



Texel International Airport

Rampbestrijdingsplan

Het Rampbestrijdingsplan Texel International 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	5
3.1 Leiding en Coördinatie.....	7
3.2 Multi-tactische en operationele aandachtspunten	7
3.3 Multi-bestuurlijke aandachtspunten	10
4. Informatiemanagement.....	12
5. Crisiscommunicatie	13
6. Nafase en herstel	14
7. Bijlage	15

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

1. Inleiding

Doel

Het Rampbestrijdingsplan Texel International Airport (RBP TA of Texel Airport in het kort) van Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (VRNHN) beschrijft de multidisciplinaire organisatie voor de rampenbestrijding bij een incident op het terrein van Texel Airport of luchtvaartongevallen waar de luchthaven om wat voor reden dan ook bij betrokken is. Met een RBP wordt helder wie waarvoor verantwoordelijk is en wordt geborgd dat alle betrokken hulpdiensten op dezelfde manier omgaan met een ramp in het werkingsgebied van de luchthaven Texel.

Doelgroep

Het document is bestemd voor de multidisciplinaire crisisorganisatie voorafgaand of ten tijde van een ramp of crisis op Texel Airport. Aanvullend wordt een operationeel plan opgesteld als naslagwerk tijdens een inzet.

Aanleiding

Texel 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. Texel Airport valt in brandrisicoklasse luchthaven RFF3 (Rescue Fire Fighting level 3). De Wet en besluit veiligheidsregio's schrijven voor dat de veiligheidsregio een rampbestrijdingsplan opstelt voor dergelijke luchthavens.

Toepassing

Het RBP TA is het externe noodplan van VRNHN en sluit aan op het calamiteitenplan van de locatie. Het is van toepassing op het gehele terrein van de luchthaven en ook voor incidenten met een luchtvaartuig gerelateerd aan de luchthaven. Zie het terreinoverzicht in hoofdstuk 7.2 voor een weergave van het toepassingsgebied.

Daar waar dit plan niet in voorziet of in de praktijk afwijkt valt men terug op de basisafspraken in het Regionaal Crisisplan van VRNHN.

Relatie 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)	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 Militair Vliegkamp de Kooy / Den Helder Airport (MVKK / DHA)	Luchtvaartongevallen op of gerelateerd aan MVKK/DHA
CBP-Schiphol	Luchtvaartongevallen in de regio gerelateerd aan Amsterdam Airport Schiphol én luchtvaartongevallen gelinkt aan Schiphol
IBP Noordzee/ IBP Waddenzee / IBP IJsselmeergebied	Bevat onder andere een scenario over luchtvaartongevallen in een van de

	betreffende risicowatersystemen	samenhangend
Landelijk (nationaal) Crisisplan Luchtvaartongevallen	Beschrijft op hoofdlijnen de nationale uitgangspunten en samenwerkingsafspraken	
Bestuurlijke netwerkkaart / bevoegdhedenschema burgerluchtvaart	Beschrijft de bestuurlijke verhoudingen en bevoegdheden over burgerluchtvaart	

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

Relatie NCP-L (LCP-L)

Het Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen (in de toekomst Landelijk Crisisplan Luchtvaartongevallen, LCL-L, genoemd) beschrijft op hoofdlijnen de nationale uitgangspunten en (samenwerkings-)afspraken bij de gezamenlijke aanpak van alle burger- en militaire luchtvaartongevallen in het binnenland en van burgerluchtvaartongevallen met Nederlandse slachtoffers in het buitenland.

Hoewel Texel Airport (nog) niet genoemd wordt in het NCP-L zijn de uitgangspunten en bijzondere processen uit het NCP-L wel toepasbaar, bijvoorbeeld bij het valideren, verifiëren en identificeren van slachtoffers.

Evenementen

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

In geval van GRIP hebben de hulpdiensten automatisch de regie en 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 Texel	Stelt het eerste ontwerp vast ter voorbereiding op zienswijze
AB van de veiligheidsregio	Formele opdrachtgever en stelt vast
Kolommen VRNHN	Leveren input en implementeren monodisciplinair waar nodig
Texel International Airport	Levert input vanuit eigen calamiteitenplan, draagt zorg voor de verdere implementatie op de locatie waar nodig

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 TA 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 vertrouwelijke plan zal ook worden toegezonden aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat (artikel 6.2.1 lid 4 Bvr).

Locatie

Texel International Airport

Texel International Airport, (in de volksmond Vliegveld Texel of Texel Airport in het kort) is een civiel vliegveld gelegen in de polder Eierland op het eiland Texel. Het vliegveld is uitgerust met twee grasbanen en telt gemiddeld ca. 25.000 vliegbewegingen per jaar.

Het vliegveld wordt hoofdzakelijk voor recreatieve doeleinden gebruikt met kleinere vliegtuigen en helikopters, maar dient ook in uitzonderlijke situaties als uitwijklocatie van Maritiem Vliegveld De Kooy voor militaire vliegtuigen/helikopters en/of voor offshore helikopters.

Het vliegveld beschikt niet over een verkeersstoren (geen Air Traffic Control, wel verkeersbegeleiding), maar heeft wel VHF grond/lucht radioverbinding en lokale Flight Information Service tijdens openingsuren. Texel Airport is dagelijks geopend van 9.00 – 19.00 local time (zondag 10.00 – 19.00). In de winterperiode geopend tot einde UDP (Uniforme Daglicht Periode, in de Nederlandse luchtvaart gedefinieerd als de tijd tussen een kwartier voor zonsopgang en een kwartier na zonsondergang).

Activiteiten

Op hoofdlijnen worden de volgende activiteiten ondernomen op de locatie:

- Rondvluchten over het eiland (Tessel Air);
- Vliegtuigonderhoud (genaamd Vliegtuigonderhoud Texel);
- Vluchten ten behoeve van parachutespringen (Paracentrum Texel);
- Maritieme luchtfotografie (Flying Focus);
- Zweefvliegactiviteiten (Zweefvliegtuigclub Texel);

Daarnaast beschikt de locatie ook over een hotel-restaurant (De Vliet), een luchtvaart- en oorlogsmuseum (Luchtvaart- en Oorlogsmuseum Texel, LOMT) en diverse andere gebouwen zoals hangaars.

Risico's

Texel Airport heeft tankfaciliteiten en beschikt over de volgende producten met ondergrondse opslag:

-Overzicht van soorten en hoeveelheden gevaarlijke stoffen

Gezien de aard van de locatie, is dit plan vooral gericht op de bestrijding van een luchtvaartongeval wat het grootste risico betreft.

2. Melding en alarmering

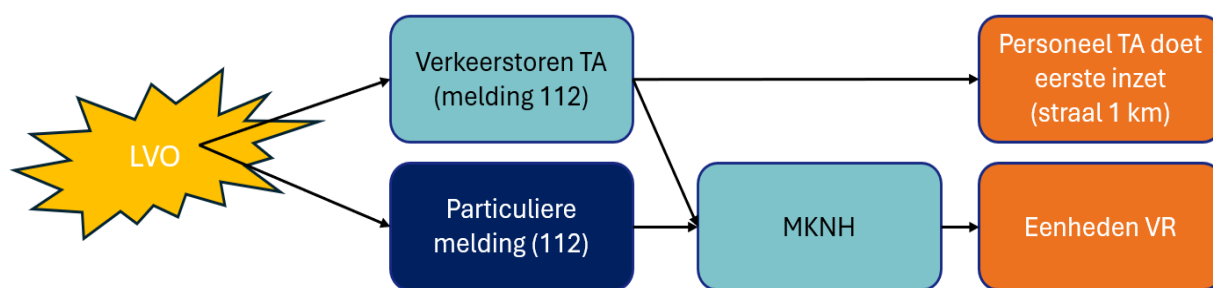
Melding

Texel Airport beschikt niet over een Air Traffic Control, maar alleen over VHF grond/radio verbinding. Ze beschikken ook niet over GMS of C2000/P2000. Dat betekent dat meldingen van luchtvaartongevallen primair als een directe (112-) melding via het personeel van TA binnenkomen bij Meldkamer Noord-Holland (MKNH).

Aandachtspunten

- Bedrijfsmaatregelen bij een incident
- Bedrijfsmaatregelen bij een incident
- Bedrijfsmaatregelen bij een incident
- Bedrijfsmaatregelen bij een incident
- Nuttige vragen om te stellen als Calamiteitencoördinator (CaCo) MKNH, of informatie om te geven als melder vanuit TA (indien bekend):
 - Type luchtvaartuig (burger, militair, vracht, luchtballon, zweefvliegtuig, helikopter etc.)?
 - Locatie? Via welke weg moet men aanrijden?
 - Vluchtnummer toestel: vertrekhaven en bedoelde eindbestemming?
 - Oorzaak incident?
 - Verwachte effecten en uitbreidingen?
 - Personen aan boord (PoB, inclusief crew)? Betalende passagiers (pax, exclusief crew)?
 - Betreft het een vliegtuig van Paracentrum Texel of Tessel Air?

Overzicht



Visuele weergave melding en alarmering.

Classificatie

- De volgende classificering wordt door TA gehanteerd voor het melden van ongevallen aan MKNH:
 - Voorzorgslanding, vliegtuig in problemen.
 - Klein luchtvaartongeval (LVO: klein), maximaal 6 persons on board, geen gevaarlijke stoffen* of munitie (geen initiële GRIP-opschaling).
 - Middelgroot luchtvaartongeval (LVO: middel), maximaal 7-20 persons on board (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 TA.
 - 'Crash Zone 2': ongeval overal buiten het terrein van TA.

*Gevaarlijke stoffen aan boord van vliegtuig, afgezien van brandstof etc.

Bijzonderheden mobiliteit

Aanrijroute

-Twee plattegronden met informatie over het terrein en instructies over het aanrijden naar locatie.

3.1 Leiding en Coördinatie

GRIP

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

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.

Crisisorganisatie TA

Ten aanzien van samenwerking met TA kennen we de volgende afspraak:

- Een vertegenwoordiger van TA (**verwijzing naar bedrijfsmaatregel**) zal zich melden bij het CoPI om deel te nemen zodra de MCU gearriveerd is bij de verkeerstoren. Eventueel kan deze gebeld worden via het algemene nummer van Texel Airport (geen piketnummer beschikbaar).

3.2 Multi-tactische en operationele aandachtspunten

In dit hoofdstuk worden een aantal specifieke aandachtspunten ter ondersteuning van de doelstellingen benoemd. Dit is ter aanvulling op de reguliere werkwijze van de betrokken disciplines en daarom niet allesomvattend.

Belangrijkste doelstellingen:

- Aansluiten op en ondersteunen van de (geneeskundige) hulpverlening/incidentbestrijding luchtvaartongeval ter plaatse;
- Organiseren opvang, hereniging en verzorging van slachtoffers en verwanten ter plaatse;
- Maken en uitvoeren van een plan voor het valideren, verifiëren en identificeren van personen aan boord/slachtoffers om hun naasten en bestuur op de juiste manier te informeren (lijst publiceren). Dit in afstemming met de onderzoekautoriteiten, evt. 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 Texel;
- Organiseren van een herstel- en nafase.

Locatie luchtvaartongeval

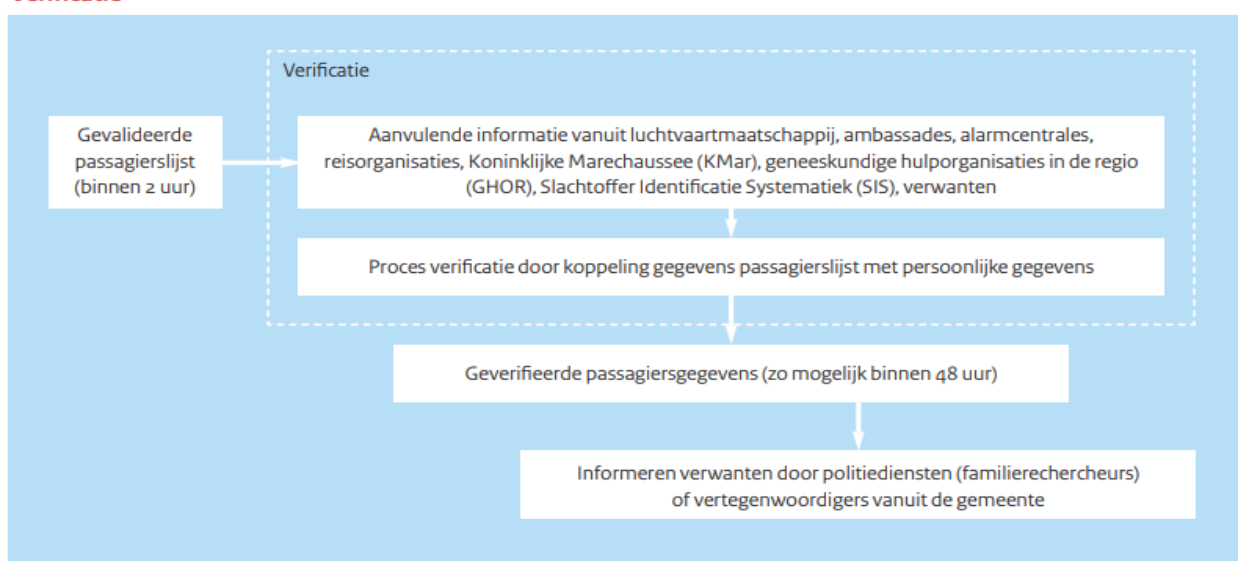
- Wrakstukken, onderdelen en stoffelijke resten zo min mogelijk verplaatsen. Dit geldt in het bijzonder voor de cockpit.
- Scherm de incidentlocatie af voor eventueel (strafrechtelijk) onderzoek.

Passagierslijst valideren en verifiëren (verificatieproces)

- Landelijk is afgesproken dat een gevalideerde passagierslijst (verified passenger manifest) uiterlijk binnen 2 uur wordt geleverd door de luchtvaartmaatschappij (bijvoorbeeld Paracentrum Texel of Tessel Air) aan de luchthaven van vertrek of bestemming.
- **Bedrijfsmaatregel bij een incident.**

- Gezamenlijk moeten alle betrokken (hulp)diensten komen tot een geverifieerde passagierslijst (zie schema hieronder).
- 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. 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. Als 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 Ministerie van Buitenlandse Zaken (BZ) en/of het Nationaal Crisiscentrum (NCC) en indien van toepassing Defensie.

Verificatie



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

Onderzoek en identificeren slachtoffers

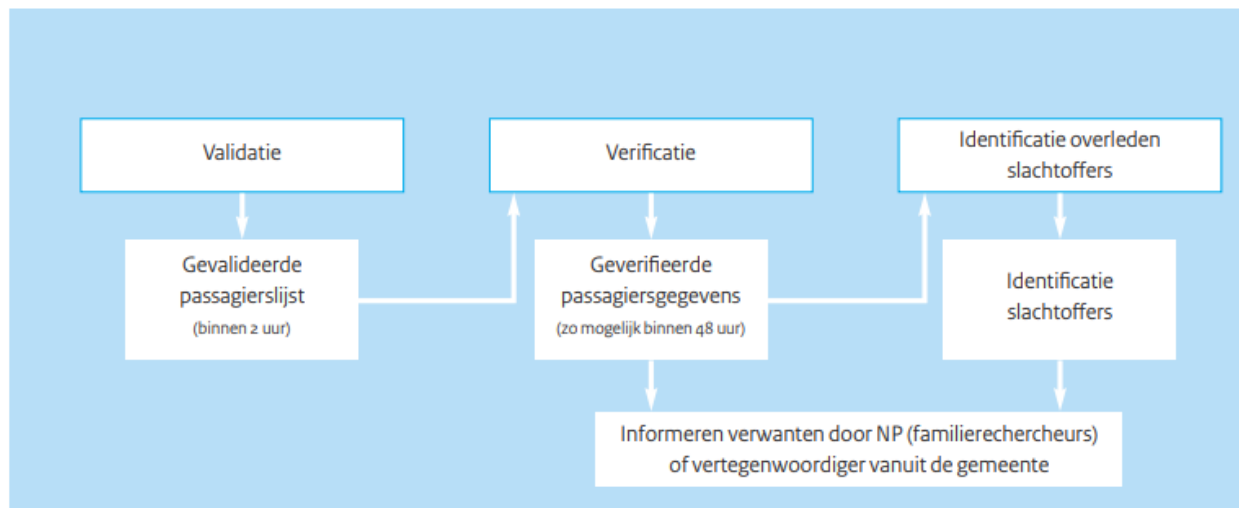
Bij luchtvaartincidenten kunnen veel onderzoeksdiensten betrokken zijn, onder andere:

- Openbaar Ministerie (OM) (afdeling luchtvaart);
- Dienst Luchtvaartpolitie;
- Landelijk Team Forensische Opsporing, onderdeel van Nationale Politie (LTFO), specifiek 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 zal de KMar aanwezig zijn en Inspectie Veiligheid Defensie;
- Inspectie Gezondheidszorg (IGZ) en/of Inspectie Militaire Gezondheidszorg (IMG).

Aandachtspunten:

- Deze diensten zijn van belang om passagierslijst en slachtofferlijst te verifiëren (zie ook NCP-L).
- Organiseer één aanspreekpunt in het CoPI voor onderzoeksdiensten en het ROT indien van toepassing.

Schema met belangrijkste stappen



Betrokkenen opvangen

- Start SIS (ikzoekmijnnaaste) indien nodig op.
- Gebruik het Ambassadeprotocol bij betrokkenheid van buitenlanders. Zie eventueel ook de handreiking Crisisbeheersing op luchthavens.
- Verwanten kunnen al dezelfde dag aankomen (of al ter plaatse zijn). Organiseer bezoek aan rampterrein en luchthaven (inclusief locatie voor bloemen etc.), ook als hulpverlening nog gaande is.
- Houd rekening met toeristen (populaire toeristenbestemming):
 - Organiseer voldoende tolken.
 - 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 en iedereen die betrokken is bij deze inzet. Dit geldt ook voor Texel Airport.

Doelstellingen BT (indien actief)

- Bestuurlijke besluiten nemen 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.
- Organisatie herdenking (eventueel in afstemming met het Rijk).

Bijzonderheden luchtvaart

- In overeenstemming met landelijke planvorming wordt een gevalideerde passagierslijst uiterlijk binnen 2 uur geleverd door de luchtvaartmaatschappij aan de luchthaven van vertrek of bestemming. Het CoPI stuurt dit, via de vertegenwoordiger TA, naar het ROT en BT van de eigen veiligheidsregio. Het valideren, verifiëren en identificeren kan een lang en complex proces zijn (zie tactische aandachtspunten en het NCP-L).
- In geval van militair toestel: 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.

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. Ook zal een vertegenwoordiger vanuit de KMar aansluiten.
- Informeer voorzitter Veiligheidsregio en de Commissaris van de Koning.

Schema sleutelbesluiten en wie dit mag nemen

Sleutelbesluit	Partijen betrokken	Bevoegd gezag
Sluiten luchtruim	TA, LVNL, Min. IenW	Burgemeester, Min. IenW (ICCB/MCCB)
Sluiten luchthaven	Gemeente/VR, Defensie, TA, Min. IenW en Kustwacht	Burgemeester, TA, Min. IenW (ICCB/MCCB)
Handhaven OOV	TA, Gemeente/VR, Politie, KMar, OM, JenV, Defensie	Burgemeester
Inschatten (vervolg)dreiging	AIVD, Politie, KMar, NCTV	NCTV
Activeren SIS	VR	VR
Inrichten verificatieproces slachtoffers NL	Gemeente/VR, beheerder vliegtuig, JenV	VR (ICCB/MCCB)
Validatie/publicatie <u>paxlijst</u> NL	Beheerder vliegtuig, VR, Defensie	Gemeente/VR, (ICCB/MCCB)
Validatie/publicatie <u>paxlijst</u> buitenland	Min. BZ	Min. BZ i.s.m. beheerder vliegtuig

Validatie/publicatie <u>slachtofferlijst</u> NL	LTFO	Gemeente/VR i.s.m. beheerder vliegtuig
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	LTFO (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 LTFO (bij dodelijke slachtoffers)	Min. BZ i.s.m. beheerder vliegtuig of Defensie

Bestuurlijke netwerkkaarten

Relevante bestuurlijke netwerkkaarten (BNK):

- Bestuurlijke Netwerkk kaart 19 Burgerluchtvaart
- Bevoegdhedenschema 16-Luchtvaart

4. Informatiemanagement

LCMS

Tijdens een ramp of crisis wordt gebruikgemaakt van de netcentrische werkwijze, met behulp van het Landelijk Crisismanagement Systeem (LCMS).

Aandachtspunten informatiemanager

- Texel Airport heeft geen toegang tot LCMS. Informatie die multi-relevant is moet door de vertegenwoordiger van het vliegveld gedeeld worden in het CoPI.
- Andersom kunnen vragen vanuit de andere betrokken teams of partijen via de informatiemanager in het CoPI gedeeld worden met de vertegenwoordiger van Texel Airport.
- Stem af met de politie over het informatiebeeld met betrekking tot politieprocessen in PCMS.

Andere (vitale) partners

- Geen bijzonderheden.

5. Crisiscommunicatie

Tactische- en operationele aandachtspunten

Aandachtspunten per opschalingsniveau:

- Geen bijzonderheden.

Voorlichter van Dienst

- Bedrijfsmaatregelen bij een incident.

Stafsectie Crisiscommunicatie

- Geen bijzonderheden.

Waarschuwen bevolking

- Het waarschuwen van de bevolking in geval van incidenten met emissie van gevaarlijke stoffen vindt plaats volgens de procedure waarschuwen bevolking. Primair is de brandweer procesverantwoordelijke.

Bestuurlijke aandachtspunten crisiscommunicatie

- Geen bijzonderheden.

6. Nafase en herstel

Vrijgeven van de incidentlocatie

Bij een luchtvaartongeval bij Texel Airport geldt dat in afstemming met de burgemeester (of de voorzitter 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;
- 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 kan het LOCC een veiligheidsregio of een enkele gemeente bijstand, steunverlening of ondersteuning bieden met het oog op de nafase.

7. Bijlage

7.1 Monodisciplinaire aandachtspunten

Brandweer

-Bedrijfsmaatregelen bij een incident.

Bevolkingszorg

OvD-Bz

- Opvang en verzorging in samenwerking met de luchtvaartmaatschappij en/of afhandelaar en met het ministerie van Defensie als het een militair luchtvaartongeval betreft.
- In het geval van buitenlandse slachtoffers wordt afgestemd met het ministerie van Buitenlandse Zaken, zie ook ambassadeprotocol.

GHOR

-

Politie

-

7.2 Overzichtskaarten

-Overzichtskaart (plattegrond) van het terrein

Crashkaart Alfa

Crashkaart Bravo