



Lelystad Airport



Veiligheidsregio Flevoland



veiligheidsregio
gooi en vechtstreek

Rampbestrijdingsplan Lelystad Airport



Documentgegevens

Documentinformatie

Naam	Rampbestrijdingsplan Lelystad Airport (RBP LA) – Deel I
Datum	1-11-2024
Versienummer	2.0
Status	Definitief
Initiator	Hoofd Crisisbeheersing/hoofd Veiligheidsbureau FGV)
Actor	Teamleider crisisbeheersing (procesverantwoordelijke incidentbeheersing)
Ondersteuners	Marcel Leeuw (projectleider kerngroep RBP)

Documentlocatie

Dit document wordt bewaard in de dossiers van de Veiligheidsregio's Flevoland en Gooi en Vechtstreek. Wanneer u een digitaal of papieren kopie wilt ontvangen, dan kunt u contact opnemen met neem dan met Veiligheidsregio Flevoland of Veiligheidsregio Gooi en Vechtstreek.

Documentbeheer

Het beheer van dit document ligt bij de Veiligheidsregio's Flevoland en Gooi en Vechtstreek. Het [Regionaal crisisplan](#) wordt elke vier jaar door de besturen van de veiligheidsregio's vastgesteld. Elke twee jaar, en indien nodig eerder, wordt onder verantwoordelijkheid van het hoofd Veiligheidsbureau het [Regionaal crisisplan](#) bijgesteld (echter niet de organieke of functionele structuur of op bestuurlijke punten).

Contact

Veiligheidsregio Flevoland	
Adres	Postbus 501, 8200 AM Lelystad
Email	info@veiligheidsregioflevoland.nl
Telefoon	0900-0165

Versiebeheer

Versie	Status	Datum	Wijziging (en eventueel reden)	Auteur(s)
1.01	Concept	02-09-2021	Opzet	Marcel Leeuw
1.02	1e ronde	14-02-2022	Relevante informatie omgezet vanuit de Handreiking Crisisbeheersing op luchthavens d.d. 16-02-202. Feedback verwerkt vanuit 1 ^e consultatie projectgroep Safety & Security.	Kerngroep RBP
1.03	2e ronde	13-04-2023	Feedback verwerkt vanuit 2 ^e consultatie projectgroep Safety & Security.	Marcel Leeuw
1.04	Concept	21-12-2023	Feedback en document herijkt aan het Landelijke Crisisplan Luchtvaartongevallen (LCP-L, 2023, definitieve conceptversie).	Marcel Leeuw & Quido te Linde (LA)
1.05	Concept	01-04-2024	Feedback en aanvullingen verwerkt vanuit de projectgroep Safety en Security middels een schriftelijke rondgang.	Marcel Leeuw
1.06	Concept	21-05-2024	Feedback en aanvullingen vanuit de GHOR verwerkt.	Marcel Leeuw
2.0	Definitief	1-11-2024	Het Rampbestrijdingsplan Lelystad Airport is operationeel gereed gemaakt.	Marcel Leeuw

Besluitvormingslijst

Besluitvormend/adviserend orgaan	Vergaderdatum	Besproken versie	Resultaat
Stuurgroep LA Veiligheid	14-05-2024	1.07	(Schriftelijk) akkoord door de Stuurgroep LA Veiligheid
Veiligheidsdirectie VRFGV	6-06-2024	1.07	Akkoord door de Veiligheidsdirectie VRFGV
Algemeen bestuur van Flevoland	3-07-2024	1.07	Voorlopige vaststelling door het Algemeen bestuur van Flevoland. Opstarten wettelijke inzageprocedure (doorlooptijd 15-07-2024 t/m 26-08-2024).
Algemeen bestuur van Flevoland	16-10-2025	1.07	Definitieve vaststelling door het Algemeen bestuur van Flevoland. Geen zienwijzen gekomen vanuit de wettelijke inzageprocedure.

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	5
1.1 Doel	5
1.2 Doelgroep	5
1.3 Opleiden & oefenen	5
1.4 Toepassing	5
1.5 Beheer	6
1.6 Relatie met overige beleidskaders.....	6
1.7 Leeswijzer.....	6
2. Algemene informatie Lelystad Airport	7
2.1 Bedrijfsactiviteiten.....	7
2.2 Organisatiestructuur Lelystad Airport (koud)	7
2.3 Calamiteitenorganisatie (warm)	7
2.3.1 Supervisor Airport Operations	8
2.3.2 Vliegtuigbrandbestrijding	8
2.3.3 Airport Operations Centre (APOC) met de Airportdesk.....	8
2.4 Safety en Security.....	8
2.5 Overige betrokken organisaties op Lelystad Airport	9
3. Incidenttypen en voorbeeldscenario's.....	10
3.1 Toepassingsgebied RBP en werkingsgebied Lelystad Airport	10
3.2 Bepalende kenmerken scenario's.....	10
3.3 Incidenttype 'klein incident'	11
3.4. Incidenttype 'luchtvaartongeval'.....	11
3.4.1 Luchtvaartongeval binnen het werkingsgebied Lelystad Airport (General Aviation/Business Aviation) 12	
3.4.2 Luchtvaartongeval buiten het werkingsgebied van Lelystad Airport in de VR Flevoland en Gooi en Vechtstreek	14
3.4.3 Luchtvaartongeval in Nederland buiten de VR's Flevoland en Gooi en Vechtstreek (Luchtvaartongeval op afstand)	16
3.4.4 Luchtvaartongeval buiten Nederland met betrokkenheid van de VR's Flevoland en Gooi en Vechtstreek (luchtvaartongeval op afstand).....	17
3.5 Incidenttype: 'kaping/gijzeling'	18
4. (Bestuurlijke) dilemma's en sleutelbesluiten	21
5. Hoofdprocessen	23
5.1 Melding & alarmering.....	23
5.1.1. Alarmvormen en opschalingsniveaus.....	24
5.1.2 Uitgangstellingen (UGS).....	25
5.2 Op- en afschaling.....	25
5.3 Leiding en coördinatie.....	25
5.3.1 Rol van de Rijksoverheid.....	25
5.4 Informatiemanagement.....	25
5.5 Ondersteuningscapaciteitenmanagement (OCM)	26
6. Bijzondere processen & procedures	27
6.1 Mobiliteit.....	27
6.2 Validatie en verificatie van passagiersgegevens en identificatie van slachtoffers.....	27
6.2.1 Validatie van de passagierslijst	28
6.2.2 Verificatie van de passagierslijst	28
6.2.3 Identificatie van de slachtoffers	29
6.2.4 PAC-L proces.....	29
6.3 Slachtofferinformatiesystematiek (SIS) & Slachtofferregistratie	29
6.4 Betrokkenheid van slachtoffers met een buitenlandse nationaliteit.....	30

6.5 Informeren en opvangen van betrokkenen	32
6.6 Onderzoek	32
6.7 Incident met een militair luchtvaartuig	33
7. Crisiscommunicatie	33
7.1 Doelstellingen crisiscommunicatie	33
7.2 Verantwoordelijkheden	33
7.3 Wat en hoe wordt er gecommuniceerd	33
8. Nazorg	35
8.1 Activiteiten in de nafase	35
Bijlagen	36
A. Afkortingen en begrippenlijst	37
B. Kaarten Werkingsgebied RBP Lelystad Airport & uitgangstellingen	41
C. Land & airside Lelystad Airport	43
D. Coördinatie/regie op hoofdprocessen per scenario	44
E. Verzendlijst	45

1. Inleiding

Voor u ligt het rampbestrijdingsplan van Lelystad Airport. Op grond van de Wet Veiligheidsregio's, het Besluit Veiligheidsregio's, is de Veiligheidsregio Flevoland verplicht om voor Lelystad Airport een rampbestrijdingsplan op te stellen¹. Het plan bestaat uit twee delen: het eerste deel is een beschrijving van Lelystad Airport, de aandachtspunten voor crisisbeheersing en rampbestrijding en de specifieke afspraken die gemaakt zijn tussen de crisispartners en Lelystad Airport die noodzakelijk zijn bij een snelle en efficiënte incidentbestrijding. Dit deel (I) wordt online gepubliceerd op de website van de Veiligheidsregio Flevoland. Het tweede deel bevat de Incident-Coördinatiekaart. Dit deel is vertrouwelijk op basis van de art. 5.1, lid 1 Woo. Deel II wordt alleen online beschikbaar gesteld aan de crisisfunctionarissen in Flevoland en Gooi en Vechtstreek.

1.1 Doel

Het rampbestrijdingsplan (RBP) Lelystad Airport is de eerste "Line of Defence (LOD)" in de incidentbestrijding en heeft als doel het ondersteunen van de operationele functionarissen van de Veiligheidsregio Flevoland en Gooi en Vechtstreek bij de bestrijding van een calamiteit of luchtvaartongeval op het luchtvaartterrein van Lelystad Airport. Het geeft inzicht in de calamiteitenbestrijdingsorganisatie Lelystad Airport en benoemt de specifieke afspraken die zijn gemaakt op het gebied van melding en alarmering, opschalen en afschalen, leiding en coördinatie, informatiemanagement en crisiscommunicatie. Daarnaast geeft dit plan inzicht in monodisciplinaire aandachtspunten.

1.2 Doelgroep

Het RBP is geschreven als hulpmiddel voor de leden van de hoofdstructuur van de Veiligheidsregio Flevoland op operationeel, tactisch en strategisch/bestuurlijk niveau. Het is niet bedoeld voor de interne organisatie van Lelystad Airport (deze maakt gebruik van het eigen calamiteitenplan).

1.3 Opleiden & oefenen

Het rampbestrijdingsplan wordt tevens ingezet bij het opleiden en oefenen van functionarissen die een taak/functie hebben in de bestrijding van een calamiteit op operationeel, tactisch en bestuurlijk niveau, en de crisisorganisatie van de luchthaven. Het RBP is een dynamisch document. Geleerde lessen uit het opleidings- en oefentraject worden meegenomen om het RBP zo nodig aan te passen en/of te actualiseren.

1.4 Toepassing

Het RBP schrijft niet voor hoe een incident bestreden moet worden, maar beschrijft de aandachtspunten waar rekening mee gehouden moet worden. Daarnaast zijn specifieke afspraken opgenomen, zodat deze direct bekend zijn bij de leden van het COPI, ROT en BT. Het toepassingsgebied van het rampbestrijdingsplan Lelystad Airport is een geografisch afgebakend gebied en omvat onder meer (maar niet uitsluitend) het luchtvaartterrein van Lelystad Airport. In bijlage B is een kaart van het werkingsgebied Lelystad Airport opgenomen. Het RBP is bij een luchtvaartongeval actief zowel binnen als buiten de grenzen van de veiligheidsregio's Flevoland en Gooi en Vechtstreek. Buiten deze grenzen geldt dit voor vliegtuigen die aankomen op of vertrokken zijn van Lelystad Airport. Deel II bestaat uit de incident-coördinatiekaart (I-CK) Luchtvaartongevallen. Hierin staan ook overige scenario's, waarbij Lelystad Airport niet betrokken is, maar waar de Veiligheidsregio's wel mee te maken kunnen krijgen. Binnen het document wordt onderscheid gemaakt tussen General Aviation (GA)² en Business Aviation³ (BA). Dit betreft de huidige situatie. Op het moment van schrijven vinden er nog geen vluchten plaats die gerelateerd zijn aan handelsverkeer⁴. Deze vluchten kunnen in de toekomst (afhankelijk van het besluit van de overheid) gaan plaatsvinden op Lelystad Airport⁵. Ook al is de kans gering, er bestaat te allen tijde een kans dat er zich een calamiteit voordoet met een vliegtuig in de categorie handelsverkeer in de Veiligheidsregio Flevoland & Gooi en Vechtstreek. In de Incident- Coördinatie kaart Luchtvaartongevallen (Deel II van het RBP) zijn scenario's opgenomen die betrekking hebben op handelsverkeer. Processen die gerelateerd zijn aan handelsverkeer zijn in de dit RBP niet opgenomen.

¹ Aangezien het rampbestrijdingsplan ook actief en gerealiseerd is binnen samenwerkende veiligheidsregio Flevoland en Gooi en Vechtstreek zijn beide logo's opgenomen.

² Onder General Aviation wordt verstaan al het (niet-commerciële) recreatieve verkeer dat in de huidige operatie dagelijks gebruik maakt van de luchthaven, zoals les-/instructievluchten, privé-vluchten en maatschappelijke vluchten (waaronder o.a. foto-, inspectie-, en ambulancevluchten). Het overgrote deel van deze recreatieve vluchten wordt uitgevoerd met vliegtuigen of helikopters met maximaal 6 zitplaatsen.

³ Onder Business Aviation (BA) wordt verstaan al het (doorgaans commerciële) zakelijke verkeer dat in de huidige operatie regelmatig gebruik maakt van de luchthaven. Deze vluchten worden doorgaans uitgevoerd met vliegtuigen met maximaal 20 zitplaatsen.

Voorbeeld vliegtuigtypes: Beechcraft King Air 200, Cessna Citation 525, Bombardier Global Express 7500

⁴ Onder groot handelsverkeer wordt verstaan de toekomstige operatie van vluchten, uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen, waarbij tegen betaling passagiers worden vervoerd (open ticketverkoop). Groot handelsverkeer wordt onderverdeeld in geregelde vluchten (uitgevoerd o.b.v. een gepubliceerde dienstregeling) en niet-geregelde vluchten (uitgevoerd met een ongeregelde karakter, bijvoorbeeld chartervluchten). Deze vluchten worden doorgaans uitgevoerd met vliegtuigen met maximaal 250 zitplaatsen. In de huidige operatie is groot handelsverkeer nog niet toegestaan op LA.

Voorbeeld vliegtuigtypes: Boeing 737 Max, Airbus A321.

⁵ Binnen het Digitale Operationele Planvorming (DOP) van de Veiligheidsregio Flevoland & Gooi en Vechtstreek is specifiek een preparatief RBP ontwikkeld dat gericht is op handelsverkeer op Lelystad Airport.

1.5 Beheer

Het Algemeen bestuur van de Veiligheidsregio Flevoland is verantwoordelijk voor het rampbestrijdingsplan. De uitvoering en het beheer ligt bij het Veiligheidsbureau FGV (Flevoland en Gooi en Vechtstreek). Punten ter verbetering die voortkomen uit oefeningen en daadwerkelijke incidenten worden in dit plan verwerkt. Het bestuur van de Veiligheidsregio Flevoland draagt er zorg voor dat het rampbestrijdingsplan éénmaal per vier jaar opnieuw wordt vastgesteld.

1.6 Relatie met overige beleidskaders

Het RBP Lelystad Airport is verbonden en nauw afgestemd met diverse beleidskaders. Het betreft de onderstaande kaders:

- [Handreiking Crisisbeheersing op Luchthavens](#) d.d. 16 april 2021;
- Landelijk Crisisplan- Luchtvaartongevallen (LCP-L)/[Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen](#)⁶;
- Calamiteitenplan Lelystad Airport.

1.7 Leeswijzer

In deze leeswijzer staat omschreven waar welke informatie vindbaar is, zodat eenvoudig door het document genavigeerd kan worden. Zoals aangegeven bestaat het RBP uit het bestuurlijke deel (deel I) en het operationele vertrouwelijke deel (deel II).

Deel I bestaat uit 8 hoofdstukken en diverse bijlagen:

- Hoofdstuk 1 beschrijft algemene informatie. Onder andere de aanleiding, het doel, het gebruik en de relatie met andere beleidskaders;
- Hoofdstuk 2 geeft inzicht in de luchthaven Lelystad Airport. Zo wordt aangevangen met bedrijfsactiviteiten, het organogram, safety en security aspecten en betrokken organisaties;
- In hoofdstuk 3 zijn vijf (landelijke) incidenttypes, gebaseerd op luchtvaartincident, uitgewerkt in voorbeeldscenario's. Deze zijn gefaseerd door hoofdkenmerken, uitgangspunten, meldingsfases, het eerste uur, de eerste 24 uur en nazorg;
- In hoofdstuk 4 worden de belangrijkste bestuurlijke dilemma's en sleutelbesluiten opgesomd;
- Hoofdstuk 5 beschrijft de reguliere rand voorwaardelijke processen uitgesplitst. Deze zijn vertaald naar vliegtuigincidenten (verdieping op het RCP);
- Hoofdstuk 6 beschrijft bijzondere processen die cruciaal zijn bij vliegtuigincidenten;
- Hoofdstuk 7 beschrijft het doel en de afspraken rondom het proces van crisiscommunicatie tijdens luchtvaartongevallen;
- Hoofdstuk 8 beschrijft de activiteiten die zich afspelen na dat het incident gestabiliseerd is (nazorg).

Deel II bevat de Incident-Coördinatiekaart Luchtvaartincidenten. Hier kunnen onder andere scenario's, bereikbaarheidsgegevens, het overdrachtsprotocol, diverse kaarten, alarmvormen, classificatie en inzetvoorstellen gevonden worden.

⁶ Bij definitieve vaststelling en openbare publicatie van het Landelijk Crisisplan Luchtvaartongevallen komt het Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen te vervallen.

2. Algemene informatie Lelystad Airport

In dit hoofdstuk worden de activiteiten, relevante afspraken en de organisatie van Lelystad Airport beschreven.

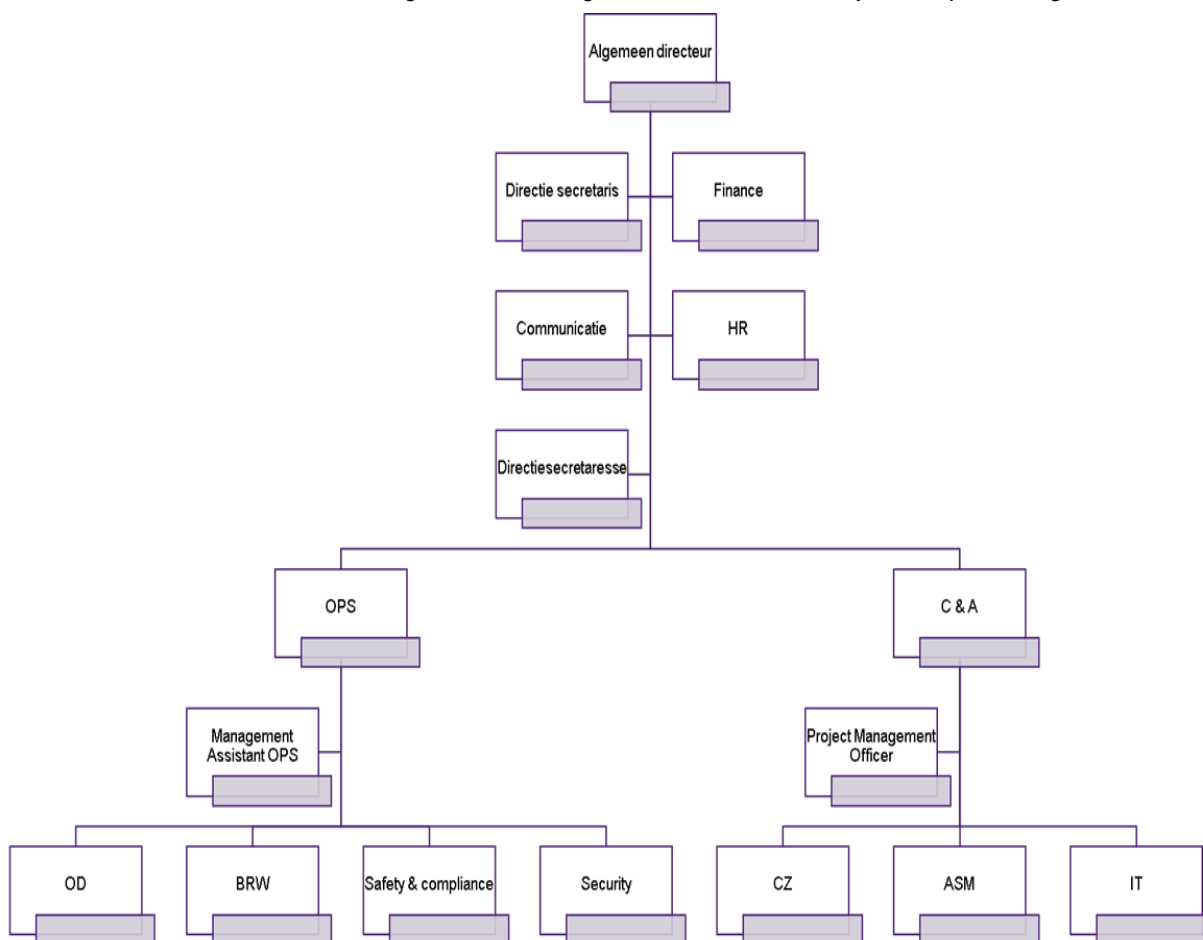
2.1 Bedrijfsactiviteiten

Lelystad Airport is een luchthaven welk onderdeel is van Schiphol Group N.V. Op het moment van schrijven, vliegt er een grote diversiteit aan General- en Business Aviation op Lelystad Airport; denk dan aan sportvliegtuigen, variërend 1 tot 6 zitplaatsen, welke gebruikt worden voor les- en privé vluchten. Verder een verscheidenheid aan helikoptergebruik voor o.a. les-, rond- en survey vluchten, politie, Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) en Defensie. Allen met een gevarieerd aantal inzittenden. Zakenvliegtuigen met wisselend formaat maar met over het algemeen een maximale capaciteit van circa 19 zitplaatsen.

De luchthaven heeft twee gebieden, de noord- en de zuidzijde. De zuidzijde wordt gebruikt voor General Aviation. Daar bevinden zich verschillende bedrijven, de GA terminal, toren en de brandweer. De zuidzijde kent een grote diversiteit aan gebruik en een wisselende hoeveelheid mensen. Aan de noordzijde vinden er in de Final Approach and Take-Off Area (FATO) en Helicopter Exercise Area (HELEX) helikopter bewegingen plaats. Tevens ligt daar de beoogde passagiersterminal. Business Aviation vindt zowel plaats aan de zuidzijde als noordzijde. De luchthaven is geopend van 7.00 uur tot 22.00 uur.

2.2 Organisatiestructuur Lelystad Airport (koud)

Onderstaand, voor de beeldvorming, is de koude organisatiestructuur van Lelystad Airport weergegeven.



Figuur 2.2 Organogram Lelystad Airport

2.3 Calamiteitenorganisatie (warm)

De exploitant van Lelystad Airport is verantwoordelijk om voorbereid te zijn op calamiteiten wanneer deze zich voordoen op de luchthaven. Samenwerking met andere partijen en functies zijn beschreven in het Calamiteitenplan Lelystad Airport (CPLA). Het CPLA heeft betrekking op de plichten, verantwoordelijkheden, maatregelen en procedures in relatie tot de veiligheid op en om het luchtvaartterrein. Overleg over incidenten zoals weergegeven in (het operationele) deel II is van toepassing op situaties waarbij afstemming en coördinatie gewenst of noodzakelijk is; komt voort uit de effecten van incidenten en staat los van de inzet van hulpdiensten. De hier vermelde afspraken zijn aanvullend op reeds bestaande afspraken.

Zie paragraaf 5.1 & 5.2 (en themakaart 2 in deel II) over op- en afschaling. Het doel van afstemming en coördinatie is:

- Het bevorderen en stroomlijnen van samenwerking tussen verschillende disciplines tijdens een incident;
- Rollen, taken en verantwoordelijkheden vastleggen;
- In beeld brengen van gevolgschade en effecten van een incident;
- Coördineren van de communicatie richting reizigers en verwanten;
- Afstemmen van de pers- en publieksvoorlichting;
- Voorkomen of beperken van (imago) schade.

De calamiteitenorganisatie wordt geactiveerd op basis van de in het calamiteitenplan beschreven indicatoren. De BHV organisatie van Lelystad Airport en de vliegtuigbrandbestrijdingsorganisatie maken onderdeel uit van de Calamiteitenorganisatie van Lelystad Airport.

2.3.1 Supervisor Airport Operations

Tijdens normale of verstoorde bedrijfsvoering of bij crisis regisseert de SAO tijdens openingstijden de luchthavenoperatie aan airside als ook in het overig gebied (landside). De SAO of liaison van de luchthaven kan zitting nemen in het COPI.

2.3.2 Vliegtuigbrandbestrijding

Lelystad Airport beschikt over een eigen vliegtuigbrandbestrijdingseenheid conform RVGLT en ICAO-regelgeving.

De taken zijn:

- Creëren van een overleefbare situatie en deze in stand houden;
- Beginnen met het creëren van vluchtwegen;

Bij luchtvaartongevallen buiten het werkingsgebied van Lelystad Airport kan de vliegtuigbrandbestrijding van Lelystad Airport binnen de Veiligheidsregio Flevoland assistentie verlenen. Voor een verzoek hiervoor kan de meldkamer contact leggen met de Airportdesk (APD).

Operationele communicatie

De luchthavenbrandweer is voor wat betreft het gebruik van C2000 aan de Brandweer Flevoland gelieerd. De luchthavenbrandweer neemt in alle gevallen altijd onderling contact op met de meldkamer brandweer en (aanrijdende) eenheden van de brandweer middels een koppeling van de toegewezen incident gespreksgroep en de gespreksgroep van de luchthavenbrandweer.

2.3.3 Airport Operations Centre (APOC) met de Airportdesk

De exploitant van Lelystad Airport heeft een Airport Operations Centre ingericht. Onderdeel van het APOC is de Airportdesk (APD). De APD is het standaard aanspreekpunt voor de Meldkamer Ambulancezorg (MKA), Meldkamer Brandweertzorg (MKB) en Operationeel Centrum (politie) Midden-Nederland (OC MNL). Hieruit loopt het contact tussen de luchthaven en de meldkamer van de hulpverleningsdiensten. De Airportdesk is bereikbaar via een vast alarmnummer voor de gebruikers van het vliegveld (zie RBP deel II, themakaart 10 voor gebundelde bereikbaarheidsgegevens). Verder beschikt de APOC⁷ ruimte over twee directe telefoonlijnen met de meldkamer en zijn directe telefoonnummers afgestemd. Dit nummer heet de Alarmlijn Lelystad Airport. Dit nummer is operationeel tussen 07.00-22.00. Deze zijn opgenomen in themakaart 10 deel II van het RBP (I-CK Luchtvaartongevallen).

2.4 Safety en Security

Het ministerie van Justitie en Veiligheid is eindverantwoordelijk voor de beveiliging van de burgerluchtvaart. Op Lelystad Airport is de politie politieel verantwoordelijk voor de politietaken op de luchthaven. De Koninklijke Marechaussee (KMar) voert zijn politietaak uit vanuit de Vreemdelingenwet 2000 op vluchten die de grens overschrijden binnen en buiten Schengen middels Mobiele Toezicht Veiligheid (MTV) en/of Grenspolitietaken. Bij incidenten aangaande BBLV (Beveiliging Burgerluchtvaart) dient de piketofficier van de BTBB (Brigade Toezicht Beveiliging Burgerluchtvaart) geïnformeerd te worden. De piketofficier van de BTBB staat in goed contact met de securitymanager en bepaalt, veelal in samenspraak, welke mitigerende maatregelen er genomen dienen te worden door de securitymanager om de integriteit van de BBLV te waarborgen in al zijn facetten. De piketofficier van de BTBB heeft o.a. tot taak de piketofficier van de NCTV te informeren indien de casus dat vraagt en intern te communiceren. Wel gaat er een melding naar de KMar zodra de overheidsdrempel overschreden wordt. De KMar draagt dan zorg dat de BTBB geïnformeerd wordt.

De burgemeester draagt de verantwoordelijkheid over de openbare orde en veiligheid. Dit betreft het publiek toegankelijk gebied. Bij acute openbare ordeproblemen treedt de politie/ KMar op binnen haar gegeven bevoegdheden. De burgemeester wordt altijd geïnformeerd en er wordt afgestemd over eventueel te nemen maatregelen. Indien noodzakelijk geeft de burgemeester de politie/KMar noodbevoegdheden. In een

⁷ APOC: Airport Operation Centre (thans gehuisvest in de GA Terminal) de Airport Desk (APD) is onderdeel van de APOC. De Airport Desk neemt op met Alarmlijn Lelystad Airport.

driehoeksoverleg tussen politie, OM en burgemeester wordt gekeken naar de toepassingen van de noodbevoegdheden.

Lelystad Airport is verantwoordelijk voor de uitvoering en controle van de toegang op de airside van de luchthaven. Het luchtvaartterrein wordt niet begrensd door hekwerk van de luchthaven (airside).

Het luchtvaartterrein is vastgelegd in [het luchthavenbesluit](#)⁸.

2.5 Overige betrokken organisaties op Lelystad Airport

Aftanken vliegtuigen

Het aftanken van vliegtuigen gebeurt voornamelijk op fuelstation Delta. Dit kan voor Avgas d.m.v. zelfbediening en voor Jet A1 zowel door zelfbediening dan wel d.m.v. een tankwagen. Tevens bedient de tankwagen de klant op locatie. Brandstoffen worden door een externe tankdienst geleverd. Er zijn diverse bedrijven op de luchthaven die in een eigen brandstofvoorziening voorzien. Naast fossiele brandstof is elektrisch opladen van vliegtuigen ook mogelijk op LA.

Derden

Op LA diverse privé **hangars** en andere bedrijven gevestigd. Deze kunnen direct of indirect betrokken raken bij een calamiteit op de luchthaven.

⁸ Besluit van 12 maart 2015 tot vaststelling van een luchthavenbesluit voor de luchthaven Lelystad (Luchthavenbesluit Lelystad), Staatsblad 2015 130

3. Incidenttypen en voorbeeldscenario's

Dit rampbestrijdingsplan gaat specifiek in op het gecoördineerd multidisciplinair bestrijden van incidenten die zich binnen het werkingsgebied (zie bijlage A) van het rampbestrijdingsplan Lelystad Airport kunnen voordoen of uitwerking hebben op een van de processen op Lelystad Airport. In dit hoofdstuk wordt aangevangen met bepalende kenmerken die terugkomen bij meerdere scenario's. Aansluitend worden vier incidenttypen "klein incident", "luchtvaartongeval" en "incidenttype kaping/gijzeling" uitgewerkt aan de hand van voorbeeldscenario's (de alarmeringsvormen "voorzorgslanding"⁹ en "noodsituatie"¹⁰ zijn niet uitgewerkt als voorbeeldscenario aangezien het geen incident behelst). Deze voorbeeldscenario's zijn afkomstig uit de "Handreiking crisisbeheersing op luchthavens"¹¹ en het Landelijk Crisisplan Luchtvaartongevallen (LCP-L)¹¹ en zijn gespiegeld naar de situatie op Lelystad Airport en de Veiligheidsregio Flevoland en Gooi en Vechtstreek. Deze scenario's dragen zorg voor een gedegen preparatie voor General- & Business Aviation (huidige situatie).

3.1 Toepassingsgebied RBP en werkingsgebied Lelystad Airport

Het toepassingsgebied van het rampbestrijdingsplan Lelystad Airport is een geografisch afgebakend gebied en omvat onder meer (maar niet uitsluitend) het luchtvaartterrein van Lelystad Airport. Het RBP is bij een luchtvaartongeval actief zowel binnen als buiten de grenzen van de veiligheidsregio's Flevoland en Gooi en Vechtstreek. Buiten deze grenzen geldt dit voor vliegtuigen die aankomen op of vertrokken zijn van Lelystad Airport. Onder Lelystad Airport wordt de onmiddellijke omgeving verstaan. Het werkingsgebied staat afgebeeld in figuur 3.1. en (in bijlage B voor een volledig overzicht) geeft de reikwijdte aan van de werking van Lelystad Airport. Binnen deze geografische grenzen ligt de verantwoordelijkheid van de brandweer van Lelystad Airport. Buiten deze grenzen dient een verzoek voor bijstand ingediend te worden bij de APD. De brandweer van Lelystad Airport moet zijn dekking kunnen waarborgen en/of maatregelen nemen om de crisisorganisatie te ondersteunen.



Figuur 3.1 Werkingsgebied Lelystad Airport

3.2 Bepalende kenmerken scenario's

Passagiers

- Bij elk scenario is het relevant of er wel of geen passagiers aan boord zijn;
- Bij elk scenario is het aantal betrokken Nederlandse passagiers relevant;
- Het is aannemelijk dat er buitenlandse passagiers betrokken zijn bij een luchtvaartongeval in Nederland;

⁹ Voorzorgslanding: een luchtvaartuig bevindt zich in een situatie die kan ontaarden in een noodgeval. Als er een dreigend gevaar is kan een Pan-pan-oproep gedaan worden, die aangeeft dat het vliegtuig mogelijk in een noodsituatie terecht gaat komen. De Luchthaven brandweer kan dit af in eigen beheer.

¹⁰ Noodsituatie: een luchtvaartuig bevindt zich in direct gevaar die kan ontaarden in een crash. Er wordt dan een mayday oproep gedaan. VRF wordt gealarmeerd omdat de situatie mogelijk kan ontaarden in een ongeval.

¹¹ Instituut Fysieke Veiligheid (2021), Handreiking Crisisbeheersing op luchthavens, p. 43-64.

- 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.

Lading

- De lading van een vliegtuig is relevant voor de incidentbestrijding of afhandeling. Er kan immers sprake zijn van vervoer van gevaarlijke stoffen (aanwezigheid van brandstof of accupakketten).

Betrokken organisaties

- Bij een ongeval met een Nederlands civiel luchtvaartuig is het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) als Nederlandse civiele luchtvaartautoriteit altijd betrokken;
- Bij een ongeval met een militair luchtvaartuig is het Ministerie van Defensie altijd betrokken;
- Omdat militaire toestellen een bijzondere bouw en uitrusting kennen, beschikken de militaire hulpverleningsdiensten daarop toegesneden kennis, vaardigheden, procedures en materieel en wordt nauw samengewerkt met civiele hulpverleningsdiensten bij het bestrijden van het incident;
- Bij een ongeval in het buitenland waarbij Nederlanders betrokken zijn, speelt het Ministerie van Buitenlandse Zaken een rol met betrekking tot het verlenen van consulaire bijstand;
- Bij elk scenario waarbij het verongelukte vliegtuig een Nederlandse luchthaven als vertrek- of aankomstluchthaven heeft, zullen zowel de luchthaven als de gemeente/veiligheidsregio en de 1e hulpverleners (politie, brandweer en GHOR) effecten ondervinden die om maatregelen vragen ten aanzien van onder andere media-aandacht, mobiliteit, slachtoffers, opvang en verzorging verwanten, inzet psychosociale hulpverlening (PSH), informatievoorziening en openbare orde en veiligheid (politie en KMar);
- In de meeste burgerluchtvaartongevallen zal ook Schiphol (en de Veiligheidsregio Kennemerland) betrokken zijn.

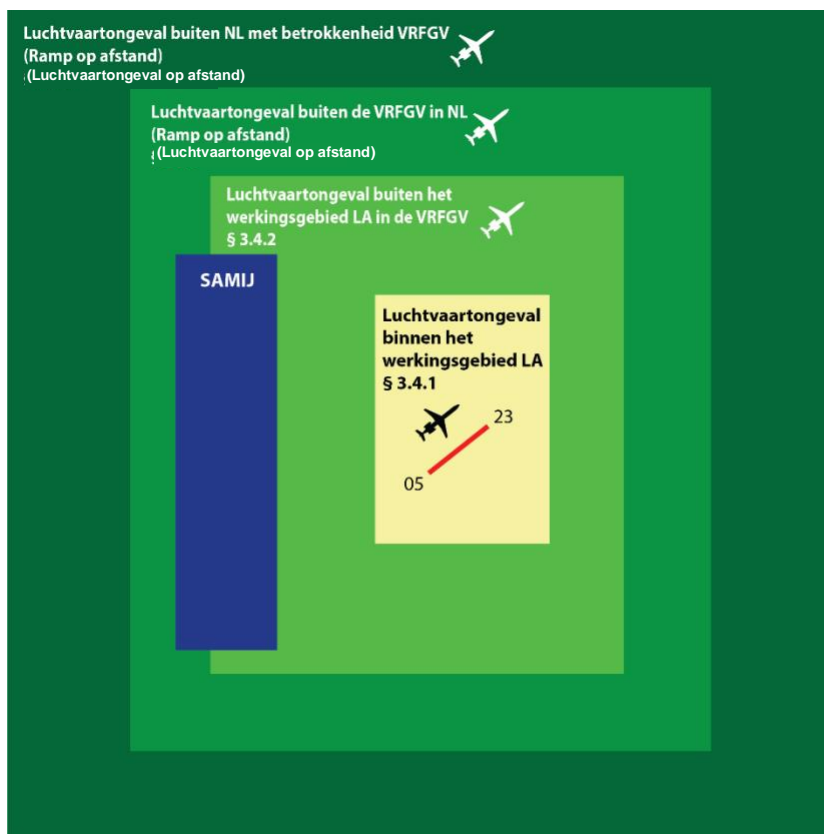
3.3 Incidenttype 'klein incident'

Bij een incident, op het airside gebied (zie bijlage B) kan een voorval met of in de omgeving van een vliegtuig plaatsvinden waar de luchthavenbrandweer assistentie verleent. Een andere situatie kan zijn dat eerste hulp moet worden verleend door de BHV. Omdat de situatie anders is dan de normale bedrijfsvoering wordt dit gekwalificeerd als 'klein incident'. Uitgangspunt hierbij is dat de medewerkers van Lelystad Airport het incident in eigen beheer af kunnen handelen.

3.4. Incidenttype 'luchtvaartongeval'

Binnen het incidenttype "Luchtvaartongeval" vallen vier scenario's (zie figuur 3.4):

- Luchtvaartongeval binnen het werkingsgebied Lelystad Airport;
- Luchtvaartongeval buiten het werkingsgebied Lelystad Airport in de VR Flevoland en Gooi en Vechtstreek;
- Luchtvaartongeval buiten de VR Flevoland en Gooi en Vechtstreek (in Nederland);
- Luchtvaartongeval buiten Nederland met betrokkenheid van de VR Flevoland en Gooi en Vechtstreek.



Figuur 3.4 Schematische weergave van scenario's die vallen onder luchtvaartongevallen

3.4.1 Luchtvaartongeval binnen het werkingsgebied Lelystad Airport (General Aviation/Business Aviation)

Vier hoofdkenmerken van dit scenario:

1. Behoorlijke impact op Lelystad Airport en op de inzet van regionale hulpdiensten;
2. Grote kans op doden en zwaargewonden;
3. Het incident heeft vanaf het begin af aan een internationale dimensie;
4. Communicatiekwesties aangaande de slachtofferlijst.

Het incident (referentie calamiteit): Bombardier Global 5000 met 25 inzittenden.

Uitgangspunten

In dit scenario treden zowel de hulpverlenende diensten van Lelystad Airport als de civiele hulpdiensten van de overheid op conform het RBP en het CPLA. De geografische contouren voor dit scenario vallen binnen het werkingsgebied van het rampbestrijdingsplan Lelystad Airport, (zie bijlage A), op of voor de landingsbaan.

De alarmeringsfase

De luchtverkeersleider in de toren alarmeert direct Lelystad Airport (APD en luchthaven brandweer). De APD meldt het incident door naar de MKB (of MKA bij melding gezondheid, zie tabel bij paragraaf 5.1.1) met vermelding van de alarmvorm. Bij een melding van een incident door een dienst of persoon op de luchthaven maakt deze dienst of persoon dit kenbaar aan de APD. De luchthaven brandweer zet in op het vliegtuig.

Aandachtpunten, acties en besluiten in de alarmeringsfase, het eerste kwartier:

- Er wordt gestart met een landelijke incidentkwalificatie GMK en past dit zo nodig aan de werkelijke situatie ter plaatse van de luchthaven aan;
- De SAO neemt de eerste richtinggevende besluiten. De communicatie naar relevante doelgroepen zoals verwanten en overige passagiers op Lelystad Airport wordt in gang gezet;
- Besluit welke primaire processen van Lelystad Airport (nog wel) door kunnen gaan. Eventueel kan het luchtruim worden gesloten;
- Opschaling van diverse eenheden volgt vanuit de inzetbehoefte. Deze normstelling is geïntegreerd in het GMS-systeem en zichtbaar in deel II van het RBP;
- Het daadwerkelijke aantal geneeskundige eenheden zal op basis van de informatie van de OvD-G plaatsvinden;
- Opvanglocatie (ad hoc bepaald) op Lelystad Airport gereedmaken voor slachtoffers (bemanning, passagiers, niet-gewonden en T3 getrieerd en niet - direct - naar het ziekenhuis gaan). Op deze locatie kan hulp en

her-triage plaatsvinden. Dit i.v.m. met de mogelijkheid op een hoogenergetisch incident en de registratie van slachtoffers.

Het eerste uur

Overheidshulpdiensten verzamelen op de geprepareerde Uitgangsstelling (UGS) B (zie bijlage A). De brandweer werkt daar samen met de luchthaven brandweer aan de bevrijding van gewonden en/of beknelde slachtoffers die nog in het vliegtuig vastzitten. De gearriveerde geneeskundige hulpverleners zorgen voor triage van de slachtoffers, het stabiliseren van zwaargewonden (T1 en T2) en vervoer van de slachtoffers naar ziekenhuizen. Inzittenden die overleden zijn, zullen gedurende de redding niet verplaatst worden door hulpverleners, tenzij dit de bevrijding van nog levende slachtoffers in de weg staat. De politie zorgt voor beveiliging van de ongevalslocatie om sporen veilig te stellen en hulpverleners ongestoord te kunnen laten werken.

Aandachtspunten, acties en besluiten in het eerste uur:

- Wanneer de RAV besluit dat het om een hoogenergetisch trauma gaat, worden alle passagiers in principe beschouwd als “gewond” en moeten zij gepresenteerd worden in het ziekenhuis. Ook als dit niet (direct zichtbaar) het geval is;
- Inventariseer in samenwerking met de SAO welke processen verstoord worden en schets aan de hand van het scenario de mogelijke consequenties en handelingsopties. Mogelijk zijn er effecten buiten Lelystad Airport in de veiligheidsregio;
- Start met inventariseren van de mogelijke impact op vervoers- en verkeersstromen rondom het plaats incident. Stem de mobiliteit af. Draag zorg voor de vervoers- en verkeersstromen voor hulpverleningsdiensten en betrokkenen (o.a. politie en RWS);
- Het proces “validatie passagiersgegevens” wordt gestart door de operator/luchtvaartmaatschappij of Defensie (militair luchtvaarttoestel) met medewerking van Lelystad Airport en de politie;
- De gemeente c.q. de veiligheidsregio (verantwoordelijkheid) start het proces “verificatie van de passagiersgegevens (vliegplan)” met medewerking van Lelystad Airport, operators/luchtvaartmaatschappij, politie en overige betrokken actoren. Afstemming met veiligheidsregio (brongebied) is een continu proces;
 - Start het ambassadeprotocol (opstart alleen mogelijk als de nationaliteit(en) bekend is/zijn);
- Activering van de Slachtofferinformatiesystematiek (in het kader van verwanteninformatie en registreren van slachtoffers) door AC bevolkingszorg; i.s.m. GHOR en de politie;
- Start (bij verdenking van) het opsporingsonderzoek. De politie informeert het OM. De Officier van Justitie (OvJ) is de leider van het opsporingsonderzoek. De politie is verantwoordelijk voor het onderzoek op de plaats van het ongeval;
- Start (incident) onderzoek en/of stuur een melding naar de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV) en overige onderzoek instanties;
- Veiligstellen van het plaats incident/plaats delict met behulp van de politie;
- Stroomlijnen van de telefonische en digitale bereikbaarheid (zie themakaart 10, RBP deel II) van Lelystad Airport;
- Organisatie van de woordvoering; communiceer het moment waarop de persconferentie zal plaatsvinden (locatie wordt ad hoc bepaald);
- Richt een locatie in voor verwanten.

De eerste 24 uur

De Veiligheidsregio coördineert de crisiscommunicatie in samenwerking met alle relevante ketenpartners. Er vindt afstemming plaats met het Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie (NCC). De Eenheid Communicatie van het Nationaal Crisiscentrum (NCC). Het Ministerie van Buitenlandse Zaken neemt contact op met de ambassades van betrokken buitenlandse passagiers.

Aandachtspunten, acties en besluiten binnen 24 uur:

- De familie van de inzittenden worden zo snel mogelijk benaderd om te voorkomen dat zij het nieuws horen via sociale media;
- Vrijgeven van de definitieve, geverifieerde passagierslijst;
- Politie (team DVI¹²) start het forensisch onderzoek m.b.t. het proces "Identificatie van de slachtoffers". De politie is verantwoordelijk voor de identificatie en registratie van de overleden slachtoffers en hun persoonsgebonden goederen (identificatielijst);
- De Veiligheidsregio bepaald hoe om te gaan met die informatie omtrent het vaststellen van de identiteit van de slachtoffers;
- Start (incident) onderzoek en/of stuur een melding naar de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV) en overige onderzoek instanties;
- Organiseer de opvang en verzorging van ongedeerden/betrokkenen en de hereniging van slachtoffers met verwanten. Primaire verantwoordelijkheid ligt bij de operators en Lelystad Airport. De veiligheidsregio/bevolkingszorg kan indien gewenst ondersteunen (uiterlijk na 3 uur) bij de opvang en begeleiding van ongedeerde slachtoffers.
- Toestroom familie/nabestaanden reguleren richting een opvanglocatie, bijvoorbeeld via bebording;

- Besluiten nemen die te maken hebben met het borgen van de continuïteit van Lelystad Airport;
- Afstemmen of Lelystad Airport weer (deels) open kan;
- Het structureren van de crisiscommunicatie: plannen van persmomenten en kanaliseren van de toestromende media op het luchtvaartterrein (bij een opsporingsonderzoek loopt de afstemming in samenspraak met politie/OM over het communicatie/persmoment);
- Alle hulpverlenende organisaties en partners die betrokken zijn vanaf het begin organiseren de vervanging van hun mensen. Gelijktijdig organiseren zij ook de eerste (collegiale) opvang voor hulpverleners van het eerste uur;
- In samenspraak met Lelystad Airport vindt organisatie plaats van de Psychosociale Hulpverlening (PSH) voor slachtoffers, verwanten en betrokkenen.

Nafase

In deze casus kan Lelystad Airport pas weer open als het onderzoek ter plaatse is afgerond en de brokstukken zijn verwijderd. Dit gebeurt in afstemming met LA, inspectie van leefomgeving en betrokken ministeries. Hulpverleningsdiensten en betrokken partners die een grote bijdrage hebben geleverd aan de inzet, worden gefaseerd afgeschaald. In deze fase is er ook aandacht voor registratie van het incident door de onderzoekers op basis van een reconstructie van feiten en ooggetuigenverslagen. De activiteiten (zie hoofdstuk 8) in de nafase zijn erop gericht om zo goed en spoedig mogelijk terug te keren naar de normale situatie, zowel voor de getroffen en als de betrokken organisaties. Afhankelijk van de crisis kan dit jaren duren.

3.4.2 Luchtvaartongeval buiten het werkingsgebied van Lelystad Airport in de VR Flevoland en Gooi en Vechtstreek

Zeven hoofdkenmerken van dit scenario:

1. Lelystad Airport is mogelijk niet de luchthaven van vertrek of aankomst;
2. Grote kans op vele doden en zwaargewonden;
3. Behoorlijke impact op de inzet van regionale en bovenregionale hulpdiensten;
4. Het incident heeft vanaf het begin af aan een interregionale alsmede een internationale dimensie;
5. Communicatiekwesaties aangaande de slachtofferlijst;
6. Grotere incident locatie (groter vliegtuig);
7. Het incident kan ook plaatsvinden op het IJsselmeergebied dit valt (deels) onder de verantwoordelijkheid van de veiligheidsregio Flevoland¹³.

Referentie incident: Een passagiersvliegtuig (handelsverkeer) met een groot aantal inzittenden crasht in de Veiligheidsregio's Flevoland of Gooi en Vechtstreek.

Uitgangspunten

In dit scenario kan het gaan om het neerstorten van een vliegtuig op land, water of bebouwing binnen de Veiligheidsregio's Flevoland en Gooi en Vechtstreek op een andere locatie dan het Lelystad Airport terrein. In het scenario is de kans groot dat het gecrashte vliegtuig een andere aankomst of vertrek bestemming heeft dan Lelystad Airport. De luchthaven van aankomst of vertrek is dan betrokken net als de veiligheidsregio van desbetreffende luchthaven. Het kan gaan om een groot verspreidingsgebied over meerdere gemeenten en er kunnen cumulatieve effecten ontstaan.

De alarmeringsfase; het eerste kwartier

De meldingen die binnenkomen bij de meldkamer(s) worden conform hun processen verwerkt. De eerste interne alarmering geeft de laatst bekende positie door. Vrijwel gelijktijdig komen ook de eerste 112-meldingen binnen.

Aandachtspunten, acties en besluiten in het eerste kwartier:

- Ter plaatse wordt conform de reguliere opschalingsstructuur zo snel mogelijk de juiste aard en omvang (aantal slachtoffers) van het ongeval in een nader bericht teruggekoppeld aan de GMK middels een SITRAP;
- De MKB neemt contact op met Luchthaven brandweer (Lelystad Airport) en de APD voor specifieke informatie over het vliegtuig. Er wordt gewerkt met landelijk incidentkwalificatie en de GMK past dit zo nodig aan de werkelijke situatie ter plaatse en zorgt voor de juiste opschaling van regionale hulpverleners, gemeente en andere partners;
- Indien het vliegtuig niet afkomstig is van of aankomst heeft op Lelystad Airport neemt de VR contact op met desbetreffende luchthaven/VR;
- Afhankelijk van de situatie kan de VR een UGS (C - steunpunt RWS of D - tankstation aan de Gooiseweg) buiten de luchthaven bepalen voor het verzamelen van hulpdiensten (zie bijlage A voor UGS-locaties);
- Een verzoek tot bijstand wordt ingediend bij Lelystad Airport (APD). Bij inwilligen verzoek staat de SAO ten dienste van de crisisorganisatie. De SAO communiceert relevante informatie naar betrokken doelgroepen en raadpleegt (betrokken) partners. In afstemming met de crisisorganisatie worden de eerste besluiten genomen over welke primaire processen van Lelystad Airport (nog wel) door kunnen gaan;
- De politie start het proces mobiliteit zodat hulpdiensten ongehinderd aan kunnen komen en vertrekken van de plaats incident;

¹³ In het scenario zijn verbijzonderingen opgenomen in aparte alinea's. Onder de noemer "incident op het IJsselmeergebied" deze aandachtspunten kunnen parallel, gelijk of gecombineerd worden met de reguliere aandachtspunten;

- Het plaats incident wordt zoveel mogelijk intact gelaten ten behoeve van het latere incidentonderzoek;
- De brandweer treft de eerste voorzieningen om de bereikbaarheid van het vliegtuig te verbeteren;
- Opschaling van diverse eenheden volgt vanuit de inzetbehoefte. Deze normstelling is geïntegreerd in het GMS systeem en zichtbaar in deel II van het RBP;

Aandachtspunten bij een incident op het IJsselmeer¹⁴ (zie [IBP IJsselmeergebied](#))

- De GMK is binnen de grenzen van de VR het Coördinerende GMK (C-GMK). Ook bij onduidelijkheid over het plaats incident m.b.t. IJsselmeergebied. De rol van C-GMK kan ook belegd zijn bij een andere VR (kan ook aangewezen worden als C-GMK door de GMK). Duidelijk onderscheid wordt wel gemaakt ten tijde van het Search And Rescue (SAR) proces. Het SAR proces is een verantwoordelijkheid van het Kustwachtcentrum (KWC). Het KWC heeft de leiding over het SAR-proces.
- Er vindt communicatie plaats met:
 - Overige betrokken GMK's;
 - Kustwachtcentrum (KWC);
 - Verkeerspost (VP).
- De C-GMK voert regie over het bovenregionaal berichtenverkeer, o.a, opstarten LCMS.

Het eerste uur

Overheidshulpdiensten verzamelen op een geprepareerde UGS (naar inschatting C). Mogelijk stemmen ze daar de vervolgstappen af en treffen ze de laatste voorbereidingen. Aansluitend verplaatsen de hulpdiensten zich naar het plaats incident. De brandweer werkt (eventueel in samenwerking met de brandweer van Lelystad Airport, met assistentie is gevraagd via een verzoek tot bijstand en deze toegekend is) aan de bevrijding van gewonde en/of beknelde slachtoffers die nog in het vliegtuig vast zitten. De gearriveerde geneeskundige hulpverleners zorgen voor triage van de slachtoffers, het stabiliseren van zwaargewonden (T1 en T2), het behandelen van T3-slachtoffers en organiseren het vervoer van de slachtoffers naar ziekenhuizen. Inzittenden die overleden zijn, zullen gedurende de redding niet verplaatst worden door hulpverleners, tenzij dit de bevrijding van nog levende slachtoffers in de weg staat. De politie schermt de ongevalslocatie af om zo sporen veilig te stellen en hulpverleners ongestoord te kunnen laten werken.

Aandachtspunten, acties en besluiten in het eerste uur

- De crisisbeheersingsorganisatie wordt conform RCP geactiveerd;
- Wanneer het incident als een hoogenergetisch trauma wordt beschouwd, worden alle passagiers in principe beschouwd als "gewond" en dienen deze gepresenteerd te worden in het ziekenhuis. De consequentie is dan dat alle passagiers beoordeeld moeten worden;
- Start met inventariseren van de mogelijke impact op vervoers- en verkeersstromen rondom het plaats incident. Stem de mobiliteit af. Draag zorg voor de vervoers- en verkeersstromen voor hulpverleningsdiensten en betrokkenen (o.a. politie en RWS);
- Het proces "validatie passagiersgegevens" wordt gestart door de operator/luchtvaartmaatschappij of Defensie (militair luchtvaarttoestel) met medewerking van Lelystad Airport en de politie;
- De gemeente c.q. de veiligheidsregio (verantwoordelijkheid) start het proces "verificatie van de passagiersgegevens (vliegplan)" met medewerking van Lelystad Airport, operators/luchtvaartmaatschappij, politie en overige betrokken actoren. Afstemming met veiligheidsregio (brongebied) is een continu proces;
 - Start het ambassadeprotocol (opstart alleen mogelijk als de nationaliteit(en) bekend is/zijn);
 - Activering van de Slachtofferinformatiesystematiek (in het kader van verwanteninformatie en registreren van slachtoffers) door AC bevolkingszorg; i.s.m. GHOR en de politie;
- Start (bij verdenking van) het opsporingsonderzoek. De politie informeert het OM. De Officier van Justitie (OvJ) is de leider van het opsporingsonderzoek. De politie is verantwoordelijk voor het onderzoek op de plaats van het ongeval;
- Veiligstellen van het plaats incident/plaats delict met behulp van de politie. Ooggetuigen worden gehoord om duidelijkheid te krijgen over de fatale vlucht;
- Stroomlijnen van de telefonische en digitale bereikbaarheid van hulpverleningsdiensten en partners;
- Organisatie van de woordvoering; communiceer het moment waarop de persconferentie zal plaatsvinden. Stem de woordvoering af met LA en operator;
- Stem de organisatie van de Psychosociale Hulpverlening (PSH) voor slachtoffers en verwanten af met LA en de operator;
- Stem af (LA) en richt een locatie in voor slachtoffers, verwanten en pers;
- Het beleidsteam in de brongemeente komt bij elkaar en neemt na het eerste uur besluiten op basis van de geverifieerde informatie. Crisiscommunicatie in relatie tot het incident en de identiteit van de slachtoffers heeft de hoogste prioriteit.

Aandachtspunten bij een incident op het IJsselmeer (zie [IBP IJsselmeergebied](#))

- Waterpartijen worden geactiveerd (KNRM/Kustwacht, geëlideerde reddingsbrigades, duikteams etc.);
- De C-GMK en KWC vangen aan met het opstellen van een inzetplan;

¹⁴ Met IJsselmeergebied worden ook het markermeer en de randmeren bedoeld.

- De aanlandplaats wordt bepaald in afstemming met de Kustwacht; Er wordt aangevangen met proces “Mens en dier in nood” (scenario kaart 1 **IBP IJsselmeergebied**);
- De “On Scene Coördinator” (OSC) wordt geactiveerd en wordt instelling gebracht. De OSC is bij het proces SAR een functionaris van de Kustwacht;
- Indien mogelijk wordt de Coördinator Incident Schip (CIS) gerealiseerd op het wrakstuk (functionaris KNRM) en voert een risicoanalyse uit, draagt zorg voor het situatiebeeld en de afstemming op vliegtuig;
- Verkeersstromen m.b.t. mobiliteit op het water worden opgepakt door RWS (in afstemming met de politie).

De eerste 24 uur

De familie van de inzittenden wordt zo snel mogelijk benaderd om te voorkomen dat zij het nieuws horen via (sociale) media.

Aandachtspunten, acties en besluiten binnen 24 uur:

- Betrokken Vr(’s), gemeenten en betrokken partners stemmen in overleg hun acties op elkaar af;
- Start (incident) onderzoek en/of stuur een melding naar de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV) en overige onderzoek instanties;
 - In het licht van een onderzoek/evaluatie is het belangrijk de feiten vast te leggen;
- Vrijgeven van de definitieve, geverifieerde passagierslijst binnen 2 uur (proces validatie);
- De gemeente c.q. de veiligheidsregio (verantwoordelijkheid) start het proces “verificatie passagiersgegevens (vliegplan)” met medewerking van betrokken luchthaven, luchtvaartmaatschappij/afhandelaar, veiligheidsregio, politie/KMar en overige betrokken actoren;
- Politie (team DVI) start het forensisch onderzoek m.b.t. het proces "Identificatie van de slachtoffers". De politie is verantwoordelijk voor de identificatie en registratie van de overleden slachtoffers en hun persoonsgebonden goederen (identificatielijst);
- De veiligheidsregio(’s) bepaalt hoe om te gaan met die informatie omtrent het vaststellen van de identiteit van de slachtoffers;
- Organiseer de opvang en verzorging van ongedeerden/betrokkenen en de hereniging van slachtoffers met verwanten. Primaire verantwoordelijkheid ligt bij de luchtvaartmaatschappij/afhandelaar en betrokken luchthaven. De veiligheidsregio/ bevolkingszorg gewenst ondersteunen (uiterlijk na 3 uur) bij de opvang en begeleiding van ongedeerde slachtoffers;
- Toestroom familie/nabestaanden reguleren richting een opvanglocatie, bijvoorbeeld via bebording;
- Het structureren van de crisiscommunicatie: plannen van persmomenten en kanaliseren van de toestromende media op- en rondom het plaats incident (bij een opsporingsonderzoek loopt de afstemming in samenspraak met politie/OM/Kustwachtcentrum over het communicatie/persmoment);
- Alle hulpverlenende organisaties en partners die betrokken zijn vanaf het begin organiseren de vervanging van hun mensen. Gelijktijdig organiseren zij ook de eerste (collegiale) opvang voor hulpverleners van het eerste uur;
- Psychosociale Hulpverlening voor verwanten en nabestaanden.

Nafase

De nafase kan een breed scala aan onderwerpen en activiteiten omvatten (zie hoofdstuk 8). Deze is niet limitatief. Belangrijk is dat de voorbereiding van nazorg/fase activiteiten vroegtijdig wordt opgepakt.

3.4.3 Luchtvaartongeval in Nederland buiten de VR’s Flevoland en Gooi en Vechtstreek (Luchtvaartongeval op afstand)

Vier hoofdkenmerken van dit scenario:

1. Lelystad Airport is de luchthaven van vertrek of aankomst;
2. Een beperkte inzet van regionale hulpdiensten;
3. Een inzet van andere Veiligheidsregio’s (brongebied);
4. Grote kans op vele doden en zwaargewonden;
5. Het incident heeft vanaf het begin af aan een internationale dimensie.

Referentie: een vliegtuig met de bestemming of herkomst van Lelystad Airport.

Dit scenario betreft het neerstorten van een vliegtuig binnen Nederland buiten de Veiligheidsregio’s Flevoland en Gooi en Vechtstreek. Dit betreft dus een locatie in het verantwoordelijkheidsgebied van een andere veiligheidsregio, die de crisisbeheersing op zich neemt.

De alarmeringsfase: het eerste kwartier

De betrokken Veiligheidsregio neemt contact op met de GMK (MKB/CaCo) FGV. De GMK alarmeert en informeert de crisisorganisatie van de Veiligheidsregio’s Flevoland en Gooi en Vechtstreek. De GMK neemt contact op met Lelystad Airport (APD). De APD kan na de eerste interne alarmering ook direct contact opnemen met de GMK van de VRFGV (CaCo/MKB). Via beide meldingen wordt de laatst bekende positie doorgegeven.

Aandachtspunten, acties en besluiten in het eerste kwartier:

- Afhankelijk van bijstand verzoek van de veiligheidsregio (brongebied) worden operationele hulpdiensten opgeschaald en gecoördineerd richting het brongebied ter ondersteuning;
- In afstemming tussen de crisisorganisatie en Lelystad Airport vindt mogelijk opschaling plaats. Het kan gaan om een ROT en BT (er wordt geen CoPI ingeregeld). Voor het in kaart brengen van effecten, verificatie passagiersgegevens en bestuurlijke dilemma's die van invloed zijn op onze Vr's.

Het eerste uur

De inzet zal lopen volgens de meldingsclassificaties meldkamer.

Aandachtspunten, acties en besluiten in het eerste uur:

- De crisisbeheersingsorganisatie wordt (deels) geactiveerd;
- Het proces "validatie passagiersgegevens" wordt gestart door de operator/luchtvaartmaatschappij of Defensie (militair luchtvaarttoestel) met medewerking van Lelystad Airport en de politie;
- De gemeente c.q. de veiligheidsregio (verantwoordelijkheid) start het proces "verificatie van de passagiersgegevens (vliegplan)" met medewerking van Lelystad Airport, operators/luchtvaartmaatschappij, politie en overige betrokken actoren. Afstemming met veiligheidsregio (brongebied) is een continu proces;
 - Start het ambassadeprotocol (opstart alleen mogelijk als de nationaliteit(en) bekend is/zijn);
 - Activering van de Slachtofferinformatiesystematiek (in het kader van verwanteninformatie en registreren van slachtoffers) door AC bevolkingszorg; i.s.m. GHOR en de politie;
- Het beleidsteam in de brongemeente/veiligheidsregio komt bij elkaar en neemt na het eerste uur besluiten op basis van de geverifieerde informatie. Crisiscommunicatie in relatie tot het incident en de identiteit van de slachtoffers heeft de hoogste prioriteit. Informatievoorziening wordt tot stand gebracht tussen de VRFVG en de bron veiligheidsregio voor een effectieve informatieoverdracht.

De eerste 24 uur

Dit incidenttype heeft een grote impact voor Nederland en speciaal bij betrokkenheid van inwoners vanuit de veiligheidsregio. De crisisorganisatie wordt niet regulier opgeschaald. De crisisorganisatie bereidt zich voor op de onderstaande aandachtspunten, acties en besluiten.

Aandachtspunten, acties en besluiten binnen 24 uur:

- De familie van de inzittenden wordt zo snel mogelijk benaderd om te voorkomen dat zij het nieuws horen via (sociale) media;
- Het ROT kijkt naar overige effecten;
- Het BT onderkend bestuurlijke dilemma's;
- Stem het proces, opvang en verzorging van verwanten en de hereniging van slachtoffers met verwanten, af met desbetreffende veiligheidsregio. Primaire verantwoordelijkheid ligt bij de operators en Lelystad Airport. De Veiligheidsregio's/ bevolkingszorg kan indien gewenst ondersteunen (uiterlijk na 3 uur) bij de opvang en begeleiding van ongedeerde slachtoffers;
- Richt in afstemming met de andere betrokken veiligheidsregio en betrokken luchtvaartmaatschappij/operator een locatie in voor verwanten en pers.
- In samenspraak met Lelystad Airport vindt organisatie plaats van de Psychosociale Hulpverlening (PSH) voor verwanten en nabestaanden.
- Psychosociale Hulpverlening (PSH) voor verwanten en nabestaanden.

Nafase

De nafase kan een breed scala aan onderwerpen en activiteiten omvatten (zie hoofdstuk 8). Deze is niet limitatief. Belangrijk is dat de voorbereiding van nazorg/fase activiteiten vroegtijdig wordt opgepakt.

3.4.4 Luchtvaartongeval buiten Nederland met betrokkenheid van de VR's Flevoland en Gooi en Vechtstreek (luchtvaartongeval op afstand)

Vier hoofdkenmerken van dit scenario:

1. Een beperkte inzet van regionale crisisorganisatie en Lelystad Airport; een grote inzet van ministeries;
2. Verificatie van Nederlandse betrokkenen kan enige tijd duren.
3. Een grote afhankelijkheid van het land waarin het incident plaatsvindt.
4. Communicatie aangaande de slachtofferlijst.

Referentie: een vliegtuig met de bestemming of herkomst van Lelystad Airport.

Bij een luchtvaartongeval in het buitenland en op internationale wateren kan het gaan om, onder andere, betrokkenheid van Nederlandse burgers en een relatie met een vliegtuig die de bestemming of herkomst heeft van Lelystad Airport. Voornamelijk zijn de autoriteiten en de daaronder ressorterende nood- en hulpdiensten van het desbetreffende land eerstverantwoordelijk voor de aanpak. Aangezien de hulpverleningsactiviteiten plaatsvinden in het buitenland, waardoor het zo maar een uur kan duren voordat hier in Nederland duidelijk is, wordt er geen fictief scenario beschreven. Er wordt geput uit de feiten van een bestaand luchtvaartongeval.

Eerste uur na bekend worden dat er mogelijk Nederlanders aan boord zijn:

Zodra duidelijk wordt dat er mogelijk Nederlanders aan boord van het vliegtuig hebben gezeten, en/of het vliegtuig de bestemming of herkomst van luchthaven Lelystad Airport heeft/had, overweegt de veiligheidsregio om op te schalen zonder CoPI. Net als in het vorige scenario.

De eerste 24 uur

Dit incidenttype heeft een grote impact voor Nederland en speciaal bij betrokkenheid van inwoners vanuit de veiligheidsregio's. De crisisorganisatie wordt niet regulier opgeschaald. De crisisorganisatie bereidt zich voor op de onderstaande aandachtspunten, acties en besluiten.

Aandachtspunten, acties en besluiten binnen 24 uur:

- Het proces "validatie passagiersgegevens" wordt gestart door de operator/luchtvaartmaatschappij of Defensie (militair luchtvaarttoestel) met medewerking van Lelystad Airport en de politie;
- De gemeente c.q. de veiligheidsregio (verantwoordelijkheid) start het proces "verificatie van de passagiersgegevens (vliegplan)" met medewerking van Lelystad Airport, operators/luchtvaartmaatschappij, politie en overige betrokken actoren. Afstemming met veiligheidsregio (brongebied) is een continu proces;
 - Start het ambassadeprotocol (opstart alleen mogelijk als de nationaliteit(en) bekend is/zijn);
 - Activering van de Slachtofferinformatiesystematiek (in het kader van verwanteninformatie en registreren van slachtoffers) door AC bevolkingszorg; i.s.m. GHOR en de politie;
- De familie van de inzittenden wordt zo snel mogelijk benaderd om te voorkomen dat zij het nieuws horen via (sociale) media;
- Is er mogelijk een Nederlandse luchtvaartconnectie? Het ministerie treedt daarop direct in contact met de autoriteiten;
- Gepaste aandacht voor gedenken in deze fase: de minister-president vaardigt bij dit incident een bijzondere vlaginstructie uit, waarbij de vlag halfstok is gehangen op alle hoofdgebouwen van de rijksoverheid. Provincies en gemeenten is verzocht hetzelfde te doen;
- Burgers brengen bloemen naar Lelystad Airport om hun medeleven te betuigen;
- De crisisbeheersingsorganisatie wordt (deels) geactiveerd (ROT/BT);
- Organiseer de opvang en verzorging van verwanten en de hereniging van slachtoffers met verwanten. Primaire verantwoordelijkheid ligt bij de operators en Lelystad Airport. De veiligheidsregio/ bevolkingszorg kan indien gewenst ondersteunen (uiterlijk na 3 uur) bij de opvang en begeleiding van ongedeerde slachtoffers;
- Het land waar het incident plaatsvindt van het ministerie van BZ om ondersteuning vragen m.b.t. het forensisch onderzoek. Team DVI (politie) kan ondersteunen in het proces "Identificatie van de slachtoffers";
- Richt in afstemming met de andere betrokken veiligheidsregio en betrokken operator/luchtvaartmaatschappij een locatie in voor verwanten en pers.
- In samenspraak met Lelystad Airport vindt organisatie plaats van de Psychosociale Hulpverlening (PSH) voor verwanten en nabestaanden;
- Psychosociale Hulpverlening (PSH) voor verwanten en nabestaanden.

Nafase

De terugkeer/repatriëring van slachtoffers (overlevenden/overledenen) gaat niet onopgemerkt voorbij. Zie overige activiteiten in de nafase in hoofdstuk 8.

3.5 Incidenttype: 'kaping/gijzeling'

Drie hoofdkenmerken van dit scenario:

1. Het duurt meestal lang voordat er gevalideerde informatie is over de toedracht van het incident;
2. De indicatie van bewust menselijk handelen kan angst en onzekerheid inboezemen, omdat de vraag blijft of er nog meer onheil volgt;
3. Het incident kan bewust veroorzaakt worden om bijvoorbeeld een maatschappelijk of politiek doel te dienen, maar ook vanuit een persoonlijk motief.

Een vliegtuig (een helikopter valt ook onder het begrip vliegtuig) vliegt het Nederlandse luchtruim binnen. Tijdens de vlucht wordt de controle van het vliegtuig met geweld (of daarmee dreigen) overgenomen door één of meerdere kapers. Het vliegtuig wordt gedwongen te landen op Lelystad Airport of heeft Lelystad Airport als aankomst of vertrekpunt.

De alarmeringsfase

Er is geen contact met het vliegtuig (of de verkeerstoren krijgt geen contact met het vliegtuig). Er wordt direct contact opgenomen met de militaire luchtverkeersleiding. De gevechtsleider aldaar alarmeert direct de Quick Reaction Alert (QRA). Twee jachtvliegtuigen gaan het vliegtuig onderscheppen. Vanaf het moment dat de vliegtuigen van de QRA het luchtruim binnentreden, is de minister van Justitie en Veiligheid bevoegd aanwijzingen te geven aan de QRA. De NCTV treedt hierbij op als adviseur van de minister.

Aandachtspunten, acties en besluiten in het eerste kwartier:

- De jachtvliegtuigen proberen contact te maken met de bemanning in de cockpit;
- De luchtverkeersleiding verzamelt direct alle dan bekende informatie over het toestel en de vlucht;
- De luchtverkeersleiding neemt direct contact op met de politiediensten en de exploitant van Lelystad Airport waar het toestel mogelijk naartoe begeleid wordt;
- De verantwoordelijke ministers worden direct geïnformeerd over de situatie; in het bijzonder de minister van J en V, evenals de NCTV;
- De brandweer van Lelystad Airport wordt gealarmeerd. Voertuigen worden stand-by gehouden;
- Dienst Speciale Interventies (DSI) wordt gealarmeerd.

Het eerste uur

Zodra het vliegtuig lijkt te volgen, wordt door de SAO/APD een proces opgestart omtrent inventariseren van informatie. Alle informatie over het toestel wordt verkregen van de verkeersleiding en er wordt contact gelegd met desbetreffende luchtvaartmaatschappij/organisatie.

De gealarmeerde politie, KMar en het Landelijk Parket formeren een Staf Grootchalig en Bijzonder Optreden (SGBO). Er worden bijzondere bijstandseenheden paraat gesteld op locaties in de nabijheid van Lelystad Airport. Een onderhandelaar wordt gekoppeld aan het DSI. Wanneer het vliegtuig geland is, zal de luchtverkeersleiding het toestel naar een locatie op Lelystad Airport begeleiden waar maximale afzondering is (indien mogelijk). Anders adhoc een zogeheten Aircraft Isolated Parking Position bepalen). Op deze (vooraf) bepaalde locatie stellen inzeteenheden en hulpdiensten zich op en bereiden zich voor op een eventuele inzet. Deze locatie buiten het zicht van overige passagiers en andere geïnteresseerden zorgt ervoor dat de inzeteenheden en hulpdiensten de situatie op een zo veilig mogelijke wijze kunnen afhandelen.

De geruchtenmachine draait inmiddels op volle toeren; regionale en landelijke media richten zich massaal op de autoriteiten en Lelystad Airport. Die is inmiddels gesloten; het vliegverkeer van en naar Lelystad Airport wordt omgeleid naar andere nabijgelegen luchthavens.

Aandachtspunten, acties en besluiten in het eerste uur:

- De veiligheidsregio start de crisisorganisatie op en alarmeert de burgemeester en de voorzitter van de veiligheidsregio;
- De hulpverleningsdiensten en Lelystad Airport maken zich op voor het naderende vliegtuig;
- Bijzondere Bijstandseenheden maken zich klaar voor een inzet. Bij zaken die met terrorisme te maken hebben, geeft de hoofdofficier van het Landelijk Parket van het OM toestemming voor een inzet van de DSI. Uiteindelijk is de Minister van J en V verantwoordelijk voor concrete inzetten.

De eerste 24 uur

Het vliegtuig staat intussen een uur aan de grond. Mogelijk was er een communicatieprobleem, maar mogelijk is er meer aan de hand. Er wordt contact gelegd via een politieonderhandelaar. Op basis van de gesprekken wordt een plan van aanpak bepaald.

Aandachtspunten, acties en besluiten in de eerste uren:

- Op basis van alle beschikbare informatie worden interventie-opties voorbereid;
- De media worden geïnformeerd door de Politie, maar omdat de gijzeling nog niet helemaal formeel bevestigd is, wordt deze informatie (nog) niet naar buiten gebracht. Wel zullen de KMar en politiediensten, indien zij een kaping vermoeden en dat via sociale media van burgers gewoon te zien is, hier in hun berichten op anticiperen. Het woord kaping hoeft dan uiteraard niet direct gebruikt te worden;
- Passagiers en bemanning worden naar een opvanglocatie (wordt ad hoc bepaald) gebracht op Lelystad Airport;
- Het proces "validatie passagiersgegevens" wordt gestart door de operator/luchtvaartmaatschappij of Defensie (militair luchtvaarttoestel) met medewerking van Lelystad Airport en de politie;
- De gemeente c.q. de veiligheidsregio (verantwoordelijkheid) start het proces "verificatie van de passagiersgegevens (vliegplan)" met medewerking van Lelystad Airport, operators/luchtvaartmaatschappij, politie en overige betrokken actoren. Afstemming met veiligheidsregio (brongebied) is een continu proces;
- De gemeente c.q. de veiligheidsregio (verantwoordelijkheid) start het proces "validatie van de passagiersgegevens (vliegplan)" met medewerking van Lelystad Airport, Operators, politie en overige betrokken actoren;
- Start met inventariseren van de mogelijke impact op vervoers- en verkeersstromen rondom het plaats incident. Stem de mobiliteit af. Draag zorg voor de vervoers- en verkeersstromen voor hulpverleningsdiensten en betrokkenen (o.a. politie en RWS);
- Organiseer de opvang en verzorging van ongedeerden/betrokkenen en de hereniging van slachtoffers met verwanten. Primaire verantwoordelijkheid ligt bij de operators en Lelystad Airport. De

veiligheidsregio/bevolkingszorg kan indien gewenst ondersteunen (uiterlijk na 3 uur) bij de opvang en begeleiding van ongedeerde slachtoffers. Vanuit de GHOR kan daarbij PSH worden ingezet.

Nafase

Tijdens en na beëindiging van de gijzeling is de burgemeester verantwoordelijk voor de crisisbeheersing en het handhaven van de openbare orde. Opsporingsonderzoek wordt in de meeste gevallen uitgevoerd door de Dienst Nationale Recherche van de Nationale politie en onder gezag van het Regionaal Parket. Na alle commotie van de bevrijding is er direct aandacht voor bemanning en passagiers. Er zal een debriefing plaatsvinden. Overige activiteiten in de nafase zijn uitwerkt in hoofdstuk 8.

4. (Bestuurlijke) dilemma's en sleutelbesluiten

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste (bestuurlijke) dilemma's en sleutelbesluiten opgesomd.

Elk vliegtuigincident brengt (bestuurlijke) dilemma's/ sleutelbesluiten met zich mee. Het is goed om te weten welke partners betrokken zijn in het proces en wie bevoegd gezag is. In het onderstaande schema zijn de belangrijkste dilemma's/ sleutelbesluiten, de betrokken partners en wie er over gaat (bevoegd gezag) opgesomd. Het overzicht is indicatief en kan per scenario en/of situatie op maat worden gebruikt¹⁵.

Nr	Dilemma's/sleutelbesluit en	Welke partijen betrokken	Wie gaat erover (bevoegd gezag)
1	Sluiten luchtruim	LVNL/lenW/MUAC/Defensie/luchthaven	lenW in afstemming met ICCb/MCCb en burgemeester
2	Sluiten luchthaven en/of andere infrastructuur	Gemeente (Burgemeester)/VR/Defensie/lenW-partners/ luchthaven/Kustwacht	lenW/Defensie in afstemming met ICCb/MCCb, burgemeester en luchthaven
3	Inschatten gevolgen voor al dan niet tijdelijk 'downsizen' vliegverkeer	Luchthaven/LVNL/VR/Defensie Gemeente	Burgemeester/luchthaven
4	Handhaving openbare orde en veiligheid	Luchthaven, VR/gemeente, NP, OM, JenV, Defensie	Burgemeester/HovJ/minJenV/Defensie/
5	Inschatting terroristische (vervolg)dreiging	AIVD/NP/KMar/NCTV/OM	NCTV in afstemming met ICCb/MCCb
6	Activeren SIS	Gemeente/VR/Kustwacht	Gemeente/VR
7	Inrichten verificatieproces binnenland	VR/gemeente i.s.m. Operator/Airline/JenV/Defensie	Gemeente/VR in afstemming met ICCb/MCCb
8	Activeren en inrichten verificatieteam buitenland	BZ/NCC/VR	ICCb/MCCb
9	Validatie en publicatie passagierslijst binnenland	Operator/Airline/VR/Kustwacht/Defensie	VR/gemeente/Defensie i.s.m. ICCb/MCCb
10	Validatie en publicatie passagierslijst buitenland	BZ	BZ i.s.m. Operator/Airline/onder regie ICCb/MCCb
11	Validatie en publicatie slachtofferlijst binnenland	Gemeente	VR/gemeente i.s.m. Airline/Defensie
12	Verificatie en publicatie slachtofferlijst buitenland	Politie	BZ i.s.m. Operator/Airline/onder regie ICCb/MCCb
13	Verificatie en publicatie lijst geïdentificeerde binnenland	Gemeente	VR/gemeente i.s.m. Airline/Defensie
14	Verificatie en publicatie lijst geïdentificeerde buitenland	Politie/onder regie ICCb/MCCb	BZ i.s.m. Operator/Airline/ICCb/MCCb
15	Informereren verwanten binnenland	Gemeente/VR NP (bij dodelijke slachtoffers) Defensie (bij defensiemedewerkers)	VR/gemeente i.s.m. Operator/Airline/Defensie (bij defensiemedewerkers)
16	Informereren verwanten buitenland	BZ/NCC/ politie (bij dodelijke slachtoffers)	BZ i.s.m. Operator/Airline/Defensie
17	Schaarste capaciteiten	VR/LOCC	ICCb/MCCb
18	Bijstand uit buitenland	VR/LOCC	ICCb/MCCb
19	Verplaatsen Nederlandse capaciteiten naar buitenland	VR/LOCC/BZ/politie	Betrokken ministerie/ICCb/MCCb
20	Liaisons bij scenario "Luchtvaartongeval binnen het	NCC, BZ, lenW, Kustwacht, RWS, NCTV, Defensie, OM	VR

¹⁵ Lijst overgenomen uit het LCP-L, p. 35-36

	werkingsgebied Lelystad Airport” en “Luchtvaartongeval buiten het werkingsgebied Lelystad Airport in de VR Flevoland Gooi en Vechtstreek naar de regio		
2 1	Leiding en coördinatie scenario “Luchtvaartongeval binnen het werkingsgebied Lelystad Airport” en “Luchtvaartongeval buiten het werkingsgebied Lelystad Airport in de VR Flevoland Gooi en Vechtstreek als regio en rijk beiden zijn opgeschaald	NCC, ICCb, MCCb, NKC, Defensie	VR
2 2	Leiding en coördinatie bij scenario “Ramp of afstand als regio en rijk beiden zijn opgeschaald	VR, NCC, NKC, Kustwacht (incident op het IJsselmeer), Defensie	ICCb/MCCb

5. Hoofdprocessen

In dit hoofdstuk zijn vijf generieke processen uitgewerkt vanuit de invalshoek “luchtvaart”. Het hoofdstuk vangt aan met een tabel die weergeeft wie de coördinatie/regie heeft op het hoofdproces per scenario. Aansluitend geven de paragrafen een verdieping op het proces (het proces crisiscommunicatie is uitgewerkt in hoofdstuk 7).

COÖRDINATIE EN REGIE >		Melding en alarmering	Op- en afschaling	Leiding en coördinatie	Informatie-management
SCENARIO'S					
Luchtvaartongeval binnen het werkingsgebied Lelystad Airport;		VR eventueel*	VR eventueel*	VR eventueel*	VR i.s.m. Rijken en eventueel (NCC)
Luchtvaartongeval buiten het werkingsgebied Lelystad Airport in de VR's Flevoland en Gooi en Vechtstreek;		VR eventueel* Kustwacht (incident in het IJsselmeergebied)	VR eventueel*	VR eventueel* (land) Kustwacht (in het IJsselmeergebied)	VR i.s.m. Rijk (NCC) eventueel
luchtvaartongeval op afstand	Luchtvaartongeval buiten de VR's Flevoland Gooi en Vechtstreek (in Nederland)	VR eventueel* (andere regio dan VRFGV) VR/ Gemeente (i.s.m. getroffen/regie houdende VR)	VR/ Gemeente (i.s.m. getroffen/regie houdende VR) i.s.m. Lelystad Airport en operator eventueel	VR/ Gemeente (i.s.m. getroffen/regie houdende VR) i.s.m. Lelystad Airport en operator eventueel	VR i.s.m. Rijk (NCC) eventueel
	Luchtvaartongeval buiten Nederland met betrokkenheid van de VR's Flevoland en Gooi & Vechtstreek	BZ/RIJK/VR	BZ/RIJK/VR	BZ/Rijk	BZ i.s.m. Rijk (NCC)

*Niet elk incident leidt tot opschaling of alarmering van de veiligheidsregio

Waar van toepassing/relevant wordt het proces uitgevoerd in samenwerking met Defensie (militairluchtvaartuig)
Rijk = rijksoverheid breed, bijvoorbeeld in MCCb/ICCb

In de tabel wordt aangegeven wie erin welk scenario de coördinatie/regie heeft op de bovengenoemde hoofdprocessen. Het geeft niet weer dat andere actoren niet aan zet zijn. Elke partij blijft waar nodig de eigen processen uitvoeren en volgens de geldende eigen (crisis)plannen. In themakaart 4 op de Incident-Coördinatiekaart Luchtvaartongevallen is een matrix opgenomen die reguliere en luchtvaart gerelateerde processen weergeeft en relaties legt met betrokken partners. In bijlage D is een totaaloverzicht van bovenstaande tabel opgenomen (met bijzondere processen & procedures, zie hoofdstuk 6).

5.1 Melding & alarmering

In principe kan de melding van een luchtvaartongeval de luchtverkeersleiding, een burger, reiziger, bedrijf, organisatie, crisispartner, alarmcentrale of meldkamer komen. Bij een (te verwachten) luchtvaartincident meldt, de luchtverkeersleiding dit rechtstreeks aan de luchthavenbrandweer en de APD (onderdeel van de APOC¹⁶). De APD meldt het incident door naar de MKB (of MKA bij melding gezondheid, zie tabel bij paragraaf 5.1.1) met vermelding van de alarmvorm. Bij een melding van een incident door een dienst of persoon op de luchthaven maakt deze dienst of persoon dit kenbaar aan de APD. De APD verzorgt de doormelding naar de luchtverkeersleiding en/of de luchthavenbrandweer. Daarna verzorgt de APD de doormelding naar de meldkamer. Externe meldingen van incidenten die binnenkomen bij de meldkamer worden doorgemeld /geverifieerd bij de APD en doorgemeld aan BHV of luchthavenbrandweer.

Er is één alarmlijn¹⁷ van 7:00-22:00 uur (voor spoedeisende zaken). Voor nader informatie en niet spoedeisende zaken zijn twee aparte nummers (alarmlijn -Lelystad Airport) ingeregeld. Deze staan beschreven in deel het RBP deel II op themakaart 10 (bereikbaarheidsgegevens).

¹⁶ *APOC: Airport Operation Centre (thans tijdelijk gehuisvest in de GA Terminal). De Airport Desk (APD) is onderdeel van de APOC. De Airport Desk neemt op met Alarmlijn Lelystad Airport.

¹⁷ Noot: dit is een algemeen alarmnummer (staat o.a. vermeld op alle ontruimingstekeningen in de passagiersterminal).

5.1.1. Alarmvormen en opschalingsniveaus

De verschillende meldingsclassificaties en -kwalificaties zijn onderverdeeld per incidenttype zoals de scenario's geformuleerd zijn in hoofdstuk 3. In het RBP deel II (themakaart 4-Incident-Coördinatiekaart Luchtvaartongevallen) is een overzicht opgenomen van alarmvormen, het opschalingsniveau en de eenheden die gealarmeerd worden. Zie voor het opschalingsniveau onderstaand schema.

Opschalingsniveau		
Kwalificatie luchtvaartuig gerelateerd ▪ (Standaard worden de kwalificaties berekend vanuit scenario "Luchtvaartongeval binnen het werkingsgebied Lelystad Airport)	Initieel GRIP niveau*	Teams (General- & Business Aviation)
Voorzorgslanding	0	N.v.t. - overleg bevelvoerder (BV) Lelystad Airport SAO Informereren OvD-B
Klein incident	0	N.v.t. - overleg bevelvoerder (BV) Lelystad Airport SAO Informereren OvD-B
Noodsituatie - Klein (POB 1-6)	0	SAO
Noodsituatie - Middel (POB 7-50)	0	SAO
Noodsituatie - Groot (POB 51-250)	1	SAO - CoPI
Crash - Klein (POB 1- 6)	0 (of 1 na MKO)	SAO - MKO- (CoPI)
Crash - Middel (POB 7-50)	2	SAO - CoPI - ROT
Crash - Groot (POB 51-250)	3	SAO - CoPI - ROT – BT ¹
Luchtvaartongeval op afstand*** a. Luchtvaartongeval buiten de VR Flevoland en Gooi & Vechtstreek (in Nederland) b. & Luchtvaartongeval buiten Nederland met betrokkenheid van de VR's Flevoland en Gooi en Vechtstreek	2 (zonder CoPI)	SAO - ROT
Luchtvaartongeval buiten het werkingsgebied Lelystad Airport in de VR's Flevoland en Gooi en Vechtstreek;	Situationeel (crash klein, middel, groot)	Zie teams bij crash klein, middel en groot
Kaping	3	SAO - CoPI - ROT - BT ¹
Kwalificatie anders dan luchtvaartuig gerelateerde incidenten	Initieel GRIP niveau*	Teams
Gijzeling	3	SAO - CoPI- ROT - BT ¹
Openbare orde en veiligheid (bijv. demonstranten en actievoerders)	Situationeel	SAO – politie - OOV**
Brand (klein, middel, groot)	Situationeel	SAO - BHV - VRFL
Gezondheid (reguliere RAV-activiteiten)	Situationeel	SAO - BHV - VRFL
Ongeval (klein, middel, groot)	Situationeel	SAO - BHV - VRFL

(*) Het initieel GRIP niveau wordt bepaald door de operationele leiding van VRFL & VRGV;

(**) Afhankelijk van de locatie wordt ook de gemeente op de hoogte gebracht. Openbare orde en veiligheid issues in publiek toegankelijk gebied vallen binnen de verantwoordelijkheid van de burgemeester;

(***) Luchtvaartongeval op afstand heeft betrekking op een vliegtuig met de aankomst of vertrek van LA;

(BT)¹ Bij bestuurlijke besluitvorming en/ of betekenisgeving incident.

De melding van elk van de incidenttypen zal bij de GMK terechtkomen. In deze kan de melder verschillen in:

- Lelystad Airport (APD);
- Een bedrijf, passant of passagier (1-1-2 melding);
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL);
- Alarmcentrale of meldkamer.

Alarmvormen worden afgekondigd conform landelijke meldingsclassificaties. De initiële alarmvorm via Lelystad Airport wordt door de APD ingesteld wanneer een voorval of ongeval met een luchtvaartuig heeft plaatsgevonden of wanneer informatie is ontvangen dat een ongeval zeer waarschijnlijk of onvermijdelijk is. De alarmvorm wordt bevestigd of gewijzigd door Lelystad Airport en kent de volgende alarmvormen:

- Voorzorgslanding. Deze alarmvorm kan luchthaven met eigen vliegtuig brandbestrijding af en is daarom niet nader uitgewerkt. Bij een voorzorgslanding wordt door de meldkamer de Officier van Dienst Brandweer (OvD-B), middels pager geïnformeerd;
- Klein incident. Uitgangspunt hierbij is dat de medewerkers van Lelystad Airport het incident in eigen beheer af kunnen handelen. Bij een klein incident wordt door de meldkamer de OvD-B, middels pager geïnformeerd;
- Noodsituatie klein, middel en groot. Alleen bij een noodsituatie "groot" wordt er opgeschaald naar GRIP 1;

- Crash klein, middel en groot. Bij een crash middel en groot wordt altijd opgeschaald naar GRIP. De kenmerken bij een 'crash klein' bepalen of er GRIP 1 gemaakt wordt. Vooralsnog blijft het MKO bij een 'crash klein' het incident bestrijden;
- Kaping/gijzeling. De te alarmeren capaciteit voor de bestrijding van het incident wordt bepaald door de Nationale politie* en het OM. Voor escalatie van het incident is capaciteit beschikbaar op basis van een vooraf bepaald opschalingsniveau. De operationele leiding over de bestrijding van een kaping/gijzeling ligt bij het OM.

5.1.2 Uitgangstellingen (UGS)

Vanuit de alarmvorm kan een uitgangstelling (UGS) gekoppeld worden. In het geval van een incident op de luchthaven en er assistentie nodig is uit de regio, wordt gebruikt gemaakt van de aangewezen UGS B om de luchthaven te betreden. Vanaf de UGS worden de direct benodigde eenheden door de operationele dienst begeleid naar het incident. Wanneer het incident plaatsvindt op een locatie buiten het werkingsgebied van Lelystad Airport is de mogelijkheid om de UGS C en D te hanteren. In bijlage A (en in RBP deel II, themakaart 2 en 3) zijn geografische kaarten opgenomen. Op de geografische kaart is aangegeven waar de verschillende UGS'en zich bevinden.

5.2 Op- en afschaling

De op- en afschaling vindt plaats volgens het [Regionaal Crisis Plan](#). Een vertegenwoordiger vanuit de crisisorganisatie van de luchthaven neemt zitting in de commandostructuur van de veiligheidsregio volgens onderstaande tabel.

Commandostructuur		
Opschaling	Veiligheidsregio	Luchthaven
Routine	Operationele eenheden	Liaison Lelystad Airport) *
GRIP 1	Commando Plaats Incident (CoPI)	Liaison Lelystad Airport) *
GRIP 2	Regionaal Operationeel Team (ROT)	Liaison Lelystad Airport) *
GRIP 3	Gemeentelijk Beleidsteam (BT)	Liaison Lelystad Airport (directie)

* In het calamiteitenplan Lelystad Airport is beschreven welke functie aansluit.

5.3 Leiding en coördinatie

De burgemeester van Lelystad heeft het opperbevel over de hulpdiensten en coördineert de incidentbestrijding. In de acute fase van een incident waarbij de regio wel gealarmeerd, maar nog niet aanwezig is, acteert de BV* van de luchthavenbrandweer als hoogst leidinggevende. Bij aankomst van de OvD-B neemt deze het commando over van de BV*. De SAO stuurt tijdens een verstoorde bedrijfsvoering en bij een crises de luchthaven operatie aan. Wanneer de crisisorganisatie opgeschaald is en het COPI actief is, vindt er voorafgaand aan het eerste COPI-overleg informatie-uitwisseling en afstemming plaats tussen de SAO en de leider CoPI (zie themakaart 10 van de I-CK, RBP-deel II voor bereikbaarheidsgegevens). De SAO neemt contact op met de leider CoPI of visa versa (wederkerig). Daarna staat het SAO ten dienste van het COPI. Het Overdrachtsprotocol SAO-COPI is opgenomen in themakaart 11 in de I-CK (deel II, RBP).

5.3.1 Rol van de Rijksoverheid

Landelijke opschaling kan plaatsvinden als de nationale veiligheid in het geding is en er behoefte is aan facilitering, sturing of richting geven op rijksniveau. Dit kan van kracht zijn in combinatie met GRIP-1 tot en met 5 of zonder dat er sprake is van opschaling in de veiligheidsregio('s). Bij de alarmvormen Crash en Kaping/Gijzeling is op rijksniveau de MCCb belast met de coördinatie en besluitvorming over het geheel van de te nemen maatregelen en voorzieningen. De MCCb wordt ondersteund en geadviseerd door o.a. de ICCb en het IAO. Het NCC zorgt voor een nationaal beeld ter ondersteuning van de bestuurlijke besluiten. In geval van een incident met (vermoedelijk) terroristisch oogmerk zullen de HOvJ van het arrondissement en de HOvJ van het Landelijk Parket deelnemen aan de vergaderingen van het BT. De uitvoeringsverantwoordelijkheid en beslissingsbevoegdheid voor de crisisaanpak en de openbare orde en veiligheid blijft liggen bij de burgermeester of de voorzitter van de veiligheidsregio. De burgermeester en/of voorzitter van de veiligheidsregio zijn tevens de door het rijk (NCTV/minister) te benaderen bevoegde gezagen. Desgewenst kan het NCC gevraagd worden een liaison te sturen voor deelname aan OT/BT.

5.4 Informatiemanagement

Bij de incidentbestrijding wordt netcentrisch gewerkt. Alle betrokken teams en organisaties delen zo snel mogelijk informatie met elkaar en maken daarvoor gebruik van het Landelijk Crisis Management Systeem (LCMS). De Veiligheidsregio (Kustwacht bij een incident op het IJsselmeer) zorgt ervoor dat in het LCMS een tabblad beschikbaar is voor Lelystad Airport. Dit tabblad zal in voorkomende gevallen door Lelystad Airport gevuld worden met informatie. Lelystad Airport beschikt daarvoor over een functionaris die lees- en schrijfrechten heeft voor LCMS. Voor het up-to-date houden van de kennis over LCMS is Lelystad Airport verantwoordelijk. De veiligheidsregio ondersteund daarin. De Informatiemanager van de veiligheidsregio ziet er in voorkomende

gevallen op toe dat LCMS gebruikt wordt door Lelystad Airport. Het NCC en het LOCC maken ook gebruik van LCMS. De veiligheidsregio zorgt voor een regionaal totaalbeeld van alle partijen. In geval van een ongeval met een militair luchtvaartuig zal dit in samenspraak met Defensie geschieden.

5.5 Ondersteuningscapaciteitenmanagement (OCM)

Afhankelijk van de duur, nodige capaciteit (aantallen, expertise) en (specialistische) uitrusting/middelen wordt het sectie OCM actief. Alle hulpverlenende organisaties en partners die betrokken zijn vanaf het begin organiseren de vervanging van hun mensen en kan het de operatie ondersteunen in middelen als bergingsmateriaal en extra capaciteit. Gelijktijdig organiseren zij ook de eerste (collegiale) opvang voor hulpverleners van het eerste uur.

6. Bijzondere processen & procedures

Naast de generieke processen die in het vorige hoofdstuk beschreven zijn, worden er bij een luchtvaartincident een aantal andere cruciale processen gestart. In dit hoofdstuk wordt stil gestaan bij deze specifieke processen. De processen (crisis)communicatie en de nafase zijn opgenomen in hoofdstuk 7 en 8. In themakaart 4 op de Incident-Coördinatiekaart (RBP deel II) is een matrix opgenomen die reguliere en luchtvaart gerelateerde processen weergeeft en relaties legt met betrokken partners. Het hoofdstuk vangt aan met een tabel die weergeeft wie de coördinatie/regie heeft op het hoofdproces per scenario.

COÖRDINATIE EN REGIE > SCENARIO'S		Validatie/ verificatie	Info ver- wanten	Opgang	Onderzoek (Opsporingsonderzoek)
Luchtvaartongeval binnen het werkingsgebied Lelystad Airport;		VR/ Gemeente i.s.m. Lelystad Airport en operator	VR/ Gemeente i.s.m. Lelystad Airport en operator	VR/ Gemeente i.s.m. Lelystad Airport en operator	OM/OvV/ Inspecties
Luchtvaartongeval buiten het werkingsgebied Lelystad Airport in de VR Flevoland Gooi en Vechtstreek;		VR/ Gemeente i.s.m. Lelystad Airport en operator	VR/ Gemeente i.s.m. Lelystad Airport en operator	VR/ Gemeente i.s.m. Lelystad Airport en x	OM/OvV/ Inspecties eventueel
Incident op afstand	Luchtvaartongeval buiten de VR Flevoland Gooi en Vechtstreek (in Nederland)	VR/ Gemeente (i.s.m. getroffen/regie houdende VR) i.s.m. Lelystad Airport en operator eventueel	VR/ Gemeente (i.s.m. getroffen/regie houdende VR) i.s.m. Lelystad Airport en operator eventueel	VR/ Gemeente (i.s.m. getroffen/regie houdende VR) i.s.m. Lelystad Airport en operator eventueel	OM/OvV/ Inspecties eventueel
	Luchtvaartongeval buiten Nederland met betrokkenheid van de VR Flevoland en Gooi & Vechtstreek	BZ, VR i.s.m. Lelystad Airport en operator	BZ, NP/VR i.s.m. Lelystad Airport en operator	VR/ gemeente i.s.m. Lelystad Airport en operator	OM na goedkeuring J&V op advies van BZ

Waar van toepassing/relevant wordt het proces uitgevoerd in samenwerking met Defensie (militairluchtvaartuig)

NKC = Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie
Rijk = rijksoverheid breed, bijvoorbeeld in MCCb/ICCb
RAC = Regionaal Actiecentrum Crisiscommunicatie

6.1 Mobiliteit

Een verstoring op of in de omgeving van de luchthaven kan een kettingreactie tot gevolg hebben die effecten heeft op de mobiliteit op de luchthaven of tot ver buiten de grenzen van Lelystad Airport. Mobiliteit is (in de acute fase) een proces van de politie. Binnen het proces mobiliteit rondom Lelystad Airport zijn meerdere partijen betrokken. De politie, Lelystad Airport, Rijkswaterstaat (RWS) en de Provincie dragen (ad hoc) zorg voor de bereikbaarheid van en naar de luchthaven Lelystad Airport. Het doel is de bereikbaarheid voor gebruikers te behouden en/of de verkeersstromen te reguleren, waarbij de focus ligt op het:

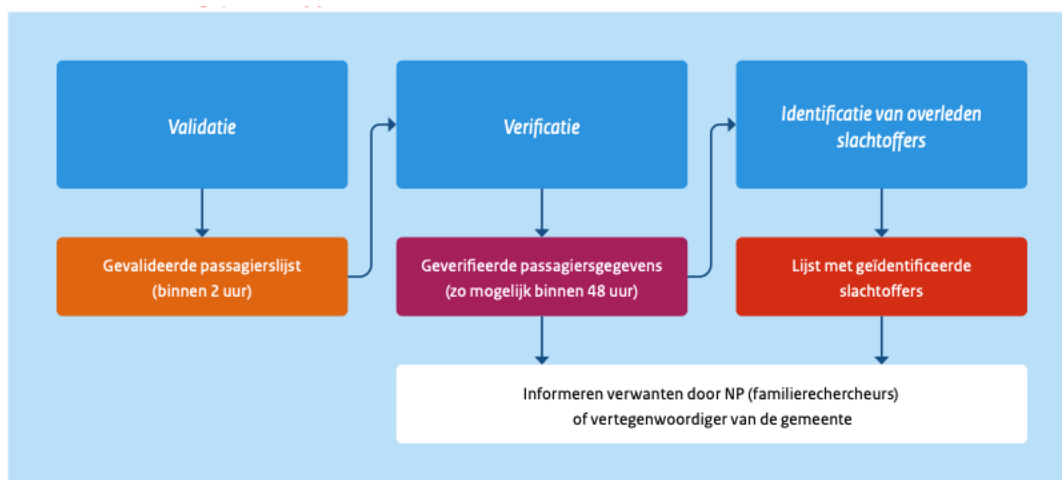
- Waarborgen van de bereikbaarheid luchthaven Lelystad Airport voor hulpverlening;
- Maximaal waarborgen van de bereikbaarheid luchthaven Lelystad Airport voor reizigers/personeel/crew;
- Bevorderen van de doorstroming en bereikbaarheid luchthaven Lelystad Airport en omgeving.

6.2 Validatie en verificatie van passagiersgegevens en identificatie van slachtoffers

Bij een luchtvaartongeval is het van groot belang dat zo snel mogelijk achterhaald wordt wie zich precies aan boord van het vliegtuig bevonden en wie de slachtoffers zijn, zodat verwanten en nabestaanden geïnformeerd kunnen worden. Om dit doel te realiseren is dit proces uiteengezet in vier stappen. 1) Valideren van de passagierslijst, 2) Verificatie van de passagierslijst, 3) bepalen van de status van de passagiers en 4) informeren van verwanten & nabestaanden. In figuur 6.2. zijn de stappen schematisch weergegeven¹⁸. De eerste drie

¹⁸ Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid- Ministerie van Justitie en Veiligheid. (2023). Landelijk Crisisplan Luchtvaartongevallen (LCP-L). Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV). pag. 27-28

stappen worden in deze paragraaf kort toegelicht de laatste stap is beschreven in paragraaf 6.5. Binnen de uitwerking van de processen wordt ervan uitgegaan dat Lelystad Airport de luchthaven is van vertrek of aankomst. Het daadwerkelijk verloop van de processen is sterk afhankelijk van de impact van het ongeval en het aantal slachtoffers.



Figuur 6.2 Hoofdstappen in relatie tot validatie en verificatie van passagiersgegevens, identificatie van overleden slachtoffers en informeren verwanten

6.2.1 Validatie van de passagierslijst

Het doel van het proces is achterhalen wie er aan boord heeft gezeten van het luchtvaartuig. Aangezien Lelystad Airport in de huidige vorm in principe geen handelsverkeer kent wordt in vele gevallen niet gewerkt met een passagierslijst (Verified Passenger Manifest, VPM). Binnen GA/BA wordt ook gewerkt met een vliegplan. Wanneer zich een incident voordoet binnen het werkingsgebied van Lelystad Airport kan het zijn dat het aantal inzittenden vermeld in het vliegplan (met name bij GA), maar ook in een passagierslijst (met name BA). Het vliegplan en/passagierslijst worden door de piloot/operator doorgestuurd richting de APD. Lelystad Airport (SAO/APD) stuurt de lijst richting de crisisorganisatie (ROT). Het is een wederkerig samenspel tussen Lelystad Airport en de VRFVG. Dit geldt ook wanneer het luchtvaartongeval buiten het werkingsgebied plaats vindt. In deze situatie wordt er situationeel opgeschaald (afhankelijk van crash klein, middel, groot) en wordt het vliegplan/passagierslijst doorgezet naar de Veiligheidsregio (GRIP 0: GMK, GRIP 1: CoPI, GRIP 2: ROT).¹⁹

Indien het ongeval plaats vindt in een andere veiligheidsregio en het vliegtuig afkomstig is of de bestemming Lelystad Airport heeft, dan stuurt het ROT (of dienstdoende crisisteam) van de veiligheidsregio VRFVG het vliegplan door naar het ROT van de betreffende veiligheidsregio.

Bij een ongeval in het buitenland is er mogelijk al een vliegplan/passagierlijst in handen van de autoriteiten via de luchthaven van bestemming of vertrek aldaar. Het ROT kan via het Ministerie van Buitenlandse Zaken (BZ) controleren of dit het geval is. Mocht dit niet het geval zijn dan stuurt het ROT (of dienstdoende crisisteam) het vliegplan/passagierslijst op naar het buitenland (eventueel via BZ) en het NCC. Het vliegplan/passagierslijst wordt in beide gevallen (vanuit BZ) doorgezet naar het NCC. Het NCC dient als nationaal informatieknoppunt en verstrekt desgevraagd de informatie aan de burgemeesters en het LOCC. Het LOCC kan deze informatie doorzetten aan OL'ers van niet getroffen VR zodat zij zorg kunnen dragen voor ondersteuning van bevolkingszorg- en GHOR-processen in de getroffen VR.²⁰

6.2.2 Verificatie van de passagierslijst

Het gevalideerde vliegplan/passagierslijst- (Enhanced Verified Passenger Manifest) biedt beperkte informatie. Deze informatie is onvoldoende om te kunnen vaststellen of een persoon op het vliegplan (ter info: staan geen gegevens op van de POB's)/passagierslijst daadwerkelijk aan boord was tijdens het incident. Het doel van het proces is om deze ontbrekende informatie te achterhalen, om feitelijk te bepalen wie aan boord was van het toestel. Dit proces valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente (proces bevolkingszorg). De gevalideerde

¹⁹ Bij een ongeval met een vliegtuig in de categorie handelsverkeer beschikt de luchtvaartmaatschappij/afhandelaar over de passagierslijst (betreft het een militair luchtvaartuig dat beschikt Defensie over de juiste informatie. Voor een ongeval met een regeringstoestel of een toestel dat voor regeringsdoeleinden wordt ingezet beschikt de vluchtcoördinator van IenW en KLM over een definitieve passagierslijst).

²⁰ Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid- Ministerie van Justitie en Veiligheid. (2023). Landelijk Crisisplan Luchtvaartongevallen (LCP-L). Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV). pag. 27-28

passagierslijst wordt aangevuld op basis van informatie vanuit diverse bronnen²¹. Dit resulteert in een geverifieerd vliegplan/passagierslijst. Het is gewenst dat deze lijst binnen 48 uur gerealiseerd is.

Passagiers die niet woonachtig zijn in Nederland of uit Nederland afkomstig zijn, kan het NCC de passagierslijst zo nodig verstrekken aan de betreffende ambassades/consulaten in Nederland. Bij betrokkenheid van slachtoffers met een buitenlandse nationaliteit wordt binnen de veiligheidsregio het [Ambassadeprotocol](#) geactiveerd. Paragraaf 6.4 geeft een nadere toelichting op het protocol. Binnen het proces van verificatie is essentieel dat er snel een overzicht is van de beschikbare informatie. Alle betrokken organisaties dienen hun informatiekanalen te gebruiken en de verkregen informatie af te stemmen en te delen (onder regie van de gemeente c.q. veiligheidsregio). Binnen dit proces kan de landelijke aanpak Slachtofferinformatiesystematiek (SIS) geactiveerd worden. Een verdieping wordt beschreven in paragraaf 6.5. Bij voldoende informatie kunnen verwanten worden geïnformeerd. Desondanks betekent dit nog steeds niet dat het vaststaat dat de betreffende persoon daadwerkelijk aan boord is geweest van het luchtvaartuig.

Bij ongevallen in het buitenland is het verificatieteam onder voorzitterschap van ministerie van BZ verantwoordelijk voor het proces van het verzamelen en verifiëren van passagiersinformatie van Nederlanders op de lijst.

6.2.3 Identificatie van de slachtoffers

Na het verificatieproces is het doel om de status van de daadwerkelijke passagiers aan boord van het luchtvaartuig te bepalen. Met deze informatie kunnen verwanten en nabestaanden geïnformeerd worden. De status van slachtoffers kunnen worden gekwalificeerd door 1) ongedeed of lichtgewond, 2) gewond en in het ziekenhuis, 3) overleden, 4) vermist of 5) status onbekend. In Nederland is de identificatie en registratie van de overleden slachtoffers en hun persoonsgebonden goederen bij rampen een politieproces. Bij meerdere dodelijke slachtoffers is er een afweging of het Disaster Victim Identification (DVI) team wordt ingezet die het proces identificatie inclusief vervoer en morque coördineert. Het DVI werkt volgens internationaal vastgestelde procedures. Via diverse methodieken wordt onderzoek gedaan om de identiteit van de slachtoffers te achterhalen. Het verzamelen van gegevens bij nabestaanden in Nederland wordt door familierechercheurs onder coördinatie van de politie uitgevoerd. Dit proces levert een identificatielijst op. Op basis van deze lijst worden de nabestaanden definitief geïnformeerd door de politie (eventueel door vertegenwoordigers vanuit de gemeente).

Bij een luchtvaartongeval in het buitenland is het land waar het ongeval plaatsvindt verantwoordelijk voor het identificatieproces. Op verzoek kan de politie ter plaatse ondersteuning bieden (team DVI).

6.2.4 PAC-L proces

Het proces validatie en verificatie wordt door betrokkenheid van verscheidende organisaties ook op meerdere plekken belegd. Dit zorgt voor een vertraging in het opleveren van een betrouwbare en eenduidige slachtofferlijst. Om die reden is vanuit het LCP-L²² het voornemen om het proces validatie en verificatie te integreren en te realiseren onder de verantwoordelijkheid van de burgemeester. Dit proces wordt dan uit uitgevoerd binnen het Persoonsinformatie Actie Centrum Luchtvaartongevallen (PAC-L). Op deze wijze wordt getracht het proces op kwaliteit (inhoud & tijd) te verbeteren. Het primaire doel is om antwoord te geven op de vraag “wie er aan boord zaten van het vliegtuig ten tijde van het ongeval”. De burgemeester kan deze taak delegeren aan het hoofd bevolkingszorg ROT en/of het KWC (in geval van een ongeval op het IJsselmeergebied). Het PAC-L is beschreven als een regionaal inzetbare organisatie ingericht als een 24/7 entiteit. Het is in de basis een informatieknoppunt die fysiek dan wel virtueel ingericht wordt. Als het PAC-L wordt geactiveerd dan wordt een personeelsbezetting, afkomstig uit verschillende organisaties²³, opgeroepen. De opkomsttijd bedraagt 1 uur na alarmering.

In de huidige status is dit proces NIET ingeregeld binnen de VRFGV. Landelijk wordt hier vorm aangegeven. Het kan zijn dat in de toekomst een addendum komt op dit proces. Kennis van het proces is gewenst aangezien andere regio's hier ook mee worden geconfronteerd en mogelijkerwijs het PAC-L proces gaan inrichten.

6.3 Slachtofferinformatiesystematiek (SIS) & Slachtofferregistratie

SIS valt onder het bevolkingszorgproces “Informereren van verwanten”. SIS slachtofferinformatiesystematiek is een landelijk afgesproken werkwijze om bij een grootschalig incident in Nederland met meerdere (zwaar)gewonden, doden en/of vermisten te kunnen zorgen voor snelle en zorgvuldige informatie aan ongeruste verwanten. De werkwijze is een gezamenlijk initiatief van de veiligheidsregio's en geeft uitvoering aan de wettelijke

²¹ Aanvullende informatie vanuit: Operators, luchtvaartmaatschappij, afhandelaar, ambassades, alarmcentrales, reisorganisaties, KMar, GHOR, Slachtoffer informatiesysteem (SIS), verwanten

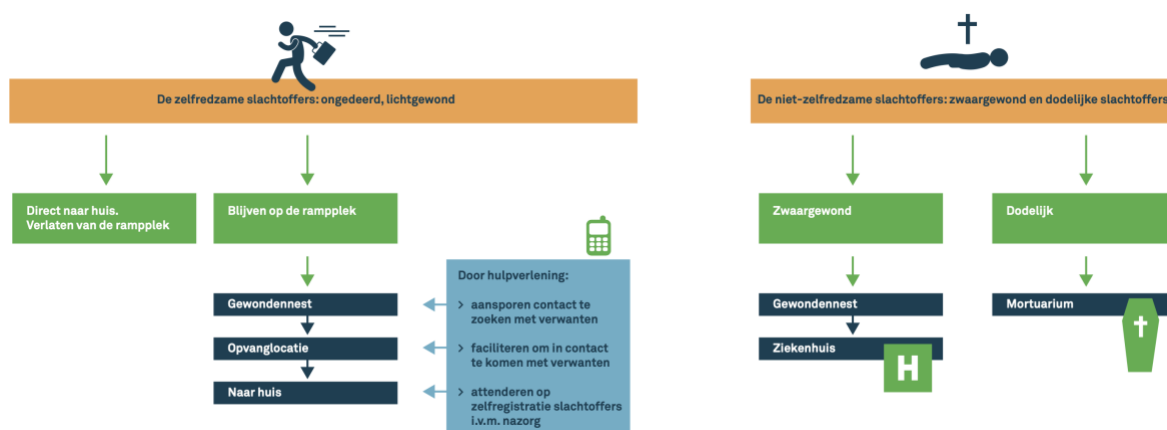
²² Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid- Ministerie van Justitie en Veiligheid. (2023). Landelijk Crisisplan Luchtvaartongevallen (LCP-L). Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV).

²³ Het PAC-L bestaat in ieder geval uit vertegenwoordigers van Bevolkingszorg, de KMar (een teamleider PAC-L KMar, medewerkers TCB/PI-NL, rechercheurs, intel- en analysemedewerkers), de luchtvaartmaatschappij en/of afhandelaar aangevuld met vertegenwoordigers van het SIS, het NCC/LOCC en andere organisaties die informatie hebben met betrekking tot het validatie- en verificatieproces

bevolkingszorgtaken 'slachtofferregistratie' en 'verwanteninformatie'. Gemeenten, veiligheidsregio's, de geneeskundige hulpverleningsorganisatie in de regio (GHOR) en politie werken samen binnen SIS. De algemeen commandant bevolkingszorg (AC-Bz) of de officier van dienst bevolkingszorg (OvD-Bz) van de regionale crisisorganisatie kan bij een incident met veel slachtoffers de operationele organisatie SIS inzetten. Het landelijk telefoonnummer van 'ikzoekmijnnaaste' gaat dan open.

SIS richt zich op verwanten van gewonde niet-zelfredzame slachtoffers en op minder-zelfredzame slachtoffers;

- Niet-zelfredzame slachtoffers zijn (zwaar)gewonde slachtoffers die zijn opgenomen in een ziekenhuis. Deze slachtoffers zijn niet in staat om zelf contact te leggen met hun verwanten om te laten weten waar zij zijn.
- Minder-zelfredzame slachtoffers zijn niet-gewonde of lichtgewonde personen op een opvanglocatie die niet zelf in staat zijn om hun verwanten te informeren, bijvoorbeeld jonge kinderen of mensen met een beperking. Op verzoek van de sectie bevolkingszorg van de regionale crisisorganisatie kan SIS ook een rol vervullen bij het informeren van de verwanten van deze personen. Onderstaand figuur (6.3) geeft een schematisch overzicht tussen zelfredzame en niet-zelfredzame slachtoffers bij een incident.



Figuur 6.3 bovenstaand schema maakt onderscheid tussen zelfredzame en niet-zelfredzame slachtoffers bij een incident²⁴

SIS is in te zetten als wordt voldaan aan één of meer van de onderstaande criteria:

- Er zijn meerdere doden, (zwaar)gewonden, vermisten en/of minder zelfredzame slachtoffers;
- Er zijn veel ongeruste verwanten op zoek naar hun naaste of het is de verwachting dat er veel ongeruste verwanten op zoek zullen gaan;
- Meerdere partijen, zoals ziekenhuizen, zijn betrokken bij het voorzien in slachtofferinformatie. Het incident heeft maatschappelijke impact.

In de [handreiking SIS](#) staat een uitgebreide toelichting over het SIS.

Slachtofferregistratie

Naast het activeren of beëindigen van SIS is sectie bevolkingszorg vanuit het Besluit veiligheidsregio's verantwoordelijk voor het registreren van slachtoffers (zowel slachtoffers die aan boord van het vliegtuig waren, dan wel slachtoffers op de grond die betrokken zijn). Voor de validatie en verificatie van slachtoffers aan boord is bevolkingszorg afhankelijk van de passagierslijst. De GHOR verzamelt de gegevens van de zwaargewonde slachtoffers die vervoerd zijn naar een ziekenhuis. Voor de registratie van dodelijke slachtoffers is bevolkingszorg afhankelijk van de politie. Het registreren van slachtoffers op de opvanglocatie kan op verzoek door bevolkingszorg gefaciliteerd worden. Kanttekening is wel dat registreren altijd vrijblijvend is. Personen op een opvanglocatie zijn niet verplicht om zich te laten registreren. Bevolkingszorg heeft hier geen doorzettingsmacht.

6.4 Betrokkenheid van slachtoffers met een buitenlandse nationaliteit

Slachtoffers met een buitenlandse nationaliteit, hebben naast recht op medische hulp, recht op hulp van hun landvertegenwoordiging via de ambassade of het consulaat. Zodra de betrokkenheid van buitenlanders bevestigd is, treedt het "[Ambassadeprotocol van de Veiligheidsregio Flevoland en Gooi en Vechtstreek](#)" in werking. Indien gewenst kan er naast activering van het ambassadeprotocol, een actiecentrum voor ambassades en consulaten (hierna: AC AMCO) worden ingericht in het gemeentehuis van de (bron)gemeente²⁵. Het AC AMCO speelt een belangrijke rol in de informatie-uitwisseling tussen de ambassadeurs/consulaten en de crisisorganisatie. Dit

²⁴

²⁵ Afwegingsfactoren hierbij zijn onder anderen aantal internationale slachtoffers, impact en omvang incident en aantal betrokken nationaliteiten.

protocol is opgesteld voor (grootschalige) incidenten met “veel”²⁶ (verschillende) internationale betrokkenen/slachtoffers. Het protocol realiseert een generieke werkwijze die bruikbaar is bij dergelijke incidenten.

Alarmering en/of informeren ambassades en consulaten

Zodra een melding binnenkomt over een (grootschalige) incident met (verschillende) internationale betrokkenen/slachtoffers (zie uitgangspunten paragraaf 1.4 in het Ambassadeprotocol), dat binnen de Veiligheidsregio Flevoland of Gooi en Vechtstreek plaatsvindt, brengt het lokaal gezag (Burgemeester of Operationeel Leider ROT, eventueel via AC Bevolkingszorg) het Nationaal Crisiscentrum (NCC) hiervan op de hoogte.

Opstarten AC AMCO

Wanneer duidelijk is dat er sprake is van een grootschalig incident kan er een AC AMCO ingezet worden. Afwegingsfactoren hierbij zijn onder anderen aantal internationale slachtoffers, impact en omvang incident en aantal betrokken nationaliteiten. Het activeren van het AC AMCO is bij een GRIP 2 een besluit dat genomen wordt door de Algemeen Commandant Bevolkingszorg, bij voorkeur in afstemming met het ROT/OL. Na besluitvorming in het ROT is het streven dat het AC AMCO binnen een uur bijeen is.

Deelnemers AC AMCO

Onderstaande tabel geeft de deelnemers weer van de functionarissen in het AC AMCO en een verwijzing naar taken en bevoegdheden binnen het protocol.

Deelnemers AC AMCO		
Functionaris	Aanvulling	Taken en verantwoordelijkheden
Hoofd AC AMCO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wordt geleverd uit crisisorganisatie Bevolkingszorg; ▪ Ontvangt instructies of opdrachten van AC Bevolkingszorg/ ROT; ▪ Coördineert de informatievoorziening richting het ROT en richting de liaisons. 	Ambassadeprotocol VRFGV (bijlage 2, pagina 13-16)
Coördinator AC AMCO:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wordt geleverd uit crisisorganisatie Bevolkingszorg; ▪ Ontvangt instructies of opdrachten van hoofd AC AMCO; ▪ Coördineert werkzaamheden tussen de medewerkers AC AMCO, de liaisons en het ambassadepersoneel/ consulaat. 	
Medewerker(s) AC AMCO:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dit zijn o.a. locoburgemeesters, communicatieadviseurs, juristen, informatie coördinatoren; ▪ Ontvangt instructies of opdrachten van de coördinator of hoofd AC AMCO; ▪ Informeren de vertegenwoordigers van een of meerdere ambassades of consulaten; ▪ Begeleidt vertegenwoordigers van een of meerdere ambassades of consulaten. 	
Liaison BuZa in het AC AMCO:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Is namens BuZa bevoegd om beslissingen te nemen; ▪ Onderhoudt contact met het BuZa in Den Haag; ▪ Adviseert het AC AMCO; ▪ Coördineert de informatievoorziening tussen het BuZa en het AC AMCO. 	
Ambassades en consulaten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contact leggen en onderhouden met familieleden van slachtoffers; ▪ Het ophalen en delen van slachtoffergegevens ▪ Coördinatie van de repatriëring van (zwaar)gewonden/overledenen; ▪ Coördinatie van de komst van familieleden van slachtoffers waaronder; ▪ Informatievoorziening, organisatie van reis en accommodatie Informatievoorziening naar slachtoffers en nabestaanden tijdens een eventuele rechtszaak; ▪ Hulp bij het proces van eventuele schadevergoeding; ▪ Praktische hulp en ondersteuning van slachtoffers en nabestaanden in de nafase. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ambassadeprotocol VRFGV (pagina 6)

Processen binnen het AC AMCO

Binnen het protocol worden drie processen tot stand gebracht:

²⁶ Bij minder grote incidenten, waarbij sprake is van buitenlandse betrokkenen/slachtoffers, kunnen de lijnen van dit protocol gebruikt worden zonder opstarten van een AC AMCO.

1. Procedure waarschuwen/informereren van ambassades en consulaten over een incident (zie hoofdstuk 2.3.1.);
2. Procedure informatievoorziening bij opstarten en verloop van AC AMCO;
3. Procedure voor toegang van ambassadepersoneel tot buitenlandse slachtoffers (bij opvanglocaties, ziekenhuizen en mortuaria).

Resultaten AC AMCO protocol

- De ambassades en consulaten worden tijdens de crisis continu op de hoogte gehouden van de situatie en ontwikkelingen;
- Ambassadepersoneel heeft duidelijkheid over het al dan niet kunnen betreden van de opvanglocatie, het kunnen bezoeken van de slachtoffers in een ziekenhuis en/of mortuarium;
 - Bij akkoord wordt de delegatie begeleid en/of beveiligd op gepast niveau.

6.5 Informeren en opvangen van betrokkenen

De luchtvaartmaatschappij, afhandelaar of operator is bij een luchtvaarongeval in Nederland wettelijk verplicht verwanten te informeren. Bij een luchtvaarongeval met GA/BA in de veiligheidsregio FGV is de operator/Lelystad Airport verantwoordelijk voor het informeren van verwanten. Bevolkingszorg (gemeente) kan vanuit het deelproces “verwanten informatie” ondersteunen bij het informeren van verwanten door het activeren van het SIS (zie paragraaf 6.3).

Opvang van betrokkenen

De primaire verantwoordelijkheid van het proces opvang en verzorgen van ongedeerden/ betrokkenen bij luchtvaarongevallen ligt in eerste instantie bij de operator en/of Lelystad Airport. Indien ondersteuning gewenst kan de veiligheidsregio en de gemeente (bevolkingszorg) ondersteunen/faciliteren (uiterlijk na 3 uur) bij de opvang en begeleiding van ongedeerde slachtoffers (T3). Voor opvang van halers, brengers, overige verwanten en pers worden door Lelystad Airport specifieke ruimtes aangewezen. Het Rode Kruis kan onder verantwoordelijkheid van de gemeente Lelystad daarbij ondersteunen. In overleg met de GHOR kunnen er verdere geneeskundige hulpverleners worden ingezet. Voor de opvang buiten de luchthaven kan via de OVD-Bz een locatie geregeld worden.

Tabel 2 geeft inzicht in doelgroep en locatie:

Tabel 2 doelgroep en locatie	
Wat/Wie	Waar
Verwanten, pers	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Initieel op de luchthaven. De luchthaven stelt daarvoor (ad hoc) een ruimte beschikbaar.
Ongedeerden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alle ongedeerden worden naar de vertrekhal gebracht. Daar zullen zij door medewerkers van de luchthaven opgevangen worden.
Morgue	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Een tijdelijke morgue kan bij noodzaak ad hoc worden gerealiseerd door Lelystad Airport om dodelijke slachtoffers gereed te maken voor vervoer. Deze morgue heeft een hub-functie; ▪ Bij meerdere dodelijke slachtoffers zullen deze zo snel mogelijk worden overgebracht naar een door de politie bepaalde locatie. Daar zal identificatie plaats vinden. Ad hoc wordt een afweging gemaakt of het DVI wordt ingezet die het proces identificatie inclusief vervoer en morgue coördineert.

6.6 Onderzoek

Bij luchtvaarongevallen worden diverse onderzoeken verricht door allerlei organisaties. Er wordt onderscheid gemaakt tussen het opsporingsonderzoek en veiligheidsonderzoek(en).

Opsporingsonderzoek

Het Openbaar Ministerie is verantwoordelijk voor de opsporing van strafbare feiten en de vervolging van verdachten. Bij luchtvaart gerelateerde incidenten heeft de luchtvaart Officier van justitie (OvJ) van het arrondissementsparket Noord-Holland in Haarlem de leiding over opsporingsonderzoek. Is het ongeval een gevolg van of lijkt het op een terroristische actie, dan heeft het landelijk Parket de leiding. De afdeling luchtvaart van de landelijke eenheid van de NP voert het opsporingsonderzoek uit. Bij een militair luchtvaarongeval wordt het onderzoek uitgevoerd door de KMar in samenwerking met de afdeling luchtvaart van de politie. De leiding van dit onderzoek ligt dan bij het OM in Arnhem (afhandeling militaire strafzaken)²⁷.

Veiligheidsonderzoek

Bij ernstige incidenten met burgerluchtvaartuigen is de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) namens de Nederlandse staat wettelijk onderzoek plichtig. Naast het OvV kunnen verscheidene instanties en organisaties

²⁷ Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid- Ministerie van Justitie en Veiligheid. (2023). Landelijk Crisisplan Luchtvaarongevallen (LCP-L). Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV). pag. 33

onderzoeken uitvoeren²⁸. Dit is afhankelijk van het type incident en type vliegtuig. Bij militaire luchtvaartongevallen zal er ook door Defensie een veiligheidsonderzoek worden uitgevoerd in overleg met andere onderzoekende instanties. De crisisorganisatie neemt bij een ernstig incident contact op met de OvV, Defensie en overige instanties.

6.7 Incident met een militair luchtvaartuig

Bij een luchtvaartongeval met een militair luchtvaartuig heeft Defensie een aanzienlijke rol. Het ministerie van Defensie zal bij een militair luchtvaartongeval altijd betrokken zijn bij bronbestrijding en redding, bij het afschermen en beveiligen van de plaats van het incident en bij de identificatie, berging en registratie van militaire slachtoffers.

Buiten de periferie van de militaire vliegbasis dient de locatie van een incident waarbij militair materieel (bv. militair luchtvaartuig) is betrokken, te worden beschouwd als een Tijdelijk Militair Object (TMO). De bewaking van het militaire luchtvaartuig gebeurt door Defensie, in overleg met politie en KMar. In deel II van het RBP (themakaart 5) is een scenario met een militair luchtvaartuig beschreven.

7. Crisiscommunicatie

Communicatie tijdens een luchtvaartongeval is een cruciaal aspect van de crisisbeheersing. Net zoals bij andere crises. In dit hoofdstuk wordt het proces crisiscommunicatie doorvertaald naar een luchtvaartongeval. Het hoofdstuk vangt aan met een tabel die weergeeft wie de coördinatie/regie heeft op het hoofdproces Crisiscommunicatie.

	COÖRDINATIE EN REGIE >	Crisiscommunicatie
	SCENARIO'S	
	Luchtvaartongeval binnen het werkingsgebied Lelystad Airport.	VR (RAC) i.s.m. Rijk (NKC), Lelystad Airport en operator eventueel
	Luchtvaartongeval buiten het werkingsgebied Lelystad Airport in de VR Flevoland Gooi en Vechtstreek.	VR (RAC) i.s.m. Rijk (NKC), Lelystad Airport en operator eventueel
Incident op afstand	Luchtvaartongeval buiten de VR Flevoland Gooi en Vechtstreek (in Nederland).	VR (RAC) i.s.m. getroffen/regie houdende VR, Rijk (NKC), Lelystad Airport en operator eventueel
	Luchtvaartongeval buiten Nederland met betrokkenheid van de VR Flevoland en Gooi & Vechtstreek.	BZ i.s.m. NKC

7.1 Doelstellingen crisiscommunicatie

Het deelproces crisiscommunicatie voorziet in de maatschappelijk informatiebehoefte. Deze laat zich uitsplitsen in drie communicatiedoelstellingen:

- **Informatievoorziening:** het geven van feitelijke informatie aan de bevolking over de (dreigende) crisis en over de maatregelen die genomen worden om de crisis te beheersen;
- **Schadebeperking:** het geven van een handelingsperspectief of concrete instructies zodat mensen de schadelijke gevolgen van de crisis voor zichzelf kunnen beperken;
- **Betekenisgeving:** het duiden van de crisis door de emoties die hierbij optreden onder woorden te brengen en door de gebeurtenis in een breder perspectief te plaatsen.

7.2 Verantwoordelijkheden

De informatievoorziening naar de reizigers in de terminals (landside en airside) is een verantwoordelijkheid van de luchthaven en de operator/luchtvaartmaatschappij, evenals de informatievoorziening richting (internationale) reizigers onderweg naar de luchthaven. Dit uitgangspunt blijft gelden bij opschaling en wijzigt niet. De burgemeester van de gemeente of de voorzitter van de veiligheidsregio waar de ramp of crisis plaatsvindt of dreigt plaats te vinden, is verantwoordelijk voor de crisiscommunicatie richting de bevolking. Deze verantwoordelijkheid valt onder sectie bevolkingszorg en is weerlegd in de sub-sectie RAC (Regionaal Actiecentrum Crisiscommunicatie). Het deelproces communicatie werkt via een vaste strategie. Dit verloopt via een cyclisch proces van analyse, advies en aanpak.

7.3 Wat en hoe wordt er gecommuniceerd

De welbekende SISOS (slachtoffers, identiteit, schade, oorzaak en scenario's) onderwerpen worden afgestemd met het BT, of het ROT. Net als diverse instrumenten.

7.4 Afspraken over communicatie

²⁸ Zo kunnen in Nederland het OM, de afdeling Luchtvaart van de Nationale politie, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), Inspectie Justitie en Veiligheid (IJV), Inspectie Gezondheidszorg (IGZ), Inspectie Militaire Gezondheidszorg (IMG), en een Commissie van Onderzoek (CvO) van het ministerie van defensieonderzoeken uitvoeren

Tijdens een incident wordt de communicatie zoveel mogelijk in overleg met betrokken partijen gevoerd. De afspraken over wie wat doet en communiceert zijn weergegeven in tabel 3. De politie* vervuld uit zijn politieke verantwoordelijkheid altijd desbetreffende persvoorlichting, mogelijk incidenteel i.o.m. de politieregio.

Afspraken over communicatie		
Opschaling	Wie	Wat
GRIP 1	Communicatieadviseur CoPI	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Binnen 30 minuten feitelijke informatie naar buiten brengen via de pers of online media; ▪ Informeren van de HTO communicatie om af te stemmen wat er nodig is of ter voorbereiding op mogelijke opschaling; ▪ Afstemmen met de communicatieadviseur van Lelystad Airport en de communicatieadviseur van de gemeente Lelystad.
	OvD of AC Bevolkingszorg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verantwoordelijk voor het inzetten van SIS.
	Communicatieadviseur Lelystad Airport	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Overige communicatie over Lelystad Airport.
	Betrokken operator	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Informatie verstrekken naar betrokkenen; ▪ Alle overige communicatie over de operator en het vliegtuig.
GRIP 2	HTO-communicatie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Opstarten regionaal actiecentrum communicatie (RAC); ▪ Afstemmen met communicatieadviseurs CoPI, ROT, Lelystad Airport en gemeente Lelystad; ▪ Afspraken maken met communicatieadviseurs wie welke doelgroep informeert.
	AC Bevolkings-zorg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verantwoordelijk voor het inzetten van SIS.
	RAC	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maken van een omgevingsanalyse; ▪ Coördinatie van de communicatie, de aanpak en de inzet van de communicatiemiddelen.
	Communicatieadviseur Lelystad Airport	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Overige communicatie over Lelystad Airport.
	Betrokken operator	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Informatie verstrekken naar betrokkenen; ▪ Alle overige communicatie over de operator luchtvaartmaatschappij en het vliegtuig.
GRIP 3/4	Communicatieadviseur BT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategische communicatie; ▪ SISOS onderwerpen.
	Communicatieadviseur Lelystad Airport	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Overige communicatie over Lelystad Airport.
	Betrokken operator	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Informatie verstrekken naar betrokkenen; ▪ Alle overige communicatie over de operator en het vliegtuig.

Het perscentrum wordt ingericht op een nader te bepalen locatie (afhankelijk van de situatie).

8. Nazorg

Tijdens de acute fase worden, mits mogelijk, de eerste voorbereidingen getroffen voor de na- en herstelfase. De activiteiten in de nafase zijn erop gericht om zo goed en spoedig mogelijk terug te keren naar de normale situatie. In dit hoofdstuk worden de activiteiten aangehaald die spelen in de na- en herstelfase.

	COÖRDINATIE EN REGIE >	Nafase (herstel + nazorg)
	SCENARIO'S	
	Luchtvaartongeval binnen het werkingsgebied Lelystad Airport.	VR/ Gemeente (bevolkingszorg) eventueel
	Luchtvaartongeval buiten het werkingsgebied Lelystad Airport in de VR Flevoland Gooi en Vechtstreek.	VR/ Gemeente eventueel
Incident op afstand	Luchtvaartongeval buiten de VR's Flevoland en Gooi en Vechtstreek (in Nederland).	VR/ Gemeente i.s.m. getroffen/regie houdende VR eventueel
	Luchtvaartongeval buiten Nederland met betrokkenheid van de VR's Flevoland en Gooi en Vechtstreek.	Rijk

8.1 Activiteiten in de nafase

De nafase kan talrijke herstel- en nazorgactiviteiten omvatten die een korte looptijd van dagen of weken, dan wel een lange looptijd van maanden of jaren kunnen hebben. Welke daadwerkelijk aan de orde zijn, is afhankelijk van de situatie (scenario). Hieronder worden onderwerpen en activiteiten genoemd die in de nafase aan de orde kunnen zijn. Sommige hebben betrekking op de nafase als geheel, de meeste echter op onderdelen of deelprocessen van de nafase. Onderstaande opsomming is niet uitputtend en de onderwerpen en aspecten zijn niet in volgorde van belangrijkheid geplaatst:

- Afschaling crisisorganisatie;
- Organisatie en coördinatie van de nafase;
- Invullen overdrachtsdocument voor de brongemeente;
- De verantwoordelijkheid bij GRIP 1 ligt bij de leider CoPI i.s.m. OvD-bz;
- Bij GRIP 2 ligt de verantwoordelijkheid bij de Operationeel Leider i.s.m. Algemeen Commandant-bz;
- Notitie overdrachtsdocument;
- Er wordt een evaluatie gestart om het gezamenlijk optreden in kaart te brengen;
- Financiën nafase (budget en budgetbewaking);
- Verslaglegging en archivering van de nafase-activiteiten;
- Communicatie (extern: getroffen, publiek, media);
- Regionale, landelijke en/of internationale afstemming;
- Registratie van slachtoffers;
- Repatriëring van slachtoffers uit het buitenland;
- (Tijdelijke) huisvesting;
- Psychosociale (na)zorg (slachtoffers, verwanten, ooggetuigen, hulpverleners);
- Nazorg voor hulpverleners verloopt veelal mono- of multidisciplinair via bedrijfsopvangteams (BOT);
- Besluitvorming over gezondheidsonderzoek en -monitoring (getroffen);
- Informatiebijeenkomsten voor slachtoffers/verwanten of betrokken burgers en hulpverleners;
- Het begeleiden van bezoekers op de plaats van het ongeval;
- De nasleep van media en communicatie, informatievoorziening en informatiemanagement;
- Contact tussen de overheid, de luchtvaartmaatschappij en de slachtoffers;
- Rouwverwerking, herdenkingsbijeenkomst, inrichting van een (tijdelijke) herdenkingsplaats;
- Afstemming met een vereniging van slachtoffers;
- Continuïteit van bedrijfsvoering (bijvoorbeeld van luchthaven en luchtvaartmaatschappij);
- Afzetten, bewaken en vrijgeven van de plaats incident;
- Opruim- berging- en herstelwerkzaamheden (gebouwen en (vitale) infrastructuur van de luchthaven en omgeving (het milieu);
- Inzamelen van brokstukken en lading (bijvoorbeeld van een vliegtuig);
- Schade-inventarisatie en –afhandeling;
- Opsporingsonderzoek, aansprakelijkheid en schuldvraag;
- Juridische afwikkeling;
- Verhalen van bestrijdingskosten;
- Evalueren en leren;
 - Evaluaties en onderzoeken en de uitkomsten daarvan
- (Politieke) verantwoording;
- Maatschappelijke onrust/discussie;
- Klachtenafhandeling.

Bijlagen

A. Afkortingen en begrippenlijst

Afkorting	Voluit geschreven
AC	Algemeen Commandant
AC AMCO	Actiecentrum Ambassades en Consulaten
AGS	Adviseur Gevaarlijk Stoffen
APD	Airport Desk
APOC	Airport Operations Centre
ASM	Asset Management
BBLV	Beveiliging Burgerluchtvaart
BGM	Burgemeester
BHV	Bedrijfs hulpverlening
BT	Beleidsteam
BTBB	Brigade Toezicht Beveiliging Burgerluchtvaart
BuZa	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BV	Bevelvoerder
BZ	Bevolkingszorg
	Bij incidenten aangaande BBLV dient de piket officier van de BTBB geïnformeerd te worden. De piketofficier van de BTBB heeft o.a. tot taak de piketofficier van de NCTV te informeren indien de casus dat vraagt en intern te communiceren. Wel gaat er een melding naar de KMar zodra de overheidsdrempel overschreden wordt. De KMar draagt dan zorg dat de BTBB geïnformeerd wordt
CaCo	Calamiteiten Coördinator
CIB	Centrum Infectieziektebestrijding
CoPI	Commando Plaats Incident
CPLA	Calamiteitenplan Lelystad Airport
CVO	Commissie van Overleg
DOP	Digitale Operationele Planvorming
DPG	Directeur Publieke Gezondheid
DROC	Dienst Regionaal Operationeel Centrum
DSI	Dienst Speciale Interventies
DVI	Disaster Victim Identification (voorheen LTFO)
EASA	European Aviation Safety Agency
FATO	Final Approach and Take-Off Area
FGV	Flevoland en Gooi & Vechtstreek
GA	General Aviation
GAGS	Gezondheidskundig Adviseur Gevaarlijk Stoffen
GBT	Gemeentelijk Beleidsteam
GGD	Gemeentelijke gezondheidsdienst
GGB	Grootschalige Geneeskundige Bijstand
GHOR	Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio
GMK	Gemeenschappelijke Meldkamer
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdings Procedure
HELEX	Helicopter Exercise Area
HEMS	Helicopter Emergency Medical Service
HOPS	Hoofd Opsporing
HOvD	Hoofd Officier van Dienst
HOvJ	Hoofd Officier van Justitie
HTO	Hoofd Taak Organisatie
HV	Hulpverleningsvoertuig
IAO	Interdepartementaal Afstemmings Overleg
IBGS	Incidentbestrijding Gevaarlijke Stoffen
IBP	Incident Bestrijdings Plan
ICAO	International Civil Aviation Organisation
ICCb	Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing
I-CK	Incident-Coördinatiekaart
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IGZ	Inspectie Gezondheidszorg
IHR	International Health Regulations
IJV	Inspectie Justitie en Veiligheid

ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IZB	Infectieziektenbestrijding
KMar	Koninklijke Marechaussee
KWC	Kustwachtcentrum
LA	Lelystad Airport
LCMS	Landelijk Crisis Management Systeem
LCP-L	Landelijk Crisisplan Luchtvaartongevallen (nog niet openbaar en wordt de vervangen van het Nationaal Crisisplan- Luchtvaartongevallen)
LCI	Landelijk Coördinatie Infectieziekten (onderdeel van het RIVM)
LE	Landelijke Eenheid
LOCC	Landelijk Operationeel Coördinatie Centrum
LOD	Line of Defence
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
LTFO	Landelijk Team Forensische Opsporing
MA	Manoeuvring Area
MCCb	Ministeriele Commissie Crisisbeheersing
MDT	Mobiele Data Terminal
MKA	Meldkamer Ambulancezorg
MKB	Meldkamerbrandweerzorg
MKNN	Meldkamer Noord-Nederland
MMMF	Man Made Mineral Fiber
MMT	Mobiel Medisch Team
MUAC	Maastricht Upper Area Centre
NCC	Nationaal Crisis Centrum
NCTV	Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid
NIPV	Nederlands Instituut Publieke Veiligheid
NKC	Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie
NP	Nationale politie
NOTAM	Notice to Airmen
OC MNL	Operationeel Centrum (politie) Midden-Nederland
OFGV	Omgevingsdienst Flevoland en Gooi & Vechtstreek
OL	Operationeel Leider
OM	Openbaar Ministerie
OSC	On Scene Coördinator
OvV	Onderzoeksraad voor de Veiligheid
OPSCENT	Operationeel Centrum van de KMar
OvD-B	Officier van Dienst Brandweer
OvD-BZ	Officier van Dienst Bevolkingszorg
OvD-G	Officier van Dienst Geneeskundig
OvD-P	Officier van Dienst politie
PAX	Passagiers
PAC-L	Persoonsinformatie Actie Centrum Luchtvaartincidenten
PD	Plaats Delict
POB	Persons on Board
PSH	Psychosociale Hulpverlening
QRA	Quick Reaction Alert
RAV	Regionale Ambulancevoorziening
RAC	Regionaal Actiecentrum Crisiscommunicatie (sub-sectie van bevolkingszorg)
RBP	Ramp Bestrijdingsplan
RBT	Regionaal Beleidsteam
RCP	Regionaal Crisisplan
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
ROT	Regionaal Operationeel Team
RVGLT	Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen
RWS	Rijkswaterstaat
SAO	Supervisor Airport Operations
SB	Schuimblusvoertuig
SGBO	Staf Grootschalig en Bijzonder Optreden

SIS	Slachtoffer Informatie Systematiek
SISOS	Slachtofferaantallen, identiteit, schade, oorzaak en scenario's
SO	Slachtoffer
TD	Technische Dienst
TEV	Teamleider Explosieven Verkenning
TGB	Terrorisme Gevolg Bestrijding
TS	Tankauto Spuit
UGS	Uitgangsstelling
VBB	Vliegtuig Brand Bestrijding
VOL	Vliegtuig Ongeval Lelystad
VR	Veiligheidsregio
VRF	Veiligheidsregio Flevoland
VRFL	Veiligheidsregio Flevoland
VRGV	Veiligheidsregio Gooi & Vechtstreek
VWS	Volksgesondheid Welzijn en Sport
WOO	Wet Open Overheid

Begrip	Betekenis
Airside	Is het gedeelte van het luchtvaartterrein dat niet voor het publiek vrij toegankelijk is en dat gebruikt wordt voor het landen, starten, taxiën, slepen, parkeren en afhandelen van luchtvaartuigen, inclusief de rand- en dienstwegen en de onverharde terreinen;
Business Aviation (BA)	Onder Business Aviation (BA) wordt verstaan al het (doorgaans commerciële) zakelijke verkeer dat in de huidige operatie regelmatig gebruik maakt van de luchthaven. Deze vluchten worden doorgaans uitgevoerd met vliegtuigen met maximaal 20 zitplaatsen. <ul style="list-style-type: none"> Voorbeeld vliegtuigtypes: Beechcraft King Air 200, Cessna Citation 525, Bombardier Global Express 7500
General Aviation (GA)	Onder General Aviation (GA) wordt verstaan al het (niet-commerciële) recreatieve verkeer dat in de huidige operatie dagelijks gebruik maakt van de luchthaven, zoals les-/instructievluchten, privé-vluchten en maatschappelijke vluchten (waaronder o.a. foto-, inspectie-, en ambulancevluchten). Het overgrote deel van deze recreatieve vluchten wordt uitgevoerd met vliegtuigen of helikopters met maximaal 6 zitplaatsen. <ul style="list-style-type: none"> Voorbeeld vliegtuigtypes: Cessna C172, Piper P28A, Robinson R44 RFF²⁹ CATEGORIE mogelijkheden: 5, 6, 7
Handelsverkeer	Onder groot handelsverkeer wordt verstaan de toekomstige operatie van vluchten, uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen, waarbij tegen betaling passagiers worden vervoerd (open ticketverkoop). Groot handelsverkeer wordt onderverdeeld in geregelde vluchten (uitgevoerd o.b.v. een gepubliceerde dienstregeling) en niet-geregelde vluchten (uitgevoerd met een ongeregeld karakter, bijvoorbeeld chartervluchten). Deze vluchten worden doorgaans uitgevoerd met vliegtuigen met maximaal 250 zitplaatsen. In de huidige operatie is groot handelsverkeer nog niet toegestaan op LA. Voorbeeld vliegtuigtypes: Boeing 737 Max, Airbus A321
Landside	Is het gedeelte wat voor het publiek vrij toegankelijke gedeelte van het luchtvaartterrein.
Luchtvaartterrein	Is het terrein dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 1 van het Luchthavenbesluit Lelystad .
Noodsituatie	Een luchtvaartuig bevindt zich in direct gevaar dat kan ontaarden in een crash.
Operator	Vliegtuigenoperator is een persoon (natuurlijk of rechtspersoon) die: 1) luchtvaartuigen bezit (op basis van de lease, eigendom of enige andere wettelijke

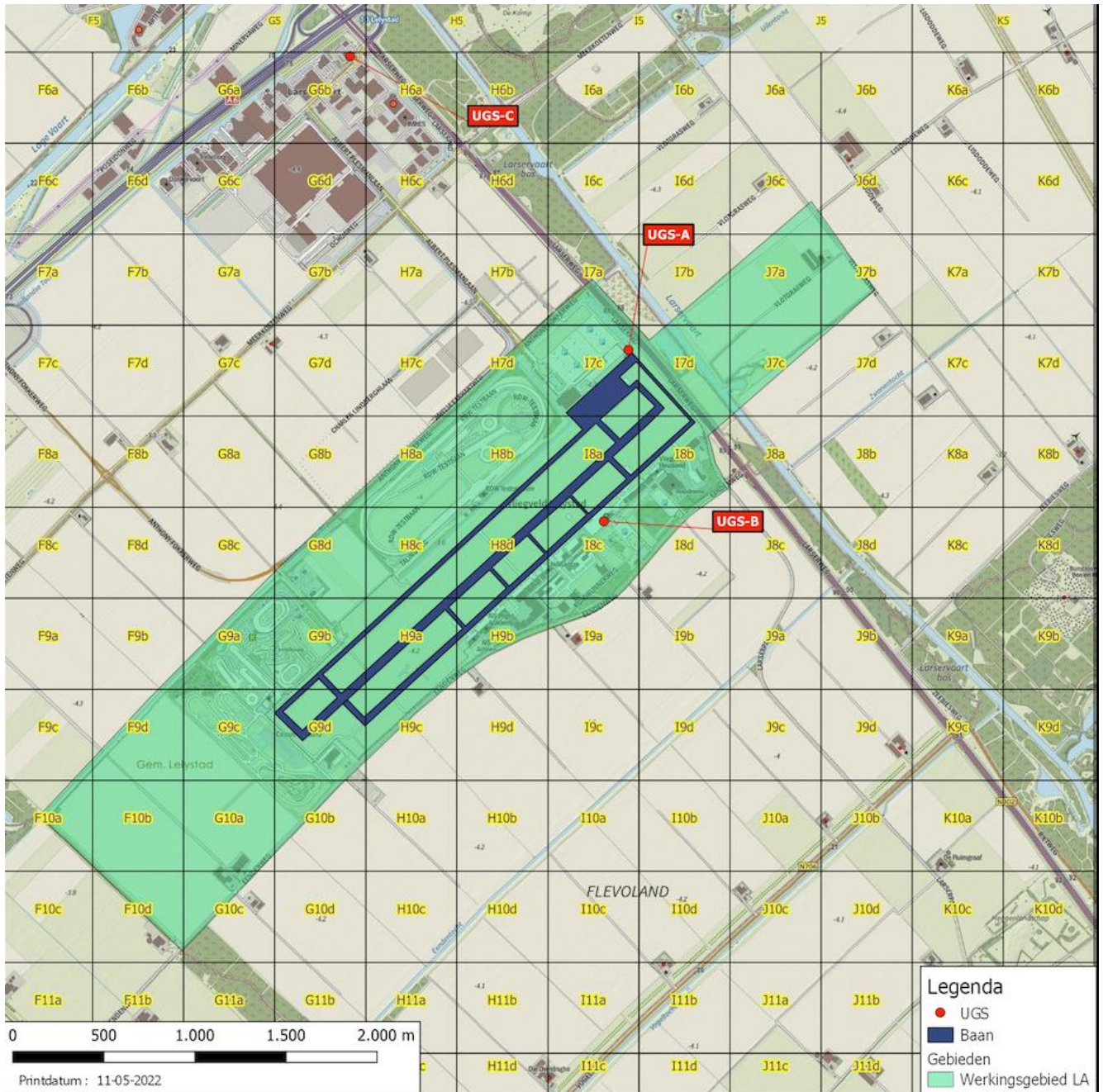
²⁹ Formeel de 'Aerodrome category for rescue and firefighting' (ICAO Annex 14 – Volume I, Table 9-1)

basis), 2) houder is van een vliegtuigexploitatievergunning (staatscertificaat, autorisatie), 3) opereert, gebruikt zijn vliegtuigen.

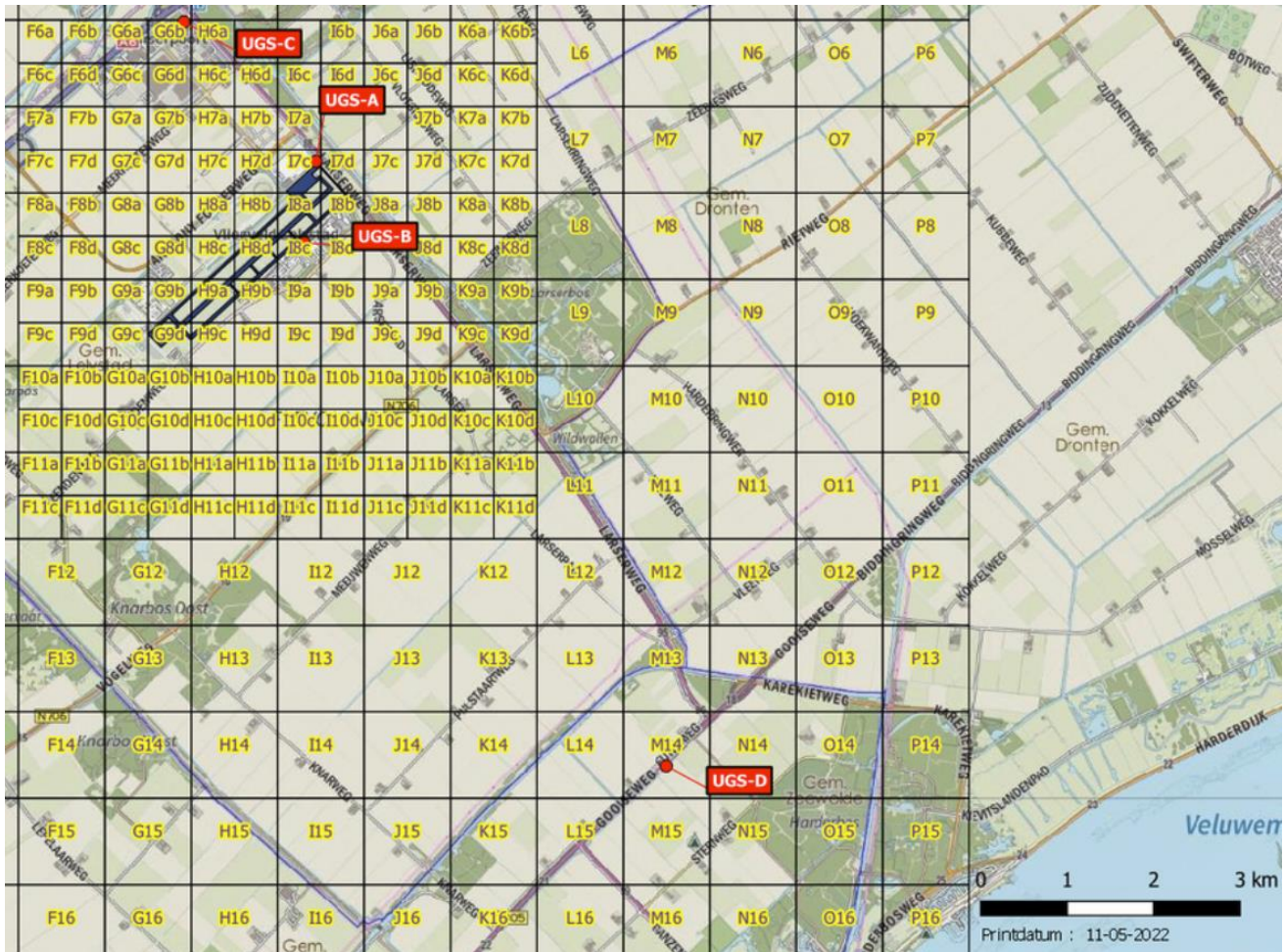
Voorzorgslanding

Een luchtvaartuig bevindt zich in een situatie die kan ontaarden in een noodgeval.

B. Kaarten Werkingsgebied RBP Lelystad Airport & uitgangstellingen



Figuur A1 Werkingsgebied Lelystad Airport en UGS A, B, C



Figuur A2: UGS D (grid M14)

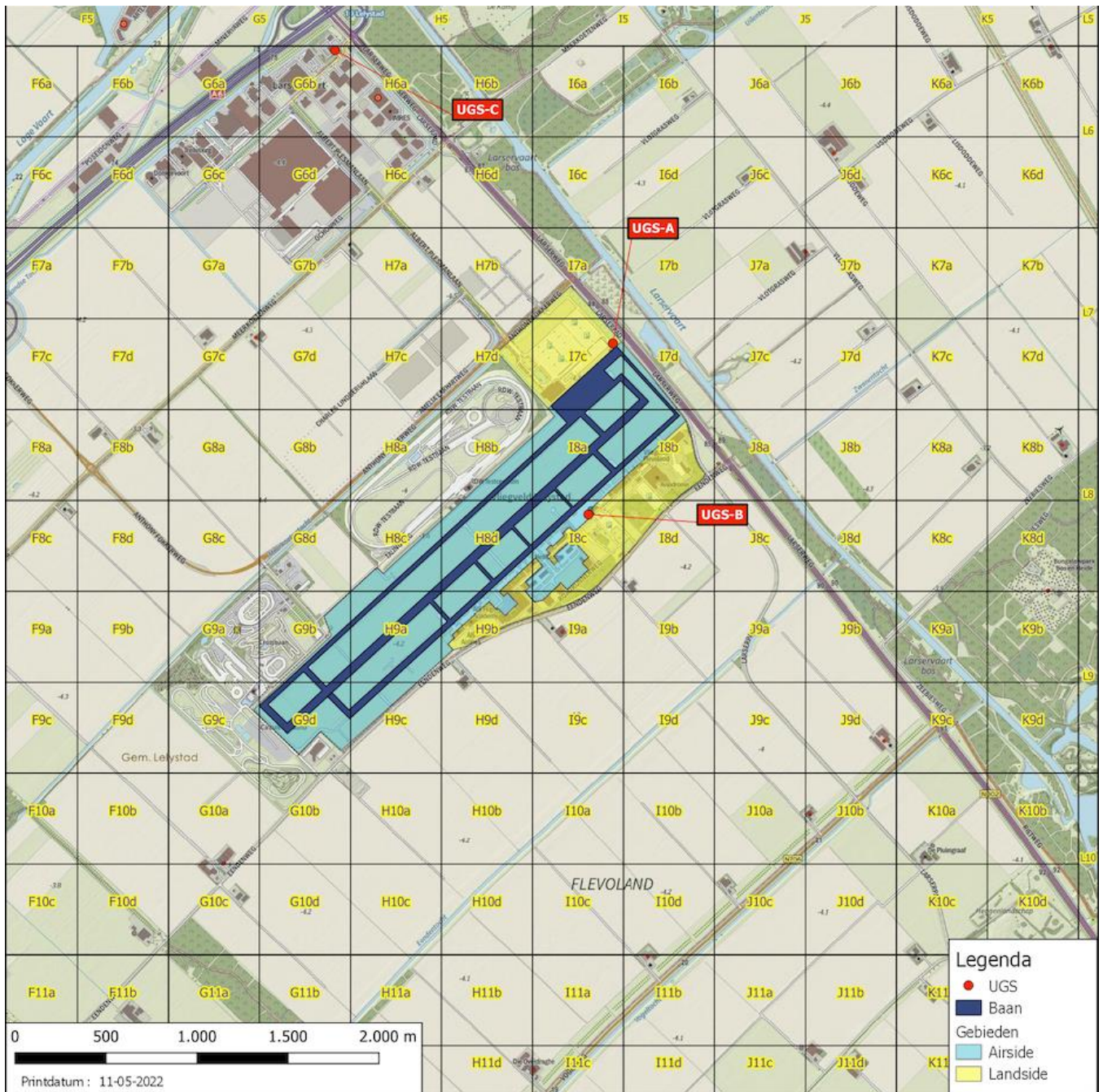
UGS A: Opstelplaats achter de doorlaatpost A. Fokkerweg (Airside) (N 52° 27' 46" , E 5° 31' 34")

UGS B: Platform General Aviation naast de verkeerstoren (Airside) (N 52° 27' 32" , E 5° 31' 45")

UGS C: Pascallaan 2, Lelystad, RWS wegensteunpunt (N 52°28'43.5", E 5°30'13.2")

UGS D: Gooiseweg zuidzijde Zeewolde t.h.v. Total tankstation (t.b.v. bijstand door andere regio) (N 52° 24' 03" , E 5° 35' 06")

C. Land & airside Lelystad Airport



D. Coördinatie/regie op hoofdprocessen per scenario

COÖRDINATIE EN REGIE > SCENARIO'S	Melding en alarmering	Op- en afschaling	Leiding en coördinatie	Informatie-management	Communicatie	Validatie/Verificatie	Info verwanten	Opvang	Onderzoek (opsporings)	Nafase (herstel + nazorg)
Luchtvaartongeval binnen het werkingsgebied Lelystad Airport;	VR eventueel*	VR eventueel*	VR eventueel*	VR i.s.m. Rijken en eventueel (NCC)	VR (RAC) i.s.m. Rijk (NKC), Lelystad Airport en operator eventueel	VR/ Gemeente i.s.m. Lelystad Airport en operator	VR/ Gemeente i.s.m. Lelystad Airport en operator	VR/ Gemeente i.s.m. Lelystad Airport en operator	OM/OvV/ Inspecties	VR/ Gemeente (bevolkingszorg eventueel)
Luchtvaartongeval buiten het werkingsgebied Lelystad Airport in de VR Flevoland Gooi en Vechtstreek;	VR eventueel*	VR eventueel*	VR eventueel*	VR i.s.m. Rijk (NCC) eventueel	VR (RAC) i.s.m. Rijk (NKC), Lelystad Airport en operator eventueel	VR/ Gemeente i.s.m. Lelystad Airport en operator	VR/ Gemeente i.s.m. Lelystad Airport en operator	VR/ Gemeente i.s.m. Lelystad Airport en operator	OM/OvV/ Inspecties eventueel	VR/ Gemeente eventueel
Luchtvaartongeval buiten het werkingsgebied Lelystad Airport in de VR Flevoland Gooi en Vechtstreek in het IJsselmeergebied	Kustwacht eventueel	IenW/Rijk eventueel	Kustwacht (IJsselmeergebied) VR (land) eventueel	IenW/NCC i.s.m. VR eventueel	IenW/NKC i.s.m. RAC, Lelystad Airport en operator eventueel	Kustwacht/VR/ Gemeente i.s.m. Lelystad Airport en operator eventueel	VR/ Gemeente i.s.m. Lelystad Airport en operator eventueel	VR/ Gemeente i.s.m. Lelystad Airport en operator eventueel	OM/OvV/ Inspecties eventueel	IenW/Rijk i.s.m. VR/ Gemeente eventueel
Luchtvaartongeval buiten Nederland met betrokkenheid van de VR Flevoland en Gooi & Vechtstreek.	BZ	Rijk	BZ/Rijk	BZ i.s.m. Rijk (NCC)	BZ i.s.m. NKC	BZ i.s.m. Lelystad Airport en operator	BZ, Lelystad Airport en operator	VR/ Gemeente, Lelystad Airport en operator	OM/OvV/ Inspecties	Rijk

*Niet elk incident leidt tot opschaling of alarmering van de Veiligheidsregio

Waar van toepassing/relevant wordt het proces uitgevoerd in samenwerking met Defensie (militairluchtvaartuig)

NKC = Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie

Rijk = rijksoverheid breed, bijvoorbeeld in MCCb/ICCb

RAC = Regionaal Actiecentrum Crisiscommunicatie

E. Verzendlijst

Dit document is gestuurd naar:

Lelystad Airport
Gemeente Lelystad
Provincie Flevoland
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van Justitie en Veiligheid
Openbaar Ministerie
KMar Brigade CCB
Politie Landelijke Eenheid Dienst Infrastructuur
Politie Eenheid Midden Nederland
GGD Flevoland
Meldkamer Flevoland
Nationaal Crisis Centrum
Luchtverkeersleiding Nederland
Veiligheidsregio Gooi & Vechtstreek
Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland
Veiligheidsregio Utrecht
Veiligheidsregio Gelderland Midden
Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland
Veiligheidsregio IJsselland
Veiligheidsregio Friesland