



Rampbestrijdingsplan Maastricht Aachen Airport

2019

Veiligheidsregio Zuid-Limburg

Dit plan is tot stand gekomen in een samenwerkingsverband van:

- Gemeente Beek
- Gemeente Meerssen
- Brandweer Zuid - Limburg
- Politie eenheid Limburg
- Koninklijke Marechaussee
- GHOR Zuid Limburg
- Openbaar Ministerie
- Maastricht Aachen Airport

Inhoudsopgave

Inleiding	4
1. Aanleiding.	4
2. Doel.	4
3. Reikwijdte.	4
4. Inbedding.	5
5. Leeswijzer.	5
A Bestuurlijk deel	6
1. Besluit tot vaststelling.	6
2. Openbaarheidstelling.	7
3. Operationeel leider en Operationele leiding.	7
4. Opschaling.	7
5. Verantwoordelijkheid politiezorg.	7
6. Inzet luchthavenbrandweer buiten luchthaven.	7
7. Bevrozen vliegverkeer.	7
8. Mandaten.	8
9. Beheer.	8
10. Oefenen.	8
B Operationeel deel	10
1. Scenario vliegtuigongeval.	10
1.1. Slachtofferaantallen vliegtuigongeval.	11
1.2. Hulpverleningscapaciteit vliegtuigongeval.	11
2. Melding en alarmering vliegtuigongeval.	12
2.1. Rubricering vliegtuigen.	12
2.2. Classificaties vliegtuigongeval.	12
2.3. Alarmering per classificatie.	13
3. Op- en afschaling vliegtuigongeval.	14
3.1. Opschaling.	14
3.2. Belangrijke locaties en aandachtspunten opschaling.	14
3.3. Afschaling.	14
4. Leiding en coördinatie vliegtuigongeval.	15
4.1. Organisatieschema hoofdstructuur bij opschaling.	15
4.2. Bevoegdheden bij vliegtuigongevallen.	16
4.3. Coördinatie en uitvoering vliegtuigongeval.	16
4.4. Verkeerscirculatie rondom luchthaven.	16
4.5. Slachtoffer registratie vliegtuigongeval.	16
4.6. Crisiscommunicatie.	17
4.7. Bergen overledenen.	17
4.8. Onderzoek.	17
5. Informatiemanagement vliegtuigongeval.	19
5.1. Gevaarlijke stoffen in de lading.	19
5.2. Verbindingen.	19
5.3. Informatie Ministeries en ambassades.	19
6. Scenario kaping.	20
6.1. Coördinatie en uitvoering scenario kaping.	20
6.2. Afhandeling scenario kaping.	21
6.3. Bevoegdheden bij kaping op luchthaven.	21
7. Scenario infectieziekte.	22
7.1. Coördinatie en uitvoering scenario's m.b.t (mogelijk) besmette personen.	23
7.2. Bevoegdheden bij infectieziekten op luchthavens.	25

8	Vliegtuigongeval op afstand.	26
8.1	Afspraken 'vliegtuigongeval op afstand'	26
8.2	Checklist ramp op afstand.	26

Bijlagen Deel B----- 28

Bijlage 1: Alarmeringsschema.....	29
Bijlage 2: Multidisciplinaire informatiekaart (MIK) RBP MAA.	30
Bijlage 3: Afkortingenlijst.....	32
Bijlage 4: Ambassadeprocedure RBP MAA.....	34
Bijlage 5: Welke infectieziekten zijn meldingsplichtig?	36

Overzicht Onderliggende documenten. ----- 38

D Vertrouwelijk deel.-----Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

Inleiding

1. Aanleiding.

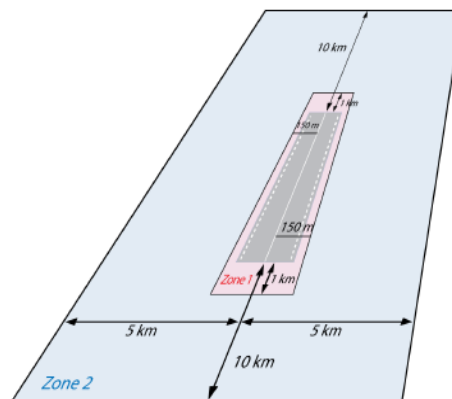
Het Besluit veiligheidsregio's verplicht in art. 6.2.1 het bestuur van de Veiligheidsregio tot het vaststellen van een rampbestrijdingsplan voor de bestrijding van een vliegtuigongeval op en nabij een luchtvaartterrein dat is ingedeeld in brandrisicoklasse 3 of hoger. Conform dit zelfde artikel dient 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.

2. Doel.

Het doel van dit rampbestrijdingsplan is het op een gestructureerde wijze ordenen van taken, bevoegdheden en deelplannen van de verschillende bij de bestrijding van een vliegtuigongeval, kaping, infectieziekte of vliegtuigongeval op afstand met een toestel afkomstig van of aanvliegend naar de luchthaven Maastricht Aachen Airport, betrokken overheden, hulpdiensten en andere organisaties.

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 baandrempel 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) vliegtuigongevallen, 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

4. Inbedding.

Dit rampbestrijdingsplan is gebaseerd op de afspraken die gemaakt zijn in het regionale crisisplan van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg en afgestemd met de betrokken partners. Daarnaast zijn delen van dit plan gebaseerd op de landelijke handreiking 'crisisbeheersing op luchthavens'. 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.

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 terrorisme

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 besproken en de voorwaardenscheppende processen.

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

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

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 30 april 2015 een eerdere versie van het rampbestrijdingsplan Maastricht Aachen Airport is opgesteld;

dat dit plan op een aantal onderdelen wijziging behoeft;

B E S L U I T

1. vast te stellen het rampbestrijdingsplan Maastricht Aachen Airport 2019 overeenkomstig het bij dit besluit behorende plan;
2. te bepalen dat dit besluit in werking treedt op 05-04-2019.

Aldus vastgesteld door het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg op 05-04-2019

J.M. Penn – te Strake
Voorzitter

F.C.W. Klaassen
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 een openbaar document.

3. Operationeel leider en Operationele leiding.

In het geval van een vliegtuigongeval met een toestel afkomstig van of aanvliegend naar de luchthaven Maastricht Aachen Airport zal de taak van operationeel leiding bij de brandweer liggen. In het geval van een (vermoedelijke) kaping zal de operationele leiding bij de Koninklijke Marechaussee (KMar) liggen. In het geval van een (vermoedelijke) infectieziekte zal de operationele leiding bij de GHOR liggen.

Mochten veranderende omstandigheden leiden tot een verschuiving van het zwaartepunt, bijvoorbeeld in de afbouw- of nazorgfase, dan zal de functie van operationeel leider, volgens standaard een rol vanuit de Brandweer, in overleg door de betreffende kolom vervuld worden.

4. Opschaling.

De AAO (Airport Authority Officer) van de luchthaven MAA is bevoegd om een alarm af te kondigen en de interne en externe alarmering in gang te zetten. 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 crisisteams 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 Coördinatie Centrum) en de betrokken luchtvaartmaatschappij. Dit is uitgewerkt in het organisatieschema in paragraaf 4.1.

5. 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.

6. Inzet luchthavenbrandweer buiten luchthaven.

Voor de inzet van de luchthavenbrandweer buiten het luchthaventerrein is een apart convenant gemaakt, welke onderdeel is van Deel C (onderliggende documenten) van dit plan.

7. Bevrozen vliegverkeer.

Bij een vooralarm 'middel' of 'groot' zal in onderling overleg tussen de AAO en de luchtverkeersleiding 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.
- Vertrekend luchtverkeer niet meer laten vertrekken.
- Naderend luchtverkeer een 'go-around' geven.

8. Mandaten.

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

9. 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.

Deel B (operationele deel) kan onderhevig zijn aan constante veranderingen. Operationele wijzigingen in dit deel kunnen derhalve tussentijds door de Veiligheidsdirectie van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg vastgesteld worden.

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

10. 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 de 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. De IL&T heeft aangegeven dat de EASA, Europese wetgeving, overschrijdende 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 de ICAO Annex 14 waarin geldt dat het calamiteitenplan van de luchthaven één keer per twee jaar in groter verband beoefend dient te worden.

Voor het oefenoverzicht betekent dit het volgende:

Jaar	Oefening	Verantwoordelijk voor organisatie
2017	Multidisciplinaire oefening van staf en operationele eenheden	VR
2018	CoPI-oefening, GBT-training	VR
2018	Jaarlijkse ontruimingsoefening	Luchthaven
2019	Multidisciplinaire oefening van staf	VR
2019	Full-scale aerodrome emergency exercise met min. één ketenpartner	Luchthaven
2019	Jaarlijkse ontruimingsoefening	Luchthaven
2020	Jaarlijkse ontruimingsoefening	Luchthaven
2021	Multidisciplinaire oefening van staf en operationele eenheden Full-scale aerodrome emergency exercise hierin omsloten	VR i.s.m. Luchthaven
2021	Jaarlijkse ontruimingsoefening	Luchthaven

Voor de implementatie en monodisciplinaire geoefendheid van het rampbestrijdingsplan dient elke afzonderlijke dienst zorg te dragen. Het door de individuele crisisfunctionarissen kennen van de relevante inhoud uit dit plan is een continue proces. Als ondersteuning hierin is een lijst met 'eindtermen' opgenomen voor de crisisteams welke noodzakelijk zijn om dit plan in voldoende mate te laten functioneren.

	Eindterm	Van toepassing voor
1	Kennis te hebben van de aanrijprocedure en opkomstlocatie voor het CoPI	Operationele eenheden* CoPI-functionarissen Centralisten meldkamer Limburg
2	Globale kennis te hebben van de terreinindeling	Operationele eenheden* CoPI-functionarissen Centralisten meldkamer Limburg ROT-functionarissen
3	Kennis hebben van de verkeersregels i.v.m. veiligheid op het MAA-terrein	Operationele eenheden* CoPI-functionarissen
4	Kennis te hebben van de mogelijke rampscenario's uit dit RBP en de daarbij horende handelingsperspectieven	Operationele eenheden* CoPI-functionarissen Centralisten meldkamer ROT-functionarissen BT-functionarissen
5	De maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de hulpverleningsdiensten van een andere staat te informeren, indien de bevolking of het milieu van die staat door het vliegtuigongeval worden getroffen of dreigen te worden getroffen	Centralisten meldkamer ROT-functionarissen
6	De wijze waarop slachtoffers, verwanten van slachtoffers, reizigers, medewerkers van de luchthaven en van vliegtuigmaatschappijen, binnen- en buitenlandse overheden en de media worden geïnformeerd	CoPI-functionarissen Centralisten meldkamer ROT-functionarissen BT-functionarissen
7	Het plan op hoofdlijnen met betrekking tot de opvang, verzorging en registratie van de (dodelijke) slachtoffers	Operationele eenheden* CoPI-functionarissen Centralisten meldkamer ROT-functionarissen BT-functionarissen

* = Voor operationele eenheden gelden de hulpdiensten die redelijkerwijs bij een ramp of crisis het MAA-terrein moeten betreden.

B Operationeel deel

Scenario's.

Voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport zijn 4 maatscenario's (scenario's die naar alle waarschijnlijkheid kunnen plaatsvinden) te onderscheiden:

1. Scenario vliegtuigongeval binnen het werkingsgebied.
2. Scenario kaping.
3. Scenario infectieziekte.
4. Scenario 'vliegtuigongeval op afstand', met vliegtuig afkomstig of aankomend naar MAA.

In het besloten deel D is naast de 4 bovenstaande maatscenario's het scenario terrorisme beschreven.

1. Scenario vliegtuigongeval.

Binnen het werkingsgebied (zie kaart in bijlage 2) 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 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.

1.1. Slachtofferaantallen vliegtuigongeval.

De handreiking 'crisisbeheersing op luchthavens' geeft per brandrisicoklasse van een vliegtuig een inschatting van de mogelijke slachtofferaantallen als hulpmiddelen voor het benodigde geneeskundige potentieel. Voor de hoogste brandrisicoklassen (en dus de grootste passagiersvliegtuigen) kunnen de volgende percentages worden aangehouden van het aantal inzittenden bij een vliegtuigongeval in het werkingsgebied:

Doden	T1	T2	T3
25%	15%	23%	37%

1.2. Hulpverleningscapaciteit vliegtuigongeval.

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

Basisproces	Benodigd potentieel
Brandweer	1 Peloton brandbestrijding 1 Peloton Hulpverlening 2x OvD 1x AGS Functionarissen GRIP1/3
Luchthavenbrandweer	3x Crashtender 1x On Scene Commander (OSC)
GHOR	Code 50 (50 slachtoffers en meer, de maximale opschaling) 1x extra centralist (Centralist Opgeschaalde Zorg) 1x Buddy meldkamer (medische behandelcapaciteit in kaart brengen) 30 – 40 Ambulances (deels vanuit bijstand) 3x MMT (Mobiel Medisch Team) 1x OvD-G 1x GGB(Grootschalig Geneeskundige Bijstand) Noodhulpteam Nederlandse Rode Kruis Functionarissen GRIP1/3
KMar	2 KMar eenheden OvD-KMar Meer potentieel wat beschikbaar is via CHOPS (Chief Operations) Functionarissen GRIP1/3
Politie	3 patrouilles politie voor proces verkeerscirculatie brongebied gericht op vrijmaken en vrijhouden calamiteitenroute OvD-OC voor coördinatie Grootschalige inzet politie (waarvoor ook Mobiele Eenheid opgeroepen kan worden) Functionarissen GRIP1/3
Bevolkingszorg	Opvang en verzorgen, voor max. 300 personen in JETCENTER MAA-gebouw Actiecentrum crisiscommunicatie Activeren SIS (Slachtoffer Informatie Systematiek) Functionarissen GRIP1/3

2. Melding en alarmering vliegtuigongeval.

2.1 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 zijn!

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

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

2.2 Classificaties vliegtuigongeval.

Peraat vliegtuig	
Omschrijving	Interne alarmering luchthaven. Deze is van toepassing op het moment dat een piloot geen assistentie verlangt en de Airport Authority Officer (AAO) een vooralarm niet nodig acht, doch de luchthavenbrandweer wel stand-by wordt verlangd. De luchthavenbrandweer begeeft zich naar de uitgangspositie en wacht de landing af.
Crisiscommunicatie	Er vindt geen externe communicatie plaats.
Vooralarm klein/ middel/ groot	
Omschrijving	<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 verwacht tijdens de landing op de luchthaven assistentie nodig te hebben van de hulpverleningsdiensten. De melding zal veelal door de piloot bij de verkeersleiding op de luchthaven binnenkomen. Ook visuele waarneming aan een toestel, door de bezetting van de toren of van de havendienst, kan aanleiding geven tot een vooralarm. De verkeersleiding (toren) zal in dat geval altijd de piloot vragen of hij 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 3 categorieën vliegtuigen (zie 2.1). 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">• Categorie vliegtuig (klein/ middel/ groot)• Het aantal persons on board (POB's),• De verwachte landingstijd• Eventuele verdere bijzonderheden. <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>
Crisiscommunicatie	De informatievoorziening wordt gestart door MAA in samenwerking met de gealarmeerde voorlichter CoPI (Commando Plaats Incident), bij 'middel' en 'groot'.

Vliegtuigongeval klein/ middel/ groot	
Omschrijving	Na een crash wordt onmiddellijk gealarmeerd voor een vliegtuigongeval. Melding is door de AAO. Hij 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.
Crisiscommunicatie	Centraal geregeld via ROT (Regionaal Operationeel Team) en het proces crisiscommunicatie

2.3 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 bijlage 1.

De CaCo controleert op de gemeenschappelijke meldkamer of de juiste functionarissen gealarmeerd zijn en de alarmering van de liaisons (zie organisatieschema paragraaf 4.1) in de GRIP-teams. De alarmering van de KMar gebeurt via de meldkamer politie.

3 Op- en afschaling vliegtuigongeval.

3.1 Opschaling.

Opschaling vindt plaats aan de hand van het alarmeringsschema in bijlage 1 en het organisatieschema in paragraaf 4.1. 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 (in bijlage 2). 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.**

3.2 Belangrijke locaties en aandachtspunten opschaling

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

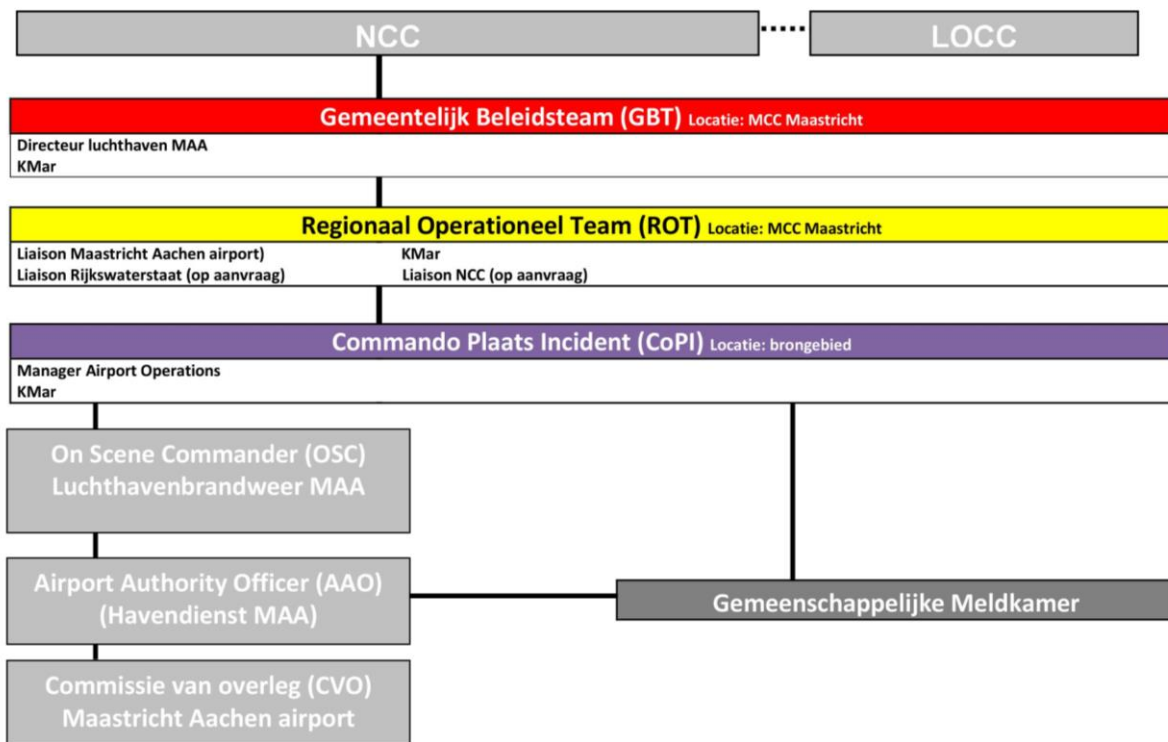
Toegang en locatie	
Toegangspoort 13 (calamiteitenpoort):	Toegang voor leden CoPI, brandweereenheden en 1 ^e en 2 ^e ambulance. Poort wordt geopend en gecontroleerd door luchthaven.
Toegangspoort 3 (vliegveldweg bij vrachtloods noord):	In- en uitgang voor overige ambulances. Zij dienen zich te melden bij de Ambulance Chauffeur Command and Control. Opstelplaats ambulances is vervolgens op het terrein voor Vruchtloods Noord. Poort wordt geopend en gecontroleerd door luchthaven.
Locatie CoPI:	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.
Opvanglocaties	
T3 en niet gewonde slachtoffers:	JETCENTER MAA, Horsterweg 27, Beek.
Vertrekkende passagiers:	Vertrekhal, Vliegveldweg 90, Beek
Halers/brengers & langdurige opvang:	Hotel Van der Valk, Mauritslaan 65,Stein-Urmond
Overleden slachtoffers:	Hangar, Vliegveldweg 17, Maastricht Aachen Airport.

3.3 Afschaling.

Afschaling 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 en de eigen eenheden. De leider CoPI/ HOVD brandweer 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).

4 Leiding en coördinatie vliegtuigongeval.

4.1 Organisatieschema hoofdstructuur bij opschaling.



Optioneel kunnen ook nog liaisons van de betrokken luchtvaartmaatschappij in het ROT en/ of GBT worden toegevoegd.

De CVO (Commissie van Overleg) 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
- Brandweer Commandant MAA
- Manager P&I (Technische Dienst Luchthaven)
- Vertegenwoordiger KMar
- Vertegenwoordiger Maastricht Handling Services
- Vertegenwoordiging LVNL
- Persvoorlichter (in geval van een GRIP-situatie ligt woordvoering bij crisiscommunicatie van VRZL)

4.2 Bevoegdheden bij vliegtuigongevallen.

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

4.3 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.*

4.4 Verkeerscirculatie rondom luchthaven.

De Ovd-P (Officier van Dienst – Politie) is verantwoordelijk voor de verkeerscirculatie/ afzettingen rondom de luchthaven. In eerste aanleg zijn hier vaste afzetspunten 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 Ovd-OC (Officier van Dienst Operationeel Centrum) stuurt aan op de politie-processen totdat de Ovd-P ter plaatse is en de sturing overneemt.

Doel van de eerste afzetspunten 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.

4.5 Slachtoffer registratie vliegtuigongeval.

De AC-Bevolkingszorg is verantwoordelijk voor het activeren van SIS (slachtofferinformatie-systematiek) bij het LOCC (Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum). Echter, daar de Ovd-Bz eerder ter plaatse is, heeft ook de Ovd-Bz mandaat om het SIS reeds te activeren en niet te wachten op de AC-Bevolkingszorg. Het LOCC zal vervolgens de contactgegevens van de teamleider SIS vanuit het LOCC doorgeven. De teamleider SIS neemt contact op met de AC BZ danwel de medewerker SIS van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg in de sectie om de inzetopdracht te bespreken en zijn contactgegevens te delen. Verwanten met een zoekvraag kunnen direct na activatie van SIS contact

opnemen met de ANWB-verwanteninformatie middels het landelijke telefoonnummer van Verwantencontact █████ (frontoffice SIS, bemenst door de ANWB Alarmcentrale).

In geval van een vliegtuigongeval zal SIS ook voorzien in de registratie van zelfredzame personen. De passagierslijst dient hiervoor aangeleverd te worden aan de medewerker SIS VRZL via de OvD-Bz / AC-Bevolkingszorg en de teamleider SIS landelijk.

Ter plaatse is de registratie van dodelijke slachtoffers een proces onder verantwoordelijkheid van de KMar (zie 4.7 bergen overledenen) de registratie van niet- en verminderd- zelfredzame slachtoffers een proces van de GHOR en de registratie van zelfredzame personen een proces van Bevolkingszorg (medewerkers proces opvang en verzorgen). De landelijke voorziening SIS komt zelf niet ter plaatse; het is de sectie Bevolkingszorg die zorg draagt voor de registratie op de opvanglocatie en deze registratie vervolgens kan doorsturen naar de landelijke teamleider SIS.

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

4.6 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. 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 (via OCC Schiphol, Operations Control Center) voor overige vragen.

4.7 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 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.

Het verplaatsen van overledenen en/of aangetroffen goederen vindt alleen plaats als dit voor redding en medische verzorging van gewonden noodzakelijk is.

4.8 Onderzoek.

Na een vliegtuigongeval zal de Onderzoeksraad voor de Veiligheid 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, het arrondissementsparket Noord-Holland, verantwoordelijk voor strafrechtelijk onderzoek op de plaats van het ongeval. Er wordt binnen de NP een Staf Grootschalig en Bijzonder Optreden (SGBO) 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 Hoofdofficier van Justitie (HOvJ). In wiens arrondissement de opschaling plaatsvindt. Dit is doorgaans het gebied van het ongeval, eventueel ook het gebied waar vandaan het luchtvaartuig is vertrokken.

Aan strafrechtelijke onderzoeken naar luchtvaartongevallen wordt landelijk leiding gegeven door de landelijke luchtvaartofficier van Justitie van het arrondissementsparket Noord-Holland te Haarlem. Dit is anders als het luchtvaartongeval een gevolg is van (of als er aanwijzingen zijn die duiden op) een terroristische actie. In zo'n geval heeft het Landelijk Parket de leiding over het onderzoek. In een dergelijk geval zal de HOvJ van het Landelijk Parket ook aanschuiven in het GBT, naast de HOvJ van het betreffende gebied. Daarnaast kan een casus leiden tot een SGBO. Daar kan het OM, als er aan de crash strafrechtelijke componenten zitten, ook aansluiten.

5 Informatiemanagement vliegtuigongeval.

5.1 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.

5.2 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. Incidentkanalen (INC-..) worden door de MKB (Meldkamer Brandweer) toegekend volgens het LKF-B (Landelijk Kader Fleetmap – Brandweer) en staan niet op een vast kanaal voorgeprogrammeerd.

Alle GRIP-functionarissen van het CoPI krijgen een Regionale MeldGroep (RMG-..) toegewezen. Het RMG-kanaal wordt verstuurd met de pagertekst. Mocht dit niet het geval zijn dan is dit kanaal op te vragen bij de Meldkamer Brandweer middels het inmeld- of incidentkanaal.

5.3 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 bijlage 4.

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

6 Scenario kaping.

Voor het scenario kaping (van een toestel op MAA of aanvliegend naar MAA) wordt uitgegaan van de landing van een gekaapt toestel op de luchthaven MAA, dat indien mogelijk naar een afgezonderde locatie (Isolated Parking Position) getaxied wordt. Deze locatie moet van alle kanten goed bereikbaar zijn en het primaire proces van de luchthaven zo min mogelijk storen. Deze plek zal door de Koninklijke Marechaussee (KMar) worden bepaald, afhankelijk van de situatie en in overleg met de luchthaven.

Het kan aanvankelijk nog niet helemaal duidelijk zijn of een toestel daadwerkelijk gekaapt is. Dit is afhankelijk van de informatie die vanuit het vliegtuig naar de luchtverkeersleiding mondeling en/of via de transponder gecommuniceerd kan worden. Als kapers in de cockpit zijn, is het onwaarschijnlijk dat de bemanning mondeling kan doorgeven dat er een kaping gaande is. Mogelijk lukt het de bemanning wel de transpondercode '7500' te selecteren. Dit is de internationale code voor 'dit toestel is gekaapt'. Bij een kaping wordt er meestal onderhandeld met kapers. Als dit niet tot het gewenste resultaat leidt, wordt ingegrepen met een snelle interventie door de Dienst Speciale Interventies (DSI). De DSI valt onder volledige verantwoordelijkheid van de Hoofdofficier van Justitie. De mate van geweld die gehanteerd wordt door de DSI is aangepast aan de situatie. De omgeving van het toestel wordt ruim afgezet en er zullen veel verwanten naar de luchthaven komen of gaan bellen. De mediabelangstelling zal groot zijn. Hulpdiensten verzamelen zich op een uitgangstelling op veilige afstand. Pas als de politiediensten (lees KMar en bij interventie DSI) de situatie na het beëindigen van de interventie veilig verklaard hebben, kan door de operationele diensten van de Veiligheidsregio en de exploitant opgetreden worden.

6.1 Coördinatie en uitvoering scenario kaping.

In geval van een kaping/gijzeling zal worden **opgeschaald naar GRIP 3**. Op het luchtvaartterrein is de KMar verantwoordelijk voor de strafrechtelijke aanpak van het incident. Een OvD-P van de KMar is op het luchtvaartterrein altijd ter beschikking en is leidend aldaar voor de politieprocessen. De politie is verantwoordelijk voor het gebied om het luchtvaartterrein en bezet hierbij de reguliere afzettingen, zoals eerder genoemd in dit rampenbestrijdingsplan in paragraaf 4.3, in het kader van openbare orde en mobiliteit. Zowel de KMar als de politie zullen ook in de andere GRIP-teams deelnemen, waarbij de KMar verantwoordelijk is voor de politieprocessen op de luchthaven en de Nationale Politie voor de politieprocessen buiten het luchthaventerrein.

De diensten doen dit in onderling overleg waarbij de OvD-P van de KMar en OvD-P van de politie beide zitting nemen in het CoPI. **Voorkeur locatie CoPI en aanrijroute is poort 5 en het terrein voor vrachtlods Noord.** Zowel de KMar als de politie kunnen zich in voorkomende gevallen bedienen van hun bestaande Staf Grootchalig en Bijzonder Optreden (SGBO) structuur. Bij de aanpak van crisis met kaping treedt de politie/KMar op ter strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde en staat zij onder gezag van de Officier van Justitie. De aard van de crisis vraagt om terughoudendheid van het optreden van (luchthaven)brandweer en overige operationele diensten.

Bij een inzet met geweld van de DSI zal de Minister van Veiligheid en Justitie akkoord moeten geven. Procedures en werkwijze met betrekking tot verwachte of directe terroristisch dreiging op en rondom de luchthaven Maastricht Aachen Airport zijn opgenomen in het 'Risicomanagementmodel Maastricht Aachen Airport'. De KMar is verantwoordelijk voor de procedures zoals deze op het luchthaventerrein zullen worden uitgevoerd. Procedures zijn bij hen afzonderlijk vastgesteld in afzonderlijke protocollen en zullen in geval van een calamiteit worden uitgevoerd. In de besloten bijlage, onderdeel D, van dit RBP is het scenario terrorisme verder uitgewerkt.

6.2 Afhandeling scenario kaping.

Indien wenselijk kan gebruik worden gemaakt van de voorzieningen zoals genoemd bij scenario **Vliegtuigongeval en scenario 'vliegtuigongeval op afstand'**. Dit geldt in ieder geval voor wat betreft de bezettingen van de posten door de politie, rond het vliegveld. De luchthaven zal worden gesloten en de KMar draagt, samen met de luchthaven, zorg voor de uitstroom van publiek. De luchthaven is verantwoordelijk voor het stilleggen van het vluchtverkeer ten tijden van een scenario kaping/gijzeling.

6.3 Bevoegdheden bij kaping op luchthaven.

Bestuurlijke leiding	
Regioparket	Verantwoordelijk voor de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde. Opschaling is mogelijk naar het College van Procureurs-Generaal en naar de Minister van Justitie en Veiligheid.
Burgemeester of Voorzitter veiligheidsregio	Verantwoordelijk voor de overige benodigde crisisbeheersing en het handhaven van de openbare orde. Advisering door beleidsteam. Afstemming over gevoelige informatie vindt plaats in het driehoeksoverleg tussen Burgemeester of Voorzitter veiligheidsregio, de Hoofdofficier van Justitie en de Korpschef van de politie/Commandant LTC KMar
Bevoegdheden ministerie (Minister van Justitie en Veiligheid)	
Gaat over de inzet van de Dienst Speciale Interventies.	
Heeft doorzettingsmacht bij acute terroristische dreiging en is bevoegd bindende maatregelen te treffen op terreinen van andere ministeries.	
Beveiligingsmaatregelen door de Directie Beveiliging Burgerluchtvaart van de NCTV: extra controles, vliegtuigen aan de grond houden etc.	

7 Scenario infectieziekte.

In de International Health Regulations (IHR) van de WHO en de Wet Publieke Gezondheid (WPG) staan de (wettelijke) achtergronden beschreven waaraan vliegvelden moeten voldoen in het geval er een infectieziekte bij mensen en/of varen wordt vermoed en/of vastgesteld die ernstige gevolgen voor de volksgezondheid kan hebben. Ook de Zuid-Limburgse luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) valt onder de Wet Publieke Gezondheid. Verantwoordelijk voor de naleving van de IHR/WPG is de Burgemeester van de gemeente Beek (grondgebied gemeente Beek). 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 captains en 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)

7.1 Coördinatie en uitvoering scenario's m.b.t (mogelijk) besmette personen.

In de voorbereiding is gekeken naar vier scenario's m.b.t. (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 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 A (*mogelijk besmette personen*).
- De gezagvoerder meldt dit aan de AAO en na overleg vliegt hij door naar de A-luchthaven Schiphol.

Scenario 2 Vliegtuig is geland maar passagiers zitten nog in het vliegtuig

- De gezagvoerder meldt een zieke passagier met een vermoedelijke infectieziekte (zoals omschreven onder A (*mogelijk besmette personen*)) aan de AAO.
- De AAO meldt dit aan de MKL (Meldkamer Limburg) via de directe lijn vanaf de luchthaven. Passagiers blijven in het vliegtuig.
- 24-uurbereikbaarheidsdienst Infectieziektebestrijding GGD (IZB GGD) en de Officier van Dienst Geneeskundig (OvD-G) worden via MKL ingeschakeld.
- GGD en de OvD-G gaan ter plaatse en werken conform regulier protocol (LCI Richtlijnen RIVM/Cib).
- Arts Infectieziektebestrijding (in overleg met de burgemeester / college van B&W) / Landelijke Coördinatie Infectieziektebestrijding (LCI) adviseren door te vliegen bij verdenking van benoemd onder A (*mogelijk besmette personen*), met uitzondering van tuberculose.
- Gezagvoerder vliegt door naar Schiphol.
- Maak onderscheid tussen personen met klachten (patiënten) en mogelijk besmette personen zonder klachten (contacten).
- Afhankelijk van de situatie worden de patiënten tijdelijk apart gehouden in het vliegtuig of elders op de luchthaven.
- Indien patiënt(en) naar het ziekenhuis moet(en) worden vervoerd stuurt MKL een ambulance ter plaatse (ambulance rijdt door tot aan vliegtuigtrap, patiënt(en) wordt niet via de terminal vervoerd). Ambulancepersoneel zorgt 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 maatregelen om patiënten te isoleren.
- Contacten worden opgevangen in de aankomsthal. Hun gegevens worden verzameld en zij krijgen voorlichting en instructies mee van de GGD.
- Betrokken huisartsen worden op de hoogte gesteld via de GGD Zuid-Limburg (IZB)
- Indien serieuze verdenking tuberculose: passagiers vliegen niet door naar Schiphol. Start inventarisatie en registratie van alle contacten (met behulp van de passagierslijst, anders deze opvragen en inclusief (mobiele) telefoonnummers, stoelnummer in het toestel) conform regulier protocol (RIVM/Cib). Het reguliere infectieziektebestrijdingsprotocol van de GGD wordt gestart. Contacten krijgen een informatiebrief mee en zullen indien nodig opgeroepen worden door de afdeling Tuberculosebestrijding van de GGD (zie document Airtravel WHO: Tuberculosis and Airtravel, Guidelines for prevention and control).

Scenario 3 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 infectieziekten betreft zoals beschreven onder A (*mogelijk besmette personen*).
- Het personeel in de terminal meldt dit aan de AAO.
- De AAO meldt dit aan MKL. Deze informeert de 24-urbereikbaarheidsdienst infectieziektebestrijding GGD (IZB) en de OvD-G.
- IZB GGD en de OvD-G gaan zo nodig ter plaatse en werken conform regulier protocol (RIVM/C1b). IZB GGD adviseert over personal protective equipment (PPE). De MKL/OvD-G schaaft, indien nodig, op naar GRIP 1 (i.v.m. command and control en communicatie). Verdere opschaling geschiedt conform GRIP procedure.
- Maak onderscheid tussen personen met klachten (patiënten) en mogelijk besmette personen zonder klachten (contacten). Patiënten en contacten mogen nog niet vertrekken (KMar hierover inlichten)
- Afhankelijk van de situatie worden de patiënten tijdelijk apart gehouden in het vliegtuig of in de aankomsthal.
- Indien patiënt(en) naar het ziekenhuis moet(en) worden vervoert stuurt MKL 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. Registreer deze patiënten inclusief mobiele nummer.
- Mensen die mogelijk in contact zijn geweest worden opgevangen in het restaurant op de eerste verdieping in de terminal MAA. Hun contactgegevens worden verzameld, eventueel met behulp van 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 z.s.m. ingelicht te worden door de IZB GGD.

Scenario 4 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 (o.a. bron- & contactopsporing).

7.2 Bevoegdheden bij infectieziekten op luchthavens.

Bestuurlijke leiding	
Burgemeester	Verantwoordelijk voor bestrijding van een epidemie van een infectieziekte behorend tot de groepen B1*, B2* en C* binnen de gemeente. De burgemeester kan de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport verzoeken de bestrijding van een infectieziekte behorend tot de groepen B1 en B2 over te nemen; de burgemeester voert dan uit.
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.
Bevoegdheden burgemeester of voorzitter veiligheidsregio	
Burgemeester	Kan maatregelen nemen voor toelating tot of onttrekking aan het vrije verkeer als een vliegtuig met besmette passagiers op een burgerluchthaven is aangekomen.
Voorzitter veiligheidsregio	Kan in geval van een dreiging van een epidemie van een infectieziekte behorend tot groep A maatregelen nemen voor toelating tot of onttrekking aan het vrije verkeer als een vliegtuig met besmette passagiers op een burgerluchthaven of op een burgerluchtverkeer bestemde gedeelte van een militaire luchthaven is aangekomen.
Burgemeester of Voorzitter veiligheidsregio	Kan bevelen geven aan luchthavenexploitanten over het geven van voorlichting, het treffen van hygiënische maatregelen, het meewerken aan onderzoek van reizigers naar de aanwezigheid van infectieziekten, de controle op aanwezigheid van besmetting, het sluiten van gebouwen of terreinen en ontsmetting.
Bevoegdheden ministerie (minister van Infrastructuur en Milieu, na overleg met minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport)	
Kan nadat de gezagvoerder gemeld heeft dat hij mogelijk passagiers met een infectieuze ziekte aan boord heeft, de burgerluchthaven van aankomst bepalen.	

*Voor uitwerking infectieziekten behorend tot groep A, B1, B2 en C, zie bijlage 5 "Welke infectieziekten zijn meldingsplichtig".

8 Vliegtuigongeval op afstand.

Een vliegtuigongeval classificatie ‘middel’ of ‘groot’ van een toestel, afkomstig of aanvliegend naar de luchthaven Maastricht Aachen Airport, buiten de Veiligheidsregio Zuid-Limburg, kan directe en indirecte gevolgen hebben voor de luchthaven MAA en de Veiligheidsregio Zuid-Limburg. Het scenario 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/ NCC. De impact is mede afhankelijk van het gegeven of het toestel binnen of buiten de Veiligheidsregio Zuid-Limburg is gecrasht.

8.1 Afspraken ‘vliegtuigongeval op afstand’.

- Melding komt binnen via de media, NCC, luchtvaartmaatschappij of luchtverkeersleiding.
- Er wordt binnen de Veiligheidsregio Zuid-Limburg opgeschaald naar GRIP 3 Gemeente Beek.
- Aan het ROT zullen liaisons van de MAA 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 binnen Nederland plaatsvindt, zullen de contacten direct met de betrokken veiligheidsregio plaatsvinden. Buiten Nederland zal dit via het NCC gaan.

8.2 Checklist ramp op afstand.

Multidisciplinaire checklist ‘ramp op afstand’			
	Actiepunt	Actiehouder	Bijzonderheden
Melding & alarmering			
1	Alarmering GRIP 3 (met CoPI), CoPI locatie in omgeving JETCENTER MAA. CoPI begeleidt eerste opvang ter plaatse van verwanten.	MKL	Alleen van toepassing indien crash buiten veiligheidsregio Zuid-Limburg.
2	Informeren voorzitter Veiligheidsregio Zuid-Limburg	Voorzitter GBT	
Op – en afschaling			
3	Uitnodigen liaisons MAA, KMar, NCC & luchtvaartmaatschappij ten behoeve van CoPI & ROT.	MKL & CaCo	
4	Alarmering Commissie van Overleg (CVO) Luchthaven Maastricht Aachen Airport	Airport Authority Officer	
5	Betrokken luchtvaartmaatschappij schaal eigen crisiscentrum op	Betrokken maatschappij	
6	Opschalen processen opvang & verzorgen t.b.v. opvanglocatie en actiecentrum crisis-communicatie	AC-Bevolkingszorg	
7	Opschalen proces psychosociale hulpverlening t.b.v. opvanglocatie	AC-GZ	

Leiding en coördinatie			
	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 – AC Communicatie	
	Opstellen mobiliteitsplan i.v.m. toeloop luchthaven en afschermen opvanglocatie	AC-Politiezorg	
	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.
Informatiemanagement			
	Aanbieden passagierslijst aan ROT (via ROT aan medewerker SIS, betrokken andere veiligheids-regio of NCC)	CVO MAA	


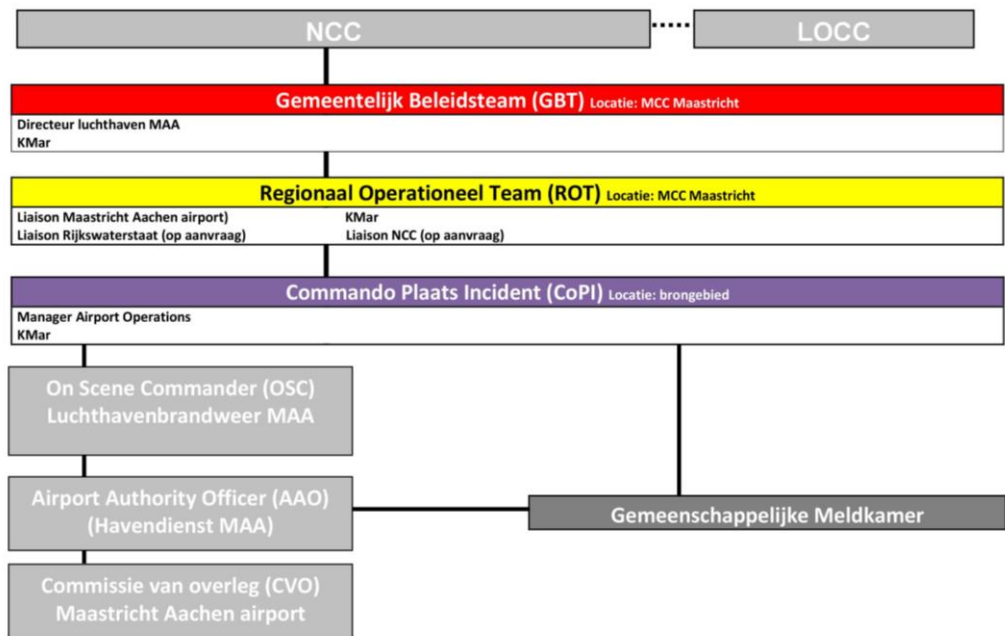
Bijlagen Deel B

1. Alarmeringsschema RBP MAA
2. Multidisciplinaire informatiekaart (MIK) RBP MAA
3. Afkortingenlijst
4. Ambassadeprocedure RBP MAA
5. Welke infectieziekten zijn meldingsplichtig

Bijlage 1: Alarmeringsschema.

Scenario	Beschrijving	GRIP	MAA/ Havendienst						Bevolkingszorg
			Brandweer	Politie	KMar	GHOR/Ambulancedienst			
1	PARAAT VLIEGTUIG (interne alarmvorm MAA)	Geen	0	- Luchthavenbrandweer	Geen alarmering	Geen alarmering	Geen alarmering	Geen alarmering	Geen alarmering
2	VOORALARM VLIEGTUIG KLEIN	<u>Vliegtuig met een maximum startgewicht kleiner dan 6 ton</u>	0	- Luchthavenbrandweer - Intern MAA	- 1x Tankautospuiter - 1x Hulpverleningsvoertuig - 1x OvD-B	Op aanvraag	- KMar eenheden - OvD-KMar	- 1e Ambulance - Verder ambulances conform aantal inzittenden.	- 1x OvD-BZ
3	VLIEGTUIGONGEVAL KLEIN	<u>Vliegtuig met een maximum startgewicht kleiner dan 6 ton</u>	0	- Luchthavenbrandweer - KMar MAA - Intern MAA	- 1x Tankautospuiter - 1x Hulpverleningsvoertuig - 1x OvD-B - Voorlichting brandweer	Op aanvraag	- KMar eenheden - OvD-KMar	- Ambulances conform aantal inzittenden. - 1x OvD-G	- 1x OvD-BZ
4	VOORALARM VLIEGTUIG MIDDEL	<u>Vliegtuig met een maximum startgewicht tussen 6 en 22 ton</u>	1	- Luchthavenbrandweer - KMar MAA - Intern MAA	- 1x Peloton hulpverlening - Functionarissen GRIP 1	- Surveillancevoertuigen - Functionarissen GRIP 1	- KMar eenheden - OvD-KMar - Functionarissen GRIP 1	- 1e & 2e Ambulance - Functionarissen GRIP 1 - Informeren: AC-GHOR	- Functionarissen GRIP 1
5	VLIEGTUIGONGEVAL MIDDEL	<u>Vliegtuig met een maximum startgewicht tussen 6 en 22 ton</u>	3	- Luchthavenbrandweer - KMar MAA - Intern MAA	- 1x Peloton hulpverlening - Functionarissen GRIP 3	- Surveillancevoertuigen - Functionarissen GRIP 3	- KMar eenheden - OvD-KMar - Functionarissen GRIP 3	- Ambulances conform aantal inzittenden. - Functionarissen GRIP 3	- Functionarissen GRIP 3 - Proces Opvang en verzorgen - Medewerker SIS
6	VOORALARM VLIEGTUIG GROOT	<u>Vliegtuig met een maximum startgewicht groter dan 22 ton</u>	1	- Luchthavenbrandweer - KMar MAA - Intern MAA	- 1x Peloton hulpverlening - 1x Peloton brandbestrijding - Functionarissen GRIP 1	- Surveillancevoertuigen - Functionarissen GRIP 1	- KMar eenheden - OvD-KMar - Functionarissen GRIP 1	- 1e & 2e Ambulance - Functionarissen GRIP 1 - Informeren: AC-GHOR	- Functionarissen GRIP 1
7	VLIEGTUIGONGEVAL GROOT	<u>Vliegtuig met een maximum startgewicht groter dan 22 ton</u>	3	- Luchthavenbrandweer - KMar MAA - Intern MAA	- 1x Peloton hulpverlening - 1x Peloton brandbestrijding - Functionarissen GRIP 3	- Surveillancevoertuigen - Functionarissen GRIP 3	- KMar eenheden - OvD-KMar - Functionarissen GRIP 3	- Ambulances conform aantal inzittenden. - Functionarissen GRIP 3	- Functionarissen GRIP 3 - Proces Opvang en verzorgen - Medewerker SIS
8	VEILIGE LANDING (na vooralarm)		0						
9	Vliegtuigongeval op afstand buiten VRZL	Vliegtuigongeval van vliegtuig (categorie 'middel' of 'groot') aanvliegend naar of afkomstig van MAA buiten VRZL	3	- KMar MAA - Intern MAA	- Functionarissen GRIP 3	- Functionarissen GRIP 3	- KMar eenheden - OvD-KMar - Functionarissen GRIP 3	- Functionarissen GRIP 3	- Functionarissen GRIP 3 - Proces Opvang en verzorgen - Medewerker SIS
10	Kaping/ gijzeling	Vermoeden of bevestigde kaping/ gijzeling met mogelijke landing/ vertrek op of van MAA	3	- Luchthavenbrandweer - KMar MAA - Intern MAA	- Functionarissen GRIP 3	- Functionarissen GRIP 3	- KMar eenheden - OvD-KMar - Functionarissen GRIP 3	- Functionarissen GRIP 3	- Functionarissen GRIP 3

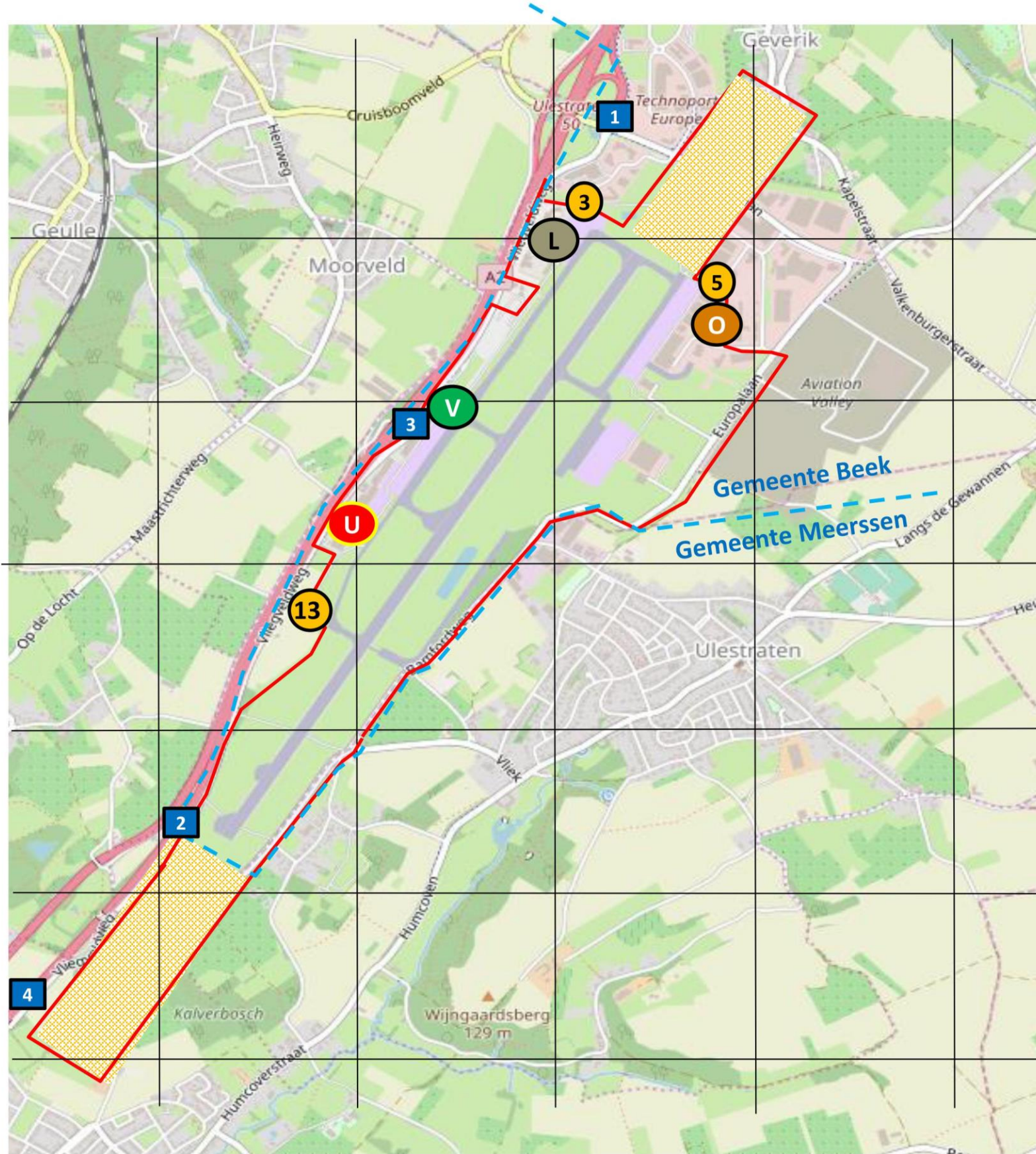
Bijlage 2: Multidisciplinaire informatiekaart (MIK) RBP MAA.

 Multidisciplinaire InformatiekaartRBP Maastricht Aachen Airport Versie december 2018			Vaststeldatum VRZL d.d.:								
Netwerk <ul style="list-style-type: none"> Havendienst MAA Commissie van Overleg (CVO) Koninklijke Marechaussee NCC LOCC (opstarten SIS) ANWB verwanteninformatie Onderzoeksraad voor Veiligheid Luchtvaartinspectie Ministerie van Buitenlandse zaken Openbaar Ministerie 	Inzet & Veiligheid <ul style="list-style-type: none"> Probeer zo snel mogelijk exacte locatie te achterhalen bij ongeval buiten luchthaven Zorg voor een goede aan- en afvoerroute Gebruik persoonlijke beschermingsmiddelen, met name ademlucht in de nabijheid van het wrak Houd rekening met een langdurige en zware inzet Houd rekening met vervoerde (gevaarlijke) stoffen en drukhouders Overleg met On Scene Commander (OSC) over veiligheid crash locatie Zet het gebied ruim af Houd sporen zoveel mogelijk intact. Verplaats geen onderdelen. 	Scenario's <ul style="list-style-type: none"> Vooralarm vliegtuigongeval klein/middel/groot Vliegtuigongeval klein/middel/groot Kaping/Gijzeling Infectieziekte Vliegtuigongeval (middel of groot) op afstand 									
Toegang en locatie <p>Toegangspoort 13 – Calamiteitenpoort:</p> <ul style="list-style-type: none"> Functionarissen CoPI Brandweereenheden 1^e en 2^e ambulance <p>Toegangspoort 3 – Bij Vrachtloods Noord:</p> <ul style="list-style-type: none"> In- en uitgang overige ambulances Ambulances melden bij Chauffeur Command & Control Opstelplaats op het terrein voor Vrachtloods Noord <p>Locatie CoPI</p> <ul style="list-style-type: none"> COH (CommandoHaakarmbak) Geplaatst nabij incident, in veilig, bovenwinds gebied Alle CoPI-functionarissen komen via poort 13 <p>UITZONDERING: SCENARIO KAPING</p> <p>Toegangspoort 5 & terrein voor Vrachtloods Noord:</p> <ul style="list-style-type: none"> Voorkeur locatie CoPI Functionarissen CoPI <p>UITZONDERING: VLIETUIGONGEVAL OP AFSTAND</p> <p>Toegangspoort 3 & in de buurt van JETCENTER</p> <p>Poorten openen en controleren door de luchthaven</p> <p>Gebruik zwaailichten: Op de haven is het gebruik van zwaailichten en sirenes niet toegestaan. De (OSC) voert een groen zwaailicht. Na overdracht van het commando (OSC aan CoPI) voert de COH deze groene lamp.</p>	Opschaling  <ul style="list-style-type: none"> GRIP opschaling conform regionaal crisisplan ROT en GBT op het MCC Maastricht On Scene Commander (OSC) luchthavenbrandweer opereert onder OvD-B (na aankomst OvD-B) Liaisons MAA en KMar in alle GRIP-teams Bij crash overwegen liaison RWS toe te voegen aan ROT 	Alarmering <ul style="list-style-type: none"> AAO (Havendienst) geeft melding aan meldkamer brandweer <ul style="list-style-type: none"> Categorie vliegtuig en vooralarm/crash Aantal inzittenden (POB) Verwachte landingstijd (bij vooralarm) Evt. bijzonderheden 									
		Categorieën <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categorie vliegtuig</th> <th>Startgewicht vliegtuig</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Klein</td> <td>< 6 ton</td> </tr> <tr> <td>Middel</td> <td>> 6 ton en < 22 ton</td> </tr> <tr> <td>Groot</td> <td>> 22 ton</td> </tr> </tbody> </table>		Categorie vliegtuig	Startgewicht vliegtuig	Klein	< 6 ton	Middel	> 6 ton en < 22 ton	Groot	> 22 ton
Categorie vliegtuig	Startgewicht vliegtuig										
Klein	< 6 ton										
Middel	> 6 ton en < 22 ton										
Groot	> 22 ton										
		Opvanglocaties <p>T3 en niet gewonde slachtoffers: JETCENTER MAA, Horsterweg 27 Beek</p> <p>Vertrekkende passagiers: Vertrekhal, Vliegveldweg 90, Beek</p> <p>Halers/brengers & langdurige opvang: Hotel Van der Valk, Mauritslaan 65 Stein-Urmond</p> <p>Overleden slachtoffers: Hangar, Vliegveldweg 17, Maastricht Aachen Airport</p>									
Leiding en Coördinatie <ul style="list-style-type: none"> KMar is leidend in politieprocessen op MAA 1^e afzetting door politie rondom de luchthaven Registratie d.m.v. SIS, medewerkers opvang en verzorgen zullen i.s.m. OvD-BZ niet-gewonden registreren in opvanglocatie 	Informatiemanagement <ul style="list-style-type: none"> Havendienst MAA zorgt z.s.m. voor overdracht van de passagierslijsten, registratiegegevens en NOTOC (vervoer gevaarlijke stoffen) naar MKL en CoPI OSC heeft C2000 portofoon Incidentkanaal wordt door de MKB toegekend volgens het LKF-B en staan niet op een vast kanaal voorgeprogrammeerd Alle GRIP-functionarissen krijgen een Regionale Meldgroep (RMG-..) toegewezen middels pagertekst RGM-kanaal is tevens op te vragen middels inmeldkanaal Bij betrokkenheid buitenlandse burgers z.s.m. liaison Nationaal Coördinatiecentrum (NCC) voor het ROT door de CaCo Via het NCC dient direct liaison Ministerie Buitenlandse Zaken te worden aangevraagd 										
Deze Multidisciplinaire Informatiekaart is in beheer bij het 'team multidisciplinaire operationele voorbereiding multidisciplinair' van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg, voor vragen/onduidelijkheden of opmerkingen bereikbaar via info@vrzl.nl											

2 3 4 5 6

Werkingsgebied RBP-MAA

D
E
F
G
K
L



- 3** Poort 3
- 5** Poort 5
- 13** Poort 13 voor hulpdiensten!!
- U** Uitgangstelling voor hulpdiensten!!
- V** Poort 1 Vertrekhal **Géén calamiteiten-ingang!!**
- O** Opvanglocatie Jetcenter
- L** Vrachtlods Noord
- 1** Afzetting: Post 1 -Beek
Kruising Vliegveldweg-Europalaan
- Vliegveldweg geheel afsluiten.
- Géén verkeer richting vliegveld.
- 2** Afzetting: Post 2a -Beek
Kruising Vliegveldweg-Nieuwe Vliekerweg
- Vliegveldweg geheel afsluiten.

Afzetting: Post 2b -Meerssen
Kruising Vliegveldweg - Vliegveldweg thv viaduct over A2
- Vliegveldweg geheel afsluiten.
- 3** Afzetting: Post 3 -Beek
A2 HM 247,6 afrit vliegveld
- Géén verkeer richting vliegveld en het overige verkeer via het viaduct en de oprit richting Maastricht laten rijden.
- 4** Afzetting: Post 4 -Meerssen
Kruising Vliegveldweg-Tunnelweg
- Vliegveldweg geheel afsluiten.
- Géén verkeer richting vliegveld.

Bijlage 3: Afkortingenlijst.

AAO	Airport Authority Officer
AC-	Algemeen Commandant (van Bevolkingszorg/Brandweer/GHOR/Politie)
CaCo	Calamiteitencoördinator meldkamer
CHOPS	Chief OPERationS KMar
Cib	Centrum InfectieziekteBestrijding
COH	CommandoHaakarmbak
CoPI	Commando Plaats Incident
CvO	Commissie Van Overleg luchthaven MAA (intern calamiteitenteam)
DSI	Dienst Speciale Interventies
GBT	Gemeentelijk BeleidsTeam
GGB	Grootschalige Geneeskundige Bijstand
GGD	Gemeentelijke GezondheidsDienst
GHOR	Geneeskundige HulpverleningsOrganisatie in de Regio
GRIP	Gecoördineerde Regionale IncidentbestrijdingsProcedure
HOvD	Hoofdofficier van Dienst
IHR	International Health Regulations
IM	Informatiemanager
IZB	InfectieZiekteBestrijding GGD
KMar	Koninklijke Marechaussee
LCI	Landelijke Coördinatie Infectieziektebestrijding
LCMS	Landelijk CrisisManagement Systeem
LOCC	Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum
LKF - B	Landelijk Kader Fleetmap - Brandweer
LTC	Landelijk Tactisch Commando
LTFO	Landelijk Team Forensisch Onderzoek
MKB	Meldkamer Brandweer
MKL	Meldkamer Limburg
MMT	Mobiel Medisch Team
NCC	Nationaal Coördinatiecentrum
NOTAM	Notice to Airmen
NOTOC	Notification To Captain – lijst aanwezige gevaarlijke lading vliegtuig
NVWA	Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
OCC	Operations Control Center
OSC	On Scene Commander
OvD	Officier van Dienst
OvD-OC	Officier van Dienst Operationeel Centrum
POB's	Persons on board
PPE	Personal Protective Equipment
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RIT	Rampen identificatieteam
RMG	Regionale MeldGroep (Gespreksgroepen C2000)
RBP	Rampbestrijdingsplan
ROT	Regionaal Operationeel Team
SGBO	Staf Grootschalig en Bijzonder Optreden
SIS	Slachtoffer Informatie Systematiek

T1 slachtoffer	Zwaar gewond slachtoffer, zij moeten binnen 2 uren gestabiliseerd zijn, anders overlijdt 20 – 30% van de slachtoffers.
T2 slachtoffer	Middelzwaar gewond slachtoffer, conditie is opzicht stabiel, maar zal - bij uitblijven behandeling – instabiel worden. Behandeling binnen 2 tot 6 uur.
T3 slachtoffer	Lichtgewond slachtoffer. Behandeling door een arts kan wel noodzakelijk zijn.
T4 slachtoffer	Dodelijk slachtoffer
VRZL	Veiligheidsregio Zuid-Limburg
WHO	World Health Organization
WPG	Wet Publieke Gezondheid

Bijlage 4: Ambassadeprocedure RBP MAA.

Deze procedure geldt voor incidenten met betrokkenheid van buitenlandse staatsburgers waarbij de Nederlandse overheden de betreffende ambassades en consulaten van informatie voorziet. Als basis voor de procedure is de ambassadeprocedure in geval van een incident op Schiphol genomen. Echter is deze procedure ook toepasbaar voor incidenten binnen het werkingsgebied van het rampbestrijdingsplan Maastricht Aachen Airport. Dit document omvat de belangrijkste onderdelen van de ambassadeprocedure.

Belangrijke contactgegevens:

Ministerie van Buitenlandse Zaken (BZ)

DCC

Meldkamer 24x7			
Crisiscoördinator			
NCV telefoon		Geen NCV fax	

Directie Protocol en Gastlandzaken (DPG (Voorheen DKP))

Piket nummer		
Fax		

Ministerie van Justitie en Veiligheid (J&V)

Nationaal CrisisCentrum (NCC) 24/7 Bereikbaar

ALGEMEEN

E-mail		
Tel		Algemeen
Tel		Incidenten
Mob		Gedurende het transport naar de <u>Uitwijk</u> *
		Reserve
		Reserve bij <u>Uitwijk</u>
Fax		Reserve
		Reserve bij <u>Uitwijk</u>
NCV		
Tel	of	Reserve
		Reserve of bij <u>Uitwijk</u>
Fax	of	Reserve
		Reserve bij <u>Uitwijk</u>

SATELLIET

(+ in NL = 00)

Telefoon		Reserve	(Kan uit staan)
		Reserve	(Kan uit staan*)
		Reserve	(Kan uit staan*)

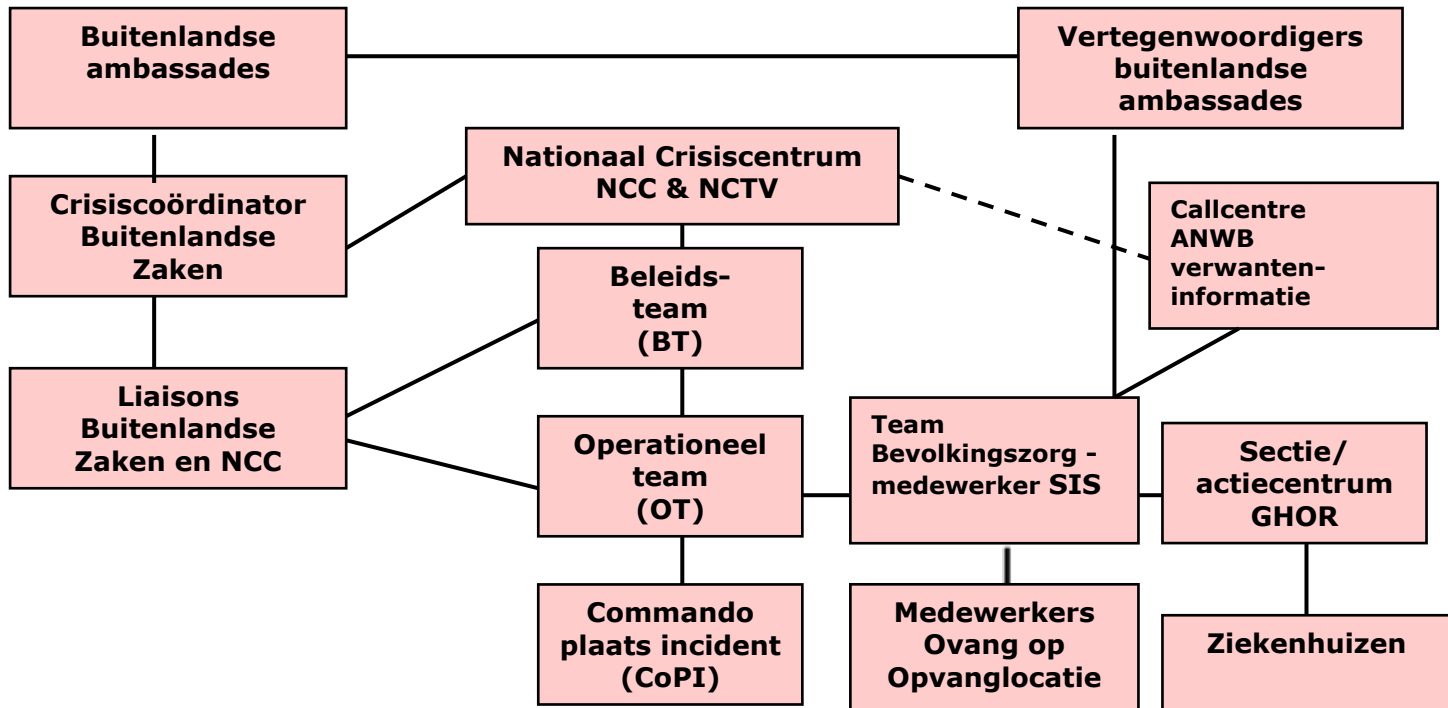
VIDEOCONFERENTIE

IP adres		Pincode	
Regiekamer		NCV Tel	

BURGER-SERVICE

E-mail	
Telefoon	
Publieksinformatie nummer bij Crisis na Activering:	

Organisatieschema bij een incident met buitenlandse staatsburgers.



Belangrijke afspraken en taken.

Taak/ afspraak	Verantwoordelijke
1 Het lokale gezag brengt het NCC en de NCTV op de hoogte. Het NCC waarschuwt vervolgens onmiddellijk de crisiscoördinator van het Ministerie van Buitenlandse Zaken	Operationeel leider/ Voorzitter BT.
2 Toegang tot de incidentlocatie of opvanglocaties door ambassadepersoneel mag alleen na goedkeuring van de burgemeester. Hierbij moet de veiligheid van het ambassadepersoneel kunnen worden gegarandeerd en zal begeleiding door de politie geregeld moeten worden.	Burgemeester
3 Beslissing over politiebegeleiding voor de liaisons van het Ministerie van Buitenlandse Zaken en de vertegenwoordigers van de diverse ambassades.	NCC
4 Liaisons van het Ministerie van BuZa nemen zitting in het BT en OT. De operationeel leider checkt bij het NCC of deze ook daadwerkelijk onderweg zijn.	Ministerie BuZa en Veiligheidsregio
5 Ter ondersteuning zal het Ministerie BuZa een liaison naar Team Bevolkingszorg in het Meld- en Coördinatiecentrum in Maastricht sturen.	Min BuZa en AC Bevolkingszorg
6 De crisiscoördinator van het Ministerie BuZa stelt na het incident onmiddellijk de betreffende ambassades op de hoogte. Buiten kantooruren gebeurt dit met assistentie van het NCC.	Crisiscoördinator Ministerie van Buitenlandse Zaken
7 Het NCC en LOCC zullen indien nodig een liaison regelen voor het BT en OT	NCC/ LOCC

Adressen Veiligheidsregio Zuid-Limburg.

Locatie Meldkamers/ROT/ RBT/GBT

Meld- en coördinatiecentrum Zuid-Limburg

Prins Bisschopssingel 53

6212 AB Maastricht Telefoonnummer Meldkamer Brandweer: XXXXXXXXXX

Bijlage 5: Welke infectieziekten zijn meldingsplichtig?

De meldingsplichtige ziekten zijn verdeeld over de groepen A, B1, B2 en C. Deze indeling is gebaseerd op de mate waarin dwingende maatregelen opgelegd kunnen worden om de bevolking te beschermen.

De groepen A, B1 en B2 zijn opgenomen in de Wet publieke gezondheid. Groep C wordt vastgesteld bij Algemene Maatregel van Bestuur (opgenomen in het Besluit publieke gezondheid), om deze lijst bij nieuw wetenschappelijk inzicht gemakkelijker te kunnen wijzigen.

Groep A:

Mogelijk wettelijke maatregelen: gedwongen opname tot isolatie of thuisisolatie, gedwongen onderzoek, gedwongen quarantaine (inclusief medisch toezicht), verbod van beroepsuitoefening. Dit geldt voor:

- MERS-coronavirus
- Pokken
- Polio
- Severe acute respiratory syndrome (SARS)
- Virale hemorrhagische koorts

Groep B1:

Mogelijk wettelijke maatregelen: gedwongen opname tot isolatie of thuisisolatie, gedwongen onderzoek, verbod op beroepsuitoefening. Dit geldt voor:

- Humane infectie met dierlijk influenzavirus
- Difterie
- Pest
- Rabiës
- Tuberculose

Groep B2:

Mogelijk wettelijke maatregelen: verbod op beroepsuitoefening. Dit geldt voor:

Buiktyfus (typhoid fever)

- Cholera
- Hepatitis A
- Hepatitis B
- Hepatitis C (recent opgelopen)
- Kinkhoest
- Mazelen
- Paratyfus
- Rubella
- Shigatoxineproducerende Escherichia coli /enterohemorragische Escherichia coli-infectie (STEC)
- Shigellose
- Invasieve groep A-streptokokkeninfectie
- Voedselinfectie voor zover vastgesteld bij 2 of meer patiënten met een onderlinge relatie wijzend op voedsel als bron

Groep C:

Dwingende maatregelen kunnen niet opgelegd worden. Maar melding en persoonsgegevens zijn nodig om de inzet van vrijwillige/te adviseren maatregelen rondom de patiënt of anderen in de gemeenschap mogelijk te maken. Dit geldt voor:

- Antrax
- Bof
- Botulisme
- Brucellose

- Chikungunya (alléén meldingsplichtig in Caribisch Nederland: Bonaire, St. Eustatius, Saba)
- Ziekte van Creutzfeldt-Jakob (klassieke)
- Ziekte van Creutzfeldt-Jakob (variant)
- Dengue (alléén meldingsplichtig in Caribisch Nederland: Bonaire, St. Eustatius, Saba)
- Gele koorts
- Invasieve Haemophilus influenzae type b-infectie
- Hantavirusinfectie
- Legionellose
- Leptospirose
- Listeriose
- Malaria
- Meningokokkenziekte
- MRSA-infectie (clusters buiten het ziekenhuis)
- Invasieve pneumokokkenziekte bij kinderen geboren vanaf 01-01-2006
- Psittacose
- Q-koorts
- Tetanus
- Trichinose
- Tularemie
- West-Nilevirus
- Zikavirusinfectie

Datum lijst: 4-10-2018

Overzicht 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