

2023

---

# Rampbestrijdings- plan MAA



**Veiligheidsregio  
Zuid-Limburg**

Samen veilig.

**Dit plan is tot stand gekomen in samenwerking met:**

- Brandweer Zuid - Limburg
- Bureau Bevolkingszorg Veiligheidsregio Zuid-Limburg
- GHOR Zuid Limburg
- Gemeente Beek
- Gemeente Meerssen
- Koninklijke Marechaussee, brigade Zuid-Limburg
- Luchtverkeersleiding Nederland
- Maastricht Aachen Airport
- Openbaar Ministerie
- Politie eenheid Limburg

# Inhoud

<b>1.</b>	<b>Inleiding.....</b>	<b>3</b>
1.1.	Aanleiding.....	3
1.2.	Doel.....	3
1.3.	Reikwijdte.....	3
1.4.	Inbedding.....	4
1.5.	Leeswijzer.....	4
<b>A.</b>	<b>BESTUURLIJK DEEL.....</b>	<b>6</b>
1.	<b>Besluit tot vaststelling.....</b>	<b>6</b>
2.	<b>Openbaarheidstelling.....</b>	<b>7</b>
3.	<b>Opschaling.....</b>	<b>7</b>
4.	<b>Verantwoordelijkheid politiezorg.....</b>	<b>7</b>
5.	<b>Inzet luchthavenbrandweer buiten luchthaven.....</b>	<b>7</b>
6.	<b>Bevriezen vliegverkeer.....</b>	<b>7</b>
7.	<b>Mandaten.....</b>	<b>7</b>
8.	<b>Beheer.....</b>	<b>8</b>
9.	<b>Oefenen.....</b>	<b>8</b>
<b>B.</b>	<b>OPERATIONEEL DEEL.....</b>	<b>10</b>
1.	<b>Reguliere inzet.....</b>	<b>10</b>
2.	<b>Incident met invloed op OOV buiten het luchthaventerrein.....</b>	<b>10</b>
3.	<b>Scenario's.....</b>	<b>11</b>
3.1.	Scenario vliegtuigongeval.....	11
3.2.	Scenario infectieziekte.....	21
3.3.	Vliegtuigongeval op afstand.....	27
	<b>BIJLAGEN DEEL B.....</b>	<b>31</b>
	<b>C. ONDERLIGGENDE DOCUMENTEN.....</b>	<b>33</b>

# 1. INLEIDING

## 1.1. Aanleiding.

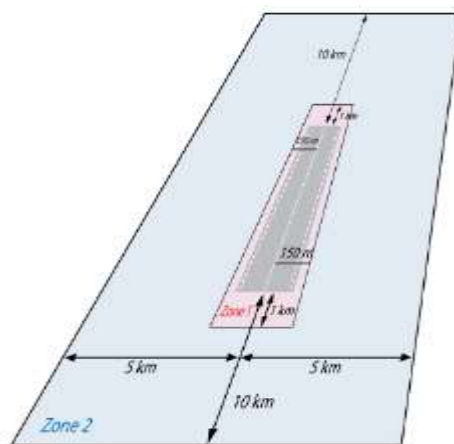
Het Besluit veiligheidsregio's verplicht in art. 6.2.1 het bestuur van de Veiligheidsregio tot het vaststellen van een rampbestrijdingsplan voor de bestrijding van een vliegtuigongeval op en nabij een luchtvaartterrein dat is ingedeeld in brandrisicoklasse 3 of hoger. Conform dit zelfde artikel dient het rampbestrijdingsplan te worden opgesteld in overleg met de exploitant van de burgerluchthaven. Maastricht Aachen Airport is ingedeeld in brandrisicoklasse 7 en daarmee heeft de Veiligheidsregio Zuid-Limburg een wettelijke verplichting tot het hebben van een rampbestrijdingsplan voor de luchthaven. Naast het scenario 'vliegtuigongeval binnen het werkingsgebied' zijn in dit plan ook de scenario's 'kaping', 'infectieziekte van (mogelijk) besmette personen in het vliegtuig en in de passagiersterminal en (mogelijk) besmette waren' en 'vliegtuigongeval op afstand' (buiten de Veiligheidsregio Zuid-Limburg) van een vliegtuig afkomstig van of aanvliegend naar Maastricht Aachen Airport opgenomen. Het rampbestrijdingsplan omvat tevens een besloten bijlage met betrekking tot terrorisme op de luchthaven.

## 1.2. Doel.

Het doel van dit rampbestrijdingsplan is het op een gestructureerde wijze ordenen van taken, bevoegdheden en deelplannen van de verschillende gedefinieerde scenario's voor luchthaven Maastricht Aachen Airport, betrokken overheden, hulpdiensten en andere organisaties.

## 1.3. Reikwijdte.

Het werkingsgebied van dit rampbestrijdingsplan bestaat uit de zogenaamde 'zone 1' rondom de start- en landingsbaan van de luchthaven Maastricht Aachen Airport. Met zone 1 wordt het gebied van en rondom de start- en landingsbaan (één kilometer voor en achter de baandempel en 150 meter aan weerszijde van de hartlijn van de baan) bedoeld. In deze zone vinden statistisch gezien 75 tot 80% van de vliegtuigongevallen plaats. Buiten deze zone ('zone 2' en verder) gelden de algemene afspraken uit het regionale crisisplan en de multidisciplinaire informatiekaart (MIK) luchtvaartincidentmanagement (LIM), doch kan men terugvallen op sommige voor dit rampbestrijdingsplan gemaakte afspraken. Zone 1 ligt in twee Zuid-Limburgse gemeenten, de onderlinge samenwerkingsafspraken zijn in dit plan vastgelegd.



Afbeelding 1: Zone indeling rondom luchthaven

#### **1.4. Inbedding.**

Dit rampbestrijdingsplan is gebaseerd op de afspraken die gemaakt zijn in het regionale crisisplan van Veiligheidsregio Zuid-Limburg en afgestemd met de betrokken partners. Daarnaast zijn delen van dit plan gebaseerd op de landelijke handreiking 'crisisbeheersing op luchthavens' en het Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen (NCP-L). Afspraken die in andere documenten, waaronder het regionale crisisplan Veiligheidsregio Zuid-Limburg, zijn vastgelegd worden in dit plan niet opnieuw beschreven. Naast dit rampbestrijdingsplan heeft de luchthaven Maastricht Aachen Airport een eigen intern calamiteitenplan, waarin de interne calamiteitenorganisatie wordt beschreven. Beide plannen zijn op elkaar afgestemd.

#### **1.5. Leeswijzer.**

Het plan bestaat uit de volgende onderdelen:

- Deel A: Bestuurlijk deel
- Deel B: Operationele deel
- Deel C: Onderliggende documenten
- Deel D: Besloten deel

Het bestuurlijk deel A beschrijft het beleidskader dat van toepassing is op de organisatie van de bestrijding.

Binnen het operationele deel B worden de scenario's en de voorwaardenscheppende processen besproken.

Deel C omvat de onder dit plan liggende documenten die betrekking hebben op de operationele voorbereiding op het rampbestrijdingsplan.

Het besloten deel D omvat de scenario's 'dreiging aanslag op de luchthaven', '(vermoedelijke) aanslag op de luchthaven', 'bommelding' en 'kaping'.

# **(A) Bestuurlijk deel**

## A. BESTUURLIJK DEEL

### 1. BESLUIT TOT VASTSTELLING.

---

#### Bestuurlijke vaststelling Rampbestrijdingsplan Maastricht Aachen Airport

---

**Het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg;**

overwegende

dat de luchthaven Maastricht Aachen Airport is gelegen in de gemeente Beek binnen de Veiligheidsregio Zuid-Limburg;

dat dit een luchthaven is zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit veiligheidsregio's;

dat voor een vliegtuigongeval in het werkingsgebied van een dergelijke luchthaven op grond van artikel 17 Wet veiligheidsregio's jo. artikel 6.2.1 Besluit veiligheidsregio's een rampbestrijdingsplan vastgesteld dient te worden;

dat in dit rampbestrijdingsplan ook wordt voorzien in de uitwerking van de scenario's 'kaping', 'infectieziekte' en 'vliegtuigongeval op afstand';

voorts overwegende, dat op 5 april 2019 een eerdere versie van het rampbestrijdingsplan Maastricht Aachen Airport is opgesteld;

dat dit plan op een aantal onderdelen wijziging behoeft;

#### **BESLUIT**

1. vast te stellen het rampbestrijdingsplan Maastricht Aachen Airport 2023 overeenkomstig het bij dit besluit behorende plan;
2. te bepalen dat dit besluit in werking treedt op 12-12-2022.

Aldus vastgesteld door het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg op 02-12-2022

J.M. Penn – te Strake  
Voorzitter

L. Houben  
Secretaris

## **2. OPENBAARHEIDSTELLING.**

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

## **3. OPSCHALING.**

De AAO (Airport Authority Officer, Airport Operations) van de luchthaven MAA is bevoegd om een alarm af te kondigen en de interne en externe alarmering in gang te zetten. De AAO van Airport Operations communiceert deze opschaling middels een directe lijn met de MKB. De opschaling zal verlopen middels de reguliere Gecoördineerde Regionale IncidentbestrijdingsProcedure (GRIP) en het alarmeringsschema van dit plan en zal starten na binnenkomst van een melding bij de gemeenschappelijke meldkamer van de hulpdiensten. De opgeroepen crisisteam binnen de GRIP-structuur worden uitgebreid met de Koninklijke Marechaussee en een liaison van de luchthaven Maastricht Aachen Airport en optioneel Rijkswaterstaat, het NCC (Nationaal Crisiscoördinatie Centrum), Luchtverkeersleiding Nederland (LvNL) en de betrokken luchtvaartmaatschappij. Dit is uitgewerkt in het organisatieschema.

## **4. VERANTWOORDELIJKHEID POLITIEZORG.**

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

## **5. INZET LUCHTHAVENBRANDWEER BUITEN LUCHTHAVEN.**

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

## **6. BEVRIEZEN Vliegverkeer.**

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

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

## **7. MANDATEN.**

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

## **8. BEHEER.**

Dit rampbestrijdingsplan dient minimaal eens per 4 jaar te worden herzien. Indien gewijzigde omstandigheden daartoe aanleiding geven, wordt het plan tussentijds geactualiseerd en opnieuw vastgesteld door het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg.

Delen B en D (operationeel- en vertrouwelijk deel) kunnen onderhevig zijn aan constante veranderingen. Operationele wijzigingen in dit deel kunnen derhalve tussentijds door de Veiligheidsdirectie van Veiligheidsregio Zuid-Limburg vastgesteld worden.

Deel C (onderliggende documenten) wordt door de verantwoordelijke ketenpartners beheerd. Dit geldt zowel voor de inhoud van de draaiboeken als voor de beschreven organisatie en de daarvoor benodigde middelen.

## **9. OEFENEN.**

Overeenkomstig art. 6.2.1 van het Besluit Veiligheidsregio's draagt het bestuur van de veiligheidsregio er zorg voor dat gezamenlijk met de onderdelen van de hoofdstructuur van de rampbestrijding en crisisbeheersing met passende tussenpozen een oefening wordt gehouden waarbij het rampbestrijdingsplan op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid wordt getoetst.

Aanvullend gelden art. 6.2.2 en 6.2.3 van het Besluit Veiligheidsregio's: in ieder geval vindt één maal per twee jaar een multidisciplinaire stafoefening en één maal per vier jaar een multidisciplinaire oefening van staf en operationele eenheden plaats. In de multidisciplinaire oefenkalender van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg worden deze oefeningen concreet opgenomen.

De EASA wetgeving (Europese wetgeving) wijkt af van de regelgeving zoals omschreven in het Besluit Veiligheidsregio's. Conform EASA dient een full-scale aerodrome emergency exercise iedere twee jaar plaats te vinden. Dit houdt in dat er naast de luchthavendiensten steeds minimaal één ketenpartner, zoals benoemd in de GM2 ADR.OPS.B.005(b), aan deze oefening dient deel te nemen.

ILenT heeft aangegeven dat EASA, overstijgende wetgeving is.

Zaken die uit de multidisciplinaire oefening naar voren komen, kunnen in de daarop volgende full-scale aerodrome emergency exercise met de betreffende ketenpartner beoefend worden. Op deze manier sluiten beide oefeningen op elkaar aan en wordt hier overeenkomstig de regelgeving aan voldaan.

Bij de oefeningen wordt het calamiteitenplan van de luchthaven mede geoefend. Dit is overeenkomstig ICAO Annex 14 waarin geldt dat het calamiteitenplan van de luchthaven één keer per twee jaar in groter verband beoefend dient te worden.



## **(B) Operationeel deel**

## **B. OPERATIONEEL DEEL**

### **1. REGULIERE INZET.**

Noodsituaties op het grondterrein van MAA kunnen verschillend van karakter zijn. Dergelijke noodsituaties kunnen ontstaan bij het uitrollen van een vliegtuig, het taxiën van- en naar een platform of -startbaan of tijdens het gereedmaken van een vliegtuig. Ook kan zich een (medische) noodsituatie (ongeval/beknelling) of een milieu- of IBGS-gerelateerd incident op het luchthaventerrein voordoen. Veelal kunnen incidenten door de bedrijfsbrandweer van Maastricht-Aachen Airport en diens first responders worden afgedaan, maar in enkele gevallen is de inzet van de overheidshulpdiensten noodzakelijk. Deze incidenten hebben geen vooraf vastgestelde inzetprocedure en zijn niet beschreven in de scenario's van dit RBP, maar worden volgens de standaard inzetvoorstellen van de meldkamer uitgegeven. Bij dergelijke incidenten dient te worden aangereden op poort 1, gelegen naast de terminal en de luchtverkeerstoren. Hier zullen de eenheden worden opgevangen door Airport Operations welke hen begeleidt naar het incident. Bij ieder incident dat binnen het aangewezen luchthaventerrein plaatsvindt en waar overheidshulpdiensten benodigd zijn, dient de KMar te worden geïnformeerd. Dit is een gezamenlijke taak voor Airport Operations en het OC Politie. Wanneer een regulier incident een opschaling naar GRIP benodigd, dienen Airport Operations (AAO) en de Ovd-OC KMar hier door de CaCo meteen over op de hoogte te worden gebracht.

### **2. INCIDENT MET INVLOED OP OOV BUITEN HET LUCHTHAVENTERREIN.**

Wanneer de KMar op MAA wordt ingezet voor een incident met invloed op de openbare orde en veiligheid met uitstraling op de (directe) omgeving rondom de luchthaven, dient de crisisorganisatie van de veiligheidsregio, middels de CaCo, te worden geïnformeerd. Dergelijke incidenten betreffen bijvoorbeeld mobiliteitsproblematiek of onrust-/ verstoring op- en rond het luchthaventerrein (bijvoorbeeld door demonstraties) welke invloed hebben op de omgeving rond MAA. Bij dergelijke voorvallen informeert de Ovd-OC KMar, de CaCo van de veiligheidsregio. De CaCo zal de informatie delen met de Informatiemanager-ROT (IMROT) zodat deze gezamenlijk kunnen inschatten wat de invloed op de openbare orde en veiligheid (van de omgeving) zal zijn. Bij eventuele behoefte aan betrokkenheid van de overheidshulpdiensten dan wel crisisorganisatie door de KMar, dient dit te worden gemeld aan de CaCo. Eventuele opschaling van de (overheids-)crisisorganisatie, naar aanleiding van de melding tot opschaling KMar, verloopt altijd in overleg met de Ovd-OC KMar.

### 3. SCENARIO'S.

Voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport zijn drie maatscenario's (scenario's die naar alle waarschijnlijkheid kunnen plaatsvinden) te onderscheiden:

1. Scenario vliegtuigongeval binnen het werkingsgebied.
2. Scenario infectieziekte.
3. Scenario 'vliegtuigongeval op afstand', met een vliegtuig afkomstig van- of aanvliegend naar MAA.

In het besloten deel D zijn, naast de drie bovenstaande maatscenario's, de scenario's terrorisme en kaping beschreven.

#### 3.1. Scenario vliegtuigongeval.

Binnen het werkingsgebied (zie kaart in bijlage) van de luchthaven kan een vliegtuigongeval plaatsvinden. Om de omvang van het vliegtuigongeval en de daarbij horende benodigde capaciteit vooraf in te kunnen schatten, zijn luchthavens ingedeeld in brandrisicoklassen.

Conform de handreiking 'crisisbeheersing op luchthavens' kan voor Maastricht Aachen Airport de brandrisicoklasse 7 worden aangehouden. De luchthavenbrandweer is structureel qua materieel en personeel voorbereid op deze brandrisicoklasse.

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

*Indeling brandrisicoklassen conform Annex 14 van ICAO.*

Dagelijks zijn er op MAA één of meerdere vliegbewegingen in de brandrisicoklasse 9 in de cargo uitvoering (vervoer vracht zonder passagiers). De luchthavenbrandweer beschikt over het materiaal en de blusstof om op dat moment brandrisicoklasse 9 aan te kunnen. Echter door het ontbreken van passagiers op deze vluchten mag vanuit het Ministerie IenW brandrisicoklasse 7 qua personeel worden aangehouden. Incidenteel kunnen vliegtuigen van brandrisicoklasse 8 (ca. 300 passagiers) uitwijken naar MAA. Deze brandrisicoklasse wordt gebruikt als het maatgevende scenario (vliegtuigongeval binnen werkingsgebied MAA) voor het scenario vliegtuigongeval.

**Hulpverleningscapaciteit vliegtuigongeval.**

Overeenkomstig het maatgevende scenario (vliegtuigongeval brandrisicoklasse 8, ca. 300 passagiers) wordt de volgende inzet van de betrokken diensten verlangd:

<b>Basisproces</b>	<b>Benodigd potentieel</b>
<b>Brandweer</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- 1 Basis brandweer peloton</li><li>- 1 Peloton redding en technische hulpverlening</li><li>- 2x OvD-B</li><li>- 1x AGS</li><li>- Functionarissen GRIP1/3</li></ul>
<b>Luchthavenbrandweer</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- 3x Crashtender</li><li>- 1x On Scene Commander (OSC)</li></ul>
<b>GHOR</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Code 50 (50 slachtoffers en meer, de maximale opschaling)</li><li>- Opschaling MKA</li><li>- 1x Buddy meldkamer (medische behandelcapaciteit in kaart brengen)</li><li>- 20 – 40 Ambulances (deels vanuit bijstand)</li><li>- 3x MMT (Mobiel Medisch Team)</li><li>- 2x OvD-G</li><li>- 2x Calamiteitervoertuig</li><li>- 2x Noodhulpteam Nederlandse Rode Kruis</li><li>- Functionarissen GRIP1/3</li></ul>
<b>KMar</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- 2 KMar eenheden</li><li>- OvD-KMar (als OvD-P)</li><li>- SGBO</li><li>- Meer beschikbaar potentieel via CHOPS (Chief Operations)</li><li>- Functionarissen GRIP1/3</li></ul>
<b>Politie</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- 3 patrouilles politie voor proces verkeerscirculatie brongebied gericht op vrijmaken en vrijhouden calamiteitenroute</li><li>- Functionarissen GRIP1/3</li></ul>
<b>Bevolkingszorg / Crisiscommunicatie</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Opvang en verzorgen, voor max. 300 personen in het MOC</li><li>- Actiecentrum crisiscommunicatie</li><li>- Activeren SIS (Slachtoffer Informatie Systematiek)</li><li>- Functionarissen GRIP1/3</li></ul>

### Melding en alarmering vliegtuigongeval.

Rubricering vliegtuigen.

Om een beeld te krijgen van de omvang van het betreffende vliegtuig en de benodigde hulpverleningscapaciteit worden in het RBP MAA de vliegtuigen ingedeeld in onderstaande categorieën. De categorieën worden tevens gebruikt als classificatie bij de alarmering. In de categorieën wordt er altijd vanuit gegaan dat het maximaal aantal passagiers aan boord is!

Categorie vliegtuig	Vliegtuigen met een startgewicht
Klein	< 6 ton
Middel	> 6 ton en < 22 ton
Groot	> 22 ton

Tevens is bepaald dat **een vooralarm** uitgaat, overeenkomstig dezelfde rubricering, wanneer een vliegtuig in nood een verzoek doet voor assistentie bij landing of start.

### Classificaties vliegtuigongeval.

Paraat vliegtuig	
<b>Omschrijving</b>	Interne alarmering luchthaven. Deze is van toepassing op het moment dat een piloot geen assistentie verlangt en de Airport Authority Officer (AAO) een vooralarm niet nodig acht, doch de luchthavenbrandweer wel stand-by wordt verlangd. De luchthavenbrandweer begeeft zich naar de uitgangspositie en wacht de landing af.
<b>Crisiscommunicatie</b>	Er vindt geen externe communicatie plaats.
Vooralarm klein/ middel/ groot	
<b>Omschrijving</b>	<p>Dit is een alarmvorm die door de AAO geïnitieerd wordt, indien de piloot van een vliegtuig aangeeft, dat een veilige vluchtuitvoering niet meer gegarandeerd kan worden en dat hij/zij verwacht tijdens de landing op de luchthaven assistentie nodig te hebben van de hulpverleningsdiensten. De melding zal veelal door de piloot bij de luchtverkeersleiding op de luchthaven binnenkomen. Ook visuele waarneming aan een toestel, door de bezetting van de luchtverkeersleiding (toren) of van Airport Operations, kan aanleiding geven tot een vooralarm. De luchtverkeersleiding (toren) zal in dat geval altijd aan de piloot vragen of hij/zij assistentie nodig heeft van de hulpverleningsdiensten (brandweer en ambulance). Indien tijdens een vooralarm-situatie daadwerkelijk een ongeval plaatsvindt wordt onmiddellijk door gealarmeerd naar een vliegtuigongeval. Bij het geven van een vooralarm wordt onderscheid gemaakt tussen de drie categorieën vliegtuigen. Deze verantwoordelijkheid ligt bij de AAO. Bij de melding door de AAO bij de gemeenschappelijke meldkamer van de hulpdiensten zal als extra informatie worden meegegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Categorie vliegtuig (klein/ -middel/ -groot)</li><li>• Het aantal persons on board (POB's),</li><li>• De verwachte landingstijd</li><li>• Notification to Captain (NOTOC) (indien mogelijk in tijd);</li><li>• Eventuele verdere bijzonderheden.</li></ul> <p>Een eenmaal ingezet vooralarm wordt altijd volledig doorgevoerd en niet eerder onderbroken dan na een veilige landing. Indien tijdens het vooralarm blijkt dat het vliegtuig inmiddels veilig is geland, kan de alarmrol worden stopgezet.</p>

<b>Crisiscommunicatie</b>	De informatievoorziening wordt gestart door MAA in samenwerking met de gealarmeerde voorlichter CoPI (Commando Plaats Incident), bij 'klein', 'middel' en 'groot'.
<b>Vliegtuigongeval klein/ middel/ groot</b>	
<b>Omschrijving</b>	Na een crash wordt onmiddellijk gealarmeerd voor een vliegtuigongeval. Melding wordt door de AAO gedaan. Hij/zij geeft nader aan om welk type vliegtuig het gaat en in welke categorie dit toestel is geplaatst. Voorts geeft hij het aantal persons on board (POB's), de exacte locatie en eventuele bijzonderheden door. Daarnaast zorgt de AAO zo spoedig mogelijk voor het beschikbaar stellen van de ladinglijst NOTOC (Notification to Captain) aan de meldkamer brandweer en het CoPI.
<b>Crisiscommunicatie</b>	Centraal geregeld via ROT (Regionaal Operationeel Team) en het proces crisiscommunicatie

**Alarmering per classificatie.**

De Gemeenschappelijke Meldkamer Limburg zal na melding van een vliegtuigongeval in het werkingsgebied van MAA starten met de alarmering conform het alarmeringsschema in de bijlage. Hierbij is:

- een 'Crash klein' geclassificeerd als GRIP-1;
- een 'Crash middel' geclassificeerd als GRIP-3;
- een 'Crash groot' geclassificeerd als GRIP-3.

De CaCo controleert op de gemeenschappelijke meldkamer of de juiste functionarissen gealarmeerd zijn en de alarmering van de liaisons (zie organisatieschema) in de GRIP-teams geborgd is. De alarmering van de KMar gebeurt via het OC-politie.

## Op- en afschaling vliegtuigongeval.

### Opschaling.

Opschaling vindt plaats aan de hand van het alarmeringsschema in de bijlage en het opgestelde organisatieschema. Gesteld wordt dat na een crash duidelijk is in welke gemeente het ongeval plaats heeft gevonden. Er wordt opgeschaald naar GRIP-3 voor de gemeente Beek danwel voor de gemeente Meerssen. De gemeentegrens is aangegeven op de kaart “werkingsgebied” die is toegevoegd aan de MIK MAA. Het luchtvaartterrein zelf ligt in zijn geheel in de gemeente Beek.

Gezien de mogelijke maatschappelijke en bestuurlijke impact van een vliegtuigongeval zal de voorzitter GBT (Gemeentelijk Beleidsteam) contact opnemen met de voorzitter Veiligheidsregio, met als doel deze te informeren en te overleggen over nut en noodzaak van verdere opschaling. **Indien het vliegtuig na een ongeval op de gemeentegrens ligt of indien er twijfel is over de locatie, zal altijd gealarmeerd worden conform het gedeelte in de gemeente Beek.**

### Belangrijke locaties en aandachtspunten opschaling

Onderstaande belangrijke voorzieningen en aandachtspunten zijn te benoemen voor het scenario vliegtuigongeval:

<b>Toegang en locatie</b>	
<b>Toegangspoort 13 (calamiteitenpoort):</b>	Toegang voor leden CoPI, brandweereenheden en 1 <sup>e</sup> en 2 <sup>e</sup> ambulance. Poort wordt geopend en gecontroleerd door luchthaven.
<b>Toegangspoort 3 (vliegveldweg bij vrachtloods noord):</b>	In- en uitgang voor overige ambulances. Zij dienen zich middels de porto in te melden bij de Ambulance Chauffeur Command and Control. Opstelplaats ambulances is vervolgens op het terrein voor Vrachtloods Noord. Poort wordt geopend en gecontroleerd door luchthaven.
<b>Locatie CoPI:</b>	Het CoPI vestigt zich in de COH (CommandoHaakarmbak). Deze wordt geplaatst nabij het incident, in het veilige gebied, bovenwinds. Alle CoPI-functionarissen komen eveneens via <u>poort 13</u> ter plaatse.
<b>Opvanglocaties</b>	
<b>Gewondenverzamelplaats (T1- en T2)</b>	MOC gelegen naast JETCENTER MAA (Horsterweg 27, Beek) (loods).
<b>T3 en niet gewonde slachtoffers:</b>	Jetcenter (restaurant, enkel benedenverdieping) (Horsterweg 27, Beek).
<b>Vertrekkende passagiers:</b>	Vertrekhal, Vliegveldweg 90, Beek
<b>Halers/brengers &amp; langdurige opvang:</b>	Hotel Van der Valk, Mauritslaan 65, Stein-Urmond
<b>Overleden slachtoffers:</b>	Hangar, Vliegveldweg 17, Maastricht Aachen Airport.

## Afschaling.

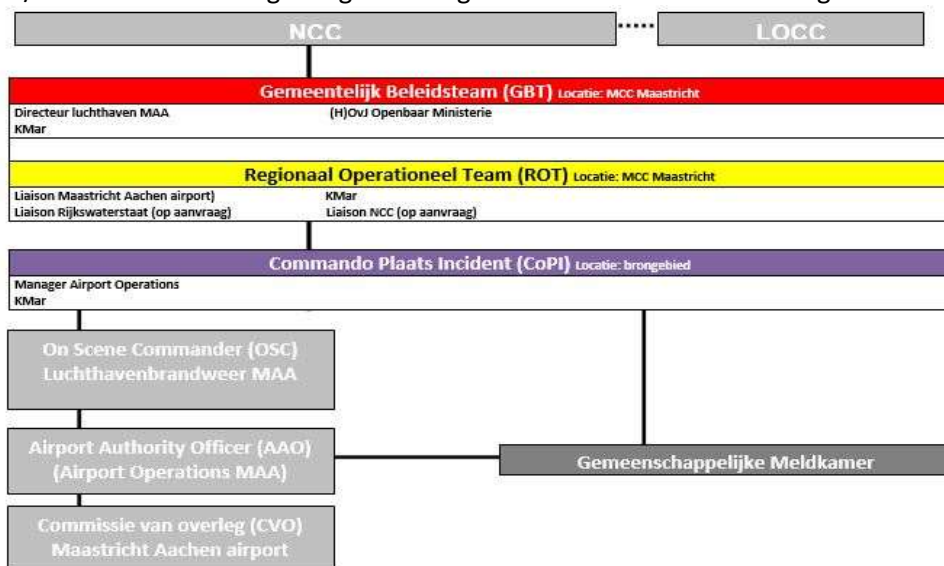
Afschaling bij een vooralarm kan primair plaatsvinden na een veilige landing. Een veilige landing wordt door de AAO van MAA telefonisch gemeld bij de meldkamer brandweer. Deze informeert de multidisciplinaire partners (CaCo) en de eigen eenheden. De leider CoPI/ HOvD brandweer informeert de multidisciplinaire partners via RMG-01 en zal ter plaatse gaan en samen met de OSC (On Scene Commander) en AAO het vooralarm evalueren.

Na een crash zal afschaling binnen de GRIP-procedure plaatsvinden volgens de reguliere afspraken (fasegewijze afschaling per GRIP-team).

## Leiding en coördinatie vliegtuigongeval.

### Organisatieschema hoofdstructuur bij opschaling.

Bij een luchtvaartongeval dienen verschillende ketenpartners aan de operationele teams te worden toegevoegd. Optioneel kunnen ook nog liaisons van de betrokken luchtvaartmaatschappij in het ROT en/ of GBT worden toegevoegd. Het organisatieschema ziet er als volgt uit:



### CVO

De Commissie van Overleg (CVO) vormt het interne calamiteitenteam van de luchthaven Maastricht Aachen Airport. Hier ligt de verantwoordelijkheid voor interne luchthavenprocessen. De Manager Airport Operations fungeert als schakel tussen het CoPI en CVO op de luchthaven. Daarnaast wordt door het CVO het eerste contact gelegd met de betrokken luchtvaartmaatschappij. In het CVO nemen plaats:

- Manager Airport Operations
- Manager Fire Brigade
- Manager P&I (Technische Dienst Luchthaven)
- Vertegenwoordiger KMar
- Vertegenwoordiger Maastricht Handling Services
- Vertegenwoordiging Luchtverkeersleiding Nederland (LvNL)
- Persvoorlichter MAA (in geval van een GRIP-situatie ligt woordvoering van het incident bij crisiscommunicatie van VRZL, zij sluit niet aan bij het CVO maar staat wel in contact met de persvoorlichter MAA. Zie de bijlage voor het communicatiedocument.)



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

#### **Coördinatie en uitvoering vliegtuigongeval.**

De On Scene Commander (OSC) zet bij een vliegtuigongeval binnen het werkingsgebied van dit plan met de luchtvaartbrandweer in op brandbestrijding en het creëren van een overleefbare situatie. Bij aankomst van de Ovd of HOvd van de brandweer draagt de OSC van de luchthavenbrandweer het bevel aan deze over. De luchthavenbrandweer (inclusief OSC) wordt onderdeel van brandweerpeloton 100.

**Gebruik zwaailichten:** *Op het luchthaventerrein is het gebruik van zwaailichten en sirenes **niet** toegestaan. De On Scene Commander (OSC) voert aanvankelijk een **groen zwaailicht**. Na overdracht van het commando (OSC aan CoPI) voert de COH deze groene lamp.*

#### **Verkeerscirculatie rondom luchthaven.**

De Officier van Dienst – Politie (Ovd-P) is verantwoordelijk voor de verkeerscirculatie/ afzettingen rondom de luchthaven. In eerste aanleg zijn hier vaste afzetzpunten voor vastgelegd. Deze zijn opgenomen in het meldkamerblad van de meldkamer politie en gelden bij een vooralarm of een daadwerkelijk vliegtuigongeval op het luchthaventerrein. De Officier van Dienst Operationeel Centrum (Ovd-OC) stuurt aan op de politie-processen totdat de Ovd-P ter plaatse is en de sturing overneemt. Doel van de eerste afzetzpunten is het vrijhouden van de Vliegveldweg voor hulpverleningsdiensten. Wanneer meer capaciteit voor handen is kan het af te zetten gebied worden uitgebreid en kan men zich tevens gaan richten op het afschermen van de omgeving van het luchthaventerrein.

#### **Opvang en verzorging slachtoffers vliegtuigongeval.**

De Officier van Dienst – Geneeskundig (Ovd-G) is verantwoordelijk voor opvang en verzorging van T1, T2 en T3 slachtoffers. Daarvoor wordt een gewondenverzamelplaats in het MOC ingericht. De Ovd-G maakt bij dit proces gebruik van ondersteuning van het noodhulpteam van het Nederlandse Rode Kruis (NRK).

De Officier van Dienst – Bevolkingszorg (Ovd-Bz) is verantwoordelijk voor opvang en verzorging van de niet gewonden en in overleg met de Ovd-G na triage, de T3-slachtoffers. Daarvoor wordt een opvanglocatie ingericht in het Jetcenter (restaurant, enkel benedenverdieping). De Ovd-Bz maakt bij dit proces gebruik van ondersteuning van het NRK, team bevolkingszorg.

Voor een uitgebreide beschrijving van het proces opvang en verzorging en een plattegrond van de inrichting opvanglocatie en gewondenverzamelplaats wordt verwezen naar de bijlage.

### Slachtoffer registratie vliegtuigongeval.

Ten aanzien van slachtofferregistratie is ter plaatse:

- de registratie van dodelijke slachtoffers op luchthaventerrein een proces onder verantwoordelijkheid van de KMar (zie bergen overledenen);
- de registratie van dodelijke slachtoffers buiten luchthaventerrein een proces onder verantwoordelijkheid van de LE Politie;
- de registratie van niet- en verminderd- zelfredzame slachtoffers een proces van de GHOR;
- de registratie van zelfredzame personen een proces van Bevolkingszorg (in het MOC) (medewerkers proces opvang en verzorgen).

De informatiemanager CoPI is verantwoordelijk voor het bij elkaar brengen van de registraties en deze netcentrisch beschikbaar te stellen via LCMS.

De Algemeen Commandant - Bevolkingszorg (AC-Bz) is verantwoordelijk voor het activeren van SlachtofferInformatie-Systematiek (SIS) / verwantencontact) bij het Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum (LOCC). Echter, daar de Ovd-Bz eerder ter plaatse is, heeft ook de Ovd-Bz mandaat om het SIS te activeren en niet te wachten op de AC-Bz. Het LOCC zal vervolgens de contactgegevens van de teamleider SIS vanuit het LOCC doorgeven. De teamleider SIS neemt contact op met de Ovd-Bz danwel de medewerker SIS van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg (VRZL) in de sectie Bz om de inzetopdracht te bespreken en zijn/haar contactgegevens te delen.

**In geval van een vliegtuigongeval zal SIS voorzien in de registratie van zelfredzame personen. Dat betekent dat alle personen (T3 en niet gewonden) die opgevangen worden op de opvanglocatie geregistreerd worden door Bz. De passagierslijst dient hiervoor aangeleverd te worden bij de Ovd-Bz in het CoPI. De Ovd-Bz deelt de lijst op de opvanglocatie voor de registratie en met de medewerker SIS in de Sectie Bz. Deze zet de passagierslijst en registratie opvanglocatie door aan de Teamleider SIS landelijk. De landelijke voorziening SIS komt zelf niet ter plaatse.**

Verwanten met een zoekvraag kunnen direct na activatie van SIS contact opnemen met verwanteninformatie middels het landelijke telefoonnummer van Verwantencontact. Voor een uitgebreide beschrijving van het proces slachtoffer registratie wordt verwezen naar de bijlage.

### Passagierslijsten.

Bij een ongeval is de gemeente/veiligheidsregio waar het luchtvaartongeval plaatsvindt, verantwoordelijk voor verificatie van de gevalideerde passagierslijst. De gevalideerde passagierslijst wordt aangeleverd door de luchtvaartmaatschappij aan de overheidsinstantie waar de vertrekluchthaven van het vliegtuig zich bevindt. Indien het toestel vertrekt van MAA, levert de luchtvaartmaatschappij via MAA de lijst aan bij Veiligheidsregio Zuid-Limburg. Wanneer MAA enkel de aankomstluchthaven is, levert de overheidsinstantie van de vertrekluchthaven de passagierslijst (indien buitenland, middels tussenkomst van het NCC/BuZa) aan bij Veiligheidsregio Zuid-Limburg. Hierna start Veiligheidsregio Zuid-Limburg de verificatie; dit betreft het proces van het vergelijken van de gevalideerde lijst met de lijst van geregistreerde slachtoffers, SIS-gegevens en de informatie van ambassades/reisorganisaties. Dit alles gebeurt in afstemming en met hulp van het NCC. De procesverantwoordelijkheid omtrent slachtoffer registratie op plaats incident is in het voorgaande deelhoofdstuk beschreven. Zowel verificatie als publicatie en communicatie van de geverifieerde passagierslijst geschiedt in alle gevallen in afstemming met het NCC/LOCC. Het NCC onderhoudt de internationale contacten met de ambassades over buitenlandse slachtoffers (zie ambassadeprocedure in de bijlage).

### **Crisiscommunicatie.**

Crisiscommunicatie, en daarmee het informeren van de bevolking, wordt vormgegeven middels de reguliere afspraken uit het proces communicatie van het regionale crisisplan Veiligheidsregio Zuid-Limburg en het communicatiedocument MAA (zie bijlage). De liaisons van MAA in de GRIP-teams zullen indien nodig input aanleveren voor de crisiscommunicatie. Veiligheidsregio Zuid-Limburg zal via de gebruikelijke kanalen communiceren. De betrokken luchtvaartmaatschappij zal zelf een publieksinformatiecentrum c.q. telefoonnummers open stellen.

### **Bergen overledenen.**

Het bergen van de overledenen vindt niet eerder plaats dan na toestemming van de (Hulp)Officier van Justitie. Een locatie van het vliegtuigongeval wordt altijd aangemerkt als een 'plaats delict'. De Officier van Justitie beslist of de stoffelijke overschotten worden vrijgegeven. Het verplaatsen van overledenen en/of aangetroffen goederen vindt alleen plaats als dit voor redding en medische verzorging van gewonden noodzakelijk is. Het LFTO van de NP doet in Nederland onderzoek op de plaats van het ongeval en is verantwoordelijk voor de identificatie van slachtoffers. Het LFTO werkt daarbij samen met het Openbaar Ministerie (OM). Ook kan het zijn dat een lijkschouw of sectie moet plaatsvinden in samenwerking met het Rampen Identificatie Team (RIT). Dit beslist de Officier van Justitie.

### **Onderzoek.**

Na een vliegtuigongeval zal de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) een onderzoek starten. Melding naar de Onderzoeksraad zal geschieden door de Airport Authority Officer van MAA. Conform Art. 40 lid 1 van de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid is 'eenieder verplicht aan een onderzoeker van de Onderzoeksraad, binnen de door hem gestelde redelijke termijn, alle medewerking te verlenen die deze redelijkerwijs kan vorderen bij de uitoefening van zijn functie'.

De afdeling Luchtvaart van de Landelijke Eenheid van de NP is onder bevoegd gezag van het OM, verantwoordelijk voor strafrechtelijk onderzoek op de plaats van het ongeval. Er wordt binnen de NP een Staf Grootschalig en Bijzonder Optreden (SGB0) opgestart ten behoeven van de afstemming.

Het LFTO van de NP doet in Nederland onderzoek op de plaats van het ongeval en werkt daarbij samen met het Openbaar Ministerie. Het OM is verantwoordelijk voor de opsporing van strafbare feiten en de vervolging van verdachten. De Officier van Justitie geeft leiding aan het strafrechtelijk onderzoek.

Deelname aan het GBT geschiedt door de (hoofd)officier van Justitie (HOvJ). Bij luchtvaartongevallen start het OM Limburg het onderzoek, maar kan een ander OM het onderzoek overnemen of het OM Limburg ondersteunen. Zo is het OM Haarlem gespecialiseerd in luchtvaartincidenten.

### Informatiemanagement vliegtuigongeval.

#### Gevaarlijke stoffen in de lading.

Een passagiers- of vrachtvliegtuig kan gevaarlijke stoffen bevatten. De AAO van MAA draagt er zorg voor dat de noodzakelijke ladinglijst met informatie (NOTOC) per direct beschikbaar wordt gesteld aan de meldkamer brandweer (per mail met telefonische bevestiging) en het CoPI. De meldkamer brandweer draagt deze over aan de CaCo op de meldkamer. De CaCo is verantwoordelijk voor de verwerking van de lijst in LCMS.

#### Verbindingen.

De Nederlandse hulpverleningsdiensten beschikken over C2000-verbindingsmiddelen ten behoeve van het operationele berichtenverkeer. Ook de OSC van de luchthavenbrandweer is voorzien van deze middelen.

#### Informatie ministeries en ambassades.

Bij een vliegtuigongeval waarbij buitenlandse burgers betrokken zijn, dient Nederland de betrokken ambassades te voorzien van informatie. Hiervoor is een aparte procedure opgesteld, welke is opgenomen in de bijlage.

**Belangrijk hierin is het zo spoedig mogelijk uitnodigen van een liaison vanuit het Nationaal Crisiscoördinatiecentrum (NCC) voor het ROT door de CaCo. Via het NCC dient ook direct een liaison vanuit het Ministerie van Buitenlandse Zaken te worden aangevraagd.**

### 3.2. Scenario infectieziekte.

In de Wet Publieke Gezondheid (WPG) staan de (wettelijke) achtergronden beschreven waaraan vliegvelden moeten voldoen in het geval er een infectieziekte bij mensen en/of waren wordt vermoed en/of vastgesteld die ernstige gevolgen voor de volksgezondheid kan hebben. Hiervoor zijn vooral de artikelen 48 t/m 57, WPG van toepassing. Ook de Zuid-Limburgse luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) valt onder de Wet Publieke Gezondheid. Verantwoordelijk voor de naleving van de WPG is de Burgemeester van de gemeente Beek (grondgebied gemeente Beek) danwel de voorzitter veiligheidsregio. MAA is aangewezen als een B-luchthaven wat betekent dat MAA (gedeeltelijk) moet zijn voorbereid op een incident waarin een infectieziekte een rol speelt. De gezagvoerders van luchtvaartmaatschappijen en de Airport Authority Officer (AAO) behoren op de hoogte te zijn van hun meldingsplicht omtrent vermoedelijke infectieziekten.

Een A-luchthaven met veel internationaal verkeer moet op alles zijn voorbereid. In Nederland is alleen Schiphol aangewezen als A-luchthaven.

MAA kan te maken krijgen met:

- A) (mogelijk) besmette personen
- B) (mogelijk) besmette waren

#### **A) (mogelijk) besmette personen**

De gezagvoerder van een luchtvaartuig dat een internationale reis maakt, die een luchthaven wil aandoen en wetenschap of een ernstig vermoeden heeft dat er aan boord van zijn luchtvaartuig één of meer ziektegevallen zijn die wijzen op een ziekte van infectieuze aard die een ernstig gevaar voor de volksgezondheid kan opleveren, zorgt ervoor dat de luchtverkeersleiding van de luchthaven hiervan zo spoedig mogelijk doch voor aankomst op de hoogte wordt gesteld (art.50 WPG).

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

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

**Of:**

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

#### **B) (mogelijk) besmette waren**

Zie Maastricht Handling Service & Werkboek SIP Erkenning (NVWA-Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit)

### Coördinatie en uitvoering scenario's met betrekking tot (mogelijk) besmette personen.

In de voorbereiding is gekeken naar vijf scenario's met betrekking tot (mogelijk) besmette personen die zich mogelijk kunnen voordoen op MAA. Bij het vermoeden van een infectieziekte die een ernstig gevaar voor de volksgezondheid kan opleveren zal als volgt te werk worden gegaan:

#### Scenario 1 Zieke passagiers die aan boord van een vliegtuig (willen) gaan.

- Indien het personeel van MAA het vermoeden heeft dat een zieke passagier met een meldingsplichtige infectieziekte (zoals beschreven onder *meldingsplichtige infectieziekten*) wil boarden, nemen deze contact op met de AAO.
- De AAO meldt dit middels de 1-1-2-lijn aan de MKA (Meldkamer Ambulancezorg) en aan de meldkamer KMar (OPSCENT). De passagier blijft gescheiden van de rest van de passagiers in de terminal en wordt opgevangen in een afgesloten ruimte in de terminal.
- 24-uurbereikbaarheidsdienst Infectieziektebestrijding GGD (IZB GGD), een ambulance-eenheid en de Officier van Dienst Geneeskundig (OvD-G) worden via de MKA ingeschakeld.
- De OvD-G informeert de AC-Gz in verband met de mogelijke bestuurlijke component.
- De OvD-G en ambulance-eenheid gaan ter plaatse en GGD IZB besluit zelf of het noodzakelijk is ter plaatse te gaan of het telefonisch te begeleide en werkt conform regulier protocol (LCI Richtlijnen RIVM/Cib).
- Indien patiënt(en) naar het ziekenhuis moet(en) worden vervoerd zorgt ambulancepersoneel voor vervoer van de besmette personen naar een nader te bepalen ziekenhuis dat in staat is deze patiënt of groep patiënten op te vangen. NB: denk aan passende maatregelen om patiënten te isoleren, denk aan de mogelijkheid tot het gebruik van PBM's (zie hoofdstuk PBM's) en zorg voor vroegtijdige afstemming met het ziekenhuis.
- Betrokken huisartsen worden op de hoogte gesteld via de GGD Zuid-Limburg (IZB).
- Het reguliere infectieziektebestrijdingsprotocol van de GGD wordt gestart. De inventarisatie en registratie van alle contacten wordt gestart. Contacten krijgen een informatiebrief mee en zullen indien nodig opgeroepen worden.

#### Scenario 2 Vliegtuig bevindt zich in de lucht.

- Een passagier is of wordt tijdens de vlucht ziek en er is een vermoeden dat het een infectieziekte betreft zoals beschreven onder *meldingsplichtige besmette personen*.
- De gezagvoerder meldt dit aan de AAO en LvNL en na overleg vliegt hij door naar de A-luchthaven Schiphol.

### Scenario 3 Vliegtuig is geland maar passagiers zitten nog in het vliegtuig.

- De gezagvoerder meldt na de landing een zieke passagier met een vermoedelijke infectieziekte (zoals beschreven onder *meldingsplichtige infectieziekten*) aan de AAO middels de luchtverkeersleiding.
- De AAO meldt dit middels de 1-1-2-lijn aan de MKA (Meldkamer Ambulancezorg) en aan de meldkamer KMar (OPSCENT). Passagiers blijven in het vliegtuig.
- 24-uurbereikbaarheidsdienst Infectieziektebestrijding GGD (IZB GGD), een ambulance-eenheid en de Officier van Dienst Geneeskundig (OvD-G) worden via de MKA ingeschakeld.
- De OvD-G en een ambulance-eenheid gaan ter plaatse en GGD IZB besluit zelf of het noodzakelijk is ter plaatse te gaan of het telefonisch te begeleiden en werkt conform regulier protocol (LCI Richtlijnen RIVM/Cib).
- De OvD-G informeert de AC-Gz in verband met de mogelijke bestuurlijke component.
- Arts Infectieziektebestrijding (in overleg met de burgemeester / voorzitter veiligheidsregio) / Landelijke Coördinatie Infectieziektebestrijding (LCI) adviseren niet uit te stappen, maar door te vliegen bij vermoeden dat het een (*mogelijke*) infectieziekte betreft zoals beschreven onder *meldingsplichtige infectieziekten*, met uitzondering van tuberculose.
- Indien wordt besloten door te vliegen, vliegt de gezagvoerder door naar luchthaven Schiphol.
- Indien wordt besloten de passagiers uit te laten stappen op MAA, wordt er onderscheid gemaakt tussen personen met klachten (patiënten) en mogelijk besmette personen zonder klachten (contacten).
- De CaCo/OvD-G schaalst bij de keuze tot passagiers uit te laten stappen indien nodig op naar GRIP 1 (in verband met command and control en communicatie). Opschaling geschiedt conform GRIP-procedure.
- Patiënten en contacten mogen nog niet vertrekken. De KMar, dient hierover, als verantwoordelijke politieproces luchthaven, te worden ingelicht. Afhankelijk van de situatie worden de patiënten tijdelijk apart gehouden in het vliegtuig.
- Indien patiënt(en) naar het ziekenhuis moet(en) worden, zorgt ambulancepersoneel voor vervoer van de besmette personen naar een nader te bepalen ziekenhuis dat in staat is deze patiënt of groep patiënten op te vangen. NB: denk aan passende maatregelen om patiënten te isoleren, denk aan de mogelijkheid tot het gebruik van PBM's (zie hoofdstuk PBM's) en zorg voor vroegtijdige afstemming met het ziekenhuis.
- Contacten worden opgevangen in het Jetcenter (Jetcenter, Horsterweg 27 Maastricht-Airport). Hun contactgegevens worden verzameld middels Passenger Locator Form (PLF, zie bijlage) en zij krijgen voorlichting en instructies mee van de GGD.
- Betrokken huisartsen worden op de hoogte gesteld via de GGD Zuid-Limburg (IZB).
- De inventarisatie en registratie van alle contacten (met behulp van de passagierslijst en PLF, anders deze opvragen en inclusief (mobiele) telefoonnummers, stoelnummer in het toestel) wordt gestart conform regulier protocol (RIVM/Cib). Het reguliere infectieziektebestrijdingsprotocol van de GGD wordt daarmee opgestart.
- In geval van tuberculose krijgen contacten een informatiebrief mee en zullen zij indien nodig opgeroepen worden door de afdeling Tuberculosebestrijding van de GGD.

#### Scenario 4 Zieke personen in de passagiers terminal.

- Passagiers zijn net geland, ziekte openbaart zich in de terminal (zeer kleine kans) en er is een vermoeden dat het een (*mogelijke*) infectieziekte betreft zoals beschreven onder *meldingsplichtige infectieziekten*.
- Het personeel in de terminal meldt dit aan de AAO.
- De AAO meldt dit aan de MKA middels 1-1-2. De MKA informeert de 24-uurbereikbaarheidsdienst infectieziektebestrijding GGD (IZB) en alarmeert de Ovd-G en een ambulance-eenheid.
- In verband met de bestuurlijke component informeert de Ovd-G de AC-Gz.
- Indien de situatie ter plaatse daarom vraagt, schaal de Ovd-G of de CaCo op naar GRIP-1.
- Er wordt onderscheid gemaakt tussen personen met klachten (patiënten) en mogelijk besmette personen zonder klachten (contacten).
- Patiënten en contacten mogen nog niet vertrekken. De KMar, dient hierover, als verantwoordelijke politieproces luchthaven, te worden ingelicht. Afhankelijk van de situatie worden de patiënten tijdelijk apart gehouden in het vliegtuig of in het Jetcenter.
- Indien patiënt(en) naar het ziekenhuis moet(en) worden vervoerd stuurt de MKA een ambulance ter plaatse. Ambulancepersoneel zorgt voor vervoer van de patiënt(en) naar een nader te bepalen ziekenhuis dat in staat is deze patiënt of groep patiënten op te vangen. De patiënten worden inclusief telefoonnummer geregistreerd.
- Mensen die mogelijk in contact zijn geweest worden opgevangen in het Jetcenter. Hun contactgegevens worden verzameld middels Passenger Locator Form (PLF, zie bijlage), eventueel met behulp van de passagierslijst. Deze personen krijgen voorlichting en instructies mee van de IZB GGD. Betrokken huisartsen worden op de hoogte gesteld via de GGD. Bij Duitse en Belgische passagiers dient de Infectieziektebestrijding aldaar zo snel mogelijk ingelicht te worden door de IZB GGD.

#### Scenario 5 Passagiers zijn al vertrokken.

- Het wordt alsnog duidelijk dat er sprake was van een infectieziekte tijdens de vlucht.
- De luchthaven licht de MKL in en stelt de passagierslijst beschikbaar. De meldkamer licht de GGD, unit IZB, in.
- Het reguliere infectieziektebestrijdingsprotocol wordt door de GGD gestart (onder andere bron- en contactopsporing).



### **Persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM's).**

Om ervoor te zorgen dat hulpverleners en grondpersoneel niet worden blootgesteld aan besmettingsbronnen kunnen bepaalde acties worden ondernomen.

Wanneer (indirect) contact onvermijdelijk is, dienen hulpverleners en andere betrokken personen voorzien te worden van persoonlijke beschermingsmiddelen. De arts IZB adviseert welke persoonlijke beschermingsmiddelen gebruikt dienen te worden. Hij laat zich hierbij leiden door de richtlijnen en advies van de LCI/RIVM.

Op de KMar-locatie in de terminal is een startvoorraad van PBM beschikbaar Deze bestaat uit:

- Mondneusmasker FFP2 & FFP3
- Disposable overall
- Schort
- Handschoenen
- Overschoenen
- Spatbril

### **Aan- en uitkleedprocedure.**

De aan- en uitkleedprocedure dient te worden gehanteerd bij een inzet van first responders in de ruimte- of het toestel waar zieke passagier met een vermoedelijke infectieziekte (zoals beschreven onder meldingsplichtige infectieziekten) zich bevinden.

### **Aankleden**

1. Was de handen met vloeibare zeep of desinfecteer de handen met handalcohol (30 sec.);
2. Trek schort/overall aan;
3. Zet mondneusmasker op;
4. Plaats elastieken op het midden van het achterhoofd en in de nek;
5. Plaats masker over de mond en neus en druk het passend aan rondom de neus/kin;
6. Controleer of het masker overall goed op het gezicht aansluit;
7. Zet bril op;
8. Trek handschoenen aan;
9. Trek de handschoenen over de manchetten van het schort/overall.

### **Uitkleden**

1. Trek de handschoenen uit (2e handschoen via de "schone" binnenkant lostrekken);
2. Desinfecteer de handen met handalcohol (30 sec);
3. Zet de bril af (vastpakken aan de achterkant);
4. Desinfecteer de bril met alcohol 70% en laat aan de lucht drogen;
5. Trek schort/overall uit (keer schort binnenste buiten) en gooi dit in de vuilniszak;
6. Zet mondneusmasker af (pak het masker bij het elastiek en gooi dit in de vuilniszak;
7. Deponeer alle materialen in de vuilniszak, bindt hem dicht zonder de lucht eruit te persen;
8. Plaats deze vuilniszak in een schone vuilniszak en bindt deze dicht;
9. Was de handen met vloeibare zeep of desinfecteer de handen met handalcohol. (30 sec).

### Bevoegdheden bij infectieziekten op luchthavens.

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

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

### Crisiscommunicatie GGD

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

### 3.3. Vliegtuigongeval op afstand.

Een vliegtuigongeval classificatie ‘middel’ of ‘groot’ van een toestel, afkomstig of aanvliegend naar de luchthaven Maastricht Aachen Airport, kan directe en indirecte gevolgen hebben voor de luchthaven MAA en Veiligheidsregio Zuid-Limburg. Een dergelijk ‘vliegtuigongeval op afstand’ kan zowel buiten- als binnen Veiligheidsregio Zuid-Limburg (buiten zone 1) plaatsvinden.

*Afspraken ‘vliegtuigongeval op afstand’.*

- Melding komt bij de CaCo of de MKB binnen via de media, NCC, luchtvaartmaatschappij of luchtverkeersleiding (via de AAO).
- Er wordt binnen de Veiligheidsregio Zuid-Limburg opgeschaald naar GRIP 3 Gemeente Beek wanneer het toestel buiten de veiligheidsregio Zuid-Limburg ligt.
- Aan het ROT zullen liaisons van de MAA, KMar en het NCC worden toegevoegd.
- De luchthaven MAA zal opschalen met het CVO (Commissie van Overleg).
- Ten behoeve van de halers/ brengers of verwanten op de luchthaven zal een opvanglocatie worden ingericht. Hiervoor zal de opvanglocatie JETCENTER MAA (Horsterweg 27, Beek) worden gebruikt.
- De opvanglocatie zal worden afgeschermd door de KMar.
- Indien het vliegtuigongeval in Nederland plaatsvindt, zullen de contacten direct met de veiligheidsregio waar het vliegtuig is gecrasht, plaatsvinden. Buiten Nederland zal dit via het NCC gaan.

#### Vliegtuigongeval buiten Veiligheidsregio Zuid-Limburg.

Het scenario van een vliegtuigongeval buiten Veiligheidsregio Zuid-Limburg kenmerkt zich door een veelal grote maatschappelijke impact, waarbij het zwaartepunt komt te liggen op de crisiscommunicatie, opvang en communicatie met verwanten en samenwerking met de betrokken luchtvaartmaatschappij en het ministerie BuZa/ NCC.

*Checklist Vliegtuigongeval buiten de veiligheidsregio Zuid-Limburg*

Multidisciplinaire checklist			
	Actiepunt	Actiehouder	Bijzonderheden
<b>Melding &amp; alarmering</b>			
1	Alarmering GRIP 3 ( <u>met</u> CoPI), CoPI locatie in omgeving JETCENTER MAA. CoPI begeleidt eerste opvang van verwanten ter plaatse.	MKL	Alleen van toepassing indien crash buiten veiligheidsregio Zuid-Limburg.
2	Informeren voorzitter Veiligheidsregio Zuid-Limburg	Voorzitter GBT	
<b>Op – en afschaling</b>			
3	Uitnodigen liaisons MAA, KMar, NCC en luchtvaartmaatschappij ten behoeve van CoPI en ROT.	MKL en CaCo	
4	Alarmering Commissie van Overleg (CVO) Luchthaven Maastricht Aachen Airport	Airport Authority Officer	
5	Betrokken luchtvaartmaatschappij schaal eigen crisisorganisatie op	Betrokken maatschappij	

6	Opschalen processen opvang en verzorgen t.b.v. opvanglocatie en actiecentrum crisiscommunicatie	AC-Bevolkingszorg / Communicatieadviseur ROT	
7	Opschalen proces psychosociale hulpverlening t.b.v. opvanglocatie	AC-GZ	
<b>Leiding en coördinatie</b>			
	Bepalen of luchthaven open blijft	CVO MAA	
	Direct openstellen opvanglocatie halers/brengers & verwanten in JETCENTER MAA-gebouw	CVO MAA in samenwerking met de OVD-Bz.	
	Openstellen locatie/ gebouw nabij luchthaven voor opvang (buitenlandse) pers	AC Bevolkingszorg – AC Communicatie	
	Opstellen mobiliteitsplan i.v.m. toeloop luchthaven en afschermen opvanglocatie	AC-Politiezorg / KMar	
	Aanwijzen aanspreek- en contactpunt verwanten in JETCENTER MAA gebouw t.b.v. algemene informatie over incident	CVO MAA in overleg met ROT en luchtvaartmaatschappij	Individuele informatie alleen via de KMar.
<b>Informatiemanagement</b>			
	Aanbieden passagierslijst aan ROT (via ROT aan medewerker SIS en betrokkenheid andere veiligheidsregio of NCC)	CVO MAA	

**Vliegtuigongeval buiten zone 1, binnen veiligheidsregio Zuid-Limburg.**

Het scenario van een vliegtuigongeval met een passagierstoestel aanvliegend naar- of afkomstig van MAA, binnen de Veiligheidsregio Zuid-Limburg maar buiten zone 1, zal direct effect uitstralen naar de luchthaven MAA. Mede voor een dergelijk vliegtuigongeval is de Multidisciplinaire Informatiekaart Luchtvaartincidentmanagement (MIK LIM) ontwikkeld, die de procedure voor luchtvaartongevallen buiten de reikwijdte van dit RBP beschrijft. In geval van een vliegtuigongeval zal het zwaartepunt komen te liggen op bronbestrijding op de incidentlocatie, maar zal het effectgebied uitstralen naar luchthaven MAA. Het zwaartepunt aangaande effecten naar MAA zal de opvang van- en communicatie met verwanten en crisiscommunicatie betreffen. Het ROT is verantwoordelijk voor zulke effecten, dus zal dit onderdeel van het incident afhandelen. Het reguliere ROT zal daarom worden uitgebreid met een liaison MAA en liaison KMar, omdat zij respectievelijk als luchthaven en verantwoordelijke voor de politieprocessen op de luchthaven direct betrokken zullen raken bij de effecten van het incident.

<b>Multidisciplinaire checklist</b>			
	<b>Actiepunt</b>	<b>Actiehouder</b>	<b>Bijzonderheden</b>
<b>Op – en afschaling</b>			
1	Uitnodigen liaisons MAA en KMar ten behoeve van ROT.	MKL en CaCo	
<b>Leiding en coördinatie</b>			
	Bepalen of luchthaven open blijft	CVO MAA	
	Direct openstellen opvanglocatie halers/ brengers & verwanten in JETCENTER MAA-gebouw	CVO MAA	
	Openstellen locatie/ gebouw nabij luchthaven voor opvang (buitenlandse) pers	AC Bevolkingszorg – Communicatieadviseur ROT	
	Opstellen mobiliteitsplan i.v.m. toeloop luchthaven en afschermen opvanglocatie	AC-Politiezorg / KMar	
	Aanwijzen aanspreek- en contactpunt verwanten in JETCENTER MAA gebouw t.b.v. algemene informatie over incident	CVO MAA in overleg met ROT en luchtvaartmaatschappij	Individuele informatie alleen via de KMar.

# **(B) Bijlagen**

## **BIJLAGEN DEEL B.**

- 1. Alarmeringsschema RBP MAA**
- 2. Multidisciplinaire informatiekaart (MIK) RBP MAA**
- 3. Afkortingenlijst**
- 4. Ambassadeprocedure RBP MAA**
- 5. Operationeel document communicatielijnen incident MAA**
- 6. Passenger Locator Form (PLF)**
- 7. Checklist OvD-Bz ongeval passagiersvliegtuig MAA**

**(C) Onderliggende documenten**



## **C. ONDERLIGGENDE DOCUMENTEN**

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