



# Rampbestrijdingsplan NATO vliegbasis Geilenkirchen (D)

2020

Veiligheidsregio Zuid-Limburg

Dit plan is tot stand gekomen in een samenwerkingsverband van:

- Veiligheidsregio Zuid-Limburg
- Gemeente Beekdaelen
- Politie eenheid Limburg
- Koninklijke Marechaussee
- GHOR Zuid Limburg
- Defensie
- NATO Vliegbasis Geilenkirchen E-3A Component (D)
- Openbaar Ministerie

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel	4
1.3	Reikwijdte	4
1.4	Inbedding	5
1.5	Leeswijzer	5
<b>2</b>	<b>Deel A: Bestuurlijke kaders</b>	<b>6</b>
2.1	Besluit tot vaststelling	6
2.2	Openbaarheidstelling	7
2.3	Operationeel leider en Operationele leiding	7
2.3.1	Opschaling	7
2.3.2	Verantwoordelijkheid KMar	7
2.3.3	Inzet Crash Responce Team NATO Vliegbasis Geilenkirchen	7
2.4	Juridische besluiten	8
2.4.1	Mandaten	8
2.5	Beheer	8
2.6	Oefenen	8
<b>3</b>	<b>B OPERATIONEEL DEEL</b>	<b>9</b>
3.1	Scenario's	9
3.1.1	Scenariobeschrijving luchtvaartongeval	9
3.1.2	Slachtofferaantallen	10
3.1.3	Bergen overledenen	10
3.1.4	Hulpverleningscapaciteit	11
3.1.5	Politie en Koninklijke Marechaussee	11
3.1.6	Defensie	11
3.1.7	Slachtoffer registratie vliegtuigongeval	12
3.2	Melding en alarmering	13
3.2.1	Eerste melding vliegtuigongeval	13
3.2.2	Landsgrens bij twijfel incidentlocatie	13
3.2.3	Alarmering GRIP-teams	13
3.3	Op- en afschaling	14
3.3.1	Opschaling	14
3.3.2	Bijstand	14
3.3.3	Afschaling	14
3.3.4	Belangrijke locaties	14
3.3.5	Bijstand - Uitgangstellingen	15
3.4	Leiding en coördinatie	16
3.4.1	Organisatieschema opschaling	16
3.4.2	Liaisons	16
3.4.3	Bevoegdheden bij een ongeval met een luchtvaartuig afkomstig vanaf de NATO basis Geilenkirchen	17
3.4.4	Ministeries en het NCC	17
3.4.5	Samenwerking OvD-B en OSC	17
3.4.6	Crisiscommunicatie	18
3.4.7	Onderzoek	18
3.5	Informatiemanagement	19
3.5.1	Gevaarlijke stoffen in de lading	19
3.5.2	Verbindingen	19
3.5.3	Informatie Ministeries en ambassades	19

- 4 **Bijlages** -----Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
- 4.1 **Bijlage 1: MIK-Kaart** -----**Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**
  - 4.1.1 **Bijlage 1 – MIK – Kaart – Zonering RBP NATO Basis Geilenkirchen** -----**Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**
  - 4.1.2 **Bijlage 1 – MIK-Kaart – Rasterkaart**-----**Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**
- 4.2 **Afkortingenlijst**-----**Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

In het beleidsplan van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg is opgenomen dat het scenario luchtvaartongeval met elk type vliegtuig, afkomstig van of aanvliegend naar de NATO vliegbasis Geilenkirchen (D) in de gemeente Beekdaelen, aangemerkt wordt als een risico waarop wij ons als veiligheidsregio moeten voorbereiden. Dit doen we middels een rampbestrijdingsplan. Het plan is echter niet wettelijk verplicht. De noodzaak voor het hebben van een rampbestrijdingsplan voor dit scenario is echter gebaseerd op een aantal specifieke kenmerken:

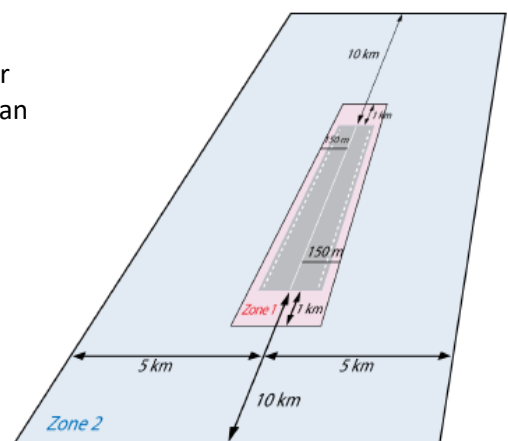
- Een deel van de zogenaamde '**Zone 1**' (de zone die zich uitstrekt 150 meter aan weerszijden van de hartlijn van de start- en landingsbaan en tot 1 kilometer voor en achter de baan, waarin tot 75 á 80% van de luchtvaartongevallen plaatsvindt) van de start- en landingsbaan van NATO vliegbasis Geilenkirchen ligt op het grondgebied van de gemeente Beekdaelen.
- De uitzonderlijke situatie van samenwerking met een buitenlands (militair) vliegveld en het grensoverschrijdende karakter van het scenario, vraagt een specifieke uitwerking van afspraken in een plan.

## 1.2 Doel

Het doel van dit rampbestrijdingsplan is het op een gestructureerde wijze ordenen van taken, bevoegdheden en deelplannen van de verschillende overheden, hulpdiensten en andere organisaties die betrokken zijn bij de bestrijding van een vliegtuigongeval met een vliegtuig afkomstig van of aanvliegend naar de NATO Vliegbasis Geilenkirchen (D).

## 1.3 Reikwijdte

Het werkingsgebied van dit rampbestrijdingsplan bestaat uit de zogenaamde 'zone 1' rondom de start- en landingsbaan van de NATO vliegbasis Geilenkirchen (D). Met 'zone 1' wordt het gebied van en rondom de start- en landingsbaan (één kilometer voor en achter de baandempel en 150 meter aan weerszijde van de hartlijn van de baan) bedoeld. In deze zone vinden statistisch gezien 75 tot 80% van de vliegtuigongevallen plaats. Buiten deze zone ('zone 2' en verder) gelden de algemene afspraken uit het regionale crisisplan en de multidisciplinaire informatiekaart (MIK) 'luchtvaartongevallen' mocht het incident op Nederlands grondgebied plaatsvinden.



Afbeelding 1: Zone indeling rondom luchthaven

## **1.4 Inbedding**

Dit rampbestrijdingsplan is gebaseerd op de afspraken die gemaakt zijn in het regionale crisisplan Veiligheidsregio Zuid-Limburg en zijn afgestemd met de betrokken partners. Daarnaast zijn delen van dit plan gebaseerd op de landelijke handreiking 'crisisbeheersing op luchthavens' en zijn er raakvlakken met het Nationaal Coördinatieplan Luchtvaartongevallen (NCP-L) . Afspraken die in andere documenten zijn vastgelegd, waaronder het regionale crisisplan Veiligheidsregio Zuid-Limburg, worden in dit plan niet opnieuw beschreven.

## **1.5 Leeswijzer**

Dit rampbestrijdingsplan beschrijft de aanpak van de gevolgen van een vliegtuigongeval in de gemeente Beekdaelen binnen 'zone 1' van een vliegtuig afkomstig van of aanvliegend naar de NATO vliegbasis Geilenkirchen (D). Het plan geldt als uitvoeringsdocument voor een effectieve en efficiënte incidentbestrijding.

Het plan bestaat uit de volgende onderdelen:

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

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

In 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.

## 2 Deel A: Bestuurlijke kaders

### 2.1 Besluit tot vaststelling

---

#### Bestuurlijke vaststelling Rampbestrijdingsplan AWACS

---

Het algemeen bestuur van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg;

overwegende

dat de mogelijkheid van een ramp / zwaar ongeval met een vliegtuig afkomstig van of aanvliegend naar de NATO vliegbasis Geilenkirchen in Duitsland, de gevolgen voor de gemeente Beekdaelen, als gevolg van een gebeurtenis buiten de luchthaven, realistisch zijn;

dat het bestuur van de Veiligheidsregio van oordeel is dat dit een naar plaats, aard en ernst voorzienbare ramp / zwaar ongeval vormt, waarvoor een operationeel plan naar analogie van het rampbestrijdingsplan nodig dan wel noodzakelijk wordt geacht;

dat het rampbestrijdingsplan NATO vliegbasis Geilenkirchen (D) tot stand is gekomen in nauw overleg met het commando van NATO vliegbasis Geilenkirchen alsmede met de andere bij de rampbestrijding betrokken partijen;

voorts overwegende, dat in oktober 2013 een eerdere versie van het rampbestrijdingsplan AWACS is vastgesteld;

dit plan op een aantal onderdelen wijziging behoeft;

#### B E S L U I T

1. vast te stellen het rampbestrijdingsplan NATO vliegbasis Geilenkirchen (D) overeenkomstig het bij dit besluit behorende plan;
2. te bepalen dat dit besluit in werking treedt op 21 december 2020.

Aldus besloten in de vergadering van het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg  
d.d. 6 april 2020

De voorzitter,  
  
mr. J.M. Penn-te Strake

De secretaris,  
  
drs. F.C.W. Klaassen

## **2.2 Openbaarheidstelling**

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

## **2.3 Operationeel leider en Operationele leiding**

### **2.3.1 Opschaling**

Voor het maatgevend scenario van dit rampbestrijdingsplan geldt een opschaling tot minimaal GRIP 3 in de gemeente Beekdaelen, waarbij de burgemeester van Beekdaelen primair het opperbevel heeft. De opperbevelhebber is naast de operatie tevens eindverantwoordelijk voor de crisiscommunicatie en het, in overleg met de NATO vliegbasis Geilenkirchen en Ministerie van Defensie, vrijgeven van informatie. De directe opschaling naar GRIP 3 vloeit voort vanuit het RBP waarbij het vliegtuig in zone 1 aan Nederlandse zijde terecht is gekomen of waarbij de locatie onduidelijk is. De opschaling mag direct door de MKB worden uitgevoerd en zal verlopen middels de reguliere Gecoördineerde Regionale IncidentbestrijdingsProcedure (GRIP).

### **2.3.2 Verantwoordelijkheid KMar**

De Koninklijke Marechaussee (KMar) is ter plaatste belast met de politietaak ten behoeve van het vastleggen, behouden en zekeren van sporen en het bewaken van het object. Omdat het een militair luchtvaartuig betreft wordt de incidentlocatie aangemerkt als TMO (tijdelijk militair object) en heeft derhalve de KMar een taak in bewaking. In de praktijk is de situatie dat de politie bij een luchtvaartongeval veelal eerder ter plaatse is dan de KMar. In het kader van een efficiënte en effectieve incident- of rampenbestrijding is bepaald dat de politie dan als eerste deze taken op zich zal nemen tot aan het moment van het ter plaatse zijn van de KMar. In het CoPI vindt verder afstemming en overdracht van taken plaats vanuit de politie naar de KMar.

### **2.3.3 Inzet Crash Response Team NATO Vliegbasis Geilenkirchen**

In geval van een ongeval met een NATO-vliegtuig of een ander militair luchtvaartuig op het grondgebied van de gemeente Beekdaelen, verleent de Commandant van de NAEW&CF E-3A Component bijstand met het Crash Response Team (CRT). Voor de inzet van het Crash Response Team (CRT) van de NATO Vliegbasis Geilenkirchen op Nederlands grondgebied is een convenant gemaakt, welke onderdeel is van Deel C (onderliggende documenten) van dit plan.

## **2.4 Juridische besluiten**

### **2.4.1 Mandaten**

De burgemeester, regionaal operationeel leider of leider CoPI hebben het mandaat om af te wijken van de voorgestelde opschaling zoals in dit rampbestrijdingsplan beschreven wanneer de omstandigheden hierom vragen.

## **2.5 Beheer**

Het rampbestrijdingsplan NATO vliegbasis Geilenkirchen (D) dient minimaal eens per 4 jaren herzien te worden. Hoewel het een niet wettelijk verplicht rampbestrijdingsplan betreft, zal de termijn aangehouden worden die het Besluit Veiligheidsregio's in artikel 6.2.3 lid 5 geeft voor een rampbestrijdingsplan voor een luchthaven in Nederland. Indien gewijzigde omstandigheden daartoe aanleiding geven, wordt het plan tussentijds geactualiseerd en opnieuw vastgesteld.

Deel B (operationele deel) kan onderhevig zijn aan constante veranderingen. Operationele wijzigingen in dit deel kunnen derhalve tussentijds door de directeur van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg vastgesteld worden. De burgemeester van Beekdaelen zal hiervan vooraf in kennis worden gesteld.

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.

## **2.6 Oefenen**

Aangezien dit rampbestrijdingsplan niet wettelijk verplicht is, geldt er geen wettelijke oefenverplichting. Derhalve zal, gezien het risico voor de veiligheidsregio Zuid-Limburg en het uitzonderlijke karakter van het scenario, getracht worden eens per 4 jaren een multidisciplinaire (staf)oefening te laten plaatsvinden. De Veiligheidsregio Zuid-Limburg is verantwoordelijk voor het bewaken van de oefenverplichting en de uitvoering van de oefeningen.



## 3 B OPERATIONEEL DEEL

### 3.1 Scenario's

Dit rampbestrijdingsplan maakt een onderscheid tussen een drietal scenario's voor een luchtvaartongeval met een vliegtuig afkomstig van of aanvliegend naar de NATO Vliegbasis Geilenkirchen:

Scenario	Beschrijving	Actie
1	Het vliegtuig is neergestort op Nederlands gebied binnen 'zone 1'. (geen twijfel).	Het rampbestrijdingsplan <u>treedt onmiddellijk in werking</u> .
2	Het vliegtuig is neergestort op Duits gebied (geen twijfel). Uitgangspunt is dat de grensweg "Duits" gebied is.	Het onderhevige rampbestrijdingsplan treedt <u>niet in werking</u> . De IM ROT Zuid-Limburg wordt geïnformeerd over de crash. Deze bekijkt of er (maatschappelijke) effecten aan Nederlandse zijde zijn te verwachten zijn.
3	Het is onduidelijk aan welke kant van de grens het vliegtuig is neergestort. Er is wel twijfel.	Het rampbestrijdingsplan <u>treedt onmiddellijk in werking</u> en zowel aan Nederlandse als Duitse zijde wordt opgeschaald. Wanneer duidelijkheid is over de locatie zal of aan de Nederlandse of Duitse zijde worden afgeschaald. Hulpdiensten blijven indien gewenst stand-by voor bijstand.

#### 3.1.1 Scenariobeschrijving luchtvaartongeval

In hoofdzaak kan onderscheid gemaakt worden tussen een tweetal vliegtuigen welke met regelmaat op de vliegbasis opstijgen en landen:

Soort vliegtuig	Inzittenden (regulier)	Max. inzittenden	Max. brandstof (liters)
Tankvliegtuig (KC-135)	4	53	98.900
AWACS-radarvliegtuig (E-3A)	18	33	80.800

Incidenteel zullen ook andere dan bovengenoemde vliegtuigen opstijgen of landen op de NATO Vliegbasis Geilenkirchen.

Na het neerstorten zal het Crash Response Team (CRT) van de NATO Vliegbasis Geilenkirchen ingezet worden voor het beheersen van de brand en het creëren van een overleefbare situatie in en rondom het vliegtuigwrak. Dit geldt voor beide zijden van de grens. Aan de hand van het van toepassing zijnde scenario (zie bovenstaand) zal er aan Duitse en/of Nederlandse zijde worden opgeschaald.

Als korte tijd later de overheidsbrandweer ter plaatse komt, heeft zij mogelijk nog een beperkte taak bij de blussing, maar in ieder geval heeft zij een taak bij de bevrijding van (zwaargewonde/ beknelde) slachtoffers die nog in (de resten van) het vliegtuig aanwezig zijn. Bij bovengenoemde vliegtuigen hoeft geen rekening gehouden te worden met wapensystemen. Wel dient rekening te worden gehouden met eventuele lading en andere veiligheidssystemen (zuurstofflessen, brandblussysteem etc.). De On Scene Commander (voorheen SAFO) van het CRT kan de overheidsbrandweer hierover adviseren.

Afhankelijk van de vervoerscapaciteit en de toestand van de slachtoffers zullen zij zo snel mogelijk vervoerd worden naar de nabij gelegen ziekenhuizen conform het ziekenhuisrampenopvangplan (ZIROP) van de GHOR. Militaire slachtoffers worden overgebracht naar de beschikbare civiele ziekenhuizen. Registratie van slachtoffergegevens en vervoer naar ziekenhuizen is hierbij van belang. Op de vliegbasis zelf staat 24 uur per dag een bemande ambulance stand-by. Verder is er op de vliegbasis een ziekenboeg/US hospitaal.

De NATO vliegbasis Geilenkirchen zal primair zorgen dat T3 slachtoffers en niet-gewonde inzittenden na registratie zo snel mogelijk terugkeren naar de vliegbasis, waar zij verder opgevangen zullen worden. De registratiegegevens zullen gedeeld worden in het CoPI en ROT. Op verzoek kan Bevolkingszorg hierin assisteren.

Rekening moet worden gehouden met een enorme mediabelangstelling, die een extra belasting zal betekenen voor de afdeling crisiscommunicatie.

### 3.1.2 Slachtofferaantallen

Het in paragraaf 1.1 genoemde scenario van een tankvliegtuig met 53 inzittenden geldt als het maatgevende scenario voor dit plan. Voor de (verwachte) verdeling van de slachtoffers zijn de cijfers gehanteerd overeenkomstig de gehanteerde percentages uit de handreiking 'crisisbeheersing op luchthavens'. Op basis van dit maatgevende scenario (tankvliegtuig) kan de volgende onderverdeling worden gemaakt:

Maximaal aantal POB's	53
<b>Kerngetallen bij een luchtvaartongeval:</b>	
Aantal doden : (25%)	13
Aantal T1 slachtoffers: (15%)	8
Aantal T2 slachtoffers: (22%)	12
Aantal T3 slachtoffers: (38%)	20

Het precieze aantal inzittenden (Persons on Board) wordt door de meldkamer van de NATO Vliegbasis Geilenkirchen aan de MKB doorgegeven.

### 3.1.3 Bergen overledenen

Het bergen van de overledenen vindt niet eerder plaats dan na overleg met de (Hulp)officier van Justitie en de NATO vliegbasis Geilenkirchen. De locatie van het luchtvaartongeval wordt altijd aangemerkt als een 'plaats delict'. De Officier van Justitie beslist of de stoffelijke overschotten worden vrijgegeven. Indien er een strafrechtelijk onderzoek plaatsvindt, worden de stoffelijke overschotten in beslag genomen onder verantwoordelijkheid van de KMar, afdeling Recherche. 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 de redding en de medische verzorging van gewonden noodzakelijk is.

### 3.1.4 Hulpverleningscapaciteit

Overeenkomstig het scenario crash van een AWACS-toestel op Nederlands grondgebied wordt direct de volgende inzet en opkomsttijd van de betrokken diensten verlangd:

	Benodigd potentieel
Brandweer	1 Peloton hulpverlening
Crash response team (CRT)	Volledig CRT + Medisch team NATO
GHOR	Alarmering opschalingscode 50 (> 50 gewonden). Alarmering GMKL Code 50: 20-40 ambulances, 2 x calamiteitenvoertuig, 1x noodhulp, 3 x MMT, 1 x OvD-G

### 3.1.5 Politie en Koninklijke Marechaussee

De Koninklijke Marechaussee is ter plaatste belast met de politietaak ten behoeve van het vastleggen, behouden en zekeren van sporen en het bewaken van het object. Totdat de KMar ter plaatse is zal deze taak door de politie worden uitgevoerd. De politie voert overige taken als verkeersmobiliteit en noodhulp/hulpverlening volgens de normale principes uit.

### 3.1.6 Defensie

Indien zich een luchtvaartongeval voordoet met een militair luchtvaartuig buiten de militaire vliegbasis wordt de locatie van het incident beschouwd als een militair object. Dit betekent dat de plaats incident zal moeten worden bewaakt. Deze bewakingstaak ligt bij Defensie en zal in overleg met de politie en Koninklijke Marechaussee worden uitgevoerd.

### **3.1.7 Slachtoffer registratie vliegtuigongeval**

Bij een ongeval in Nederland is de gemeente c.q. de veiligheidsregio waar het luchtvaartongeval plaatsvindt, verantwoordelijk voor verificatie en publicatie van de passagierslijst. Ook is de gemeente c.q. veiligheidsregio verantwoordelijk voor de opvang van ongedeerden, de opvang en het informeren van verwanten en de hereniging van slachtoffers met verwanten. Dit doen zij in samenwerking met de NATO-Basis en de liaison van het ministerie van Defensie. Omdat de kans groot is dat er ook buitenlandse slachtoffers betrokken zijn, wordt afgestemd met het ministerie van Buitenlandse Zaken voor verdere protocollaire afhandeling.

Bij burgerslachtoffers is de AC-Bevolkingszorg (AC-Bz) verantwoordelijk voor het activeren van slachtofferinformatiesystematiek (SIS) bij het Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum (LOCC). 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 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 088-269 00 00 (frontoffice SIS, bemenst door de ANWB Alarmcentrale). In geval van een vliegtuigongeval zal SIS ook voorzien in de registratie van zelfredzame personen. 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.

Ter plaatse is de registratie van dodelijke slachtoffers een proces onder verantwoordelijkheid van de KMar. De registratie van niet- en verminderd- zelfredzame slachtoffers een proces van de GHOR en de registratie, vervoer en opvang van de T3 en niet-gewonde inzittenden primair een taak voor de NATO vliegbasis Geilenkirchen, indien nodig ondersteunt door Bevolkingszorg. De informatiemanager CoPI is verantwoordelijk voor het bij elkaar brengen van de registraties en netcentrisch beschikbaar te stellen via LCMS.

Wanneer de status van passagiers bekend is, kunnen verwanten hierover worden geïnformeerd. Bij een ongeval met één of meer dodelijke slachtoffers met een militair luchtvaartuig en defensiepersoneel zal Het Ministerie van Defensie nabestaanden informeren. In dit geval zal dit in samenwerking met de NATO Basis Geilenkirchen worden gedaan. Als zich burgers aan boord bevinden zijnde niet defensiepersoneel geschiedt dit via de Nationale Politie.

## **3.2 Melding en alarmering**

### **3.2.1 Eerste melding vliegtuigongeval**

Een melding komt bij de MKB binnen via de NATO Vliegbasis Geilenkirchen (geprioriteerde telefoonlijn), de Duitse meldkamer te Heinsberg of de reguliere alarmlijn 1-1-2.

Indien de melding afkomstig is van de NATO Vliegbasis Geilenkirchen is het duidelijk dat een crash wordt voorzien met een vliegtuig afkomstig van of aanvliegend naar de vliegbasis, of dat een crash heeft plaatsgevonden. Informatie welke dient te worden opgevraagd of welke zal worden aangeleverd door de NATO-basis Geilenkirchen:

- Aantal inzittenden (Persons on Board, POB),
- Inschatting van hoeveelheid brandstof,
- Aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in de lading (HAZMAT/NOTOC),
- indicatie van het rasternummer van de plek van de crash (zie bijlage kaart 2 en de MIK).

Indien de melding via 112 binnenkomt, zal de meldkamer Limburg bovenstaande informatie opvragen bij de NATO Vliegbasis Geilenkirchen. De calamiteitencoördinator meldkamer (CaCo) zal op de meldkamer starten met het samenstellen van het eerste beeld in LCMS.

### **3.2.2 Landsgrens bij twijfel incidentlocatie**

De positie van het ongeval wordt door de eerst aangekomen hulpverleningsdienst nader aangegeven en bevestigd. De meldkamers (Nederland, Duitsland en NATO Vliegbasis Geilenkirchen) geven deze informatie aan elkaar door waarna of aan de Nederlandse of Duitse zijde wordt afgeschaald. Hulpdiensten blijven indien gewenst stand-by voor bijstand. Gezien de geografische kenmerken van het risicogebied (zone 1 aan Nederlandse zijde bestaat vooral uit bosrijk gebied), wordt in dit plan gebruik gemaakt van gezamenlijke kaartmateriaal met raster en bijbehorende rastercodes (zie bijlage kaart 1).

### **3.2.3 Alarmering GRIP-teams**

De gemeenschappelijke meldkamer Limburg zal na een melding van een luchtvaartongeval van een vliegtuig afkomstig van de NATO Vliegbasis Geilenkirchen starten met de alarmering conform het alarmeringsschema in bijlage 1.

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

### 3.3 Op- en afschaling

#### 3.3.1 Opschaling

Opschaling vindt plaats aan de hand van het alarmeringsschema / GMK-Blad in bijlage 1 bij het scenario incident in 'zone 1' aan Nederlandse zijde of het scenario incidentlocatie onbekend.

#### 3.3.2 Bijstand

Bijstandsverzoeken binnen Nederland vinden plaats conform de reguliere procedure aan het NCC. De operationeel leider is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de bijstandsaanvraag richting het NCC. Bijstand vanuit Duitsland gaat via de reguliere EMRIC- (brandweerbijstand) en EUMED-procedure (geneeskundige bijstand). Voor de inzet van het CRT op Nederlands grondgebied is een convenant afgesloten waardoor het CRT dus direct ingezet kan worden.

#### 3.3.3 Afschaling

Wanneer er sprake is van een scenario 2, waar het onduidelijk is waar het vliegtuig is gecrasht en het bij aankomst blijkt dat het vliegtuig aan Duitse zijde is neergestort kan aan Nederlandse zijde worden afgeschaald. Hulpdiensten blijven indien gewenst stand-by voor bijstand. Na een crash aan Nederlandse zijde zal afschaling binnen de GRIP-procedure volgens de reguliere afspraken (fasegewijze afschaling per GRIP-team) plaatsvinden.

#### 3.3.4 Belangrijke locaties

Toegang en locatie	
Locatie CoPI	Het CoPI vestigt zich in de COH (CommandoHaakarmbak). Deze wordt geplaatst nabij het incident, in het veilige gebied, bovenwinds.
Aanrijroute Nederlandse hulpdiensten in geval van bijstand Duitsland	Er kan bijstand worden gevraagd aan Nederlandse hulpdiensten bij een crash aan Duitse zijde. Aanrijden gebeurt dan via de Noord-, Oost- of Westpoort; dit wordt per geval bepaald door de NATO basis Geilenkirchen en moet worden geverifieerd door de GMK indien dit niet wordt vermeldt.
Locatie Noordpoort – BIJSTAND	Gelegen aan de Hohenbusch te Gangelt (zie kaart 2)
Locatie Oostpoort – BIJSTAND	Gelegen aan de Lilienthalallee 100, Geilenkirchen (Hoofdingang) (zie kaart 2)
Locatie Westpoort – BIJSTAND	Gelegen aan de Knuppstrasse te Gangelt (zie kaart 2)
Opvanglocatie Beekdaelen	FaSiLa lokaal Schinveld Ter Hallen 10, 6451CE Schinveld

### 3.3.5 Bijstand - Uitgangstellingen

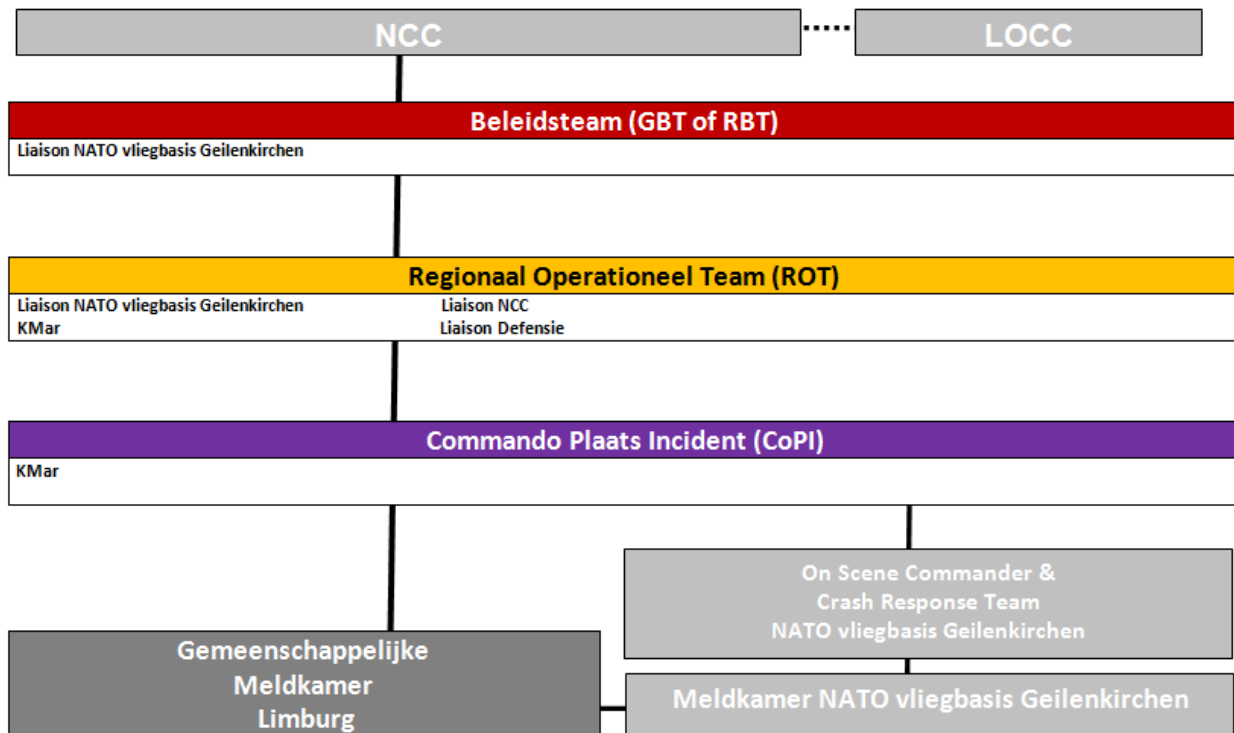
Er zijn 2 uitgangstellingen aangewezen in dit gebied:

1. Uitgangstelling vliegbasis, voor bijstand incident aan Duitse zijde:  
Op de NATO vliegbasis Geilenkirchen zijn verschillende uitgangstellingen beschikbaar en gedefinieerd voor voertuigen van civiele hulpverleningsteams. Deze verzamelgebieden en opstellocaties kunnen worden gewijzigd en verplaatst indien de omstandigheden rondom een luchtvaartongeval dit vereisen. Uitgangstellingen op de vliegbasis zullen in samenspraak met de OSC van het Crash Respons Team vastgesteld worden. Voor de hulpverlening is de vliegbasis te bereiken via de 3 ingangen: noord-, oost- en westpoort. (zie bijlage kaart 2: overzichtskaart aanrijroutes Crash Respons Team) Bij calamiteiten zullen deze poorten bemenst en toegankelijk gemaakt worden.  
De NATO vliegbasis Geilenkirchen kan tank- en landingsmogelijkheid bieden voor eventuele inzet van traumahelikopters.
2. Uitgangstelling Kranepool te Brunssum, indien locatie onbekend (zie GMK-blad):  
De uitgangstelling betreft een grote openbare betonvlakte aan de westzijde van de N300, gelegen bij afrit Brunssum Oost. Hier is voldoende ruimte om hulpverleningsvoertuigen te plaatsen. Tevens is bestaat vanaf de UGS een goede bereikbaarheid van en naar Duitsland via de N300 en de N274 (hulpverlening / ziekenhuizen). Richting Sittard via de N300 en N276 (hulpverlening en ziekenhuis) en richting Heerlen via de N300 en A76 (hulpverlening en ziekenhuis).



### 3.4 Leiding en coördinatie

#### 3.4.1 Organisatieschema opschaling



#### 3.4.2 Liaisons

De crisisteam binnen de GRIP-structuur worden bij een luchtvaartongeval met een vliegtuig afkomstig van of aanvliegend naar de NATO Vliegbasis Geilenkirchen uitgebreid met liaisons.

##### Commando Plaats Incident (CoPI)

De Koninklijke Marechaussee en de OSC van het CRT zullen op CoPI-niveau als liaison optreden.

##### Regionaal Operationeel Team (ROT) en Gemeentelijk Beleidsteam (GBT)

De liaison van de NATO Vliegbasis Geilenkirchen en van Defensie treden op vanaf ROT-Niveau. Daarnaast zal, gezien de ministeriële bestuurlijke component, een liaison van het NCC aan het ROT en/of BT worden toegevoegd.

Uitnodigingen van liaisons vanuit het Nationaal coördinatiecentrum (NCC) en de NATO vliegbasis Geilenkirchen voor het ROT/BT wordt gedaan door de CaCo.



### 3.4.3 Bevoegdheden bij een ongeval met een luchtvaartuig afkomstig vanaf de NATO basis Geilenkirchen

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, 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.	
Bevoegdheden ministerie (Defensie)	
Op grond van artikel 9 van het Besluit Luchtverkeer 2014 kan de minister van Defensie delen van het luchtruim sluiten, bijvoorbeeld om de locatie van een incident af te schermen. In voorkomende gevallen zal er afstemming met de civiele autoriteiten plaatsvinden.	

Bij een ongeval in Nederland is de burgemeester van de gemeente waar het luchtvaartongeval plaatsvindt verantwoordelijk voor verificatie van de passagiersgegevens in het kader van het proces bevolkingszorg. De gemeente doet dit binnen de veiligheidsregio en in samenwerking met verschillende andere partijen. Verificatie bij ongevallen met een militair toestel zal geschieden in samenwerking met Defensie en de civiele autoriteiten. Defensie kan gegevens aanleveren die kunnen worden gebruikt voor de verificatie. Deze gegevens worden aangeleverd door de NATO Basis Geilenkirchen.

Een incident als deze heeft door de ligging van de NATO Basis Geilenkirchen, in het Kreis Heinsberg (D), een internationaal aspect. Afstemming met het Kreis Heinsberg is daardoor mogelijk ook noodzakelijk.

### 3.4.4 Ministeries en het NCC

Als zich een incident voordoet tijdens de opstijg- of landingsfase van een vliegtuig afkomstig van de NATO-basis betreft het een militair luchtvaartuig van een buitenlandse luchtmacht. Het betreffende land en haar ministerie(s) zullen moeten worden ingelicht en het ministerie van Defensie en ministerie van Buitenlandse Zaken zijn dan een relevante partner in de afhandeling. Om deze partijen te kunnen betrekken in de behandeling is samenwerking met het NCC noodzakelijk. Het is dus van belang vroegtijdig een liaison van het NCC bij het incident te betrekken en in afstemming op te laten komen richting het OT/BT.

### 3.4.5 Samenwerking Ovd-B en OSC

Bij aankomst van de Ovd-B of HOvd-B draagt de OSC van de luchthavenbrandweer het bevel aan deze over en zal zich aansluiten bij brandweerpeloton 100. Daar kan de OSC de Ovd-B informeren over de wijze van incidentbestrijding en dienen als vraagbaak voor bijzonderheden. De OSC krijgt van de Ovd-B/HOvd-B een portofoon zodat ze onderling contact kunnen houden. De OSC zal ook aansluiten in het CoPI-overleg.

### **3.4.6 Crisiscommunicatie**

Crisiscommunicatie, en daarmee het informeren van de bevolking, wordt uitgevoerd middels de reguliere afspraken uit het proces communicatie van het regionale crisisplan Veiligheidsregio Zuid-Limburg. Veiligheidsregio Zuid-Limburg zal de communicatieproces opstarten en via de gebruikelijke crisiscommunicatiekanalen communiceren. Als de maatschappelijke informatiebehoefte dermate groot is, start Veiligheidsregio Zuid-Limburg een publieksinformatienummer op waar mensen naartoe kunnen bellen.

In het geval van een luchtvaartongeval met een militair luchtvaartuig geschied communicatie in samenspraak met het ministerie van Defensie. Indien wenselijk zal de communicatieadviseur in het CoPI ondersteund worden door de communicatieadviseur van de NATO vliegbasis Geilenkirchen op de plaats van het incident. De (Hoofd)officier van justitie in het GBT beslist of het wenselijk is om de adviseur publieksvoorlichting van het Openbaar Ministerie toe te voegen aan de sectie crisiscommunicatie. Zodra een van hen aansluit dient de communicatiestrategie en woordvoeringslijn continu afgestemd te worden.

In geval er door de burgemeester wordt besloten om een persbijeenkomst te organiseren, kan deze plaats vinden in het Meld- en Coördinatie Centrum, gelegen op het adres: Prins Bisschopsingel 53, 6212 AB Maastricht.

### **3.4.7 Onderzoek**

Bij ieder luchtvaartongeval vinden diverse onderzoeken plaats, onder meer naar de oorzaak en de mogelijke strafrechtelijke aspecten. Tussen de NATO verdragspartners wordt een Commissie van Onderzoek (CvO) samengesteld die zich verbindt met het Ministerie van Defensie en de Nederlandse Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV). De taak van dit onderzoek omvat het vaststellen van de (vermoedelijke) oorzaak, omvang van de gevolgen en het voorkomen van ongevallen.

Omdat het een ongeval betreft met een militair luchtvaartuig is de Koninklijke Marechaussee verantwoordelijk voor het strafrechtelijk onderzoek. De Koninklijke Marechaussee wordt in het onderzoek al dan niet ondersteund door het team Luchtvaarttoezicht van de Landelijke Eenheid Nationale Politie. De leiding bij het onderzoek berust bij het Openbaar Ministerie van Arnhem, welke de militaire strafzaken in Nederland behandelt. Er wordt binnen de KMar/Nationale Politie, een Staf Grootchalig- en Bijzonder Optreden (SGBO) opgestart ten behoeve van de afstemming. Het LTFO van de Nationale Politie doet in Nederland onderzoek op de plaats van het ongeval en is verantwoordelijk voor de identificatie van slachtoffers. Het LTFO werkt daarbij samen met betrokken (inter-)nationale partners en de Koninklijke Marechaussee.

Indien in een uitzonderlijke situatie ten aanzien van bepaalde onderdelen en gegevens van betrokken militaire luchtvaartuigen een zodanig hoge rubricering (staatsgeheim) geldt dat daaruit ook voor het strafrechtelijk onderzoek mogelijk nadere voorwaarden of restricties voortvloeien, dan informeert de voorzitter van de CvO onverwijld de OvJ door tussenkomst van het hoofd juridische zaken van het betrokken defensieonderdeel. De Beveiligingsautoriteit van het Ministerie van Defensie kan door tussenkomst van de Beveiligingscoördinator van het betreffende defensieonderdeel om nader advies worden gevraagd.

## **3.5 Informatiemanagement**

### **3.5.1 Gevaarlijke stoffen in de lading**

Een passagiers- of vrachtvliegtuig kan gevaarlijke stoffen bevatten. De NATO Vliegbasis Geilenkirchen zorgt ervoor dat de noodzakelijke informatie over (gevaarlijke) lading (NOTOC / HAZMAT) per direct beschikbaar wordt gesteld. Hierbij valt te denken aan munitie, gevaarlijke gassen, vloeistoffen of ander brandbaar, explosief en gevaarlijk materiaal. Dit wordt aan de gemeenschappelijke meldkamer Limburg (via de mail en met telefonische bevestiging) en het CoPI ter attentie van de Ovd-B en (G)AGS verzonden. De meldkamer brandweer draagt deze over aan de CaCo op de meldkamer. De CaCo is verantwoordelijk voor de verwerking van de lijst in LCMS. In verband met de veiligheid van overlevenden en hulpverleners zal de aanwezigheid en vervolgens de aard en omvang van gevaarlijke stoffen onmiddellijk vastgesteld moeten worden.

### **3.5.2 Verbindingen**

De Nederlandse hulpverleningsdiensten beschikken over C2000 verbindingsmiddelen ten behoeve van het operationele berichtenverkeer.

Het CoPI zal werken op een door de meldkamer brandweer bepaalde gespreksgroep. Er wordt voor dit scenario niet gewerkt met een losstaand verbindingsschema, de reguliere verbindingprocedures van de hulpdiensten gelden voor het scenario.

Voor de verbinding van het Crash Response Team aan het Nederlandse C2000-netwerk worden geen specifieke voorzieningen getroffen. Ten tijde van een incident zullen zij, indien wenselijk door omvang of complexiteit van het incidentterrein, worden voorzien van een portofoon van de brandweer. De HOvD of de Ovd-B dragen zorg voor tijdige overdracht van de portofoon naar de OSC van het Crash Response Team.

Voor het telefonisch contact tussen de gemeenschappelijke meldkamer Limburg en de meldkamer van de vliegbasis is een telefoonnummer afgesproken waarop de basis kan inbellen bij de gemeenschappelijke meldkamer. Aan deze lijn is door de GMKL prioriteit gegeven.

### **3.5.3 Informatie Ministeries en ambassades**

Bij een luchtvaartongeval met een militair vliegtuig op Nederlands grondgebied zullen de informatiestromen naar familie van slachtoffers/ betrokkenen geregeld worden via de liaisonofficiërs van de NATO basis Geilenkirchen, in samenwerking met het Ministerie van Defensie, die onder andere van informatie worden voorzien door de liaison van de NATO vliegbasis Geilenkirchen in het ROT. Zij zullen zorg dragen voor het informeren van de ambassades en het Ministerie van Defensie van het geboorteland van de slachtoffers/ betrokkenen.

## **Bijlagen - Operationeel**

- 1. GMK-blad RBP NATO vliegbasis Geilenkirchen (D)**
- 2. Multidisciplinaire informatiekaart RBP NATO vliegbasis Geilenkirchen (D)**
- 3. Rasterkaart**
- 4. Afkortingenlijst**

## **C OVERZICHT ONDERLIGGENDE DOCUMENTEN**

1. Convenant inzet Crash Response team in Nederland: 'Convenant NATO-Airborn Early Warning Force (NAEWF) E-3A component en gemeente Beekdaelen'.
2. Nationaal coördinatieplan luchtvaartongevallen, 2020.
3. Bestuurlijke netwerkkaarten crisisbeheersing: bevoegdheidschema 26, defensie.
4. Bestuurlijke netwerkkaarten crisisbeheersing: bevoegdheidschema 19, burgerluchtvaart.