September 2026

Incident- en Rampbestrijdingsplan
Groningen Airport Eelde



Veiligheidsregio Drenthe

BELANGRIJK:
Voor alle situaties geldt: verlaat NIET eerder de Uitgangsstelling (UGS) dan dat er toestemming is door of namens de On Scene Commander (OSC), Commandant Uitgangsstelling (CUGS) of de Officier van Dienst-Brandweer (OvD-B).



1 Inleiding

Wettelijk kader 4
Doel 4
Uitgangspunten 4

2 Algemene informatie

Leiding en Coördinatie/ Samenwerking 5
Bijzondere afspraken over samenwerking 6
Bedrijfsinformatie 11

3 Scenario's

Luchtvaartongevallen 12
Ramp op afstand 15
Kaping/gijzeling 16
Infectieziektebestrijding 17
Overige scenario's 18

4 Informatie per kolom

GAE 21
Brandweer 23
GHOR 25
KMar 27
Politie 29
Gemeente 31
Communicatie 35
Waterschap 37
Multidisciplinair 39

Bijlagen

42

1. Inleiding

a. Wettelijk kader

Het Besluit veiligheidsregio's, art.6.2.1. verplicht het bestuur van de Veiligheidsregio een rampbestrijdingsplan op te stellen voor een luchtvaartongeval op of in de onmiddelijke omgeving van een luchtvaartterrein. Groningen Airport Eelde is een code 4E luchthaven. Dit betekent dat GAE vliegverkeer tot en met brandrisicoklasse 9 kan ontvangen. De daadwerkelijke operationele sterkte wordt bepaald op basis van het aanbod in vliegverkeer. Daarmee heeft de Veiligheidsregio Drenthe een wettelijke verplichting tot het hebben van een rampbestrijdingsplan voor de luchthaven. Elke luchthaven heeft, conform de regelgeving van EASA, danwel van ICAO een calamiteitenplan, met daarin de taken en de verantwoordelijkheden van de exploitant. Het calamiteitenplan is opgenomen in bijlage 17.

b. Doel

Het doel is om bij een incident op Groningen Airport Eelde zoveel mogelijk mensen te redden, de gevolgen te beperken en zo snel mogelijk terug te keren naar de normale situatie. Het rampbestrijdingsplan beschrijft hoe een ernstig incident op het luchthaventerrein kan worden bestreden. Hierbij worden zaken belicht die specifiek zijn voor het optreden op de luchthaven.

c. Uitgangspunten

Bij het actualiseren van het rampbestrijdingsplan zijn door de kolommen een aantal uitgangspunten benoemd:

- Zo dicht mogelijk bij de dagelijkse werkelijkheid (normale bedrijfsvoering) blijven;
- Improviseren daar waar de dagelijkse werkelijkheid afwijkt;
- Het rampbestrijdingsplan beperkt zich tot scenario's: voor luchtvaartongevallen, "kaping/gijzeling", "infectieziekte in een luchtvaartuig" en "ramp op afstand";
- De luchthaven heeft een eigen calamiteitenplan wat betrekking heeft op andere dan luchtvaartgebonden incidenten op het luchthaven terrein en daarbij behorende mogelijke scenario's; toegevoegd in bijlage 17.
- Bij scenario's die niet omschreven zijn in het rampbestrijdingsplan wordt opgeschaald naar behoefte;
- Het rampbestrijdingsplan gaat niet in op onderdelen welke beschreven zijn in andere plannen, zoals het Regionaal Crisisplan



2. Algemene informatie

a. Werkingsgebied IRP GAE

De grenzen van het werkingsgebied van het rampbestrijdingsplan zijn gerelateerd aan het luchtvaartterrein en de daarbij behorende in- en uitvliegrichtingen (1000 meter voor en achter het verlengde van de banen, en 150 meter links en rechts van de as van de banen)[1].

b. Leiding en Coördinatie/ Samenwerking

Bij een opgeschaald incident werken de luchthaven, de gemeente Tynaarlo en de Crisismanagementorganisatie van de veiligheidsregio samen aan een goede afhandeling van het incident.

Airside

Bij luchtvaartongevallen
Bij een incident op GAE rukt allereerst de luchthaven brandweer uit[2]. Bij een luchtvaartongeval ligt de prioriteit op het creëren van een overleefbare situatie, waarbij in het geval van een vloeistofbrand 90% van het vuur moet worden geblust binnen 1 minuut na aankomst van de luchthavenbrandweer. Vanaf scenario luchtvaartongeval (LVO) crash klein wordt de overheidsbrandweer gealarmeerd. Zij zullen met name ingezet worden voor het redden van passagiers en bemanning. Als de OvD-B ter plaatse komt neemt hij de leiding van de On Scene Commander (OSC) –van de luchthavenbrandweer- over.

Bij luchtvaartongevallen verzamelen eenheden zich op de uitgangsstelling (UGS A) achter de MMT-hangaar volgens de door de bebording aangegeven rijroute. Voor een beschrijving van de procedures voor het gebruik van de UGS zie bijlage 6. In deze bijlage staat een kaart van de primaire UGS locatie A en de twee alternatieve UGS locaties B en C.

Bij overige incidenten
Bij kaping/ gijzeling, infectieziekte of een ander opgeschaald incident op de luchthaven wordt afhankelijk van het incident door de leidende kolom bepaald of er gebruik gemaakt wordt van een uitgangsstelling en waar deze zich bevindt.

Landside

cvo
Bij incidenten stelt de luchthaven een Commissie van Overleg (CVO) samen. Het CVO zet bij een calamiteit de eerste acties uit, zoals contacten met luchtvaartmaatschappijen, reisorganisaties, reisbureaus en overkoepelende organisaties; en is daarnaast verantwoordelijk voor de luchthavenprocessen zoals bijvoorbeeld het verzamelen van vluchtgerelateerde gegevens zoals passagiers- en cargolijsten en het sluiten van de luchthaven. Daarnaast stuurt het CVO zijn eigen medewerkers aan, die de eerste opvang en registratie van ongedeerden en lichtgewonden op zich nemen.

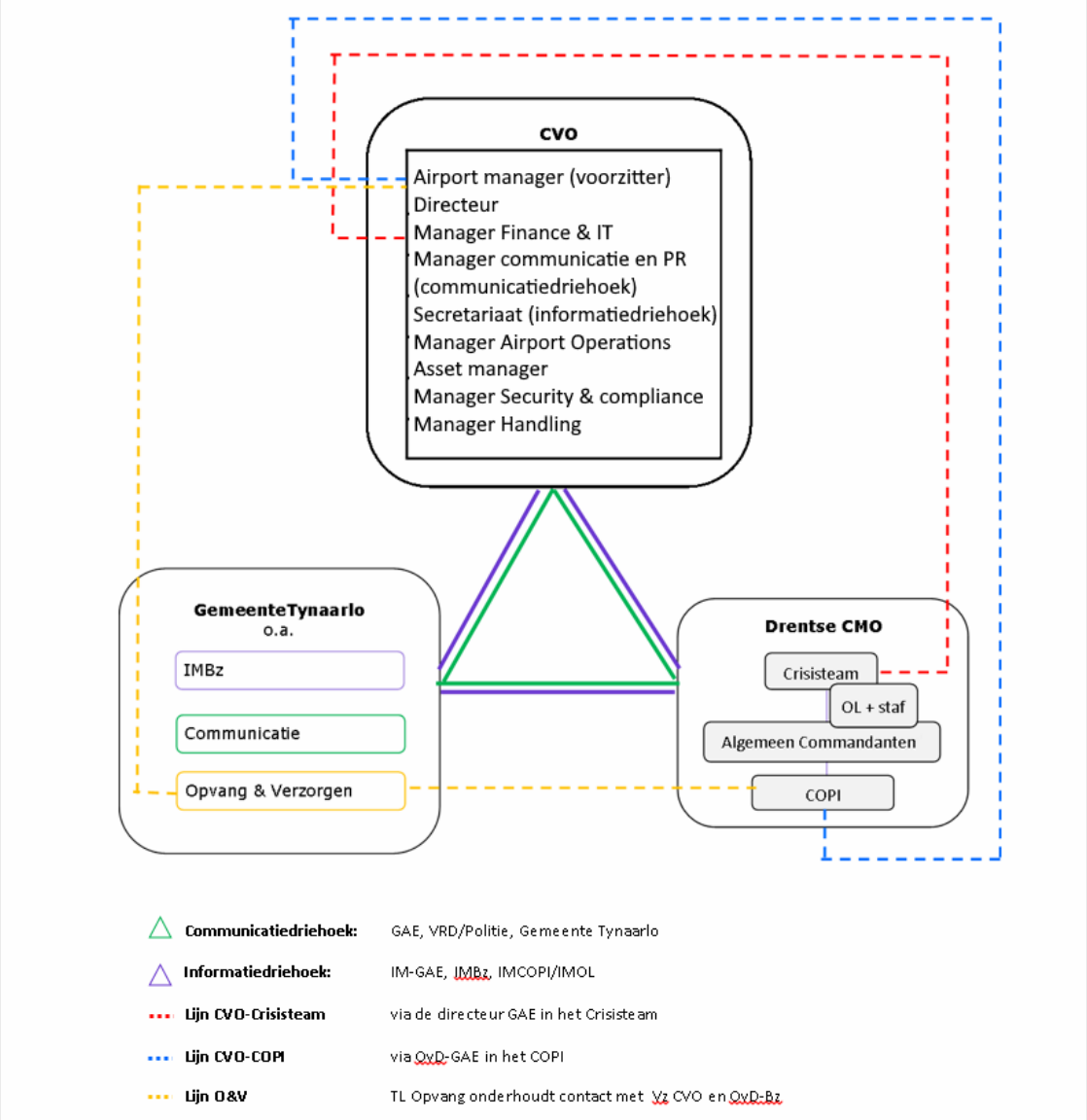
Als de Drentse Crisismanagementorganisatie operationeel is blijft het CVO hiermee in contact via een OvD-GAE in het COPI, en, indien nodig een AC GAE (airport manager) in het ROT. Afhankelijk van de bestuurlijke impact zal de directeur van de luchthaven contact onderhouden met de burgemeester van Tynaarlo.

Drentse Crisismanagementorganisatie
Bij elk incident dat wordt opgeschaald wordt de Drentse Crisismanagementorganisatie gealarmeerd, inclusief de organisatie van de gemeente Tynaarlo. Zie voor deze opschaling het Regionaal Crisisplan.

Gezien de impact en de tijdsduur van een (groot) incident op Eelde, kan de operationeel leider besluiten een Regionaal Operationeel Team bijeen te laten komen.

[1] **Dit gebied wordt ook wel zone 1 genoemd**
[2] **Mocht een vliegtuig buiten zone 1 crashen, maar binnen een straal van 10 km van de luchthaven (zone 2) dan zal gekeken worden of de luchthavenbrandweer ondersteuning kan bieden. Inzet is afhankelijk van het wel of niet sluiten van de luchthaven en het verkeersaanbod. Buiten de 10 km zone treedt de overheidsbrandweer op, wel kan er gebruik gemaakt worden van de expertise van de luchthaven. Indien van toepassing wordt het scenario "Ramp op afstand"geactiveerd. In bijlage 2 van het IRP-GAE is een GRID kaart opgenomen van de 8 km zone rondom de luchthaven. Dit heeft te maken met specifieke verplichting uit de EASA wetgeving om een GRID kaart van de 8 km zone op te nemen in het rampbestrijdingsplan.**

Drentse Crisismanagementorganisatie



c. Bijzondere afspraken over samenwerking

KMar-Politie

De KMar voert op het aangewezen luchtvaartterrein van Groningen Airport Eelde haar politietaak uit. Dit betreft het terrein gelegen binnen de hekken/afrastering van de luchthaven GAE en daarnaast de gebouwen en terreinen van de Koninklijke luchtvaartschool (KLS) en de andere bedrijven nabij de luchthaven GAE, tot aan de J.G. Legroweg. Hierbinnen draagt de KMar onder andere zorg voor de openbare orde en veiligheid. In bijlage 3 staat een kaartje van het gebied waarbinnen de KMar de politietaak uitoefent. Zowel de politie als de KMar hebben een eigen OvD in het COPI.

Als één van beide niet in staat is onmiddellijk een OvD te leveren bij een calamiteit, dan vult de ander deze rol tijdelijk in. Over het doorlaten van de hulpverleners die niet als zodanig herkenbaar zijn (zoals opvangmedewerkers van gemeente en de GGD) worden in het CoPI afspraken gemaakt met de OvD-P.

Aanwijzen (tijdelijke) schouwlocatie en mortuarium

Bij een luchtvaartongeval met enkele dodelijke slachtoffers kunnen de stoffelijke overschotten tijdelijk worden overgebracht naar de KFA hangar. Bij een luchtvaartongeval zal de AC SGBO plaatsnemen in het ROT. Deze is verantwoordelijk voor het aanwijzen van een schouwlocatie en mortuarium.

d. Triage en opvang van lichtgewonden, ongedeerden en verwanten

Samenwerking bij een luchtvaartincident op het luchthaventerrein Bij een luchtvaartincident op het terrein van Groningen Airport Eelde (GAE), waarbij mogelijk slachtoffers vallen, werken verschillende organisaties nauw samen:

- Groningen Airport Eelde (GAE) – verantwoordelijk voor het luchthavenproces en de eerste opvang;
- Koninklijke Marechaussee (KMar) – betrokken bij de beveiliging en coördinatie grenscontroles;
- GHOR – verantwoordelijk voor de coördinatie en regie van de medische hulpverlening;
- Regionale Ambulance Voorziening (RAV) – voert triage, behandeling en transport van slachtoffers uit;
- GGD Drenthe – verantwoordelijk voor de psychosociale hulpverlening (PSH);
- Gemeente Tynaarlo – verantwoordelijk voor de opvang en verzorging van betrokkenen;
- Rode Kruis – levert noodhulpteam(s) en eventueel ondersteuning vanuit het team bevolkingszorg.

Direct na het incident is alleen het personeel van de luchthaven aanwezig. Groningen Airport Eelde is dan verantwoordelijk voor de eerste opvang van slachtoffers, het aanwijzen van opvanglocaties en het opstarten van de benodigde processen om de hulpverlening op gang te brengen.

Triage en behandeling van mensen na een luchtvaartongeval

Triage en behandeling van mensen na een luchtvaartongeval Na een luchtvaartongeval worden alle mensen ingedeeld in groepen op basis van hun verwondingen. Dit heet Triage. Mensen die ernstig gewond zijn, vallen onder T1. Mensen die middelzwaar gewond zijn, vallen onder T2. Alle andere mensen worden gezien als lichtgewond T3, ook als ze geen zichtbare verwondingen hebben. Dit komt omdat ze toch inwendig letsel kunnen hebben door de harde klap van de crash (dat heet een hoogenergetisch trauma). Mensen die overleden zijn, worden apart geregistreerd en vallen niet onder T1, T2 of T3. De RAV zal de primaire triage uitvoeren en de T1 en T2 slachtoffers naar het ziekenhuis verplaatsen. Alle inzittenden die lichtgewond of ongedeerd zijn worden naar de vertrekhal (Non-Schengen) geleid.

Opvanglocaties

Om slachtoffers goed op te vangen, overzicht te houden en te voorkomen dat zij teveel vragen van verschillende hulpverleners krijgen, zijn er op Airport Eelde twee opvanglocaties ingericht. Deze locaties zorgen voor een rustige doorstroom en een gestructureerde aanpak van de hulpverlening. In bijlage 4 is een overzichtskaart opgenomen van de opvanglocaties.

Vertrekhal (non-Schengen)
T3-slachtoffers worden onder begeleiding van luchthavenpersoneel naar de vertrekhal (non-Schengen) gebracht, die wordt ingericht voor secundaire triage. Op deze plek worden zij zoveel mogelijk gestimuleerd om te blijven totdat zij door de RAV zijn beoordeeld. Als mensen toch willen vertrekken, krijgen ze een kaart met informatie (T3 ongedeerde kaart) mee, en worden ze gevraagd hun gegevens achter te laten. De kaarten zijn in het Nederlands en Engels beschikbaar in een kist die in het kantoor van de ‘handling’ staan. Na een incident blijft de Schengengrenscode nog steeds van kracht en daarom zullen de passagiers gecontroleerd moeten worden. Indien nodig sluit de Kmar dus aan als partij in de opvanglocaties. De vertrekhal wordt in eerste instantie bemenst door de medewerkers van de luchthaven. Zodra de RAV aanwezig is, neemt zij de verantwoordelijkheid voor deze opvanglocatie over. Het noodhulpteam van het Rode Kruis (opkomsttijd ongeveer één uur) komt ter ondersteuning van de RAV naar de locatie.

Vertrekhal (Schengen)
Slachtoffers die door de RAV zijn beoordeeld en mogen vertrekken, stromen door naar de tweede opvanglocatie: de vertrekhal (Schengen). Deze locatie wordt ingericht door de luchthaven en na aankomst overgenomen door de coördinator opvang van de gemeente (onder leiding van de Ovd-Bz). In deze ruimte is er PSH aanwezig (opkomsttijd 2 uur) en eventueel op verzoek van de gemeente, team bevolkingszorg van het Rode Kruis (opkomsttijd 1 uur). Het team bevolkingszorg van het Rode Kruis kan helpen bij de ondersteuning en registratie van slachtoffers, maar doet dit uitsluitend op verzoek van de gemeente. Mensen die willen vertrekken volgen de looproute, deze loopt via de buitenzijde naar de aankomsthal en vervolgens naar de voorhal.

Voorhal (publieke ruimte)
In de voorhal kunnen ongedeerden en lichtgewonden worden herenigd met hun familieleden. Deze locatie wordt net als de vertrekhal ingericht door de luchthaven, en vervolgens door de gemeente overgenomen.

SIS
Nadat SIS door de gemeente geactiveerd en operationeel is, zal het verwanteninformatienummer in de terminal door middel van informatieschermen worden gecommuniceerd. De OvD-Bz kan in overleg met het CVO verwanten door middel van bussen naar een andere locatie laten vervoeren.

Algehele coördinatie van de opvang
Afstemming over de opvanglocaties vindt plaats tussen de OVD's in het CoPI, waarbij de leider CoPI de operationele eindverantwoordelijkheid heeft. In overleg met het CVO kunnen alternatieve opvanglocaties worden aangewezen. De KMar kan ondersteuning bieden in het geval van verstoring van de interne/goede orde.

Wat	Waar	Door	Onder leiding van
Primaire triage/treatment	Op plaats incident	RAV	1e auto RAV tot de OVD-G aanwezig is
T3 slachtoffers voor secundaire triage	Eerste opvanglocatie (vertrekhal Non-Schengen)	GAE, RAV, Noodhulpteam Rode Kruis	OvD-G
Opvang en registratie T3 slachtoffers na secundaire triage	Vertrekhal (Schengen)	In aanvang door medewerkers GAE (passage). Wordt daarna overgenomen door medewerkers opvang gemeente evt inzet Rode Kruis team noodopvang en ondersteuning.	Supervisor passage, daarna OVD-BZ tot overname door coördinator opvang gemeente
Psychosociale hulpverlening	Vertrekhal (Schengen)	Leden PSH team	Leider Psychosociaal opvangteam
Opvangen verwanten	Voorhal	Gemeente i.s.m. luchthaven	Coördinator opvang gemeente

Verificatie passagiersgegevens bij een ongeval in Nederland

Er zijn drie stappen in de verificatie van passagiersgegevens.

Stappen	Verantwoordelijk	Wanneer
1. Valideren passagierslijst	**Luchtvaartmaatschappij**	**Binnen twee uur***
2. Verificatie passagierslijst (koppeling passagierslijst met persoonlijke gegevens)	**Gemeente ism luchtvaartmaatschappij**	**Binnen 48 uur***
3. Status van passagiers (gewond, overleden etc.)	**Gemeente waar het incident plaatsvindt, middels SIS**	

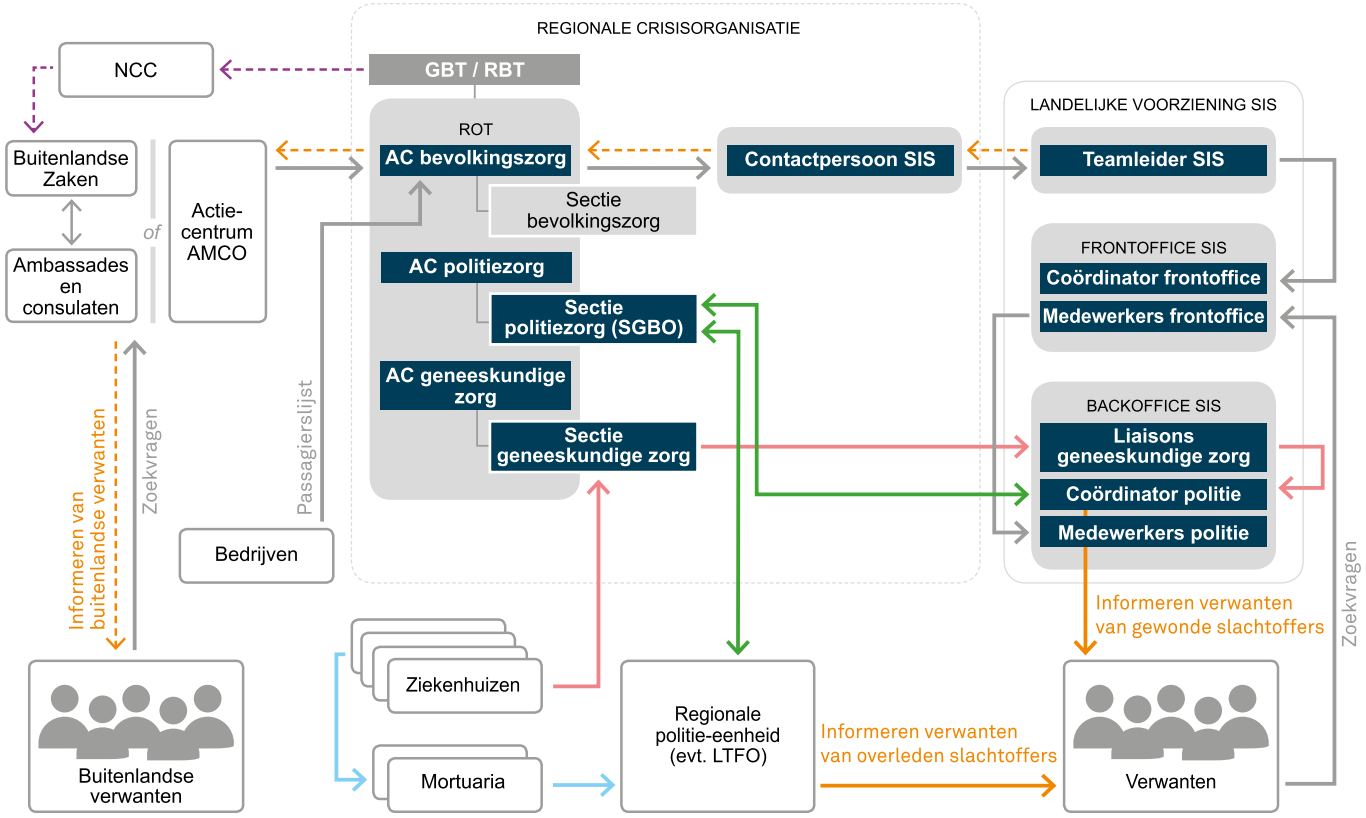
** Tijden zijn streeftijden en afhankelijk van de specifieke omstandigheden.*

De luchtvaartmaatschappij stuurt de gevalideerde passagierslijst op verzoek naar de Commissie van Overleg. De OvD-GAE stuurt de lijst via de OvD-Bz naar de AC-Bz naar het ROT. De gemeente is verantwoordelijk voor de verdere verificatie van passagiersgegevens en het informeren van de verwanten van niet-zelfredzame slachtoffers. De gemeente zal zo snel mogelijk SIS (Slachtoffer Informatie Systematiek) / 'Ik zoek mijn naaste' opstarten. Activering van SIS gaat via het LOCC. Zowel de OvD-Bz als de AC-Bz kan dit proces initiëren. Door het SIS worden gegevens van slachtoffers in ziekenhuizen en gegevens van het LTFO (Landelijk Team Forensische Opsporing) gecombineerd. Verwanten kunnen het verwantencontactnummer (frontoffice SIS) bellen op -------. Verwanten worden daar geregistreerd en vervolgens kunnen in de backoffice de gegevens van verwanten en slachtoffers worden gematcht.

In het geval van buitenlandse slachtoffers zal de familie waarschijnlijk niet zo snel contact zoeken met SIS. In dat geval loopt er een informatielijn van het SIS, via de AC bevolkingszorg en het Actiecentrum Ambassades en Consulaten (AMCO) naar de ambassades/consulaten eventueel door tussenkomst van Buitenlandse Zaken en/of het NCC. Buitenlandse verwanten kunnen contact opnemen met het crisiscentrum van Buitenlandse zaken via ----------. Zie hiervoor ook de ambassadeprocedure in bijlage 7.

Informeren verwanten

Nadat het Slachtoffer Informatie Systeem (SIS) door de gemeente is geactiveerd zal het verwanten informatienummer actief worden gecommuniceerd naar de halers en brengers op de luchthaven. Familie van dodelijke slachtoffers zullen niet door de frontoffice SIS worden geïnformeerd, maar door familierechercheurs van de politie. Familieleden in het buitenland worden bij een gewond persoon geïnformeerd door ambassade of consulaat. Bij een overleden familielid wordt de familie geïnformeerd via de (internationale) politie lijn.



Verificatie en informeren verwanten bij vliegtuigongeval in het buitenland

Bij een ongeval in het buitenland is het verificatieteam onder leiding van het Ministerie van Buitenlandse Zaken (BZ) verantwoordelijk voor het verzamelen en verifiëren van passagiersinformatie van Nederlanders op de lijst. Het verificatieteam bepaalt hoe en wie de verwanten informeert[3]. Voor de veiligheidsregio's is het NCC het centrale aanspreekpunt bij een luchtvaartongeval in het buitenland met Nederlandse passagiers.

Communicatie en persvoorlichting

Bij de communicatie rondom een incident wordt nauw samengewerkt tussen de Teamleider Communicatie van de gemeente Tynaarlo, de communicatieadviseur van GAE en een communicatieadviseur CoPI. Bij een incident met een duidelijke politiecomponent zal een voorlichter van de politie de rol van de laatste overnemen. De pers wordt opgevangen op het gemeentehuis. Waar de op de luchthaven aanwezige pers wordt opgevangen wordt situationeel bepaald door het CoPI.

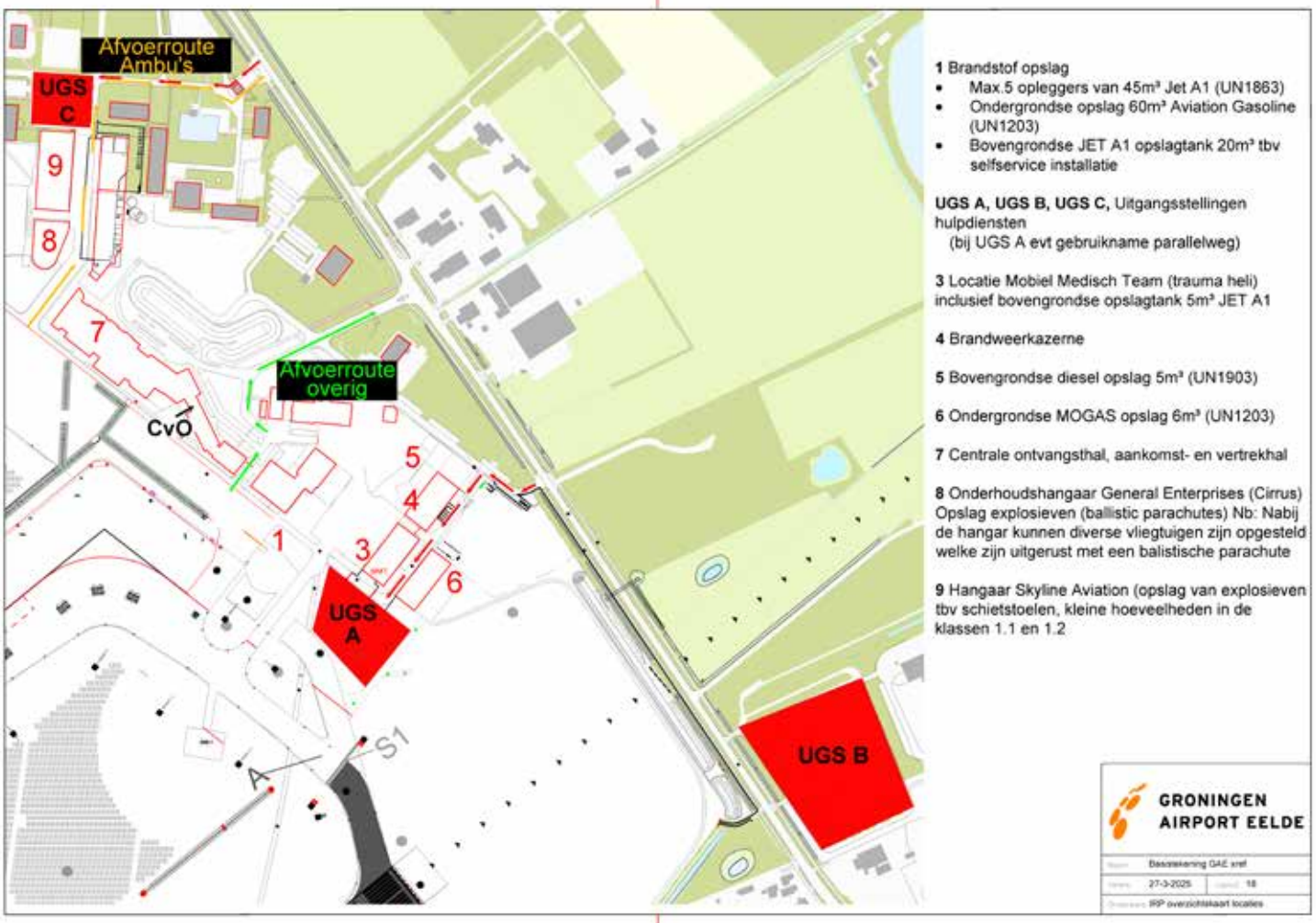
De communicatieadviseurs stemmen onderling af wie op welk moment welke informatie naar buiten brengt, en waar de pers wordt opgevangen.

Toegangshek

Om bij de UGS te komen moeten de diensten door een toegangshek. Zie het kaartje ruimten en routes op pagina 11. GAE is als luchthavenexploitant verantwoordelijk voor het openen en beveiligen van dit hek. In de praktijk kan het voorkomen dat de luchthavenorganisatie niet als eerste bij het hek aanwezig is. Daarom hebben naast de Havendienst ook de KMar en de brandweer van Eelde een sleutel. De partij die als eerste bij het hek is opent deze.

[3] De beschrijving van verificatie van passagiersgegevens en de wijze van informeren van verwanten is in overeenstemming met het Nationaal CrisisPLan Luchtvaartongevallen (NCP-L) wat is opgesteld door het NCTV (publicatiedatum 22-10-2020).

d. Bedrijfsinformatie



3. Scenario's

Overzicht scenario's

In dit hoofdstuk staan de luchtvaart scenario's beschreven die zich kunnen voordoen op Groningen Airport Eelde.

a. Luchtvaartongevallen: voorzorg en crash (klein, middel groot)
b. Ramp op afstand
c. Kaping/gijzeling
d. Infectieziekte

paragraaf e. gaat over de overige scenario's die zich voor kunnen doen op de luchthaven. Deze zijn uitgewerkt in het calamiteitenplan van de luchthaven, zie bijlage 17.

a. Luchtvaartongevallen

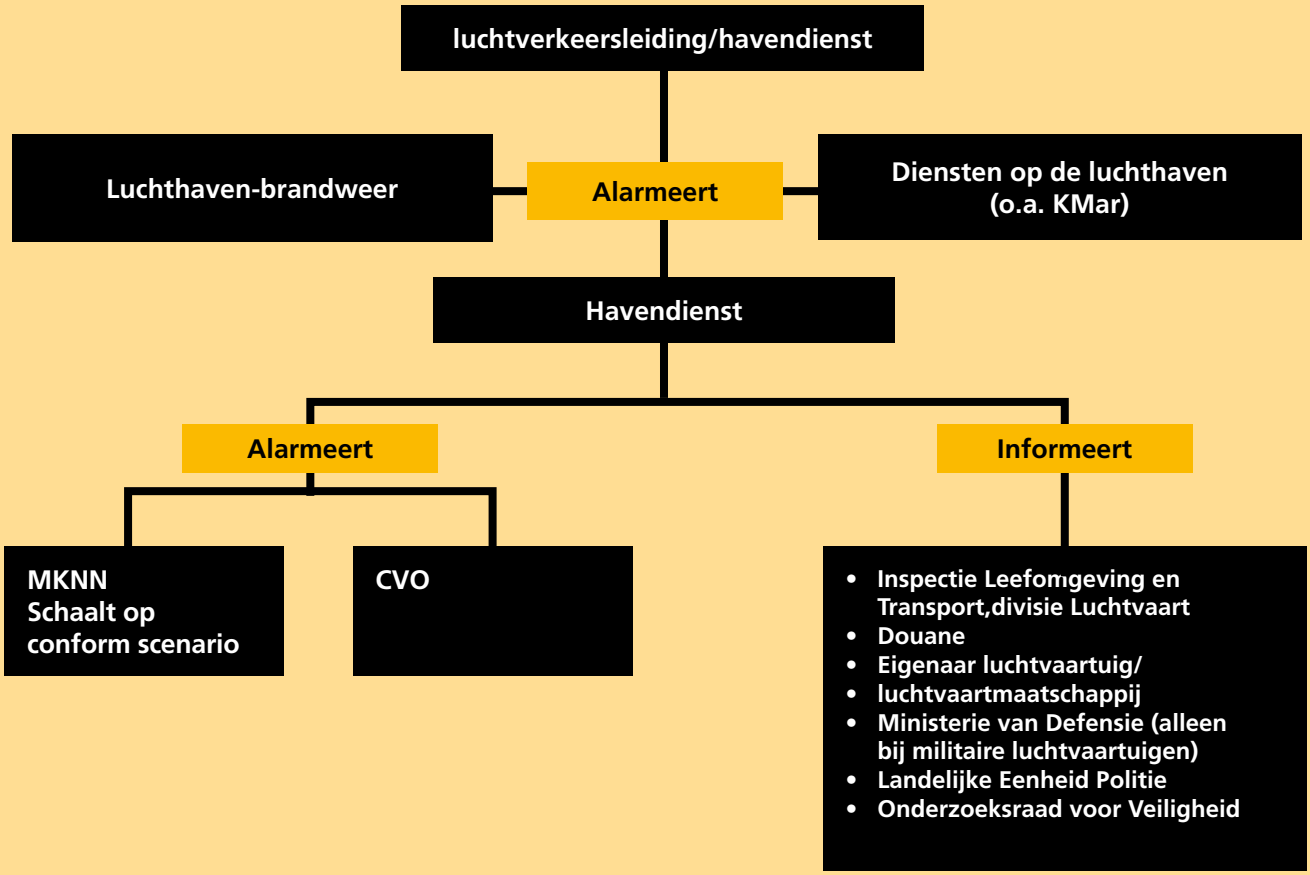
Een luchtvaartuig maakt een voorzorgslanding of (onvermijdelijke) crash op GAE[4]
Er zijn drie luchtvaartongevallen scenario's, klein, middel, groot gebaseerd op de maximale capaciteit van het luchtvaartuig. Het komt regelmatig voor dat er minder mensen in het luchtvaartuig zitten dan de maximale capaciteit.
Daarom kan door of namens de airportmanager besloten worden een kleiner scenario door te geven aan de meldkamer wanneer een middel of groot luchtvaartuig het aantal inzittenden heeft van een kleiner luchtvaartuig. Dit zal de airportmanager alleen doen wanneer het aantal inzittenden direct duidelijk is, bijvoorbeeld bij een crew-only luchtvaartuig. Bij twijfel of geen informatie wordt altijd opgeschaald op basis van het aantal zitplaatsen van het luchtvaartuig.
Ook de OSC kan op basis van eigen inschatting in scenario op- of afschalen.

[4] Er zijn een aantal landelijke scenario's die in het IRP GAE niet worden gebruikt. Om er zeker van te zijn dat er toch een inzet komt, mocht een centralist één van deze landelijke scenario's kiezen is er voor gekozen om deze scenario's te koppelen aan de scenario's uit het IRP GAE.
Zeer klein wordt gekoppeld aan klein
Zeer groot wordt gekoppeld aan groot
Noodsituatie wordt gekoppeld aan voorzorg

	Voorzorg	Crash
(LVO klein) 1-6 inzittenden	**Geen standaard GRIP** • De havendienst of OSC kan aangeven behoefte te hebben aan multidisciplinaire afstemming (opschaling in GRIP).	**Geen standaard GRIP** • Opschaling op basis van beslissing OVD-B, OVD-P of OVD-G. Daarnaast kan de havendienst of OSC aangeven behoefte te hebben aan multidisciplinaire afstemming (opschaling in GRIP). • Inzet communicatiedriehoek[5] • Inzet CVO • Informeren burgemeester
(LVO middel) 7-55 inzittenden	**Geen standaard GRIP** • Opschaling op basis van beslissing OVD-B, OVD-P of OVD-G. Daarnaast kan de havendienst of OSC aangeven behoefte te hebben aan multidisciplinaire afstemming (opschaling in GRIP). • Inzet communicatiedriehoek • inzet CVO	**Altijd GRIP 2** • Inzet communicatiedriehoek • Inzet CVO, CMO, gemeentelijke processen • Informeren burgemeester
(LVO groot) >55 inzittenden	**Geen standaard GRIP** • Opschaling op basis van beslissing OVD-B, OVD-P of OVD-G Daarnaast kan de havendienst of OSC aangeven behoefte te hebben aan multidisciplinaire afstemming (opschaling in GRIP). • Inzet communicatiedriehoek • Informeren Burgemeester • inzet CVO	**Altijd GRIP 2** • Inzet communicatiedriehoek • Inzet CVO, CMO, gemeentelijke processen • Informeren burgemeester

[5] Communicatiedriehoek bestaat uit communicatiemedewerkers GAE, VRD en gemeente Tynaarlo.

Alarmering



Handelingsperspectief voor hulpdiensten

- Melden op de UGS A, tenzij anders aangegeven door de meldkamer
- Leg contact met de CUGS
- Verlaat niet eerder de UGS dan dat er toestemming is door of namens de OSC, CUGS of OVD-B.
- Voer het Oranje Zwaailicht

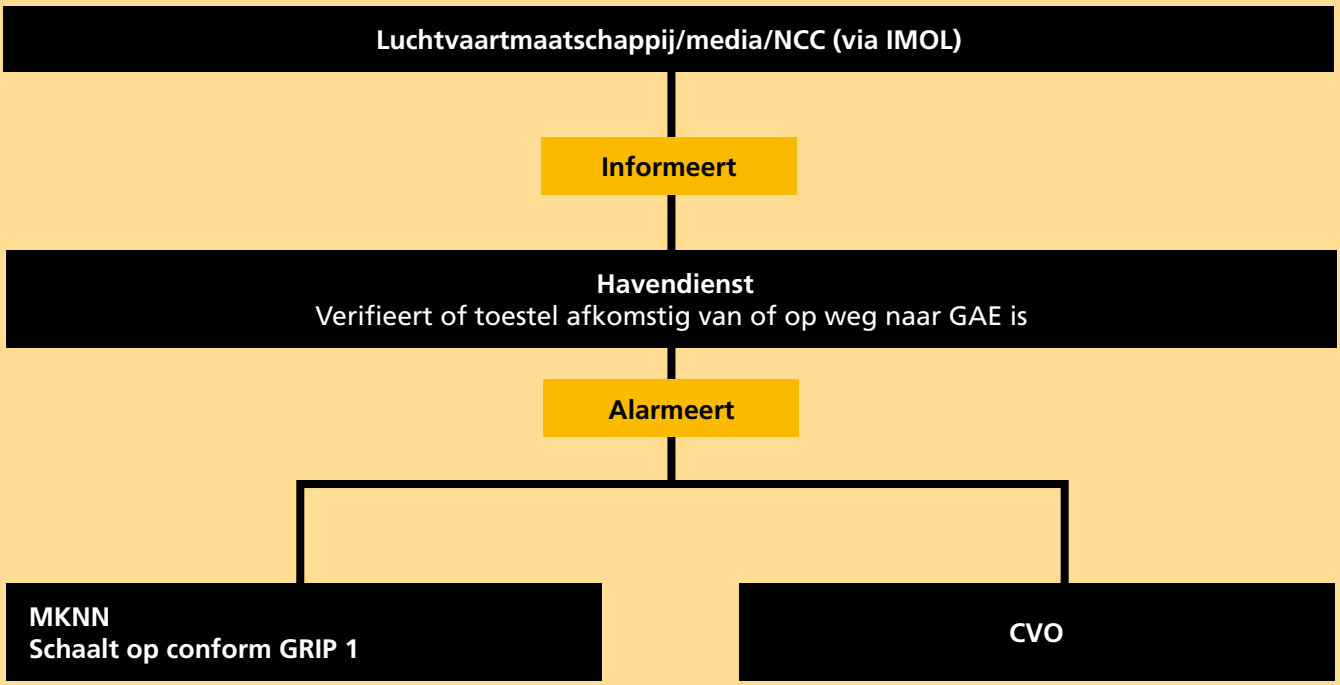
b. Ramp op afstand

Een luchtvaartuig vertrokken van of op weg naar GAE crasht buiten het werkingsgebied (dit kan ook in het buitenland zijn). De verwachting is dat verwanten en pers naar de luchthaven komen.

- **Altijd GRIP 1** waarbij alleen de COPI functionarissen gealarmeerd worden
- CoPI en CVO komen bijeen in de VIP-ruimte van de luchthaven[6]
- De OvD-BZ informeert de **burgemeester**.
- Verdere **opschaling**, en inzet rampbestrijdingsprocessen wordt in overleg met het CVO, de Operationeel Leider en de gemeente Tynaarlo bepaald.

Alarmering
De melding van een crash (ver) buiten het werkingsgebied komt waarschijnlijk diffuus binnen via de media, via het NCC bij de veiligheidsregio, of via de luchtvaartmaatschappij.

[6] Als het CoPI wordt ingezet omdat het luchtvaartuig ergens in Drenthe gecrasht is, onderhoudt het CVO contact met het CoPI op afstand.

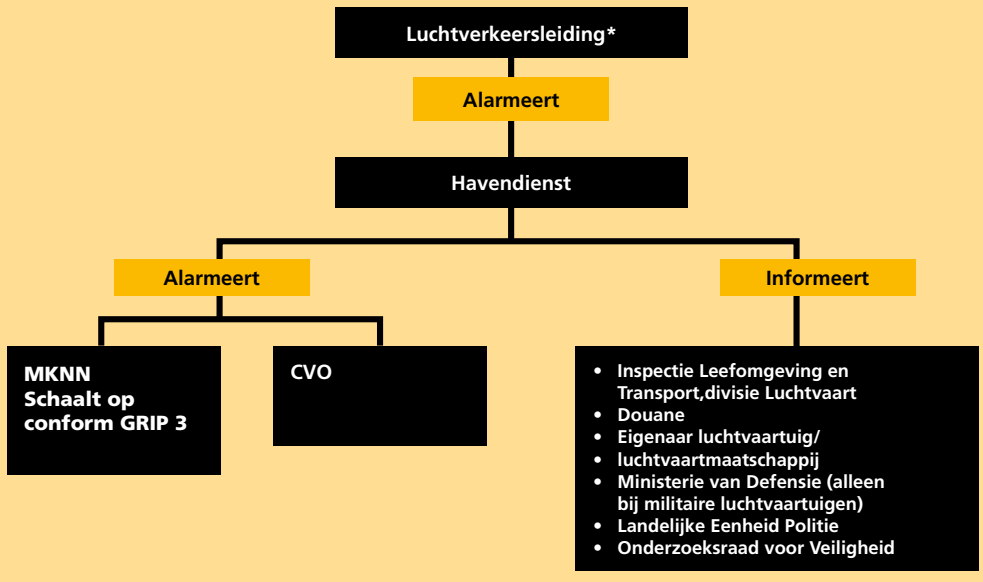


c. Kaping/gijzeling

- **Altijd GRIP 3 (in verband met bestuurlijke gevoeligheid).**
- Er wordt gewerkt volgens **het ringenmodel** (conform terreur)
- **Het openbaar ministerie** heeft de leiding over de afhandeling van het incident (DSI/KMar/Politie in de hot en warmzone)
- De **Crisisorganisatie** is verantwoordelijk voor de maatschappelijke effecten en handhaving openbare orde (coldzone)
- Het **driehoeksoverleg** komt bijeen, eventueel aangevuld met de Operationeel Leider
- **Communicatie** met betrekking tot de kaping wordt gedaan door het Openbaar ministerie, politie/KMar. De veiligheidsregio communiceert over de maatschappelijke effecten.
- Er worden in basis geen andere veldeenheden gealarmeerd dan politionele eenheden en GAE brandweer.
- De **Luchthaven** wordt gesloten.

Alarmering

*Een melding kan ook via een externe melder binnenkomen bij de meldkamer.



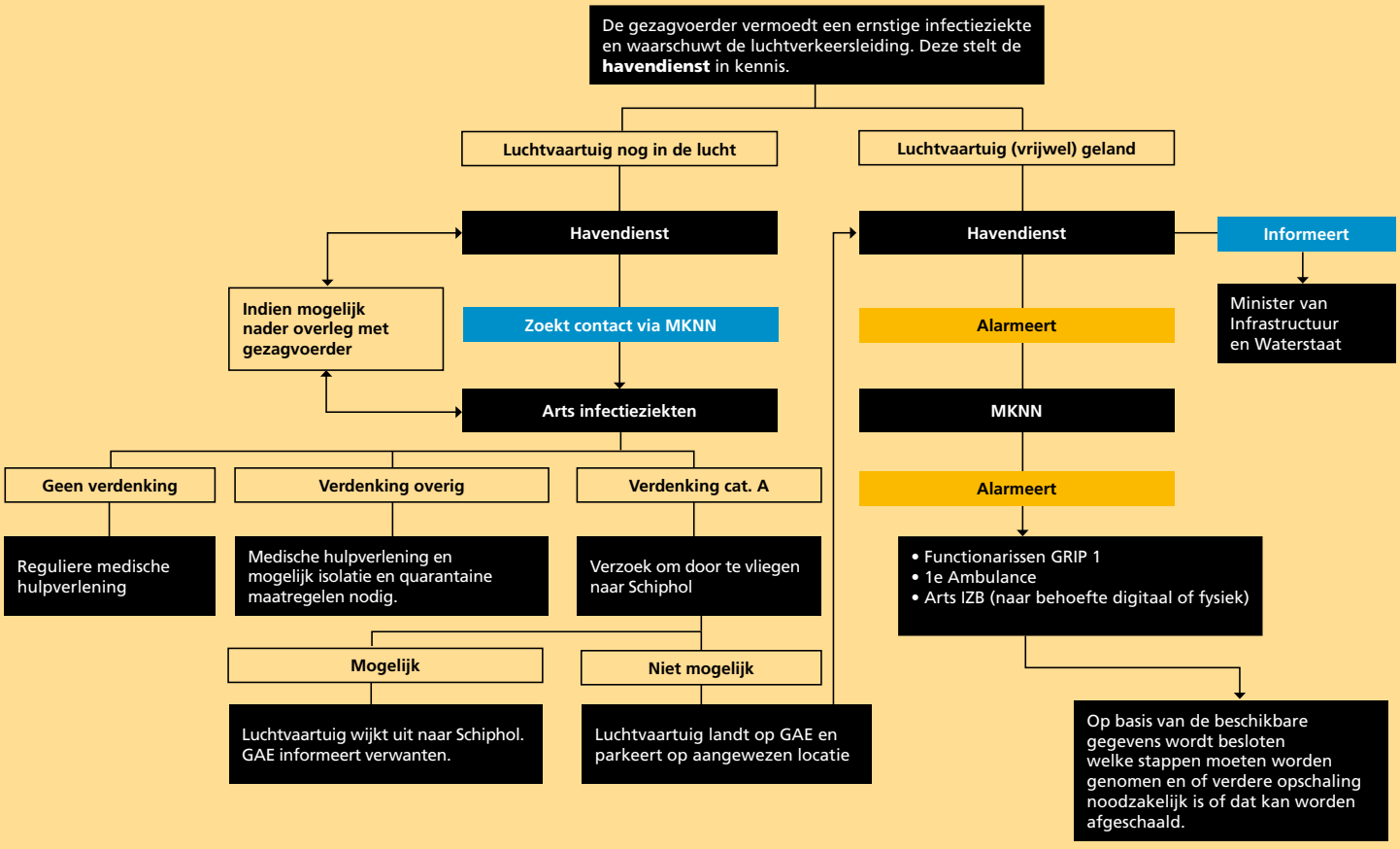
Handelingsperspectief voor hulpdiensten:

- Het gekaapte luchtvaartuig wordt niet benaderd.
- DSI bepaalt in overleg met de OvD-OC waar eventueel extra opgeroepen hulpdiensten verzamelen. Hulpdiensten krijgen de locatie via eigen centralist te horen.
- De Koninklijke Marechaussee (KMar) en de politie creëren een afscherming rond het gekaapte luchtvaartuig waarna verdere instructie door de DSI volgt.

d. Infectieziekte

Een passagier is of wordt ziek tijdens de vlucht en het ernstige vermoeden bestaat dat er sprake is van een infectieziekte categorie A (SARS, Ebola etc)[7]. Indien mogelijk vliegt het luchtvaartuig bij een verdenking van een categorie A infectie door naar Schiphol. Ook bij andere infectieziekte dan categorie A (maar wel meldingsplichtig) zal mogelijk een scenario met maatregelen in werking treden (geen standaard GRIP).

Alarmering



Handelingsperspectief voor hulpdiensten

- Het luchtvaartuig wordt niet benaderd.
- OvD-G bepaalt waar de hulpdiensten verzamelen.

e. Overige Scenario's

Voor overige scenario's op GAE geldt geen automatische GRIP opschaling maar wordt opgeschaald naar behoefte, gebaseerd op het oordeel van de MKNN of een OVD ter plaatse. Deze scenario's zijn intern uitgewerkt in het calamiteitenplan van GAE (zie bijlage 17)

[7] De bestrijding van een infectieziekte met gevaar voor de volksgezondheid onder passagiers, publiek of bezoekers die zich in de aankomsthal bevinden, hoort niet tot de reikwijdte van dit scenario. In dat geval treden de reguliere procedures van o.a. de Wet publieke gezondheid in werking.


BRANDWEER
8140
BN-ZH-06

Informatie per kolom

GAE
Brandweer
GHOR
KMar
Politie
Gemeente
Communicatie
Waterschap
Multidisciplinair

GAE

Aandachtspunten

Commissie van overleg CVO
Is iedereen aanwezig?

Ten minste:		Optioneel:
AC GAE (airport manager) (voorzitter)	Secretariaat (informatiedriehoek)	KMar
Directeur	Manager Airport Operations	LVNL
Manager Finance & IT	Manager Security & Compliance	Gemeente (bij openbare orde problemen of milieuincidenten)
Manager Communicatie en PR.	Asset Manager	Ect.
	Manager Handling	

Is er contact met de overheidsorganisaties

- OvD-GAE -> COPI
- AC GAE (airport manager) -> Contact OL / Aansluiting ROT
- Directeur luchthaven -> Burgemeester
- Communicatie -> Comm. Tynaarlo en VRD/Politie
- Is LCMS opgestart en gevuld?

Zijn de eigen processen opgestart?

- Contact met airliner(s) en/of eigenaar van het luchtvaartuig.
- Verzamelen van vlucht gerelateerde gegevens
- Contact met diverse inspecties, reisorganisaties, luchtvaartmaatschappijen, overkoepelende organisaties et cetera.

Bij luchtvaartongevallen

- Informeren betrokken diensten/organisaties door de havendienst
- Is het UGS hek open (bij luchtvaartongevallen)?
- Is het opvangen van lichtgewonden en verwanten opgestart?
- Staat het nummer van SIS op de schermen in de terminal
- Is security ingeschakeld voor het uitrijhek ambulances en beveiliging in de vertrekhal?
- Bij incidenten met moderne luchtvaartuigen kunnen door breuk of door brand MMMF (Man Made Mineral Fibers) vezels vrijkomen. Deze kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid. Bij brand bevinden deze vezels zich voornamelijk in de rook.

- Hanteer het asbestprotocol (IBGS-procedure) om blootstelling te voorkomen
- Benaderen met ademlucht
- Decontaminatie volgens asbest protocol
- AGS beoordeelt samen met de GAGS de situatie en om te adviseren over blootstellingsrisico's voor hulpverleners, slachtoffers en omwonenden

Bij Kaping/gijzeling

- Informeren betrokken diensten/organisaties door de havendienst
- Het luchtvaartuig wordt naar een door de DSI aangewezen plaats geleid
- Het luchtvaartuig wordt niet benaderd
- De luchthavenbrandweer verzamelt op een door de OvD-P aangegeven locatie/UGS.
- Sluiten van de luchthaven

Bij infectieziekte

Luchtvaartuig is nog niet geland

- Havendienst belt de MKNN met het verzoek de arts infectieziektebestijding te bellen.
- Brengt de arts infectieziektebestrijding indien mogelijk in contact met gezagvoerder luchtvaartuig om af te stemmen over de aard en de ernst van de ziekte.
- Indien mogelijk vliegt het luchtvaartuig door naar Schiphol.

Luchtvaartuig is geland en blijft op GAE

- Het luchtvaartuig wordt naar een door de OvD-G (i.o.m. OvD-GAE) aangewezen plaats geleid. Iedereen blijft in het luchtvaartuig tot quarantaine ruimte geregeld is.
- Luchtvaartuig niet benaderen.
- Havendienst geeft scenario infectieziekte door aan de MKNN. MKNN alarmeert voor een GRIP 1.
- Informeren betrokken diensten/organisaties.
- Quarantaine ruimtes worden situationeel bepaald in het CoPI.

Bij Ramp op afstand

- Informeren van betrokken diensten en organisaties.
- Contacten met o.a. luchtvaartmaatschappij, Inspectie Justitie en veiligheid en Onderzoeksraad voor Veiligheid etc.
- Er wordt opgeschaald naar minimaal GRIP 1

Verbindingen

BNN-BV 40

- Luchthavenbrandweer
- MKNN
- PC 100 (1e OvD-B)

RMG-03

- OVD-GAE
- MKNN
- Leider COPI
- HOvD-Brandweer
- OvD-GHOR
- OvD-P (Politie en KMar)
- OvD-Bevolkingszorg
- Communicatie adviseur CoPI
- Informatiemanager COPI
- Geo-informatiemanger



Brandweer

Aandachtspunten

Algemeen
- Volg bij GRIP de standaard CMO structuur;
- Houdt rekening met het instellen van een CVO;
- Een actueel overzicht van brandweereenheden en verbindingen is te vinden in de Handboek VRD app.

Bij luchtvaartongevallen
- Meld je tijdens het aanrijden in de buurt van GAE bij de CUGS op het BEVNET (INCI +20);
- Voer op het terrein van GAE het oranje zwaailicht;
- De eerste bevelvoerder en OvD nemen contact op met de OSC over veiligheid en inzetplan;
- Alle anderen melden zich bij de CUGS voor een inzetbevel;
- Bij incidenten met moderne luchtvaartuigen kunnen door breuk of door brand MMMF (Man Made Mineral Fibers) vezels vrijkomen. Deze kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid. Bij brand bevinden deze vezels zich voornamelijk in de rook.
  - Hanteer het asbestprotocol (IBGS-procedure) om blootstelling te voorkomen
  - Benaderen met ademlucht
  - Decontaminatie volgens asbest protocol
  - AGS beoordeelt samen met de GAGS de situatie en om te adviseren over blootstellingsrisico's voor hulpverleners en omwonenden.

Bij kaping/gijzeling, infectieziekte, ramp op afstand en overige scenario's
- Volg bij GRIP de standaard CMO structuur;
- Houdt rekening met het instellen van een CVO;
- Ga NIET automatisch naar de UGS
- Wacht instructies van de Meldkamer af



GHOR

Aandachtspunten

Bij luchtvaartongevallen
- Melden op de **UGS**
- Eerste eenheid ter plaatse, command en control, voert altijd **groene** zwaailicht. Overige eenheden voeren oranje zwaailicht.
- Maak contact met
  - Commandant Uitgangsstelling **(CUGS)**
- Bij incidenten met moderne luchtvaartuigen kunnen door breuk of brand MMMF (Man Made Mineral Fibers) vezels vrijkomen. Deze kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid. Bij brand bevinden de vezels die vrijkomen zich voornamelijk in de rook.
  - Blijf uit de rook
  - Neem contact op met de GAGS.
  - Laat eventuele slachtoffers door de brandweer naar veilig gebied brengen.
  - Trek de bovenkleding van het slachtoffer uit als deze sterk naar rook ruikt
- **Handreiking samenwerking bij slachtofferzorg bij incidenten met gevaarlijke stoffen (klik)**

Bij kaping/gijzeling, ramp op afstand en overige scenario's
- Ga NIET automatisch naar de UGS
- Wacht instructies van de Meldkamer af

Alarmering
LVO crash middel en LVO crash groot opschaling conform grootschalige geneeskundige bijstand.
Code 10: 10 tot 20 slachtoffers
Code 20: 20 tot 30 slachtoffers
Code 30: 30 tot 40 slachtoffers
Code 40: 40 tot 50 slachtoffers
Code 50: meer dan 50 slachtoffers

Iedere code staat voor een geprotocolleerde alarmering m.b.t de inzet van ambulances, 2 x OvD-G, calamiteitenvoertuig(en), noodhulpvoertuig(en) NRK, leidinggevende MKaNN en MMT. Daarnaast wordt standaard de ACGZ gealarmeerd. De dienstdoende MMA en crisiscoordinator RAV worden geïnformeerd en er vindt een voorwaarschuwing plaats richting de ziekenhuizen.

Zo nodig kan er verder opgeschaald worden met een 3de en 4de OvD-G

GAE LVO voorzorg middel en LVO voorzorg groot meldingen 1 ambulance, OVDG en ACGZ worden gealarmeerd (Afhankelijk van de situatie kan er af - of door geschaald worden).

GAE crash LVO crash klein 2 ambulances, OVDG, MMT en ACGZ worden gealarmeerd (Afhankelijk van de situatie kan er af – of door geschaald worden). Deze 3 scenario's zullen in principe via motorkap afgehandeld worden.

Aandachtspunt
Secundaire triage van ongedeerden en T3 slachtoffers i.v.m hoog energetisch trauma. Deze groepen worden opgevangen in de vertrekhal van de luchthaven.

Handelingsprotocol infectieziekte in luchtvaartuigen

Indien het luchtvaartuig op luchthaven Eelde is geland en daar blijft, dan wordt als volgt gehandeld:

- De luchtverkeersleiding stelt de havendienst van de luchthaven in kennis;
- De havendienst van de luchthaven belt met de MKbNN en deze geeft de melding door aan de MKaNN.
- de MKaNN alarmeert de arts infectieziekte, 1ste ambulance, OvD-G en verzoekt de CACO GRIP 1 af te geven.
- arts IZB kan digitaal of fysiek aansluiten in het CoPI wanneer dit wenselijk is.

Op basis van de beschikbare gegevens wordt besloten welke stappen moeten worden genomen en of verdere opschaling noodzakelijk is of dat kan worden afgeschaald.

- Vervoer zieke passagiers door ambulancedienst naar ziekenhuizen. Bij een verdenking van een categorie A infectieziekte gaat het vervoer altijd via het HART team. In andere gevallen in ieder geval triage en indien nodig vervoer naar het ziekenhuis.
- Op aanwijzing van de arts IZB kan op het vliegveld een tijdelijke afzonderingsruimte /opvanglocatie aangewezen worden voor niet zieke passagiers
- arts IZB kan besluiten tot het formeren van een Outbreak Management Team (OMT)
- Belangrijk om voldoende rekening te houden met langer verblijf, waarbij bijvoorbeeld slaap, voedsel en sanitaire voorzieningen geregeld moeten worden.
- De GGD verzorgt de registratie van (mogelijk) besmette passagiers. Bijvoorbeeld ten behoeve van bron- en contactonderzoek.



KMar

Aandachtspunten

Bij alle incidenten
- Stem af met de OvD-P (Politie)
- Stem af met het CVO
- Lever bij GRIP een OvD-P (KMar) voor het COPI

Bij luchtvaartincidenten
- Voer het oranje zwaailicht
- Bij incidenten met moderne luchtvaartuigen kunnen door breuk of brand MMMF (Man Made Mineral Fibers) vezels vrijkomen. Deze kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid. Bij brand bevinden de vezels zich voornamelijk in de rook.
  - Blijf uit de rook
  - Betreed het afgezette gebied alleen na overleg met de brandweer of de Geneeskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen (GAGS).
- De KMar kan ondersteuning bieden in het geval van verstoring interne/goede orde.

Bij kaping/ gijzeling
- Creëer i.s.m. collega's Politie een afscherming rond het gekaapte luchtvaartuig
- Neem contact op met het OM
- Er wordt gewerkt volgens de werkwijze extreem geweld en terrorisme (EGT)
- Indien er sprake is (of lijkt te zijn) van terreur, stel het ringenmodel in werking
- Stem af met de DSI
- Bij kaping/gijzeling niet naar de UGS rijden, maar wacht op instructies van meldkamer

Bij infectieziekte, ramp op afstand en overige scenario's
- Ga NIET automatisch naar de UGS
- Wacht op instructies van de OPSCENT/OvD-P

Verbindingen
- OPSCENT coördineert de verbindingen

Ingezette eenheden
- 1 OvD-P
- 2 eenheden
- Opschaling door OPSCENT/CHOPS



Politie

Aandachtspunten

Bij alle incidenten
- Stem af met de OvD-P (KMar)
- Stem af met het CVO
- Lever bij GRIP een OvD-P (Politie) voor het COPI

Bij luchtvaartongevallen
- Voer het **oranje** zwaailicht
- Bij incidenten met moderne luchtvaartuigen kunnen door breuk of brand MMMF (Man Made Mineral Fibers) vezels vrijkomen. Deze kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid. Bij brand bevinden de vezels zich voornamelijk in de rook.
  - Blijf uit de rook
  - Betreed het afgezette gebied alleen na overleg met de brandweer of de Geneeskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen (GAGS).
- De politie kan ondersteuning bieden in het geval van verstoring interne/goede orde.

Bij kaping/ gijzeling
- Stem af met OvD-OC en DSI
- Creëer i.s.m. collega's KMar een afscherming rond het gekaapte luchtvaartuig
- Er wordt gewerkt volgens de werkwijze extreem geweld en terrorisme (EGT)
- Indien er sprake is (of lijkt te zijn) van terreur, stel het ringenmodel in werking
- Neem contact op met het OM
- Bij kaping/gijzeling niet naar de UGS rijden, maar wacht op instructies van meldkamer

Bij infectieziekte, ramp op afstand en overige scenario's
- Ga NIET automatisch naar de UGS
- Wacht op instructies van de OVD-OC/OvD-P


SP-ENZ
wizzair.com
WIZZ

Gemeente (operationeel)

Aandachtspunten OVD BZ:

Bij alle incidenten

- **Contact met de Officier van Dienst GAE:**
  GAE levert aan het COPI een OvD GAE. Deze functionaris is 'bedrijfsexpert'.

- **GAE werkt met een Commissie van Overleg (CVO):**
  Bij GAE wordt er gewerkt met een commissie van overleg (CVO). Dit CVO is het calamiteiten actiecentrum van GAE en heeft tot doel om na een calamiteit zo spoedig mogelijk adequaat en effectief te reageren op de ontstane situatie en is daarbij verantwoordelijk voor de regulier operationele luchthavenprocessen. Het voorzitterschap van het CVO wordt uitgevoerd door de AC GAE (airport manager).

Bij luchtvaartongevallen

- **OvD-BZ meldt zich bij de Uitgangsstelling (UGS):**
  Bij GAE wordt gewerkt met een primaire uitgangstelling (UGS). De eenheden die zijn gealarmeerd begeven zich naar de UGS A achter de MMT-hangaar.

- **Man Made Mineral Fibers**
  Bij incidenten met moderne luchtvaartuigen kunnen door breuk of brand MMMF (Man Made Mineral Fibers) vezels vrijkomen. Deze kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid. Bij brand bevinden de vezels zich voornamelijk in de rook.
  - Blijf uit de rook
  - Betreed het afgezette gebied alleen na overleg met de brandweer of de Geneeskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen (GAGS).

- **Inzet SIS (slachtoffer informatie systematiek)**
  Bij luchtvaartongevallen zijn er mogelijk veel slachtoffers.

Bij kaping/ gijzeling

- **OvD-BZ gaat niet automatisch naar de UGS.**

Wacht instructies van de MKNN af.

Bij infectieziekte, ramp op afstand en overige scenario's

- **OvD-BZ gaat niet automatisch naar de UGS.**
  Wacht instructies van de MKNN af.

Aandachtspunten AC-BZ & processen:

Bij alle incidenten

- **GAE werkt met een Commissie van Overleg (CVO):**
  Bij GAE wordt er gewerkt met een commissie van overleg (CVO). Dit CVO is het calamiteiten actiecentrum van GAE en heeft tot doel om na een calamiteit zo spoedig mogelijk adequaat en effectief te reageren op de ontstane situatie en is daarbij verantwoordelijk voor de regulier operationele luchthavenprocessen. Het voorzitterschap van het CVO wordt uitgevoerd door de AC GAE (airport manager).

- **Contact met AC-GAE/voorzitter CVO**
  De AC-BZ stemt af met de andere AC's en heeft in deze hoedanigheid ook contact met de AC GAE (airport manager).

Bij luchtvaartongevallen

- **Veel (internationale) media**
  Afstemming tussen de verschillende afdelingen communicatie is erg belangrijk. Hierbij moet ook gedacht worden aan andere partijen zoals luchtvaartmaatschappijen etc.

- **Rekening houden met onderzoekende/ inspecterende partijen**
  Wanneer een incident gebeurt op een luchthaven worden daarbij verschillende onderzoeksinstanties ingelicht. Er kan een afweging gemaakt worden om onderzoek te doen naar het incident. Facilitair gezien moet er dan rekening gehouden worden met de komst van bijvoorbeeld:
  - Onderzoeksraad voor Veiligheid
  - Openbaar Ministerie
  - Inspectie Justitie en Veiligheid

- **Inzet SIS (slachtoffer informatie systematiek)**
  Bij luchtvaartongevallen zijn er mogelijk veel slachtoffers.

kaping/ gijzeling

- **Veel (internationale) media**
  Afstemming tussen de verschillende afdelingen communicatie is erg belangrijk. Hierbij moet ook gedacht worden aan andere partijen zoals luchtvaartmaatschappijen etc.

Bij infectieziekte, ramp op afstand en overige scenario's

- **Veel (internationale) media**
  Afstemming tussen de verschillende afdelingen communicatie is erg belangrijk. Hierbij moet ook gedacht worden aan andere partijen zoals luchtvaartmaatschappijen etc.

Proces	Aandachtspunt
Publieke zorg	**Contact met OvD-GAE** **-Hoe loopt de eerste opvang?** **-Waar komen passagiers vandaan?** **-Wat zijn hun opvangbehoeftes?** **Bepalen opvanglocatie** **Inzetplan opvang maken**
Omgevingszorg	**Indien noodzakelijk hekken leveren voor afzettingen**
Nafase	**Nafase, plan voor de nafase** **Indien van toepassing, uitvaartzorg** **Vervangen van functionarissen na 7 uur inzet**
Ondersteuning:	**Juridisch advies, noodbevoegdheden**
Communicatie:	**Veel (internationale) media** **In contact komen met communicatie van GAE & VRD** **Denk aan extra partijen als luchtvaartmaatschappijen**

Gemeente (bestuurlijk)

Bij alle incidenten

- **Contact met bestuurlijke autoriteiten**
  Hierbij kan gebruik gemaakt worden van bestuurlijke netwerkkaart 19: burgerluchtvaart. De bestuurlijke netwerkkaarten beschrijven de bestuurlijke verantwoordelijkheden en verplichtingen in crisisbeheersing op terreinen variërend van vreemdelingen tot de bestrijding van bodemverontreiniging en van rampenbestrijding tot dierziektebestrijding. Bestuurlijke netwerkkaart 19 is gericht op de burgerluchtvaart.

- **Veel (internationale) media**
  De aandacht van de pers zal groot zijn. Vanwege een incident in de luchtvaart zal de media zelfs landelijk of internationaal kunnen zijn.

- **tolkencentrum**
  bij incidenten waarbij verschillende nationaliteiten betrokken zijn, is het belangrijk dat een tolkencentrum beschikbaar is.

Bij luchtvaartongevallen

- **Contact met internationale autoriteiten (ambassades)**
  Bij een incident met een internationale vlucht zullen er buitenlandse slachtoffers betrokken (kunnen) zijn. In dit geval is het belangrijk om contact te zoeken met de ambassades van die betreffende landen.

Bij kaping/ gijzeling

- **Strafrechtelijke component**
  Bij incidenten als kaping/gijzeling is de strafrechtelijke component aanwezig. Naast een crisisteam zal er ook een driehoek geformeerd gaan worden. De burgemeester is bevoegd gezag wat betreft de rampenbestrijding. De Officier van Justitie is bevoegd gezag wat betreft de strafrechtelijke vervolging. Samenwerking tussen het CT en de driehoek is een aandachtspunt.

- **Betrokkenheid/leiding rijksoverheid**
  Bij incidenten als kaping/gijzeling of andere incidenten, waar een relatie met terrorisme/of gevaar voor de nationale veiligheid kan zijn, zal de rijksoverheid zich gaan bemoeien met het incident.

Bij infectieziekte, ramp op afstand en overige scenario's

- **Contact met internationale autoriteiten (ambassades)**
  Bij een incident met een internationale vlucht (kunnen) er buitenlandse slachtoffers betrokken zijn. In dit geval is het belangrijk om contact te zoeken met de ambassades van die betreffende landen.

- **Deskundigheid infectieziekte:**
  Voor bestuur is deskundigheid over betreffende ziekte beschikbaar via arts infectieziekte.



Communicatie

Afstemming met

- Piketvoorlichting GAE: ----------
- Gemeente TL Comm.: ----------
- Piketvoorlichting VRD: ----------
- Piketvoorlichting Politie: ----------
- Piketvoorlichting KMar: ----------

Afspraken algemeen

Overleg met CVO/Gemeente/Leider COPI waar de pers opgevangen wordt
Overleg wie wat communiceert.

Aandachtspunten

Bij luchtvaartongevallen

- Woordvoering via **VRD**
- Bij incidenten met moderne luchtvaartuigen kunnen door breuk of brand MMMF (Man Made Mineral Fibers) vezels vrijkomen. Deze kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid. Bij brand bevinden de vezels zich voornamelijk in de rook.
  - Blijf uit de rook
  - Betreed het afgezette gebied alleen na overleg met de brandweer of de Geneeskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen (GAGS).
- Melden op de **UGS**

Bij Kaping/Gijzeling

- Woordvoering over het incident via **OM/Politie/KMar**
- Woordvoering over maatschappelijke onrust **Gemeente/ VRD**
- Communicatie adviseur CoPI: ga NIET automatisch naar de UGS, wacht instructies van de Meldkamer af

Bij infectieziekte

- Woordvoering over het incident via **VRD**
- Communicatie adviseur CoPI: ga NIET automatisch naar de UGS, wacht instructies van de Meldkamer af

Bij ramp op afstand en overige incidenten

- Woordvoering over het incident primair door de luchthaven in afstemming met andere betrokken diensten.
- Communicatie adviseur CoPI: ga NIET automatisch naar de UGS, wacht instructies van de Meldkamer af


wizzair.com

Waterschap

Aandachtspunten

Algemeen

- De grens waterschappen loopt over het vliegveld (zie ook kaarten in bijlage 5). Waterschap Hunze en Aa's zal bij opschaling naar GRIP gealarmeerd worden. De OVD-water is in dit geval ook verantwoordelijk voor het informeren of indien nodig alarmeren van waterschap Noorderzijlvest. In eerste instantie neemt Hunze en Aa's deel aan het COPI. Mocht blijken dat Noorderzijlvest een meer bepalende rol moet hebben in verband met de locatie van het incident, wordt dit in onderling overleg geregeld.

Bij luchtvaartongevallen

Brandweer vliegveld blust met maximaal drie crashtenders. Dit zal in de meeste gevallen afdoende zijn. Hierbij komt in het uiterste geval max. 30.000 liter bluswater vrij. Het eventueel vervuilde bluswater kan vrij eenvoudig opgevangen worden.

- Indien nodig (ligt aan de plaats ongeval), alarmeert de OVD-water ook Waterschap Noorderzijlvest
- OVD-water meldt bij CoPi
- Eventueel verontreinigd bluswater stroomt af naar sloot ten oosten van het vliegveld langs de Burg. J.G. Legroweg (zie kaart bijlage 5)
- In deze watergang zit een dam met syphon, waardoor brandstoffen voor de dam blijven
- Controleren op werking syphon (OVD-water) en de brandstoffen afromen (indien veilig)
- Oppervlaktewater na de syphon richting Veenplas controleren op vervuiling (OVD- water)

- Bij incidenten met moderne luchtvaartuigen kunnen door breuk of brand MMMF (Man Made Mineral Fibers) vezels vrijkomen. Deze kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid. Bij brand bevinden de vezels zich voornamelijk in de rook.
  - Blijf uit de rook
  - Betreed het afgezette gebied alleen na overleg met de brandweer of de Geneeskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen (GAGS).

Gedeelte Noorderzijlvest

- Drainage loost op watergang ten westen vliegveld
- Deze dient aan einde watergangen (op het terrein) afgedamd te worden (indien veilig) (zie kaart bijlage 5). De OVD van waterschap Noorderzijlvest zet dit in gang.
- Wanneer bovenstaande niet veilig uitgevoerd kan worden, is het afdammen van de zgn. runsloot buiten het terrein achter het hek ook nog een optie. De OVD-W van Noorderzijlvest bepaalt waar.

Bij kaping/gijzeling, infectieziekte, ramp op afstand en overige scenario's

- Rol waterschappen nihil


PH-AVT
PH-RTC

Multi

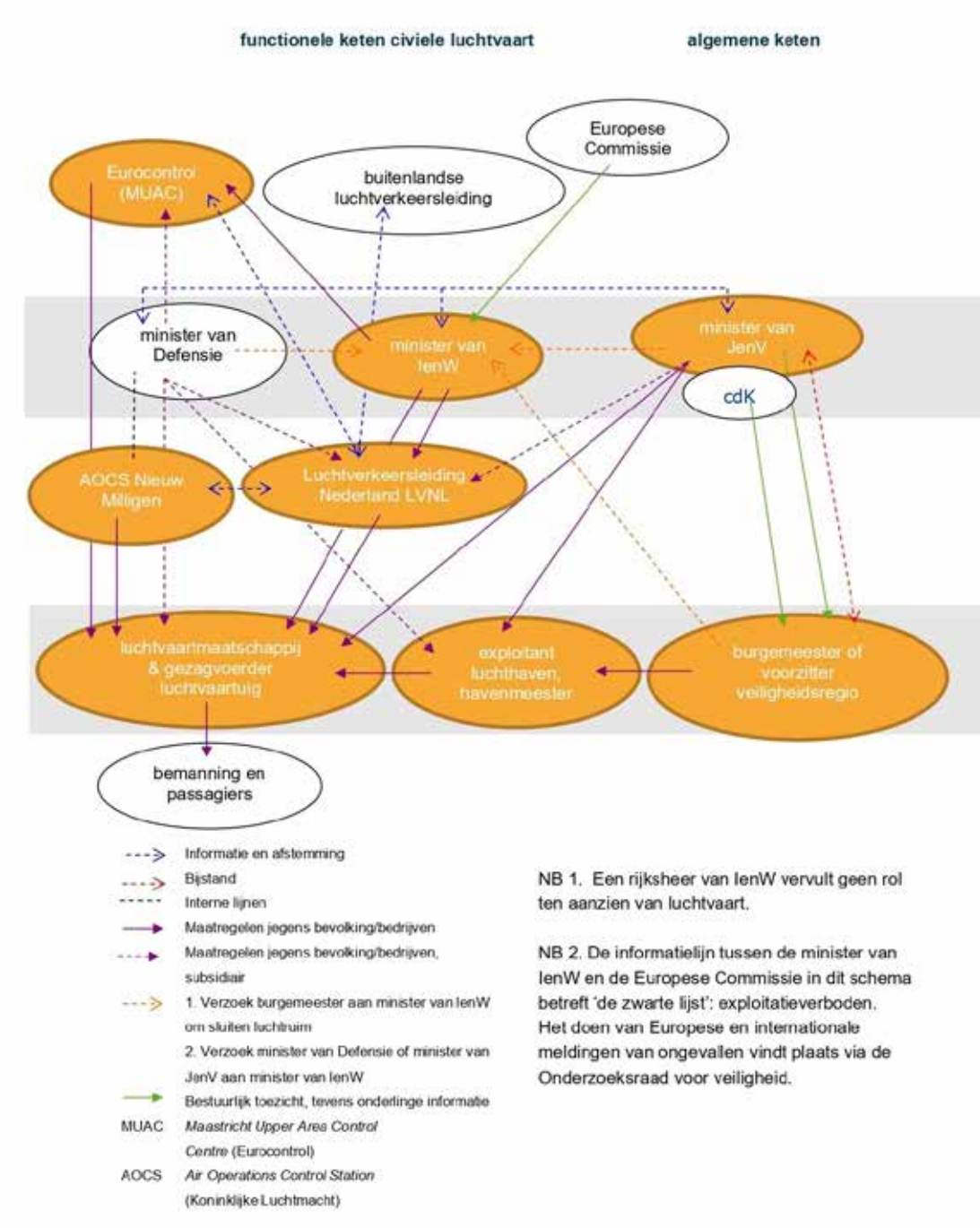
Aandachtspunten

Leider COPI
- Is het CVO operationeel, en is daar contact mee?
- Is het nodig het vliegverkeer stil te leggen en zo ja: is dit gebeurd?
- Zijn er afspraken gemaakt m.b.t. traumaheli
- Worden alle locaties gebruikt conform plan?
- Denk aan de evaluatieformulieren na afschaling
- Worden er externe partijen verwacht/ moeten deze geïnformeerd worden:
  - Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV)
  - Inspectie voor leefomgeving en transport (ILT-LV)
  - LTFO
  - EODD

Operationeel Leider
- Is het CVO operationeel en is daar contact mee?
- Wordt er een ROT gevormd en zo ja: zijn alle partijen aanwezig
  - Vertegenwoordiger GAE
  - Vertegenwoordiger Luchtvaartmaatschappij
  - Overig
- Worden er externe partijen verwacht/ moeten deze geïnformeerd worden
  - Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV)
  - Inspectie voor leefomgeving en transport (ILT-LV)
  - LTFO
  - EODD
  - Overig
- Is de passagierslijst via OvD-GAE beschikbaar

Informatiemanagers
- Is er contact met het LOCC
- Wordt het tabblad CVO gevuld

Bestuurlijke netwerkkaart



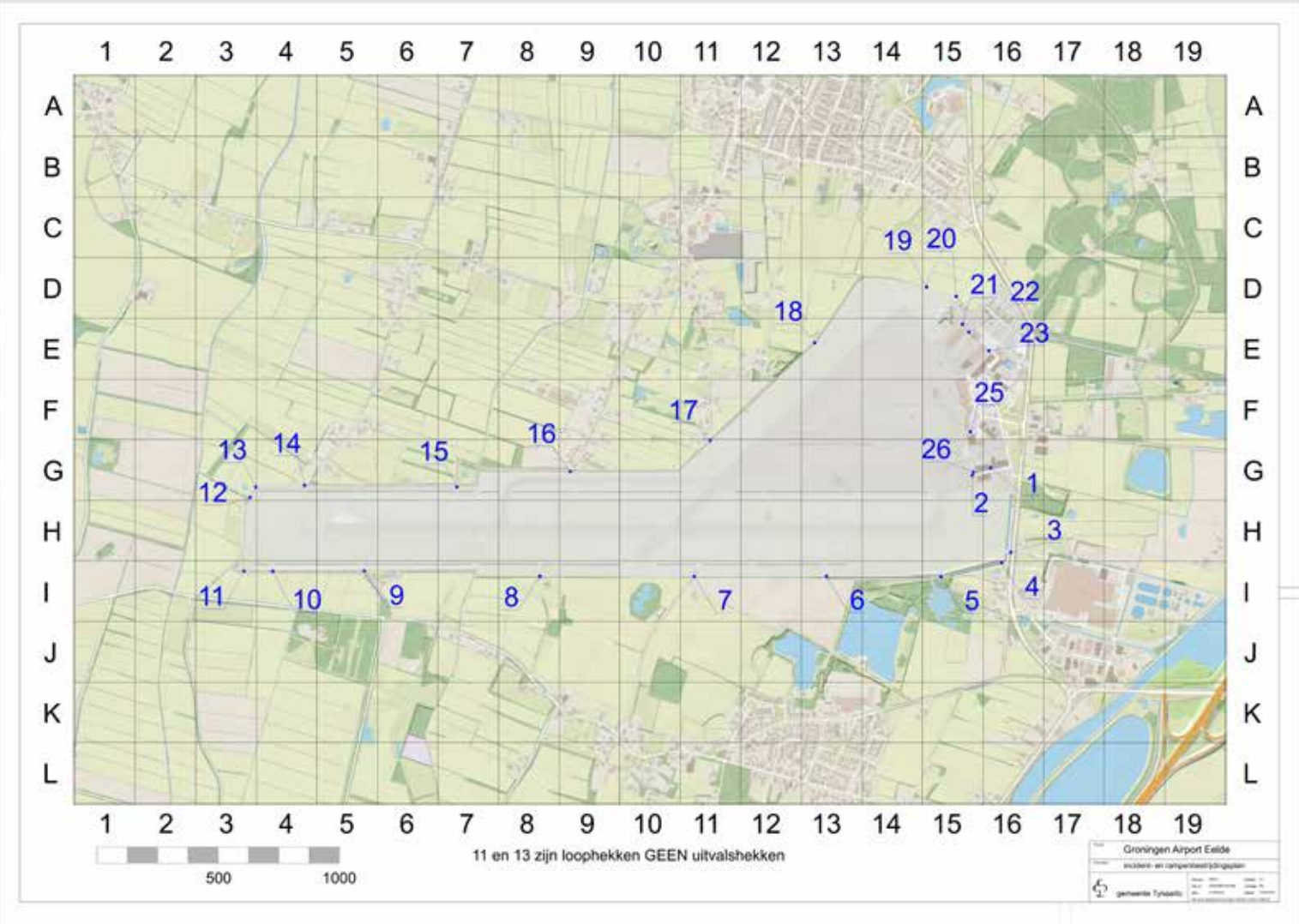
De volledige netwerkkaart burgerluchtvaart (kaart 19) is te vinden op www.ifv.nl.kennisplein.



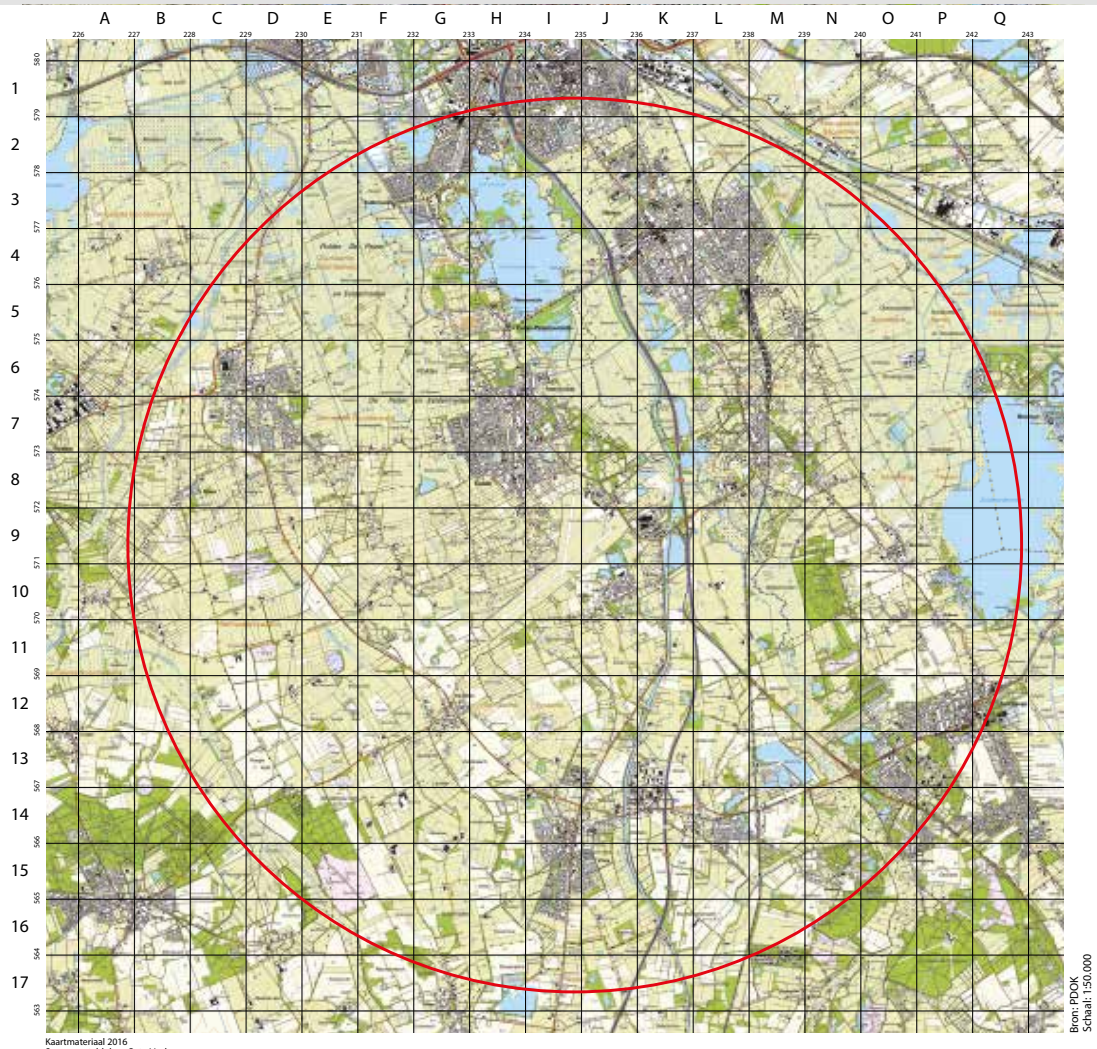
Bijlagen

1. GRID kaart 1 km
2. GRID kaart 8 km
3. Kaart Luchthavengebied
4. Overzicht opvanglocaties
5. Waterschapskaarten
6. UGS-en
7. Ambassadeprocedure
8. Overzicht bevoegdheden
9. Voorbeeld T3/ongedeerdekaart
10. Oefenverplichting
11. Beheer van het plan
12. Vaststellingsbesluit
13. Revisielijst
14. Afkortingenlijst
15. Evaluatieformulier
16. Piketnummers crisisfunctionarissen
17. Calamiteitenplan

1. GRID kaart 1 km



2. GRID kaart 8 km



Kaartmateriaal 2016
Samengesteld door Q. te Linde

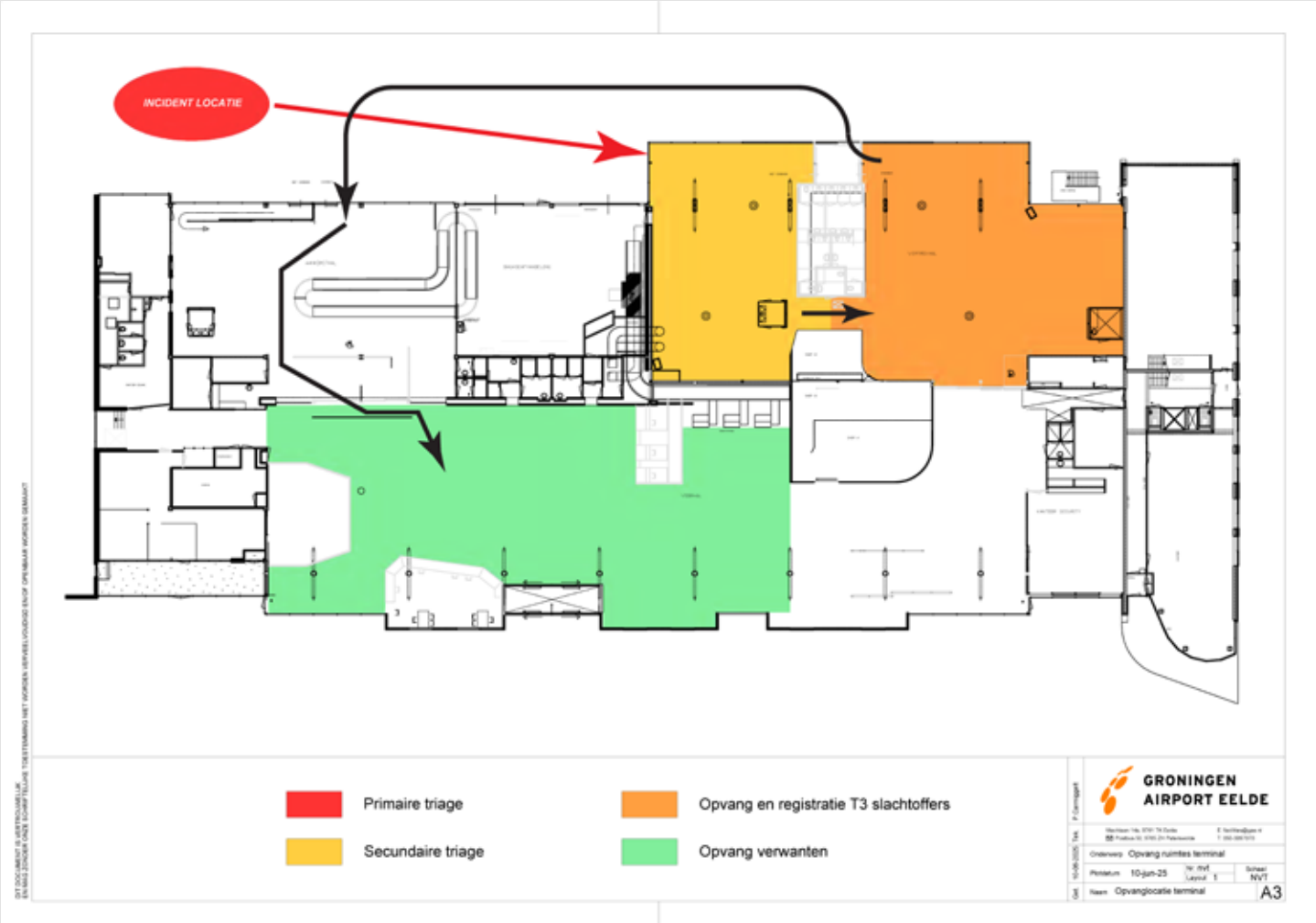
Bron: PDOK
Schaal: 1:50.000

3. Kaart luchthaventerrein

(binnen dit gebied is de KMar verantwoordelijk voor politioneel optreden).



4. Overzicht opvanglocaties



5. Waterschapskaarten

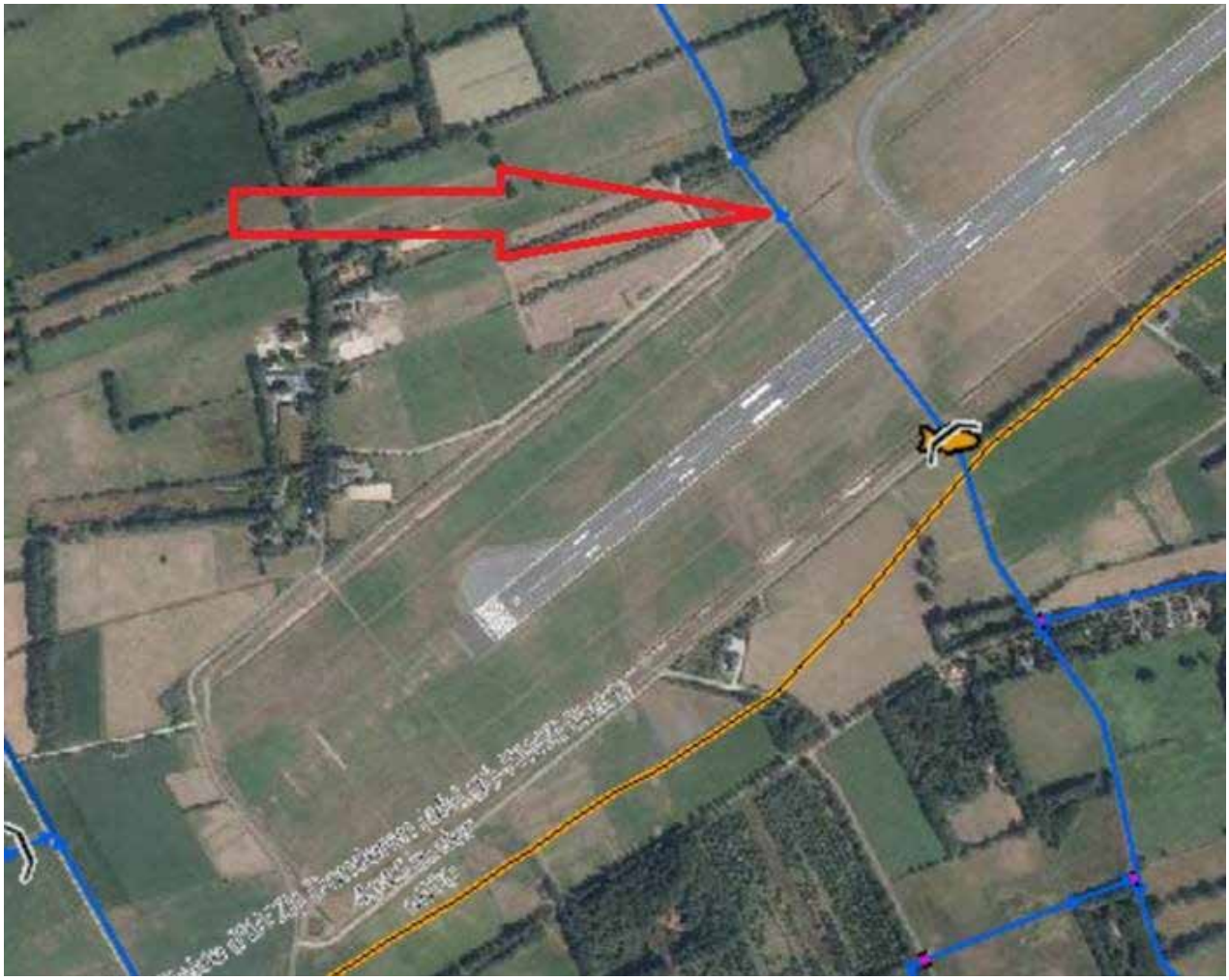
Figuur 1: overzicht



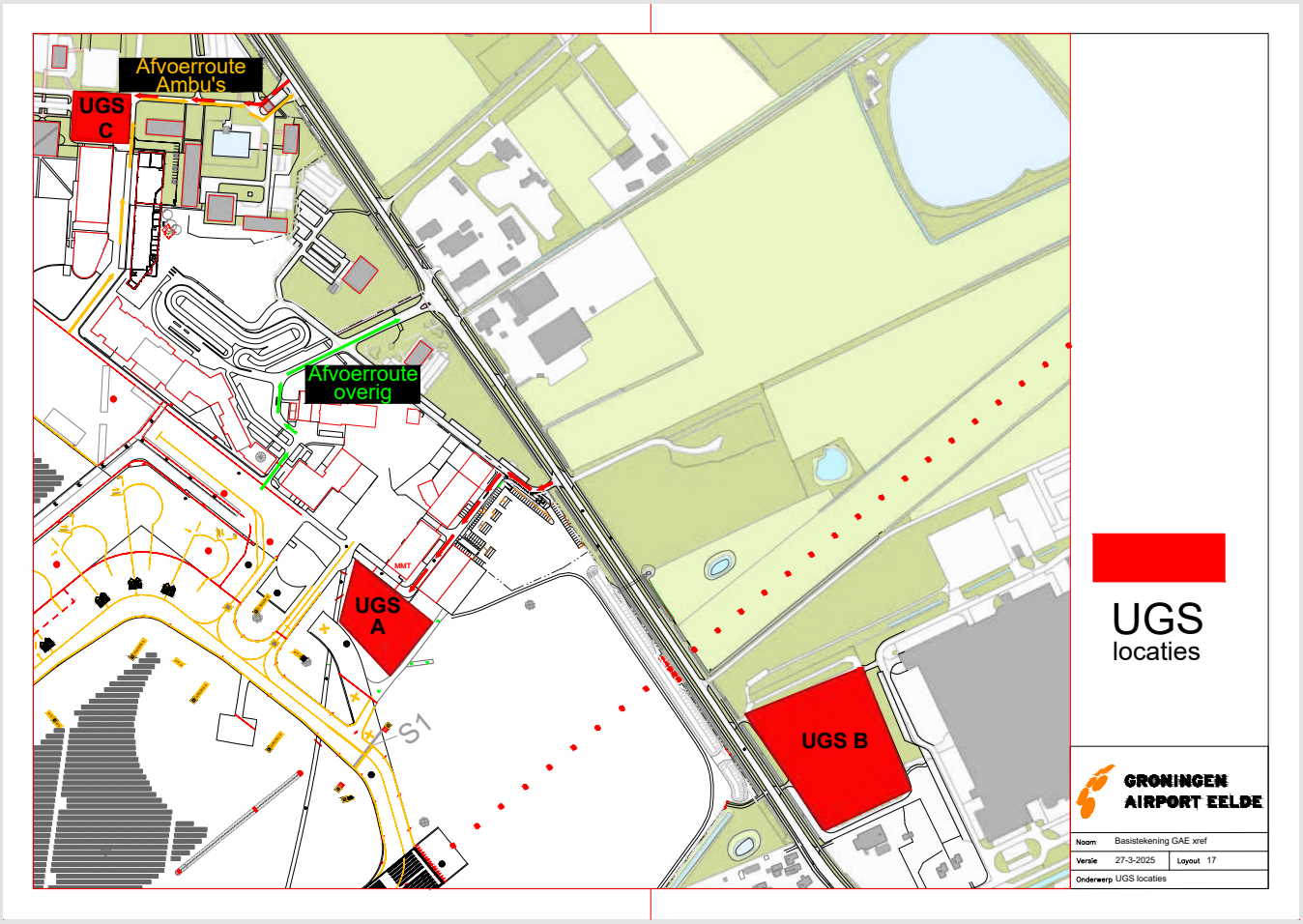
Figuur 2: gedeelte Hunze en Aa's



Figuur 3: Noorderzijlvest



6. UGS-en



Procedures gebruik Uitgangsstelling UGS

Uitgangstelling

Mocht de primaire **UGS A** achter de MMT-hangaar niet beschikbaar zijn (ter beoordeling aan de CUGS), dan zijn er twee alternatieve UGS-en:

- **UGS B** het terrein van de Bloemenveiling aan de Burgemeester J. Legroweg (let op: Dit terrein kan mogelijk moeilijk bruikbaar zijn i.v.m. geparkeerde voertuigen)
- **UGS C** het terrein van de KLM Luchtvaartschool aan de Burgemeester J. Legroweg 45 (Let op: het gebruik van deze UGS kan conflicteren met de afvoerroute voor slachtoffers die hierlangs het luchthaventerrein verlaten)

De CUGS geeft de eventuele alternatieve locatie z.s.m. door aan de MKNN, de OSC en de OvD brandweer.

Functie CUGS

De functie Commandant Uitgangsstelling (CUGS) wordt ingevuld door de brandweer Eelde.
De opkomende eenheden in de UGS worden door de CUGS opgevangen en door de CUGS gegroepeerd per discipline.

De CUGS zorgt er voor dat de leidinggevende van deze eenheden in contact komen met de leidinggevenden van deze discipline in het veld. De leidinggevende in het veld bepaalt in overleg met de On Scene Commander (OSC) en (CUGS) welke eenheden wanneer de baan op rijden.

Met de opkomende brandweereenheden heeft de CUGS contact via de, door de MKNN aangewezen, gespreksgroep.

7. Ambassadeprocedure

Het ambassadeprotocol van Schiphol is in hoofdlijnen van toepassing bij incidenten op Groningen Airport Eelde[8]. Het uitvoerende deel van de Schipholprocedure is aangepast aan de aard en het gebruik van luchthaven Eelde. Bij een incident met buitenlandse slachtoffers activeert de gemeente, indien noodzakelijk, het ambassadeprotocol. Zij doet dit in afstemming met het NCC. Verzoeken van ambassades of consulaten lopen via het AC AMCO (Actiecentrum Ambassades en Consulaten), indien noodzakelijk richting de de regionale crisisorganisatie via de OL of "buddy OL". Daarnaast speelt het AC AMCO een belangrijke rol in de informatie uitwisseling tussen ambassades/consulaten en de crisisorganisatie.

Het AC AMCO en de OL/"buddy OL" komen, afhankelijk van de situatie bijeen bij de VRD aan de Mien Ruysweg of in het gemeentehuis in Vries. Het AC AMCO bestaat uit:

- Hoofd AMCO
- Staflid AMCO
- BuZa/MFA liaison
- NCC liaison
- LOCC liaison
- Coördinator AMCO

Het hoofd AC AMCO is agendalid van het ondersteuningsteam van de OL/"buddy OL".

Procedure/taak	Verantwoordelijk
Lokaal gezag brengt het NCC en het NCTV op de hoogte. NCC waarschuwt onmiddellijk de crisiscoördinator van het Ministerie van BuZa	**OL of burgemeester**
De crisiscoördinator van het minsterie van BuZa stelt de betreffende ambassades en consulaten op de hoogte. Buiten kantooruren doet het NCC dit	**Crisiscoördinator BuZa**
Liaisons van het ministerie van BuZa (MFA)nemen zitting in AMCO/ondersteuningsteam OL/"buddy OL en crisisteam	**BuZa**
Uitvaardigen liaisons van het NCC naar (crisisteam) en LOCC (naar ondersteuningsteam OL/"buddy OL")	**NCC/LOCC**
Toegang ambassadepersoneel tot opvanglocatie: Toegang tot de incident of opvanglocatie alleen na goedkeuring burgemeester.	**Burgemeester**
Vervoer ambassadedelegaties naar de opvanglocatie en/of ziekenhuizen Actiecentrum mobiliteit organiseert een motor politie-escorte Een staflid van het AMCO (gemeente) begeleid de delegatie	**AC politie/OL**
Aankomst familieleden: Versnelling visa procedure via het AC AMCO. De BuZa (MFA) liaison officier bij de AC AMCO coördineert deze procedure met de KMar. De gemeente Tynaarlo is verantwoordelijk voor de algehele coördinatie van familieleden.	**BuZa Burgemeester**

8 Embassy procedure in the event of an incident at Schiphol Airport, version 2021

8. bevoegdheden

Onderwerp	Wettelijk kader of document	Verantwoordelijk
Algemeen/luchtvaartongevallen		
Sluiten luchtruim	Art. 5.10 lid 1 en 2 Wet luchtvaart	Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) in afstemming met ICCb en MCCb en LVNL/de luchthaven Minister van Defensie (bij militaire noodzaak)
Sluiten luchthaven	Art. 174 tot en met 176 Gemeentewet	Burgemeester in afstemming met de luchthaven en IenW.
Activeren SIS		OvDBz/ACBz
Inrichten verificatieproces binnenland	NCP-L p.24	Gemeente/VR in afstemming met ICCb en MCCb
Verificatie en publicatie passagierslijst, slachtofferlijst en geïdentificeerdenlijst binnenland	NCP-L p. 24, 25	Gemeente/VR ism luchtvaartmaatschappij, SIS.
Informeren verwanten binnenland	NCP-L p.26-27	Gemeente/VR ism luchtvaartmaatschappij NP familierechercheurs (bij dodelijke slachtoffers)
Activeren en inrichten verificatieproces buitenland	NCP-L p.25	BuZa onder regie van ICCb en MCCb.
Validatie passagierslijst, verificatie slachtofferlijst en geïdentificeerdenlijst buitenland.	NCP-L p.25, 26	BuZa ism luchtvaartmaatschappij/LTFO onder regie van ICCb en MCCb.
Informeren verwanten buitenland	NCP-L p.27	BuZa ism luchtvaartmaatschappij LTFO/NP (bij dodelijke slachtoffers)

Onderwerp	Wettelijk kader of document	Verantwoordelijk
Infectieziekte		
Leiding aan de bestrijding (dreigende) infectieziekte A (pokken, polio, Ebola, Mers, sars ed)	Art. 7 lid 1 Wet Publieke Gezondheidzorg (WPG)	Minister van VWS
Draagt zorg voor bestrijding infectieziekte A	Art. 6, lid 4 WPG	Voorzitter veiligheidsregio
Leiding aan bestrijding (dreigende) epidemie infectieziekte B1 en B2(bijvoorbeeld tuberculose en buiktyfus)	Art. 6 lid 3 en art. 7 lid 2 WPG	Burgemeester of Minister van VWS op verzoek van burgemeester
Draagt zorgt voor de bestrijding (dreigende) epidemie infectieziekte B1 en B2	Art. 6 lid 3 WPG	Burgemeester
Leiding aan en draagt zorg voor de bestrijding (dreigende) epidemie infectieziekte C (bijvoorbeeld malaria, meningokokkenziekte)	Art. 6 Lid 3 WPG	Burgemeester
Onttrekking van luchtvaartuig aan het vrije verkeer	Art. 53, lid 1 en 2 WPG	Categorie B en C: burgemeester Categorie A: voorzitter veiligheidsregio
De luchtvaartexploitant opdragen tot het geven van voorlichting, treffen van hygiënische maatregelen, meewerken van reizigers naar onderzoek naar de aanwezigheid van infectieziekte ed.	Art 54 en art. 55 WPG	Burgemeester (cat. B en C ziekte) en voorzitter veiligheidsregio (cat. A ziekte)
Luchthaven van aankomst bepalen in geval van infectieziekte aan boord	Art. 52 WPG	Minister van Infrastructuur en Waterstaat in overleg met Minister van VWS
Kaping/gijzeling		
Inzet van aanhoudings- en ondersteuningseenheden van Nationale politie, KMar en Dienst Speciale interventie (DSI)	art. 59 Politiewet 2012, Regeling Dienst speciale interventies (Regeling DSI)	Hoofdofficier van justitie
Handhaving openbare orde en veiligheid. Dwingend maatregelen opleggen op en om het luchtvaartterrein i.v.m. handhaving openbare orde	H. 9 Gemeentewet (art 172, 175,176)	Burgemeester
Bij terroristische dreiging bevoegd op terreinen van andere ministers bindende maatregelen te treffen (zoals stilleggen vliegverkeer, staken van het telefoonverkeer)	Besluit tijdelijke herindeling ministeriële taken in het geval van een terroristische dreiging met een urgent karakter (Staatsblad, 2005. 662)	Ministerie van Justitie en Veiligheid
Verantwoordelijkheid over de openbare orde en veiligheid aan boord (dit gaat in na het sluiten van de deuren)	Wetboek strafvordering art. 539a-539t	Gezagvoerder luchtvaartuig

9. T3/Ongedeerde kaart

T3/Ongedeerde kaart

Beste Passagier,

U was betrokken bij een vliegtuigongeval en bent lichtgewond of ongedeerd gebleven.



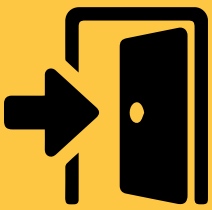
Toch wil de ambulancedienst u graag (nogmaals) onderzoeken.
Bij een luchtvaartongeval komt veel kracht vrij en eventueel letsel die dit kan veroorzaken is niet altijd direct zichtbaar.



We vragen u tot die tijd op de luchthaven te blijven
Omdat de eerste aandacht nu uitgaat naar mensen die zwaarder gewond zijn, kan dat even duren. Ga gerust naar het restaurant of een andere opengestelde ruimte. Komt iemand u ophalen, dan mag die uiteraard samen met u wachten. Wij roepen om wanneer u onderzocht kunt worden.



Wilt u toch gelijk vertrekken?
Vult u dan onderaan deze kaart uw contactgegevens in en lever deze in bij één van de twee inleverpunten bij de uitgangen. Zo weten we dat er niemand vermist wordt en kunnen we u, als er relevante informatie is, op een later moment informeren.



Krijgt u na vertrek klachten?
Neem dan contact op met uw huisarts en benoem dat het om een 'hoogenergetisch trauma' gaat.

Heeft u psychologische hulp nodig?
Ga naar je huisarts. Die kan je doorverwijzen naar opgeleide hulpverleners.
Je kunt ook terecht bij slachtofferhulp via 0900-0101 of www.slachtofferhulp.nl.

GRONINGEN AIRPORT EELDE

Veiligheidsregio Drenthe

gemeente Tynaarlo

GHOR Drenthe

Naam			
Adres			
Postcode/plaats			
Telefoon		**Geb.dat**	
E-mail			
Nationaliteit			

10. Oefenverplichting

Overeenkomstig art. 6.2.3. van het Besluit Veiligheidsregio's zijn de volgende oefeningen verplicht. In ieder geval één maal per twee jaar dient een multidisciplinaire stafoefening (bestuurlijke oefening) te worden gehouden en in ieder geval één keer per 4 jaar een multidisciplinaire oefening van staf en operationele eenheden. De Veiligheidsregio organiseert en evalueert deze oefeningen. Hiermee voldoet GAE tevens aan de oefenverplichting zoals die wordt omschreven in EASA AMC1 ADR.OPS.B.005(c) De partiele oefeningen door en/of met de luchthavenbrandweer worden georganiseerd en geëvalueerd door de luchthaven.

Jaar	Soort Oefening	Initiatiefnemer
2025	Partiële oefening	GAE
2026	Grootschalige oefening rampbestrijdingsplan	VRD
2027	Partiële oefening	GAE
2028	Multidisciplinaire stafoefening rampbestrijdingsplan	VRD
2029	Partiële oefening	GAE
2030	Grootschalige oefening rampbestrijdingsplan	VRD

11. Beheer van het plan

Herziening van het Incident- en Rampbestrijdingsplan
Conform artikel 6.2.3. lid 5 van het Besluit Veiligheidsregio draagt de Veiligheidsregio er zorg voor dat het rampbestrijdingsplan één keer per vier jaar wordt geactualiseerd. Er wordt rekening gehouden met veranderingen die zich op de luchthaven en/of in de omgeving daarvan hebben voorgedaan, met veranderingen in de organisatie en taken van bij de bestrijding van rampen en crises betrokken organisaties en functionarissen, met nieuwe technische kennis en met inzichten betreffende de bij rampen en crises te nemen maatregelen.

Actualisatie van het Incident- en Rampbestrijdingsplan
Iedere betrokken organisatie/functionaris is verantwoordelijk voor de verstrekking van aanvullingen, wijzigingen, opmerkingen c.q. correcties met betrekking tot het plan aan de team crisisbeheersing van de Veiligheidsregio Drenthe, opdat het rampbestrijdingsplan actueel blijft. Deze beheerdersrol is namens alle crisismanagementpartners belegd bij Veiligheidsregio Drenthe.

De adviseur crisisbeheersing van het team crisisbeheersing van de Veiligheidsregio Drenthe, is bevoegd tot het wijzigen van het Incident- en Rampbestrijdingsplan, voor zover het administratieve wijzigingen betreft. Deze functionaris draagt zorg voor een spoedige en juiste verwerking van correcties en plaatsing van de geactualiseerde versie op het crisisportaal, waarmee het rampbestrijdingsplan voor alle betrokken diensten toegankelijk is.

12. Vaststellingsbesluit

Besluit vaststelling gewijzigd incident- en rampbestrijdingsplan Groningen Airport Eelde

Het algemeen bestuur van Veiligheidsregio Drenthe,

gelet op:

- artikel 6.2.3 lid 5 van het Besluit veiligheidsregio's

BESLUIT:

Artikel 1

Het gewijzigde incident- en rampbestrijdingsplan Groningen Airport Eelde (versie 2025), waarop geen zienswijzen zijn ontvangen, is vastgesteld.

Artikel 2

Het vastgestelde plan van 21 september 2021 wordt ingetrokken.

Artikel 3

Dit besluit is ingegaan op 1 december 2025.

1 december 2025

Namens het algemeen bestuur van Veiligheidsregio Drenthe





Marco Out

Voorzitter

Fred Heerink

Secretaris

13. Revisielijst

In onderstaande tabel staan de uitgegeven versies en revisies vermeld met datum van uitgifte en gewijzigde paragrafen.

Versie / revisie	Datum	Wijzigingen

14. Afkortingenlijst

AO	Airport Operations
AC	Algemeen Commandant (-B/-G/Bz/-P = Brandweer, GHOR, Bevolkingszorg, Politie)
ACGZ	Algemeen Commandant Geneeskundige Zorg
AGS	Adviseur Gevaarlijke Stoffen
AMCO	Actiecentrum Ambassades en Consulaten
BuZa	Buitenlandse Zaken
CaCo	Calamiteiten Coördinator
CHOPS	Chief Operations (KMar)
CMO	Crisismanagement Organisatie
CoPI	Commando Plaats Incident
CUGS	Commandant Uitgangsstelling
CVO	Commissie van Overleg
CT	Crisisteam
DSI	Dienst Speciale Interventies
EASA	European Aviation Safety Agency
EGT	Extreem geweld en Terrorisme
EODD	Explosieve Opruimingsdienst Defensie
GAE	Groningen Airport Eelde
GAGS	Gezondheidskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen
GHOR	Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio
GGB	Grootschalige Geneeskundige Bijstand
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdingsprocedure
HART	Hazard Area Response Team
HovJ	Hoofdofficier van Justitie
IBGS	Incident Bestrijding Gevaarlijke Stoffen
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICCb	Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IGZ	Inspectie Gezondheidszorg
ILT-LV	Inspectie Leefomgeving en Transport -Luchtvaart
IPG	Incident Periferie GAE
IRP	Incident- en Rampbestrijdingsplan
IJenV	Inspectie Justitie en Veiligheid
IZB	Infectieziektebestrijding
KMar	Koninklijke Marechaussee
LCMS	Landelijk Crisis Management Systeem
LOCC	Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum
LTFO	Landelijk Team Forensisch Opsporing
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
MCCb	Ministeriële Commissie Crisisbeheersing
MFA	Ministry of Foreign Affairs
MKNN	Meldkamer Noord Nederland
MKaNN	Meldkamer Ambulance Noord Nederland
MMA	Medisch Manager Ambulancezorg
MMMF	Man Made Mineral Fibres
NCC	Nationaal Crisiscentrum
NCP-L	Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen
NCTV	Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid
NRK	Nederlandse Rode Kruis
OL	Operationeel Leider
OM	Openbaar Ministerie
OMT	Outbreak Management Team
OSC	On Scene Commander
OvD	Officier van Dienst (-B/-G/Bz/-P = Brandweer, GHOR, Bevolkingszorg, Politie)
OVD-OC	Officier van Dienst Operationeel Centrum
OVD-W	Officier van Dienst Water
OVD-Bz	Officier van Dienst Bevolkingszorg
OvJ	Officier van Justitie
OVV	Onderzoeksraad Voor Veiligheid
PSHOR	Psycho Sociale Hulpverlening
RAV	Regionale Ambulance Voorziening
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
ROT	Regionaal Operationeel Team
SGBO	Staf Grootschalig en Bijzonder Optreden
SIS	Slachtoffer Informatie Systematiek
TEV	Teamleider Explosieven Veiligheid
UGS	Uitgangsstelling
VRD	Veiligheidsregio Drenthe
VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
Wvr	Wet veiligheidsregio's

15. Evaluatieformulier Incidenten G.A.E.

Evaluatieformulier **Incidenten G.A.E.**

Dag **Maand** **Jaar**

Tijdstip melding

Aard melding

Gebruikte codering

- geen
- LVO voorzorg klein
- LVO crash klein
- LVO voorzorg middel
- LVO crash middel
- LVO voorzorg groot
- LVO crash groot
- LVO crash ramp op afstand
- kaping/gijzeling
- infectieziekten

Bijzonderheden

Melding via

- Directe lijn
- mobilofoon
- pager
- mobiele telefoon

Gemeld door

- Toren
- Havendienst
- MKNN
- Anders:

1. Welke actie heb je ondernomen na alarmering?

2. Wat was daarvan het resultaat?

3. Wat ging goed?

4. Wat kan beter?

5. Zijn er nog bijzonderheden te noemen?

Ingevuld door **Discipline**

Functie **Datum**

Graag z.s.m. opsturen naar: **femke.boudestein@vrd.nl**

16. Piketnummers crisisfunctionarissen

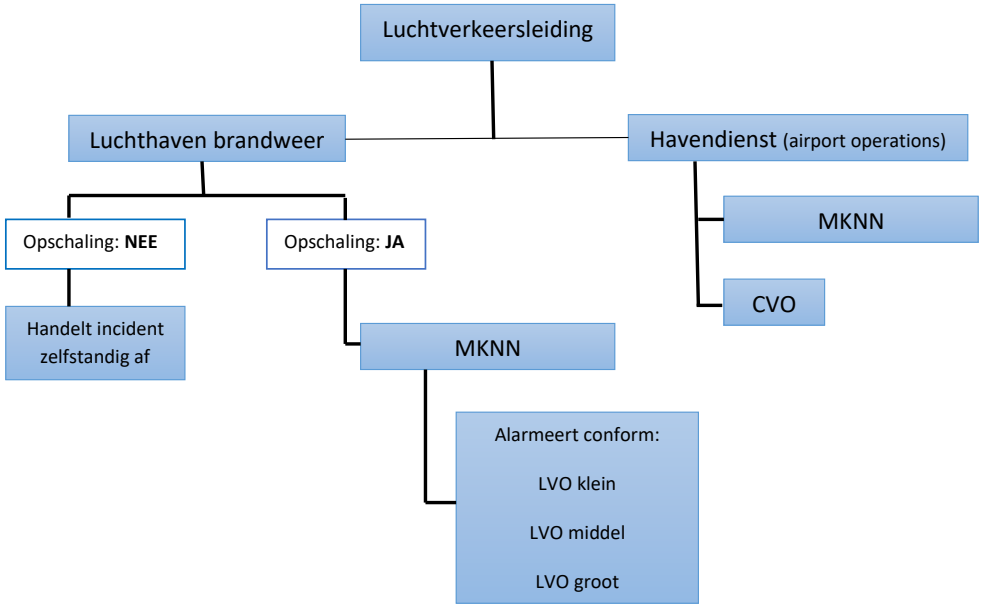
Functie	Piketnummer
MKN CaCo	---
MKN Brandweer	---
Operationeel Leider	---
Informatiemanager ROT	---
Leider CoPI	---
Informatiemanager CoPI	---
OVD-Brandweer noord & midden	---
HOVD brandweer	---
OVD-Geneeskundig	---
GAGS	---
OVD-Politie	Via de meldkamer
OVD bevolkingszorg noord	---
AC geneeskundig	---
AC Politie	Via de meldkamer
AC brandweer	Via de meldkamer
AC bevolkingszorg	Via de meldkamer
Directeur Publieke Gezondheidszorg	---
Openbaar ministerie	Via meldkamer, blauwe kolom
Waterschap Noorderzijlvest liaison CoPI	---
Waterschap Noorderzijlvest Liaison ROT	---
Waterschap Hunze en Aas Liaison CoPI	Via de meldkamer
Waterschap Hunze en Aas Liaison ROT	Via de meldkamer
KMar meldkamer	---
RMOA (defensie)	---
NCC	---
Communicatie adviseur CoPI	---
Communicatie adviseur ROT	---
Teamleider communicatie gemeente	---
Piketvoorlichter GAE	---
Piketvoorlichter politie	---
Piketvoorlichter KMar	---
Communicatieadviseur burgemeester	---
Havendienst GAE	---
Arts Infectieziekte	Via meldkamer witte kolom

17. Calamiteitenplan GAE

Vliegtuig in de problemen op de landingsbaan (geen crash):

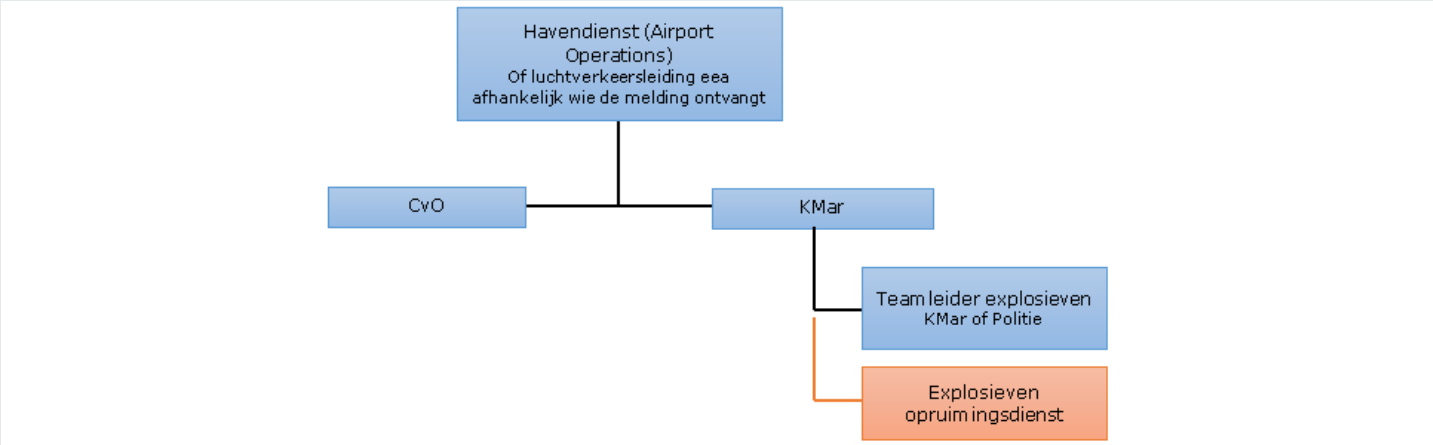
In geval van dit scenario zal de luchtverkeersleiding airport operations waarschuwen. Deze zal vervolgens afhankelijk van de melding en de aard van het incident de luchthavenbrandweer informeren of alarmeren (afhankelijk van aard incident).

Brand / rook in toestel:
Luchthavenbrandweer wordt gealarmeerd middels luchthaven alarmeringssysteem of via telefoon. Bevelvoerder of OSC beslist of er opgeschaald dient te worden en kan dit rechtstreeks met de MKNN via het C2000 netwerk initiëren waarbij hij door hem bepaalde scenario doorgeeft (LVO klein/middel/groot).



Sabotage inclusief bommelding en verdachte (achtergebleven) bagage:

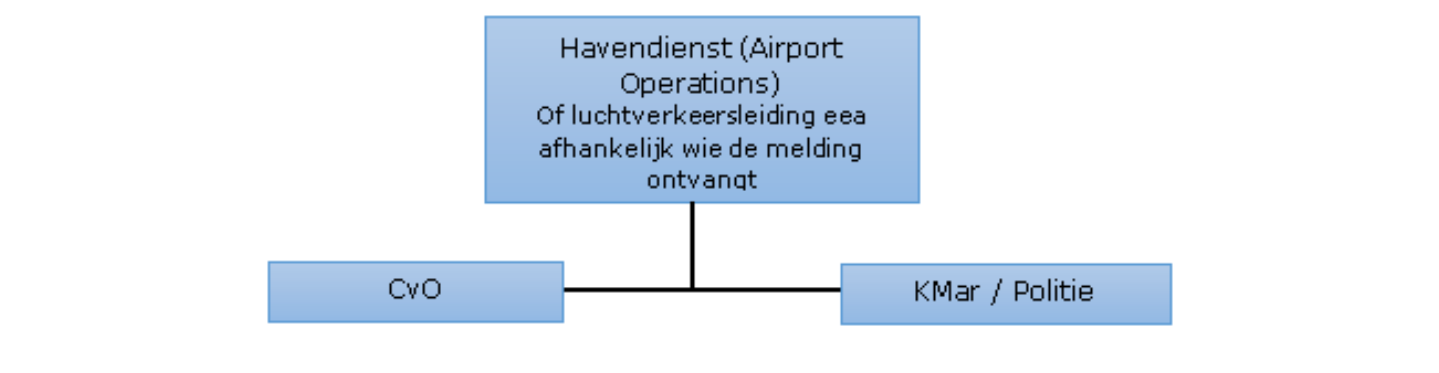
Bommelding:
Er is sprake van dit scenario als er een melding wordt gemaakt van de aanwezigheid van een bom/explosief in een van de gebouwen, opstallen of luchtvaartuigen binnen het IRP werkingsgebied. Ook wanneer er verdachte bagage wordt aangetroffen (onbeheerd achtergebleven bagage is dit scenario van toepassing).
Bij dit scenario heeft de KMar de algehele leiding en zal handelen conform het protocol verdachte objecten.



De Teamleider Explosieven Veiligheid (TEV) stelt ter plaatse een onderzoek in, analyseert de melding en/of de situatie rondom de verdachte situatie (risicoanalyse). Op basis van het advies van de TEV zal de OVD-P (KMar/Politie) besluiten tot eventuele opschaling, alarmering EODD en mogelijk GRIP. Bij opschaling wordt direct het CVO geïnformeerd.

Sabotage:
Er is sprake van dit scenario als er een melding wordt gemaakt van sabotage aan:

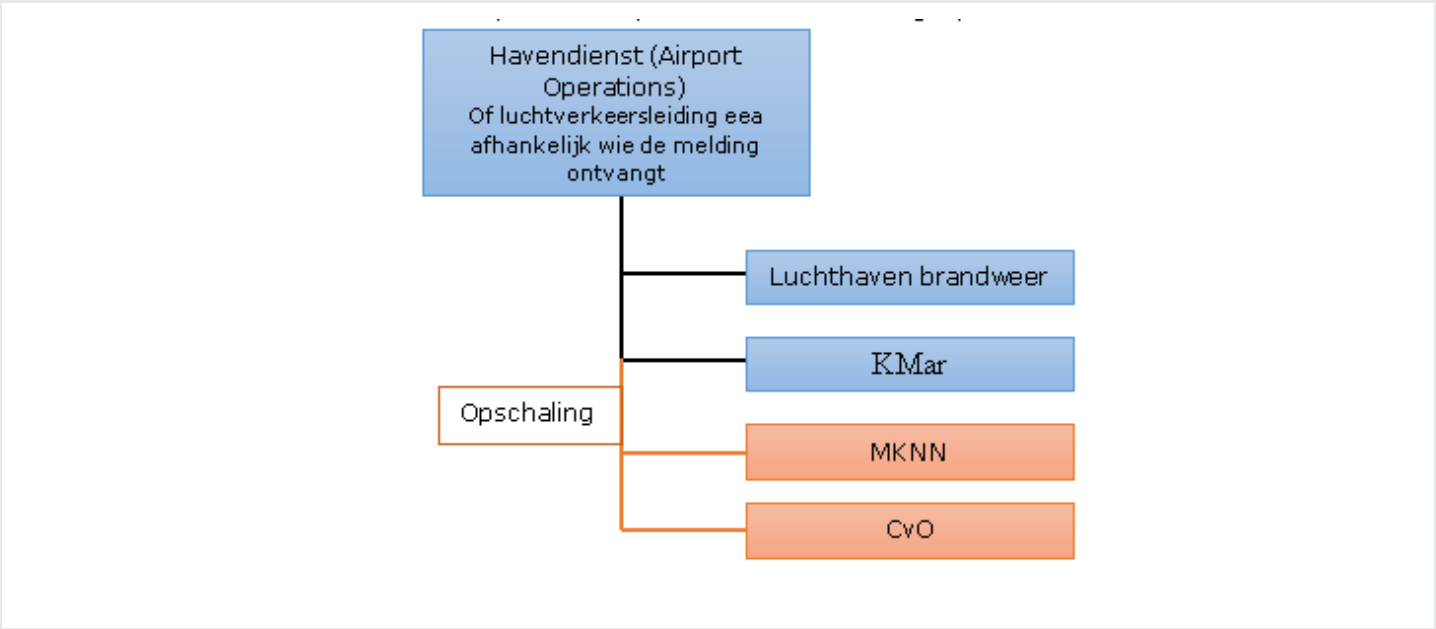
- een luchtvaartuig
- luchthaven infrastructuur
- luchthaven installatie
- anderzijds waarbij primaire luchthaven proces wordt verstoord



Incidenten met gevaarlijke stoffen:

Er is sprake van dit scenario indien er zich een voorval heeft voorgedaan op het luchtzijdige deel (airside) van de luchthaven[9] (inclusief de opstallen binnen dit terrein gedeelte), waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken.
Voorbeelden van dergelijke voorvallen zijn:

- brandstoflekkage's (fuelspill)
- lekkage van gevaarlijke stoffen uit verpakkingen
- beschadiging van primaire verpakkingen (eveneens van explosieve ladingen van bijv. ballistische parachute systemen in luchtvaartuigen)



Afhankelijk van de situatie kan de bevelvoerder/OSC evt. na overleg met de Airport Duty Manager besluiten om het incident op te schalen. In dat geval zal airport operations de MKNN en het CVO alarmeren.

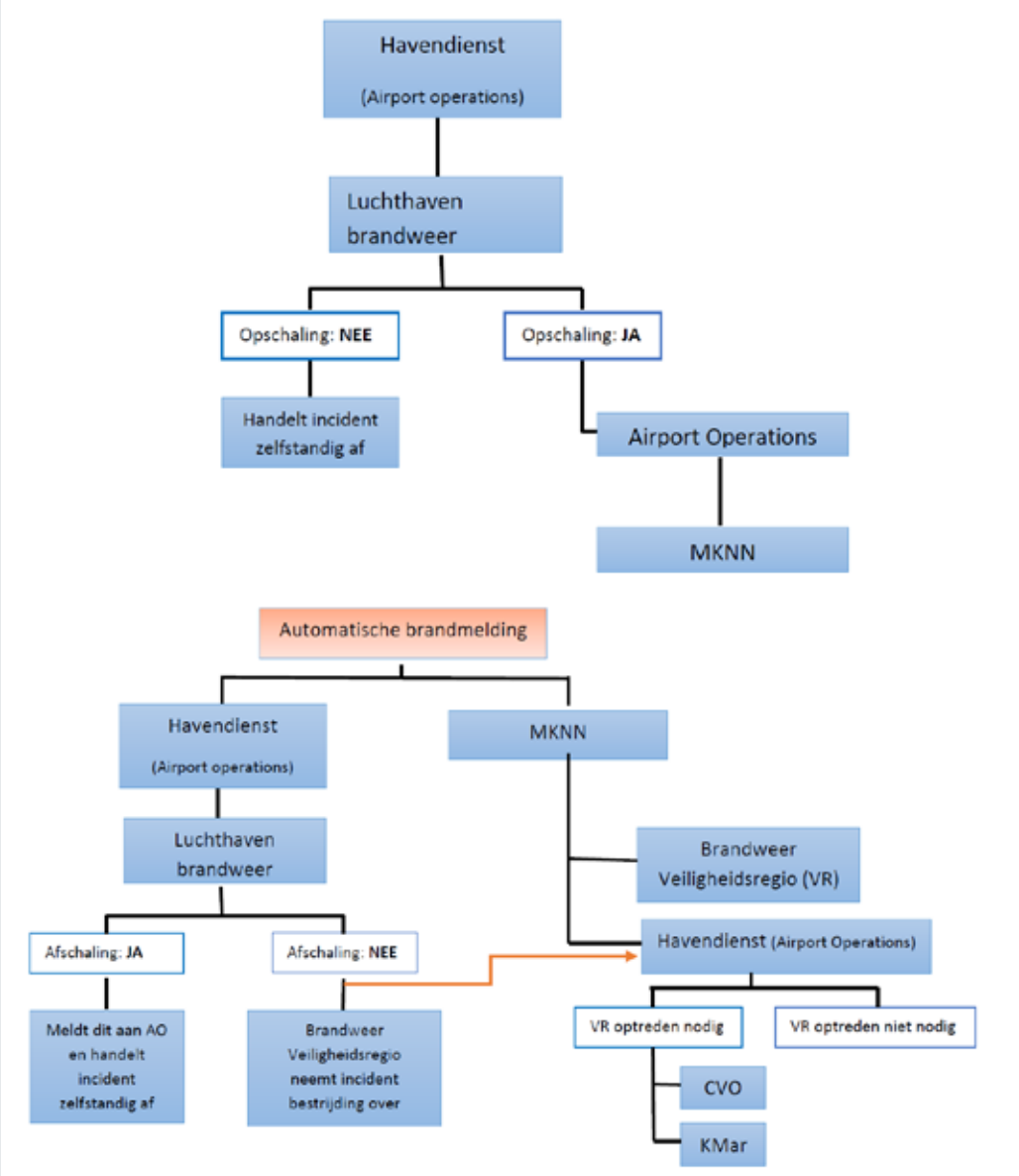
[9] **Bij dergelijke voorvallen op het landzijdige deel (landside) zal conform de reguliere overheidsprocessen worden gehandeld**

Brand op het luchtzijdige (airside) deel van het luchthaventerrein:

Bij een brand in één of meerdere gebouwen op het luchtzijdige deel van het luchthaventerrein (airside) zal in eerste instantie de luchthavenbrandweer (lhv brw) door airport operations (AO) worden gealarmeerd. De lhv brw (BV/OSC) zal beoordelen of er dient te worden opgeschaald of dat het met eigen potentieel kan worden bestreden. In geval van opschaling zal de bevelvoerder/OSC rechtstreeks via C2000 de MKNN alarmeren en dit tevens doorgeven aan AO.

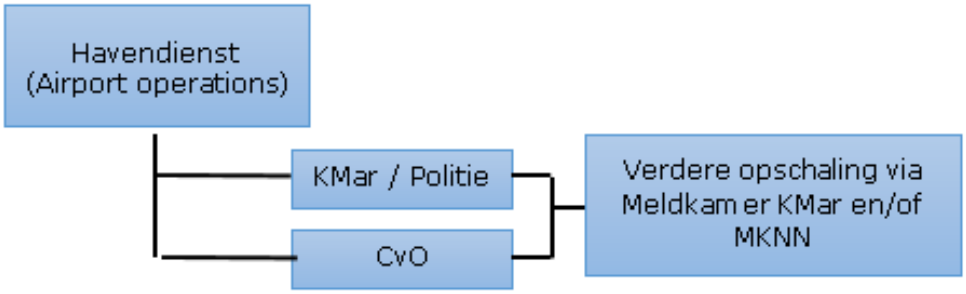
Automatische brandmelding:

Indien er sprake is van een brandmelding welke is gedetecteerd door een aanwezige brandmeldinstallatie zal er een automatische doormelding plaatsvinden naar de MKNN. In deze gevallen zal AO de lhv brw alarmeren en zal deze net als in de andere gevallen de situatie beoordelen. Indien ook hier sprake is van een incident welke met eigen potentieel kan worden bestreden, dan kan de bevelvoerder/OSC besluiten om de gealarmeerde brandweer eenheden af te schalen (d.m.v. melding aan MKNN).



Orde verstoring op de luchthaven (niet voorbereid)

Indien er sprake is van een verstoring van de openbare orde op het luchthaven terrein, dit kan zijn Landside en/of Airside, zal airport operations na overleg met de Airport Manager besluiten tot een opschaling middels alarmering van het CVO en de Koninklijke Marechaussee (KMar). De KMar beoordeelt de toestand en zal besluiten om al dan niet verder op te schalen. Bij het verder opschalen zal het CVO worden geïnformeerd en zullen de reguliere politieprocessen voor een dergelijk incident gaan gelden. Dergelijke incidenten staan ook beschreven in de werkinstructie Incident Periferie GAE (IPG).



Ordeverstoring op de luchthaven (voorbereid)

Als een ordeverstoring en/of demonstratie bekend is, zal deze informatie gedeeld worden met de betrokken partners (GAE, gemeente, KMar, politie, OM). De gemeente zal contact zoeken met organisator en vraagt benodigde informatie op (locatie, datum, aard, omvang, etc.) Ook zal een informatiebeeld worden opgevraagd bij het VIK van de VRD. Er wordt een gezagsdriehoek belegd (OM, KMar, politie, gemeente) waarin de randvoorwaarden, beleidsuitgangspunten en tolerantiegrenzen en inzet van diensten wordt besproken. Er wordt een Wom-brief met voorwaarden voor de demonstratie opgesteld en gedeeld met de organisator. Eventueel worden noodbevoegdheden voorbereid, zoals een noodbevel of noodverordening.

September 2026