bevinden:

Aanrijroutes en instructies voor toegang tot het terrein, bevat ook een niet openbare plattegrond.

Visuele weergave toekomstige reguliere aanrijroute.