Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding
en Veiligheid
Ministerie van Justitie en Veiligheid



Landelijk Crisisplan Luchtvaartongevallen

November 2026

Inhoudsopgave

Inleiding 4

1 Scenario's 7

2 Algemene systeembeschrijving 15

3 Hoofdprocessen 23

4 Bestuurlijke dilemma's en sleutelbesluiten inclusief bevoegd gezag 37

Bijlagen 41

A Wet- en regelgeving 42
B Criteria plan bijstand luchtvaartmaatschappijen t.b.v. EU-Verordening 46
C Overzicht aanspreekpunt en informatiepunten voor slachtoffers van ongevallen burgerluchtvaart en hun familieleden t.b.v. EU-verordening 49
D Persoonsinformatie Actie Centrum Luchtvaartongevallen (PAC-L) 51
D1 De informatieproducten van het PAC-L 56
E Verantwoordelijkheden van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bij luchtvaartongevallen in het Caribische deel van het Koninkrijk 57
F Lijst van afkortingen 62
G Literatuur 64
H Algemene bepalingen 65

Inleiding

Het Landelijk Crisisplan Luchtvaartongevallen (LCP-L) beschrijft de nationale uitgangspunten en (samenwerkings-)afspraken bij de gezamenlijke aanpak van alle burger- en militaire luchtvaartongevallen in het binnenland en van burgerluchtvaartongevallen met Nederlandse slachtoffers in het buitenland.

Dit crisisplan geeft invulling aan de toezegging door het Kabinet van 8 december 2015 naar aanleiding van het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) naar de Passagiersinformatie MH17. Dit crisisplan voldoet aan EU-Verordening 996/2010 om op nationaal niveau een noodplan voor burgerluchtvaartongevallen te hebben.

Het LCP-L is geschreven voor luchtvaartongevallen met grote impact voor Nederland, ongeacht of het ongeval in Nederland, in het buitenland of boven (internationale) wateren plaats-vindt. Het LCP-L kan echter ook worden gebruikt bij andere luchtvaartongevallen, inclusief ongevallen met Unmanned Aerial System (UAS's)[1].

Doel

Het LCP-L is een leidraad om op hoofdlijnen inzicht en overzicht te creëren in de bestaande afspraken en wetgeving op landelijk niveau bij luchtvaartongevallen. Het plan beschrijft de gezamenlijke crisisaanpak op landelijk niveau, de samenwerking en aansluiting met betrokken publieke en private crisispartners en de samenwerking met netwerken op internationaal niveau. Het plan is een uitwerking van de generieke aanpak van crises door het Rijk zoals beschreven in het Instellingsbesluit Ministeriële Commissie Crisisbeheersing en het Nationaal Handboek Crisisbeheersing.

Het LCP-L is een kaderstellend en overkoepelend plan voor de individuele (operationele) plannen en draaiboeken van de betrokken actoren en organisaties. Het LCP-L vervangt deze plannen niet maar de (operationele) plannen en draaiboeken van betrokken actoren en organisaties moeten wel in overeenstemming worden gebracht met het LCP-L.

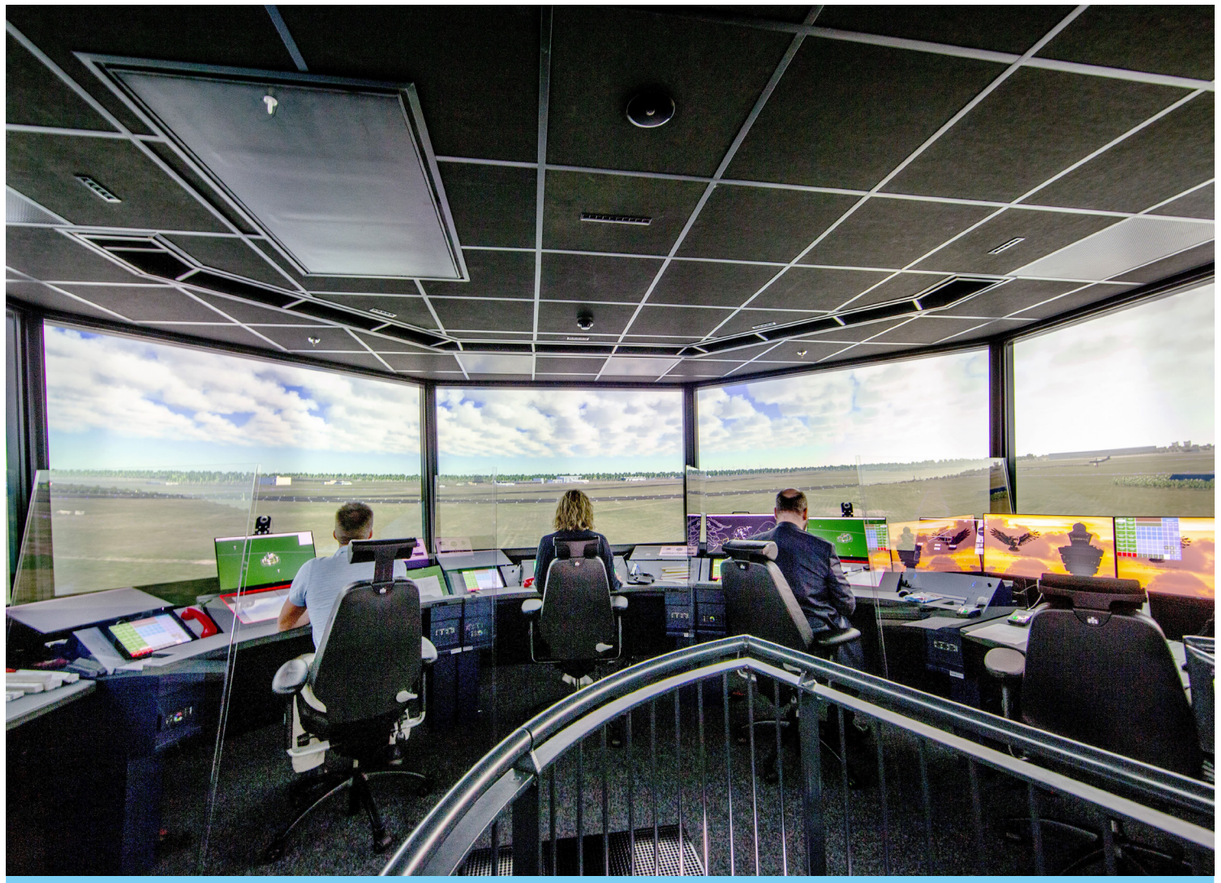
Afbakening

Het LCP-L heeft betrekking op de burger- en militaire luchtvaart. Het richt zich met name op ongevallen met vliegtuigen die een Nederlandse luchthaven als vertrekpunt of bestemming hebben. In het plan zijn eveneens de afspraken opgenomen die gelden voor een ongeval op de BES-eilanden (zie bijlage E).

Leeswijzer

- Hoofdstuk 1 beschrijft de vier scenario's die in dit LCP-L worden onderscheiden.
- Hoofdstuk 2 beschrijft de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de betrokken actoren.
- Hoofdstuk 3 beschrijft de belangrijkste hoofdprocessen bij een luchtvaartongeval.
- Hoofdstuk 4 bevat een overzicht van de bestuurlijke dilemma's en sleutelbesluiten inclusief het bevoegde gezag dat die besluiten kan nemen.
- Bijlage A beschrijft de relevante internationale en nationale regelgeving.
- Bijlagen B en C zijn specifiek toegevoegd om te voldoen aan de Europese verplichting tot het hebben van een noodplan.
- Bijlage D is een overkoepelend plan met betrekking tot persoonsinformatie voor de partijen die betrokken zijn bij een civiel of militair luchtvaartongeval.
- Bijlage E beschrijft de verantwoordelijkheden van het ministerie van IenW bij luchtvaartongevallen in het Caribische deel van het Koninkrijk.
- Bijlagen F en G bevatten lijsten met afkortingen, literatuur en plannen.
- Bijlage H bevat bepalingen over de vaststellings- en implementatieprocedure, beheer en actualisatie, oplei-den-trainen-oefenen en evaluatie.

1 Er bestaan verschillende Engelse namen of afkortingen waaronder: Unmanned Aerial Vehicle (UAV) of Remotely Piloted Aircraft System (RPAS), Micro Air vehicle (MAV), Small Unmanned Aircraft System (SUAS), microcopter of RUAV, quadcopter, hexacopter, octocopter en tricopter. In Europa wordt, binnen EASA-verband, de afkorting UAS gebruikt: Unmanned Aircraft System.



1 Scenario's

Er zijn verschillende scenario's denkbaar voor luchtvaartongevallen. In dit crisisplan zijn vier scenario's met luchtvaartongevallen gekozen, die de belangrijkste verschillen in rolverdeling tussen actoren inzichtelijk maken. Deze hangen samen met de locatie van het ongeval:

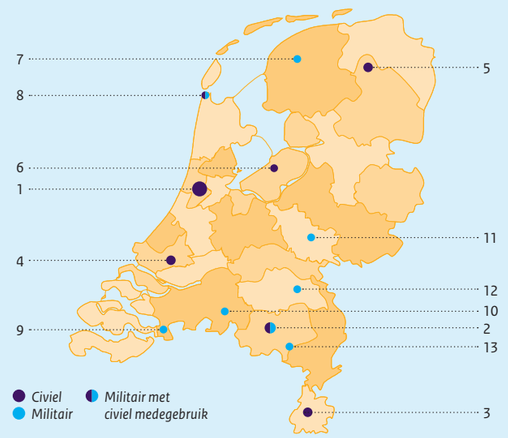
1. in Nederland op een luchthaven[2];
2. in Nederland buiten een luchthaven;
3. op de Noordzee;
4. in het buitenland en op internationale wateren[3];

Nederland telt één nationale luchthaven, vijf luchthavens met nationale betekenis, zeven militaire vliegbases en een aantal regionale luchthavens[4]. Voor deze luchthavens en vliegbases hebben de veiligheidsregio's een wettelijk verplicht rampbestrijdingsplan opgesteld. Zie onderstaande overzichtskaart.

Overzichtskaart luchthavens LCP-L

Veiligheidsregio *Naam Luchthaven*

1. **Kennemerland** *Amsterdam Airport Schiphol*
2. **Brabant-Zuidoost** *Vliegbasis Eindhoven/ Eindhoven Airport*
3. **Zuid-Limburg** *Maastricht Aachen Airport*
4. **Rotterdam-Rijnmond** *Rotterdam The Hague Airport*
5. **Drenthe** *Groningen Airport Eelde*
6. **Flevoland** *Lelystad Airport*
7. **Fryslân** *Vliegbasis Leeuwarden*
8. **Noord-Holland-Noord** *Vliegkamp de Kooy*
9. **Midden- en West-Brabant** *Vliegbasis Woensdrecht*
11. **Midden- en West-Brabant** *Vliegbasis Gilze-Rijen*
12. **Gelderland-Midden** *Vliegbasis Deelen*
13. **Brabant Noord** *Vliegbasis Volkel*
14. **Brabant-Zuidoost** *Kempen Airport*



2 Er is gekozen voor de term luchthaven ten behoeve van de leesbaarheid van dit document. Defensie hanteert de term vliegbasis.

3 Scenario 4 is niet van toepassing op militaire luchtvaartongevallen.

4 Het LCP-L is geschreven voor luchtvaartongevallen met grote impact voor Nederland, ongeacht of het ongeval in Nederland, in het buitenland of boven (internationale) wateren plaatsvindt.

Bepalende kenmerken scenario's

De scenario's hebben alle vier kenmerken die bepalend zijn voor het verloop en de ontwikkeling van het ongeval. Deze kenmerken kunnen grote effecten hebben dat het kan leiden tot een verandering van (proces)verantwoordelijkheden of –bevoegdheden.

Passagiers

- Bij elk scenario is relevant of er wel of geen passagiers aan boord zijn.
- Bij elk scenario is het aantal betrokken Nederlandse passagiers relevant.
- Het is aannemelijk dat er buitenlandse passagiers betrokken zijn bij een luchtvaartongeval in Nederland.
- Het kan ook gaan om passagiers met een speciale status (regering, staatshoofden, diplomaten, Koninklijk Huis en overige VIP's). Bij een ongeval met het Nederlandse regeringsvliegtuig is altijd het ministerie van IenW betrokken.

Lading

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

Betrokken organisaties

- Bij een ongeval met een Nederlands civiel luchtvaartuig is het ministerie van IenW als Nederlandse civiele luchtvaartautoriteit altijd betrokken. Bij een ongeval met een militair luchtvaartuig is het ministerie van Defensie altijd betrokken.
- Omdat militaire toestellen een bijzondere bouw en uitrusting kennen, beschikken de militaire hulpverleningsdiensten daarop toegesneden kennis, vaardigheden, procedures en materieel en wordt nauw samengewerkt met civiele hulpverleningsdiensten bij het bestrijden van het incident.
- Bij een ongeval in het buitenland waarbij Nederlanders betrokken zijn, speelt het ministerie van Buitenlandse Zaken een rol met betrekking tot het verlenen van consulaire bijstand.
- Bij elk scenario in Nederland waar buitenlandse slachtoffers betrokken zijn, wordt gerefereerd aan het Ambassade protocol voor de rol van BZ.
- Bij elk scenario waarbij het verongelukte vliegtuig een Nederlandse luchthaven als vertrek- of aankomstluchthaven heeft, zullen zowel de luchthaven als de gemeente/veiligheidsregio en de 1e hulpverleners effecten ondervinden die om maatregelen vragen ten aanzien van media-aandacht, mobiliteit, slachtoffers, opvang en verzorging verwanten, inzet psychosociale hulpverlening (PSH), informatievoorziening en openbare orde en veiligheid.
- De Commissie van Overleg (CVO) van de luchthaven komt bij elkaar bij een (dreiging van een) ernstige verstoring van de reguliere bedrijfsprocessen op de luchthaven en bij calamiteiten. De CVO is het actiecentrum van de luchthaven. Afhankelijk van de mate waarin is opgeschaald, krijgt de CVO de informatie vanuit het MKO(STPI) dan wel CoPI dan wel OT.
- Het ongeval kan een Nederlandse luchtvaartmaatschappij betreffen. Ook kunnen touroperators, vrachtvervoerders of -eigenaren uit Nederland, de ANVR en/of verzekeringsmaatschappijen betrokken zijn. Zij zijn dan een relevante en belangrijke partner in de afhandeling van het incident.
- Bij een militair ongeval kan een buitenlandse luchtmacht betrokken zijn. Het betreffende land en haar ministerie(s) en het ministerie van Defensie zijn dan een relevante en belangrijke partner in de afhandeling. De coördinatie van de buitenlandse partijen verloopt via het ministerie van Defensie.
- Bij elk van de scenario's wordt de nationale crisisorganisatie geactiveerd.
- Bij een terroristische aanslag of het vermoeden ervan worden het Openbaar ministerie en de NCTV altijd betrokken.
- Bij ieder luchtvaartongeval vinden diverse onderzoeken plaats, onder meer naar de oorzaak en mogelijke strafrechtelijke aspecten. In Nederland kunnen het OM, de afdeling Luchtvaart van de Politie, de Inspectie Leefomgeving en Transport en andere inspecties, zoals Inspectie Justitie en Veiligheid, Inspectie Gezondheidszorg, Inspectie Militaire Gezondheidszorg, OvV en een Commissie van Onderzoek (CvO) van het ministerie van Defensieonderzoeken uitvoeren. Hulpverlening en onderzoek moeten goed op elkaar worden afgestemd.
- De luchtvaart is verdeeld in een civiele sector, de burgerluchtvaart, en in een niet-civiele sector. De civiele sector bestaat uit commerciële luchtvaart en particuliere luchtvaart. Onder commerciële luchtvaart wordt verstaan: lijndiensten of charterdiensten voor het vervoeren van passagiers en/of vracht. Onder particuliere luchtvaart valt het gebruik van eigen vliegtuigen voor het vervoer van personen en/of vracht. De militaire luchtvaart valt onder de niet-civiele sector.

Scenario 1

Luchtvaartongeval in Nederland op een luchthaven

Dit scenario kan gaan om een botsing tussen vliegtuigen, een noodlanding, brand in of om het vliegtuig, een aanrijding met een ander object of een landing buiten de baan. In dit scenario treden alle hulpverleningsdiensten van de luchthaven en de overheid op, conform het calamiteitenplan van de luchthaven en de rampenbestrijdings- c.q. crisisplannen van de overheid. De incidentbestrijding vindt multidisciplinair plaats en op basis van de alarmering en opschaling wordt de regionale crisisorganisatie ingericht. Het Actiecentrum (AC) van de luchthaven richt zich met name op ondersteuning van de hulpverlening daar waar nodig of wenselijk, op de continuïteit van de processen op de luchthaven en op het herstellen van bedrijfsprocessen van de luchthaven. Bij de vijf aangewezen luchthavens is binnen het luchthavengebied de KMar [5] verantwoordelijk voor de politietaken, daarbuiten de Politie. De burgemeester van de betreffende gemeente c.q. de voorzitter van de betreffende veiligheidsregio heeft het opperbevel over de hulpdiensten en coördineert de incidentbestrijding ter plekke.

In dit scenario coördineert de veiligheidsregio via de Taakorganisatie Crisiscommunicatie de crisiscommunicatie. Zo nodig vindt er afstemming plaats met de Afdeling Communicatie van het NCC of het Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie (NKC). De veiligheidsregio organiseert het informatiemanagement tussen verschillende (regionale) partijen. Op nationaal niveau fungeert het NCC als knooppunt van en voor de bestuurlijke informatievoorziening en de crisiscommunicatie. Het informatiemanagement tussen regionaal en landelijk niveau loopt grotendeels via het LCMS waar nodig ondersteunt KCR2.

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 luchtvaartmaatschappij en/of afhandelaar en met het ministerie van Defensie indien het een militair luchtvaartongeval betreft. In het geval van buitenlandse slachtoffers wordt afgestemd met het ministerie van Buitenlandse Zaken voor verdere protocollaire afhandeling (conform de afspraken in het Ambassadeprotocol).

De KMar is verantwoordelijk voor de algemene politietaak op de vijf aangewezen burgerluchtvaartterreinen. Dit behelst onder meer het handhaven van de openbare orde, bewaking en beveiliging, crisisbeheersing en de opsporing. Voor een ongeval met een civiel luchtvaartuig is echter een uitzondering gemaakt. Alhoewel de KMar over de algemene politietaak op deze luchthavens beschikt, is de afdeling Luchtvaart van de Eenheid Landelijke Expertise en Operaties (LX) belast met de taak voor het uitvoeren van strafrechtelijk onderzoek naar een ongeval met een civiel luchtvaartuig binnen het luchthavengebied en daarbuiten. In het geval van een militair luchtvaartongeval zal er sprake zijn van een ingesteld Tijdelijk Militair Object (TMO). In deze situatie ligt de opsporingstaak ingevolge het afstemmingsprotocol Openbaar Ministerie-Defensie inzake militaire luchtvaartongevallen bij de KMar ligt. De leiding van het onderzoek berust dan bij het OM in Arnhem, welke de militaire strafzaken in Nederland behandelt. De OvV heeft namens de Nederlandse staat een wettelijke onderzoeksverplichting voor ongevallen en ernstige incidenten met burgerluchtvaartuigen[6].

Scenario 2

Luchtvaartongeval in Nederland buiten een luchthaven

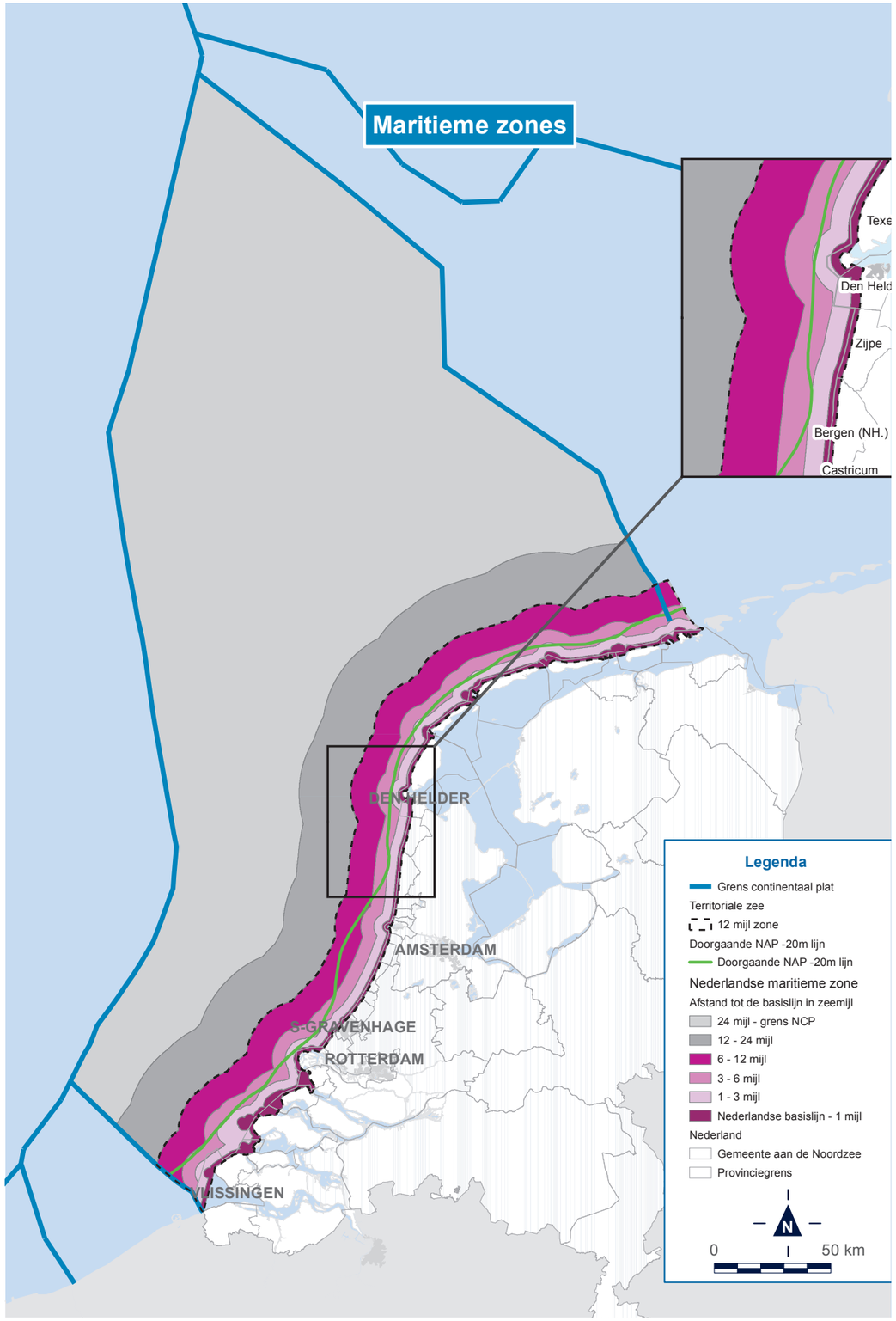
In dit scenario kan het gaan om het neerstorten van een vliegtuig op land, water of bebouwing. Het kan gaan om een groot verspreidingsgebied over meerdere gemeenten en er kunnen cumulatieve effecten ontstaan. Verwanten zullen contact zoeken met Nederlandse luchthavens, merendeels met de aankomst- of vertrekluchthaven. Indien een ongeval plaatsvindt in of boven een veiligheidsregio zonder luchthaven in hun verzorgingsgebied, dan kan het zinvol zijn om veiligheidsregio's die wel een luchthaven hebben voor ondersteuning in de crisisorganisatie te betrekken. Veiligheidsregio's met een luchthaven in het verzorgingsgebied kunnen bijstand organiseren en informatie, kennis en expertise beschikbaar stellen. Er kan een bijstandsverzoek worden ingediend bij de VRK, AAS en voor militaire toestellen bij Defensie voor eventueel ondersteuning aan een Veiligheidsregio waar zich een crash heeft voltrokken'.

Dit scenario is grotendeels vergelijkbaar met scenario 1. De hulpverleningsdiensten van de overheid treden op conform het regionale crisisplan en mogelijk – mede afhankelijk van de ongevalslocatie – aangevuld met de hulpdiensten van de luchthaven. De incidentbestrijding vindt multidisciplinair plaats en er wordt op basis van de alarmering en opschaling een regionale crisisorganisatie ingericht met aanvullende actiecentra. Indien het verongelukte vliegtuig een Nederlandse luchthaven als aankomst- of vertreklocatie gebruikt, wordt ter ondersteuning een AC van de luchthaven opgestart.

De burgemeester van de betreffende gemeente c.q. de voorzitter van de getroffen veiligheidsregio heeft het opperbevel over de hulpdiensten en coördineert de incidentbestrijding ter plekke. Bij een luchtvaartongeval op een gemeentelijk ingedeeld water, zoals de Waddenzee of het IJsselmeer, heeft de burgemeester van de betreffende gemeente c.q. de voorzitter van de getroffen veiligheidsregio het opperbevel over de hulpdiensten en coördineert deze de

5 Dit is niet het geval bij Lelystad Airport en Kempen Airport, daar heeft de KMar geen politietaak. https://wetten.overheid.nl/BWBR0006570/2013-01-01/#Artikel1a

6 Wanneer het vermoeden van een terroristische aanslag bestaat, zal het landelijke parket de leiding weer overnemen.



Figuur 1 Weergave van de verschillende zones in de Noordzee

incidentbestrijding ter plekke, zoals vastgelegd in interregionale plannen. De Kustwacht maakt in dit geval onderdeel uit van de regionale crisisorganisatie en heeft de leiding over de Search And Rescue (SAR)-operatie. Rijkswaterstaat faciliteert zo nodig bij de bestrijding van de effecten van een incident. De OvV heeft namens de Nederlandse staat een wettelijke onderzoeksverplichting voor ongevallen en ernstige incidenten met burgerluchtvaartuigen. De Officier van Justitie (OvJ) is de leider van het strafrechtelijk opsporingsonderzoek. De LE Luchtvaartpolitie is verantwoordelijk voor het onderzoek op de plaats van het ongeval, de politie levert op aanvraag ondersteuning. Het grootschalige identificeren van slachtoffers valt onder de politie (DVI). Het strafrechtelijk onderzoek wordt uitgevoerd door de afdeling Luchtvaart van de Eenheid Landelijke Expertise en Operaties, onder leiding van het OM in Haarlem.

Buiten de periferie van de militaire vliegbasis dient de locatie van een incident waarbij militair materieel (bv. militair luchtvaarttuig) is betrokken, te worden beschouwd als een TMO. De bewaking van het militaire luchtvaartuig gebeurt door Defensie, in overleg met politie en KMar. De KMar is verantwoordelijk voor het onderzoek op de plaats van het ongeval en de politie op aanvraag ondersteuning levert.

Scenario 3
Luchtvaartongeval op Noordzee

In het *Incident Bestrijdingsplan Noordzee (IBP NZ)* is de organisatie en coördinatie van de incidentenbestrijding op zee en verschillende maritieme zones vastgelegd. De Kustwacht heeft de leiding over SAR-operaties op zee, voor het Nederlandse deel van de Noordzee (de EEZ), vanaf gemiddeld 1 kilometer uit de kust. Binnen de 1 kilometerzone is de veiligheidsregio leidend. In het gemeentelijk ingedeeld gebied hebben zowel de Rijksoverheid als de provincies, gemeenten en veiligheidsregio's gelegen aan deze zone bepaalde bevoegdheden[7]. Voor de beeldvorming is dit gewenst in relatie tot de situatie op de Noordzee aangezien de Amsterdam FIR op zee een overlap heeft over de EEZ van respectievelijk UK, België en Duitsland. Zie voor de verduidelijking figuur 1.

Bij grote ongevallen op zee kan de Hoofdingenieur-Directeur (HID) Rijkswaterstaat Zee en Delta (RWS ZD) besluiten om het Regionaal Beleidsteam Noordzee (RBN) op te schalen. Daarin vindt interdepartementale besluitvorming plaats op tactisch-strategisch niveau en wordt communicatie afgestemd. In het geval dat er is besloten tot opschaling van de nationale crisisstructuur wordt de Kustwacht uitgenodigd, zodat de inzet van RBN en ICCb goed kunnen worden afgestemd.

Mogelijke specifieke kenmerken voor dit scenario zijn: grote landelijke spreiding van slachtoffers, verwanten, hulpdiensten etc., veiligheidsregio overstijgende problematiek, afstemming Noordzeestructuur en nationale crisisstructuur.

In dit scenario kan het gaan om een ongevalslocatie die mogelijk moeilijk traceerbaar is omdat het vliegtuig (deels) onder water ligt en mede vanwege weersomstandigheden lastig bereikbaar is. De OvV heeft namens de Nederlandse staat een wettelijke onderzoeksverplichting voor ongevallen en ernstige incidenten met burgerluchtvaartuigen.

De Kustwacht bepaalt in overleg met de (coördinerende) veiligheidsregio waar de betrokkenen aan land worden gebracht, al gelang de aard en locatie van het incident, of ambulance en traumateams ter plaatse zijn, etc. Een haven kan een aanlandingsplaats zijn, maar ook een ziekenhuis of een luchthaven. De OvJ is de leider van het strafrechtelijk opsporingsonderzoek. De LE Luchtvaartpolitie is verantwoordelijk voor het onderzoek op de plaats van het ongeval, de politie levert op aanvraag ondersteuning. Het grootschalige identificeren van slachtoffers valt onder de politie (DVI). Het strafrechtelijk onderzoek wordt uitgevoerd door de afdeling Luchtvaart van de Eenheid Landelijke Expertise en Operaties, onder leiding van het OM in Haarlem.

In incidentplannen van o.a. de Noordzee, de Waddenzee, etc. zijn reeds in kaart gebrachte aanlandingsplaatsen opgenomen. Op de aanlandingsplaats wordt verdere zorg voor de slachtoffers, zoals opvang en medische hulp en het informeren van verwanten overgenomen door de betreffende veiligheidsregio's.

Als er een veiligheidsregio betrokken is bij een incident op de Noordzee, hebben teams binnen de betrokken regio de leiding en coördinatie over de processen die op het land een rol spelen. De teams van deze betrokken veiligheidsregio hebben rechtstreeks contact met de actieve teams op zee.

Bij betrokkenheid van meerdere veiligheidsregio's neemt er één veiligheidsregio de coördinatie en het contact met de teams op zee voor haar rekening. Ten aanzien van uitvoering geldt voor meerdere betrokken veiligheidsregio's:

- De keuze voor de locatie van het Coördinerend ROT (C-ROT) en het Coördinerend RBT (C-RBT) is afhankelijk van de

7 De grenzen van het gemeentelijk ingedeeld gebied liggen vastgelegd in het kadaster en kunnen per gemeente verschillen. Men verwijst soms ten onrechte naar het gemeentelijk ingedeeld gebied als de 1 kilometer zone gemeten vanaf de basislijn. Bij sommige gemeentes strekt het gemeentelijk ingedeeld gebied namelijk verder of minder ver.

plaats of de locatie met de grootste effecten van het incident.
- Als de incidentlocatie geheel duidelijk is wordt het ROT en RBT waar het incident (de bron) gesitueerd is het C-ROT en C-RBT.
- Als de incidentlocatie niet duidelijk is, start het C-ROT en C-RBT in de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord of wijst er een aan.

Als het vliegtuig is vertrokken van een Nederlandse luchthaven of deze als bestemming had, wordt ook het AC van de betreffende luchthaven geactiveerd en opgeschaald binnen de regionale crisisorganisatie.

Scenario 4

Luchtvaartongeval in het buitenland en op internationale wateren. Luchtvaartongeval op afstand.

Bij een luchtvaartongeval in het buitenland en op internationale wateren zijn de autoriteiten en de daaronder ressorterende nood- en hulpdiensten van het desbetreffende land eerstverantwoordelijk voor de aanpak.

Indien Nederlanders in het buitenland betrokken zijn bij een luchtvaartongeval, is het ministerie van BZ het eerstverantwoordelijke ministerie voor de daaruit voorvloeiende werkzaamheden. Naar gelang de precieze omstandigheden, kiest BZ ervoor de nationale crisisstructuur te activeren voor waar het de binnenlandse uitstraling van het incident betreft. BZ beschikt, mede vanwege het postennetwerk, over relevante kennis en expertise van de internationaal-politieke context en over de omstandigheden en gebruiken in het land waar het ongeval plaatsvindt. Eén van de consulaire taken van BZ is om zo snel en zorgvuldig mogelijk de nationaliteit en de identiteit van de Nederlandse slachtoffers te verifiëren om vervolgens verwanten, in overleg met de Politie, te informeren. Dit verificatieproces wordt in teamverband uitgevoerd, tenzij dat vanwege het beperkte aantal Nederlandse betrokkenen niet nodig is. In situaties waarin ICCb/MCCb de regie voeren, is het verificatieteam onderdeel van de nationale crisisorganisatie onder regie van ICCb/MCCb.

Bij een luchtvaartongeval in het buitenland kan het gaan om betrokkenheid van Nederlandse burgers, een Nederlandse luchthaven (vertrek- of aankomst luchthaven), een Nederlandse luchtvaartmaatschappij, de Nederlandse luchtverkeersleiding, een in Nederland geregistreerd luchtvaartuig. Een betrokken Nederlandse vertrek- of aankomstluchthaven en betrokken veiligheidsregio, starten de eigen calamiteitenorganisatie op. De OvJ is de leider van het strafrechtelijk opsporingsonderzoek binnen de landsgrenzen van Nederland. Onderzoek op de plaats van het incident wordt in de regel uitgevoerd door de lokale autoriteiten. Indien inzet van Nederlandse justitiële of politiële autoriteiten ter plekke in het kader van het strafrechtelijk onderzoek wenselijk is, wordt hiertoe via de geëigende kanalen een internationaal rechtshulpverzoek ingediend bij de lokale autoriteiten. Doorgeleiding van dergelijke rechtshulpverzoeken aan landen buiten de EU geschiedt in de regel via J&V en BZ. Het NCC is voor hen het centrale aanspreekpunt.

Bij een luchtvaartongeval in buitenlandse of internationale wateren is de staat in wiens SAR-regio het ongeval plaatsvond verantwoordelijk voor opsporing, redding en coördinatie met andere staten[8]. De Nederlandse Kustwacht opereert niet in buitenlandse of internationale wateren, tenzij ze om bijstand is gevraagd. De staat waar het vliegtuig is neergestort, is verantwoordelijk voor het onderzoek[9]. Wanneer een vliegtuig is neergestort in internationale wateren, is de staat waar het vliegtuig is geregistreerd verantwoordelijk voor het onderzoek. Nederland krijgt toegang tot alle beschikbare informatie, waaronder het land van vertrek, landen van herkomst van passagiers en het land van de betrokken vliegtuigmaatschappij.

Opsporing vermist vliegtuig

Ook in Nederland zijn er gebieden en/of doen zich (weers-) situaties voor waarbij een neergestort vliegtuig niet wordt opgemerkt. Terwijl een vliegtuig van de radar is verdwenen of "overdue" is en er niet wordt gereageerd op oproepen van de luchtverkeersleiding. Er is dan sprake van een vermist vliegtuig.

Kustwacht Nederland is aangewezen als Aeronautisch Reddings- en Coördinatie Centrum. De opsporing van vermiste vliegtuigen is een wettelijke taak van Kustwacht, zowel op water als op land. Het zoekgebied is de Amsterdam FIR die zich uitstrekt boven een deel van de Noordzee en het Nederlandse grondgebied. Op de Noordzee en grote wateren zoals de Waddenzee en het IJsselmeer zoekt Kustwacht Nederland met vliegende en varende eenheden. Op land alleen met vliegende eenheden. Andere vliegende eenheden (o.a. politie) die worden ingezet, vallen gedurende de zoekactie onder coördinatie van Kustwacht. Zij wijst in het geval van een grootscheepse zoekactie een Aircraft Coördinator (ACO) aan.

Als een vermist vliegtuig op de Noordzee en grote wateren is gevonden dan is de hulpverlening ook de taak van Kustwacht Op land berust deze taak bij de betreffende veiligheidsregio.

8 Op basis van art 2.1 lid 1 onder b sub 1 WL is de Wet Luchtvaart van toepassing op in Nederland geregistreerde luchtvaartuigen buiten de Amsterdam FIR. Dit houdt in dat de afdeling Luchtvaart van de Landelijke eenheid zelfstandig strafrechtelijk onderzoek kan doen bij een luchtvaartongeval in het buitenland met een in Nederland geregistreerd luchtvaartuig.

9 Het veiligheidsonderzoek verloopt volgens de regels van ICAO Annex 13 en is anders geregeld. De verantwoordelijkheid wordt tussen betrokken onderzoeksinstanties afgesproken.



2 Algemene systeembeschrijving

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving op hoofdlijnen van de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de belangrijkste betrokken actoren. Daarnaast bevat het een beschrijving op hoofdlijnen van de coördinerende gremia in de regio en de coördinatie en besluitvorming op nationaal niveau.

Totaaloverzicht actoren en gremia

Actoren

- Luchtverkeersleiding in Nederland
- Luchtvaartmaatschappij of afhandelaar
- Luchthaven
- Politie
- Koninklijke Marechaussee
- Openbaar Ministerie
- Gemeente/Veiligheidsregio waaronder brandweer, geneeskundige hulpverleningsorganisatie in de regio (GHOR)
- Kustwacht
- Ministeries van IenW, BZ, Defensie, JenV, VWS
- Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten
- Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV)

Coördinerende en besluitvormende gremia

- Coördinerende en besluitvormende gremia in de regio
- Coördinatie en besluitvorming op nationaal niveau

Luchtverkeersleiding in Nederland

Het Nederlandse luchtruim bestaat uit verschillende civiele en militaire gebieden. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) is verantwoordelijk voor de afhandeling van het luchtverkeer in het civiele luchtruim. Bij AOCS NM zitten de luchtgevechtsleiders. De scope van AOCS NM is om het Nederlandse luchtruim te monitoren op onbevoegd binnenvliegen. Het gedeelte van het Nederlandse luchtruim dat onder militaire controle staat wordt geleid door MilATCC (Dutch Mil Info). Hieronder valt ook het luchtruim boven een deel van de Noordzee. LVNL en AOCS NM werken nauw samen met het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) dat bemand wordt door Eurocontrol in opdracht van vier landen, te weten België, Duitsland, Luxemburg en Nederland. MUAC zorgt voor de vluchtafhandeling voor civiele en militaire vliegtuigen in de “upper airspace”; boven de 24.500 voet oftewel 8 kilometer, boven de Benelux en Noordwest Duitsland.

LVNL[10] merkt veelal als eerste op dat een civiel vliegtuig in het Nederlandse luchtruim in problemen komt. LVNL alarmeert de luchthaven en de civiele autoriteiten. Ook informeert LVNL zo snel mogelijk het DCC van het ministerie van IenW. Bij niet-bevestigde berichten over een luchtvaartongeval kan LVNL dit aan de luchthaven en de civiele autoriteiten melden. Bij luchtvaartincidenten die het operationele proces van de luchtverkeersleiding of luchthaven raken neemt een vertegenwoordiger van de luchtverkeersleiding in de regel deel aan het AC van de luchthaven. LVNL zorgt ervoor dat het overig vliegverkeer veilig kan vertrekken en landen, en biedt ondersteuning aan de hulpdiensten, als zij gebruik willen maken van landingsbanen.

Problemen met militaire vliegtuigen worden in de regel het eerst opgemerkt door AOCS NM. Hun gevechtsleiders informeren vervolgens andere luchtverkeersleidingscentra en eventueel de Kustwacht ten behoeve van inzet van reddingsacties. Bij ongevallen met civiele vliegtuigen in het buitenland kan LVNL via Eurocontrol beschikken over informatie over het verloop van de vlucht. Deze informatie kan de LVNL opvragen bij de Network Manager (Eurocontrol) en delen met luchtvaartmaatschappijen. IenW kan deze informatie ook zelf opvragen, zeker in het geval van betrokkenheid van LVNL bij een luchtvaartongeval.

10 De luchtverkeersleiding, dit kan LVNL of MilATCC zijn

In geval van een luchtvaartongeval dat meerdere Europese luchthavens raakt kan Eurocontrol een Europees crisisoverleg activeren: de European Aviation Crisis Coordination Cell (EACCC). De EACCC bestaat afhankelijk van de situatie uit deelnemers van staten, Network Manager, Europese Commissie, luchtverkeerdienstverleners, luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en militaire organisaties.

Luchtvaartmaatschappij of afhandelaar

De betrokken luchtvaartmaatschappij (of de afhandelaar namens de luchtvaartmaatschappij) of Defensie in het geval van militaire luchtvaart, beschikken over een 'gevalideerde passagierslijst' (*Verified Passenger Manifest*). De luchtvaartmaatschappij dient deze lijst met de best mogelijke informatie over alle personen aan boord, binnen twee uur na het ongeval beschikbaar te hebben en aan te leveren bij het AC van de luchthaven. Dat geeft de lijst door aan het ROT van de veiligheidsregio. De veiligheidsregio levert de lijst aan het NCC. Desgevraagd levert de luchtvaartmaatschappij of afhandelaar de gevalideerde crewlijst en het gevalideerde 'cargo manifest' aan de relevante inspecties.

In samenwerking met luchthaven, veiligheidsregio, KMar/Politie, de luchtvaartmaatschappij (of afhandelaar) zorgt de gemeente voor opvang en hereniging van ongedeerde slachtoffers enerzijds en familie/verwanten anderzijds en voor de registratie van niet-zelfredzame ongedeerde slachtoffers. Voor een enkele luchthaven is van toepassing dat de afspraak geldt dat de luchtvaartmaatschappij zélf eventuele zelfredzame ongedeerde slachtoffers registreert. De luchtvaartmaatschappij of afhandelaar arrangeert verblijf en transport voor familie en verwanten en opent een telefonisch informatienummer van haar eigen *callcenter*. Tevens voorziet zij verwanten van overige relevante telefoonnummers, zoals die van de Frontoffice van de Slachtoffer Informatie Systematiek (SIS, 'ikzoekmijnnaaste.nl') indien dit geactiveerd is bij ongevallen in het binnenland en dat van "Nederland Wereldwijd", het 24/7 contactcentrum van het ministerie van BZ voor verwanten van Nederlandse slachtoffers bij ongevallen in het buitenland. Verder ondersteunt zij (de luchtvaartmaatschappij of afhandelaar) families en overlevenden gebaseerd op het plan voor bijstand. In afstemming met het ToC van de veiligheidsregio en het NKC draagt de luchtvaartmaatschappij zorg voor persverklaringen en het afstemmen van informatieboodschappen en communiceert deze via de geëigende kanalen. De luchtvaartmaatschappij biedt ondersteuning aan het onderzoek naar de oorzaak.

Luchthaven

De luchthaven verzorgt de alarmering naar interne hulpdiensten bij ongevallen op of nabij de luchthaven, informeert de overheidshulpdiensten en zet zo nodig de luchthavenbrandweer in. Indien afgesproken in het regionaal rampbestrijdingsplan kan de luchthaven assisteren bij de opvang van hulpdiensten op de uitgangsstellingen. Al deze acties vinden plaats conform de geldende plannen van de luchthaven en de veiligheidsregio. De luchthaven activeert het AC waarin de activiteiten van de verschillende partijen op de luchthaven die betrokken zijn bij de respons op het ongeval, worden afgestemd. De luchthaven is verantwoordelijk voor het opvangen en faciliteren van een "Go-team" (bij Defensie heet dit een Commissie van Onderzoek (CvO)) van of namens de betrokken luchtvaartmaatschappij indien dit aan de orde is. Een "Go-team" kan naar het land waar het ongeval heeft plaats gevonden worden gestuurd om belangen te behartigen van de luchtvaartmaatschappij, passagiers en familie/verwanten. Er worden in afstemming met het AC van de luchthaven, ruimtes gekozen, ingericht en ter beschikking gesteld voor de opvang en hereniging of indien wenselijk voor het onderbrengen van overledenen.

Politie

De KMar is verantwoordelijk voor de algemene politietaak op de vijf aangewezen burgerluchtvaartterreinen. Alhoewel de KMar over de algemene politietaak op deze luchthavens beschikt, is de afdeling Luchtvaart van de Eenheid LX/LO belast met de taak voor het uitvoeren van strafrechtelijk onderzoek naar een ongeval met een civiel luchtvaartuig binnen het luchthavengebied en daarbuiten. In het geval van een militair luchtvaartongeval ligt de opsporingstaak ingevolge het afstemmingsprotocol Openbaar Ministerie-Defensie inzake militaire luchtvaartongevallen bij de KMar ligt. Er wordt binnen de Politie een SGBO opgestart ten behoeve van de afstemming.

De Politie doet in Nederland forensisch onderzoek op de plaats van het ongeval ten behoeve van het strafrechtelijk onderzoek en is verantwoordelijk voor de identificatie van slachtoffers. De Politie werkt daarbij samen met betrokken (inter)nationale partners.

Bij een ongeval in het buitenland kan de Politie (DVI) op verzoek van het betreffende land en in opdracht van het ministerie van BZ worden ingezet voor identificatie op de plaats van ongeval. Verder kan het land door middel van een rechtshulpverzoek[11] de Nederlandse politie om bijstand vragen voor het strafrechtelijk onderzoek.

11 Op basis van art 2.1 lid 1 onder b sub 1 WL is de Wet Luchtvaart ook van toepassing op in Nederland geregistreerde luchtvaartuigen buiten de FIR Amsterdam. Dit houdt in dat de afdeling Luchtvaart van de LE zelfstandig strafrechtelijk onderzoek kan doen bij luchtvaartongevallen in het buitenland met een in Nederland geregistreerd luchtvaartuig. Dus niet uitsluitend na een rechtshulpverzoek. Daarnaast biedt de afdeling Luchtvaart van de LE expertise en ondersteuning aan de KMar bij het doen van strafrechtelijk onderzoek naar militaire luchtvaartongevallen in binnen- en buitenland.

Bij een ongeval op het water kan de Politie in opdracht van het ministerie van JenV of het ministerie van BZ (buiten de Nederlandse territoriale wateren) een rol vervullen in het onderzoek op de plaats van het ongeval en identificatie van slachtoffers.

Koninklijke Marechaussee (KMar)

De KMar is verantwoordelijk voor de algemene politietaak op de vijf aangewezen burgerluchtvaartterreinen. Dit behelst onder meer het handhaven van de openbare orde, bewaking en beveiliging, crisisbeheersing en de opsporing. Voor een ongeval met een civiel luchtvaartuig is echter een uitzondering gemaakt, n.l. de afdeling Luchtvaart van de Eenheid LX/LO is belast met de taak voor het uitvoeren van strafrechtelijk onderzoek. In het geval van een militair luchtvaartongeval zal er sprake zijn van een ingesteld TMO. In deze situatie ligt de opsporingstaak ingevolge het afstemmingsprotocol Openbaar Ministerie-Defensie inzake militaire luchtvaartongevallen bij de KMar ligt. Op de aangewezen luchthavens (exclusief Lelystad Airport) levert de KMar in alle scenario's deelnemers aan het AC van de luchthaven, het CoPI, het OT en het BT conform de crisisplannen van de luchthaven en de veiligheidsregio. Daar waar noodzakelijk werkt de KMar bij ongevallen binnen of buiten het luchthavengebied samen met de Politie.

Openbaar Ministerie (OM)

Het OM is verantwoordelijk voor de opsporing van strafbare feiten en de vervolging van verdachten. De OvJ geeft leiding aan het strafrechtelijk onderzoek. Deelname aan het BT geschiedt door de HovJ in wiens arrondissement de opschaling plaatsvindt (doorgaans het gebied van het ongeval, eventueel ook het gebied waar vandaan het luchtvaartuig is vertrokken). Aan strafrechtelijke onderzoeken naar luchtvaartongevallen wordt landelijk leidinggegeven door de landelijk luchtvaartofficier van Justitie van het arrondissementsparket Noord-Holland te Haarlem. Dit is anders wanneer het luchtvaartongeval een gevolg is van (of als er aanwijzingen zijn die duiden op) een terroristische actie. In zo'n geval heeft het Landelijk Parket de leiding over het onderzoek. In een dergelijk geval zal de HovJ van het Landelijk Parket ook aanschuiven in het BT, naast de HovJ van het betreffende gebied. Daarnaast kan een casus leiden tot een SGBO. Daar kan het OM, als er aan de crash strafrechtelijke componenten zitten, ook aansluiten. Betreft het een luchtvaartongeval met een militair luchtvaartuig, dan berust de leiding van het opsporingsonderzoek bij het OM in Arnhem, alwaar de militaire strafzaken worden behandeld.

Betreft het een luchtvaartongeval in het buitenland dan wordt een onderzoek op de plaats van het incident in de regel uitgevoerd door de lokale autoriteiten. Indien inzet van Nederlandse justitiële of politiële autoriteiten ter plekke in het kader van het strafrechtelijk onderzoek wenselijk is, dient hiertoe via de geëigende kanalen een internationaal rechtshulpverzoek te worden ingediend bij de lokale autoriteiten.

Doorgeleiding van dergelijke rechtshulpverzoeken aan landen buiten de EU geschiedt in de regel via J&V en BZ.

Gemeente/Veiligheidsregio

De burgemeester van de betreffende gemeente c.q. de voorzitter van de betreffende veiligheidsregio heeft in geval van een ramp, of een dreiging voor het ontstaan daarvan, het opperbevel over de organisaties die deelnemen aan de bestrijding en coördineert de incidentbestrijding ter plekke.

De veiligheidsregio is een samenwerkingsverband tussen gemeenten, gericht op brandweerzorg, rampenbestrijding en crisisbeheersing in de zin van de Wet veiligheidsregio's (Wvr), bevolkingszorg en de geneeskundige hulpverlening. De veiligheidsregio vormt samen met de regiogemeenten en Politie/KMar de kern van de crisisorganisatie op regionaal niveau. Ook het OM en andere betrokken partners zoals LVNL, NCTV, RWS, Kustwacht, Defensie of de luchthavenautoriteiten maken onderdeel uit van de regionale crisisorganisatie.

Veiligheidsregio's met een luchthaven bereiden zich voor op luchtvaartongevallen, met onder meer regionale risicoanalyses, planvorming, opleiding en training en oefening. De veiligheidsregio maakt afspraken met alle relevante partners over incidentbestrijding en effectbeheersing. Alle veiligheidsregio's met een luchthaven hebben verplicht een rampbestrijdingsplan.

De belangrijkste taken van de binnen de veiligheidsregio samenwerkende diensten bij luchtvaartongevallen zijn:

- Het redden van mens en dier;
- De acute geneeskundige en publieke gezondheidszorg;
- De bron- en emissiebestrijding;
- Crisiscommunicatie (i.s.m. de burgemeester van de getroffen gemeente;
- Verificatie van de passagiersgegevens en het informeren van verwanten onder meer met behulp van de SIS ('ikzoekmijnnaaste.nl');
- De opvang en hereniging van verwanten met slachtoffers;
- Het begeleiden van ambassades en consulaten'
- En het organiseren van de herstel- en nafase.

Indien meerdere gemeenten/regio's betrokken zijn bij het luchtvaartongeval kan de coördinatie bij de voorzitter(s) van de veiligheidsregio('s) komen te liggen. De burgemeester/voorzitter veiligheidsregio nodigt betrokken partners en organisaties uit om deel te nemen aan de vergaderingen van de regionale crisisorganisatie voor onderlinge afstemming. Bij regiogrensoverschrijdende luchtvaartongevallen zal de coördinerende veiligheidsregio zorgdragen voor afstemming met andere veiligheidsregio's en een interregionale crisisstructuur inrichten. Veiligheidsregio's met een luchthaven in de regio kunnen kennis en expertise leveren.

In gevallen waarbij de nationale crisisstructuur opschaalt, vindt er nauwe afstemming over de aanpak plaats tussen het lokale/regionale en het nationale niveau, indien nodig onder regie van ICCb/MCCb. De uitvoeringsverantwoordelijkheid van de aanpak blijft op lokaal/regionaal niveau liggen.

Kustwacht

De Nederlandse Kustwacht heeft taken op het gebied van maritieme dienstverlening (o.a. SAR en Maritieme Hulpverlening), handhaving (o.a. opsporing en handhaving) en maritime security. De Kustwacht zorgt voor verantwoord en veilig gebruik van de zee en het nakomen van (inter)nationale wetgeving en verplichtingen. De Kustwacht werkt in opdracht van zes ministeries, te weten IenW, JenV, Financiën, EZK, LVVN en Defensie. Het samenwerkingsverband Kustwacht bestaat uit de onderliggende diensten: RWS ZenD, Politie, Douane, KMar, ILenT, NVWA en de Staatstoezicht op de Mijnen. Defensie is verantwoordelijk voor het beheer en de taakuitvoering van de Kustwacht.

Iedere kuststaat is wettelijk verplicht om een MRCC (Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum) te hebben. Deze taak is in Nederland belegd bij de Kustwacht. Alle incidenten op zee worden vanuit MRCC gecoördineerd: van olieverontreinigingen tot schepen in nood. Naast het MRCC is de Kustwacht ook het ARCC (Aeronautisch Reddings- en Coördinatie Centrum). Dat houdt in dat de Kustwacht een wettelijke taak heeft m.b.t. het opsporen van vermiste vliegtuigen is, zowel op water als op het land.

Gezien de Kustwacht zowel MRCC als ARCC is, wordt het ook wel aangeduid als JRCC (Joint Rescue Coordination Centre). Aandachtspunt hierbij is wel dat het geografisch werkgebied voor ARCC anders is dan voor MRCC (geografisch is afgebakend tot de Noordzee en bepaalde binnenwateren) gezien de veiligheidsregio's er op Land van zijn.

De Kustwacht heeft de leiding over en coördinatie van incidentenbestrijding op zee (EEZ), waaronder SAR-operaties. De Kustwacht kan noodsignalen ontvangen en hulpverlening op zee coördineren. In de operatie op zee werkt de Kustwacht samen met de KNRM, de reddingsbrigades, schepen van RWS en Politie, evenals de vliegtuigen van de Kustwacht en de SAR-helikopter. Daarnaast is binnen de Kustwacht het Maritiem Informatie Knooppunt (MIK) aanwezig. Deze fungeert als backoffice die alle beschikbare informatie verzamelt ter ondersteuning van de operatie.

Wanneer het incident uitstraling heeft naar de landzijde, zal de Kustwacht haar hulpverleningsoperatie afstemmen met de veiligheidsregio die de grootste effecten van het incident ondervindt. In overleg met deze veiligheidsregio zal o.a. de aanlandingsplaats worden bepaald. Op deze wijze kan de veiligheidsregio de verdere processen aan land (zoals de acute geneeskundige zorg, de crisiscommunicatie, de opvang en hereniging van verwanten met niet-zelfredzame slachtoffers) verder overnemen.

Wanneer slachtoffers van het incidentgebied in de Noordzee rechtstreeks naar het buitenland worden overgebracht, regelt de Kustwacht de taken m.b.t. verdere acute geneeskundige zorg en de opvang van de slachtoffers met de buitenlandse autoriteiten coördineren. Het ministerie van BZ wordt bij dit proces betrokken.

Bij opschaling voor maritiem gerelateerde incidenten (scenario 3) kan de Kustwacht een liaison afvaardigen naar het RBN. Dit geldt ook voor het ROT van de coördinerende veiligheidsregio in de nationale crisisstructuur.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)

De minister van IenW is samen met de minister van Defensie verantwoordelijk voor het beleid en de wet- en regelgeving op het gebied van luchtvaart. De bevoegdheid tot handhaving van de verplichting voor luchtvaartmaatschappijen op grond van artikel 21 van de EU-Verordening 996/2010, tot het hebben van een noodplan ligt, zoals hierna onder (inter) nationale wet- en regelgeving luchtvaart is aangegeven, op grond van de Wet luchtvaart bij de minister van IenW.

De ILT-LV is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de luchtvaartregelgeving. De Inspectie is daartoe grotendeels gemandateerd door de minister van IenW. Hiervoor heeft ze de beschikking over twee toezichtinstrumenten: vergunningverlening en handhaving. Bij een incidentmelding kan ILT-LV nazoeken of informatie over het toestel en/of maatschappij bekend is uit Europese inspecties Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA) database. Deze informatie is normaal gesproken beschikbaar na 1 uur. Indien het een toestel van een Nederlandse luchtvaartmaatschappij betreft, kan de ILT-LV ook iets zeggen aan de hand van de tweejaarlijkse auditresultaten over de naleving van de maatschappij. Daarnaast beschikt ILT-LV over mandaat ten aanzien van luchtruimsluiting of toestemmingverlening bij afwijkend baangebruik. Dit wordt aangevraagd door LVNL.

Verder kan ILT-LV op verzoek van de OvV de vliegveiligheid van toestellen na een incident beoordelen. ILT-LV beschikt over luchtvaart gerelateerde (technische) kennis. Via de Inspecteur-Generaal kan om expertise worden verzocht voor OT en CoPI.

Het DCC-IenW is verantwoordelijk voor de respons op crisissituaties binnen het beleidsdomein van het ministerie en coördineert de inbreng van IenW in de interdepartementale crisisoverleggen. Daarnaast is het DCC-IenW het 24/7-loket voor een spoedaanvraag luchtruimsluiting, bijvoorbeeld om een plaats van incident te beveiligen, ook wanneer er geen sprake is van een luchtvaartongeval. Deze kan worden aangevraagd door de burgemeester. Het DCC-IenW geleidt de aanvraag door naar ILT-LV en andere partijen. Bij luchtvaartongevallen kunnen andere IenW-sectoren geraakt zijn, zoals het spoor en de weg. Het DCC-IenW informeert deze partijen en inventariseert de impact ten behoeve van de beeldvorming. Het ministerie van IenW zal overgaan tot het afvaardigen van een liaison naar een crisisoverleg ter plaatse. Bij een ongeval met het regeringstoestel kan het DCC-IenW – in overleg met de ministeries van AZ en BZ en met het NCC – een liaison sturen naar het crisisoverleg van de KLM op tactisch/strategisch niveau.

Ministerie van Buitenlandse Zaken (BZ)

Ongeval in Nederland

Bij een luchtvaartongeval in Nederland met buitenlandse slachtoffers is het ministerie van BZ, contactpunt voor buitenlandse autoriteiten, zoals ambassades en consulaten in Nederland. Zoals weergegeven in het Ambassadeprotocol, kan BZ in overleg met het NCC overgaan tot het leveren van een BZ-liaison aan de crisisteams van de veiligheidsregio. In samenwerking en overleg met het NCC alerteert en informeert BZ de betreffende buitenlandse vertegenwoordigingen. BZ fungeert als contactpunt voor vragen van buitenlandse vertegenwoordigingen over bijvoorbeeld (het aanbod van) buitenlandse hulpinspanningen, identificatie, repatriëring en overlijdensakten.

Ongeval in het buitenland

In geval van een luchtvaartongeval in het buitenland waarbij een (groot) aantal Nederlanders is betrokken coördineert BZ de crisisrespons. De BZ-crisisrespons ter plaatse wordt uitgevoerd door de Nederlandse vertegenwoordiging in het betreffende land, indien nodig versterkt met een SCOT. Op verzoek van de buitenlandse autoriteiten kunnen de ministeries van BZ en Defensie en de politietaken uitvoeren. Het ministerie van BZ is verantwoordelijk voor de internationaal politieke aspecten en beschikt over kennis over de omstandigheden en gebruiken in het land waar het ongeval heeft plaatsgevonden en adviseert daarover binnen de nationale crisisbeheersingsstructuur. In het geval dat een Nederlands Militair vliegtuig is betrokken bij een ongeval dan werkt BZ nauw samen met het Ministerie van Defensie i.h.k.v. de crisisrespons.

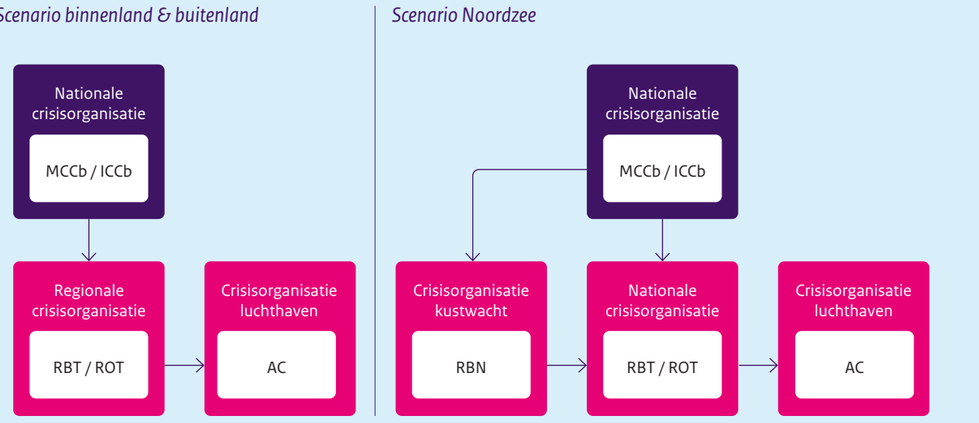


Vaststellen nationaliteit en namen betrokken Nederlanders

BZ heeft bij luchtvaartongevallen in het buitenland de taak om de nationaliteit en de namen te verifiëren van betrokken Nederlanders en om deze naamgegevens te koppelen aan verwanten. Dit verificatieproces wordt in teamverband uitgevoerd, tenzij dat vanwege het beperkt aantal Nederlandse betrokkenen niet nodig is. Het team bestaat in ieder geval uit vertegenwoordigers van het ministerie van BZ en het NCC en Politie. Het verificatieteam kan worden uitgebreid met vertegenwoordigers van andere partners (zoals luchtvaartmaatschappij en/of afhandelaar en/of de betrokken veiligheidsregio). In situaties waarin ICCb/MCCb de regie voeren, is het verificatieteam onderdeel van de nationale crisisorganisatie onder regie van ICCb/MCCb.

De autoriteiten van het land waarin het ongeval heeft plaatsgevonden zijn verantwoordelijk voor (forensische) identificatie van slachtoffers. Het ministerie van BZ kan het betreffende land Nederlandse assistentie aanbieden. BZ coördineert in deze gevallen dit Nederlandse assistentieaanbod en geeft de opdracht tot assistentie aan de Politie. Als een ongeval in het buitenland plaatsvindt en de Politie niet ter plaatse is om assistentie te verlenen, dan coördineert de politie de verzameling van gegevens van vermisten ten behoeve van het identificatieproces.

Scenario's



Legenda

AC	Actiecentrum luchthaven	**ICCb**	Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing	**ROT**	Regionaal Operationeel Team
RBT	Regionaal Beleidsteam	**MCCb**	Ministeriële Commissie Crisisbeheersing	**RBN**	Regionaal Beleidsteam Noordzee

Het ministerie van BZ is 24/7 voor verwanten bereikbaar via nummer +31 247-247-247 van het Nederland Wereldwijd. BZ dan wel familierechercheurs van de Politie, communiceren met directe nabestaanden in Nederland. Familierechercheurs worden ingezet en aangestuurd door de Politie. In geval van een ongeval met een militair toestel dan werkt de Politie nauw samen met het Ministerie van Defensie daar waar het de communicatie met nabestaanden betreft. Daarnaast activeert de ACOM van het NCC c.q. het NKC zo snel mogelijk een nabestaandenwebsite om ook via dat kanaal informatie met nabestaanden te kunnen delen.

De minister van BZ is verantwoordelijk voor de externe communicatie en informatievoorziening bij een luchtvaartongeval in het buitenland. Bij opschaling van de nationale crisisstructuur gebeurt dit met betrokken partijen, afgestemd in het NKC.

Indien nodig ondersteunt het ministerie van BZ de repatriëring van Nederlandse slachtoffers. Dit is primair een zaak van betrokkene(n) met de alarmcentrale, die de repatriëring organiseert. De ondersteuning bestaat bijvoorbeeld uit bemiddeling en de afgifte van laissez-passers.

Ministerie van Defensie

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

Defensie kan op verzoek van en onder zeggenschap van het bevoegd civiel gezag deze rol ook vervullen bij een niet-militair luchtvaartongeval in het kader van bijstand en militaire steunverlening. Defensie is een vaste partner bij bestrijden van rampen, crises, rechtshandhaving en humanitaire hulp in Nederland en werkt daarbij samen met civiele partners zoals Politie, brandweer, gemeenten, geneeskundige diensten en het OM. Elke veiligheidsregio heeft een militair adviseur (RMOA). Deze adviseert het lokaal gezag in de voorbereidingsfase en in een crisissituatie. De RMOA adviseert lokale (hulp) diensten welke middelen en expertise bij Defensie zijn aan te vragen. Daarnaast heeft het ministerie van Defensie met veiligheidsregio's die een militaire luchthaven in hun regio hebben, een convenant gesloten voor ondersteuning bij een luchtvaartongeval. Eindhoven Airport heeft aanvullend hierop een overeenkomst met de Vliegbasis Eindhoven voor het medegebruik van de militaire infrastructuur. Beide luchthavens hebben bedrijfsnoodplannen en rampbestrijdingsplannen die op elkaar aansluiten.

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.

Ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV)

De minister van JenV is als coördinerend minister crisisbeheersing verantwoordelijk voor crisisbeheersingsbeleid en het bijbehorende stelsel en de nationale crisisorganisatie. Het NCC is interdepartementaal coördinatiecentrum, *single point of contact* voor partners in de crisisbeheersing en knooppunt van de bestuurlijke informatievoorziening en de crisiscommunicatie. Daarnaast is KCR2 verantwoordelijk voor het opstellen van een landelijk operationeel beeld bij regio-overstijgende of nationale incidenten.

Het ministerie van JenV (het NCC en/of KCR2) kan een liaison afvaardigen naar de regionale crisisorganisatie en zo de verbinding leggen tussen het nationale en regionale niveau. In het Noordzee-scenario (buiten de 1 km-zone) stuurt JenV een liaison naar het RBN en naar de aanlandingsgemeente om deel te nemen in de crisisoverleggen. JenV informeert de burgemeesters met betrekking tot slachtoffers/nabestaanden in hun gemeenten.

In Nederland ligt het primaat voor het nemen van maatregelen bij luchtvaartongevallen bij de getroffen veiligheidsregio('s). KCR2 kan op verzoek de getroffen regio faciliteren en ondersteunen met bijstandscoördinatie, informatiemanagement en operationele advisering. In het geval van schaarste aan capaciteiten heeft KCR2 bijstandscoördinatie als kerntaak. Het advies aan de minister(s) over het verdelen van schaarse capaciteiten, kan geformuleerd worden door een actiecentrum dat door KCR2 gefaciliteerd wordt. Daarnaast kan de coördinatie van bepaalde taken bij het KCR2 worden neergelegd zoals de ontvangst van gerepatrieerde slachtoffers of het activeren van het SIS die verwanten en slachtoffers aan elkaar koppelt.

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS)

In een situatie met landelijke coördinatie is de minister van VWS onder meer verantwoordelijk voor psychosociale hulpverlening en gezondheidsonderzoek en kan hij een rol hebben bij de opvang van overlevenden in Nederland (advisering en informatie). Als het gaat om een militair luchtvaartongeval zijn deze taken de eerste verantwoordelijkheid van de minister van Defensie. In het geval van regionale coördinatie van de afhandeling is de GHOR als onderdeel van de veiligheidsregio verantwoordelijk voor de regie, coördinatie en aansturing van bovengenoemde taken. Bij een militair luchtvaartongeval gebeurt dit in samenspraak met het ministerie van Defensie. VWS kan de regio ondersteunen met informatie en advies vanuit het netwerk van het RIVM. Bij een luchtvaartongeval boven de Noordzee zal de veiligheidsregio van de betreffende aanlandingsgemeente taken uitvoeren. Zo nodig kan worden besloten tot nationale coördinatie.

Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten

De Inlichtingen- en veiligheidsdiensten spelen een rol bij een luchtvaartongeval. De diensten kunnen kijken of er relevante (dreigings-)informatie is waarover anderen geïnformeerd moeten worden. Ook kan er bijgedragen worden aan de inschatting of het incident gevolgen kan hebben voor de burgerluchtvaart.

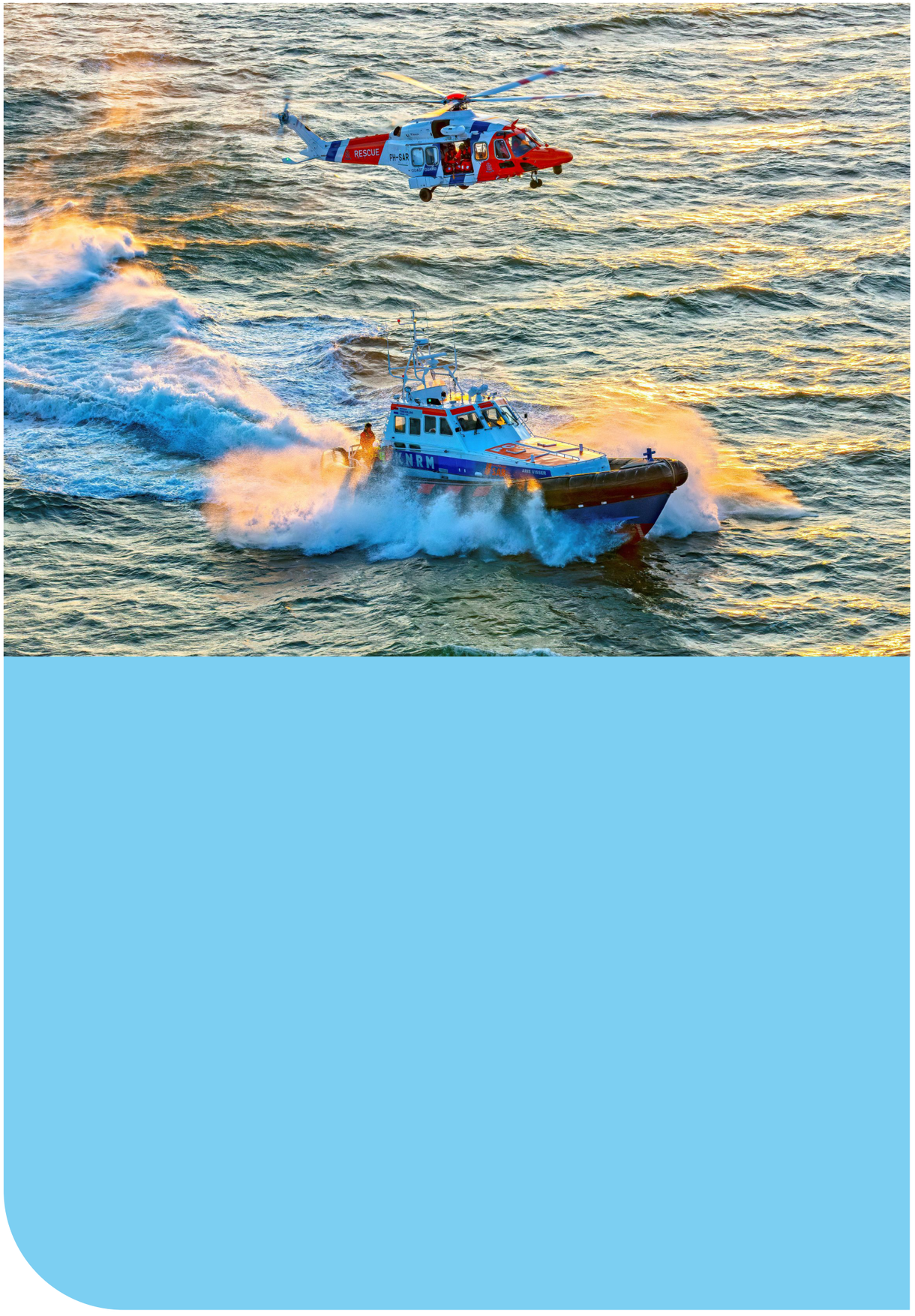
Coördinerende en besluitvormende gremia in de regio

Coördinerende gremia in de veiligheidsregio zijn het CoPI, ROT, GBT/RBT. Bij een luchtvaartongeval wordt de standaardbezetting van deze gremia conform het crisisplan van de regio en het specifieke plan voor de luchthaven naar behoefte aangevuld met vertegenwoordigers of liaisons van de luchthaven, de KMar, het OM, de luchtvaartmaatschappij, LVNL, de NCTV en/of het NCC en/of KCR2, de ministeries van BZ en Defensie, RWS, Kustwacht, overige relevante organisaties en experts. Zie voor meer informatie de desbetreffende regionale rampbestrijdingsplannen.

Voor de bezetting van het CVO van de luchthaven wordt verwezen naar de calamiteitenplannen van de desbetreffende luchthaven. Naar behoefte wordt de standaardbezetting van de desbetreffende gremia aangevuld met een vertegenwoordiger van het NCC en/of KCR2 en van (het) betrokken ministerie(s).

Coördinatie en besluitvorming op nationaal niveau

Op nationaal niveau vindt coördinatie en besluitvorming plaats, op hoog ambtelijk niveau in de ICCb en op politiek-bestuurlijk niveau in de MCCb, conform het NHC. Deze overleggen kunnen worden ondersteund door een IAO. In deze overleggen zijn alle betrokken ministeries vertegenwoordigd, zo nodig aangevuld met vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappij, de luchthaven, veiligheidsregio's, overige relevante organisaties en experts. Het IAO kan besluiten specifieke ondersteunende processen in multidisciplinair (team)verband onder regie van ICCb/MCCb te organiseren, zoals het instellen van een verificatieteam. Ook kan worden besloten tot het afvaardigen van een liaison vanuit de rijksoverheid naar bijvoorbeeld een coördinerend overleg in de regio.



3 Hoofdprocessen

In het kader van het LCP-L worden de volgende hoofdprocessen onderscheiden:

1. Melding en alarmering/op- en afschalen
2. Leiding en coördinatie
3. Informatiemanagement
4. Communicatie
5. Validatie en verificatie passagiersgegevens identificatie slachtoffers
6. Informeren verwanten
7. Opvang verwanten
8. Onderzoek
9. Nafase

Coördinatie/regie op hoofdprocessen per scenario

Onderstaande tabel geeft aan wie erin welk scenario de coördinatie/regie heeft op de bovengenoemde hoofdprocessen. Dat wil echter niet zeggen dat de andere actoren niet ook aan zet zijn. Elke partij blijft waar nodig de eigen processen uitvoeren en volgens de geldende eigen (crisis) plannen.

	Scenario 1 *In Nederland op luchthaven*	**Scenario 2** *In Nederland buiten de luchthaven*	**Scenario 3** *Noordzee*	**Scenario 4** *Buitenland/ internationale wateren/ luchtvaartongeval op afstand*
1. Melding en alarmering/	VR eventueel*	VR eventueel*	Kustwacht eventueel	BZ/Rijk/VR
op- en afschaling	VR eventueel*	VR eventueel*	IenW/Rijk eventueel	BZ/Rijk/VR
2. Leiding en coördinatie	VR eventueel*	VR eventueel*	Kustwacht (Noordzee) VR (land) eventueel	BZ/Rijk/VR
3. Informatie-management	VR i.s.m. Rijken en eventueel (NCC en KVR2)	VR i.s.m. Rijk (NCC en KCR2) eventueel	IenW/NCC i.s.m. VR en KCR2 eventueel	BZ i.s.m. Rijk (NCC)
4. Communicatie	VR (ToC) i.s.m. Rijk (NKC) en Airline eventueel	VR (ToC) i.s.m. Rijk (NKC) en Airline eventueel	IenW/NKC i.s.m. ToC en Airline eventueel	BZ i.s.m. NKC
5. Validatie/ verificatie	VR/ Gemeente i.s.m. Airline eventueel	VR/ Gemeente i.s.m. Airline eventueel	VR/ Gemeente i.s.m. Airline eventueel	BZ/VR i.s.m. Airline
6. Info verwanten	VR/ Gemeente en Airline eventueel	VR/ Gemeente en Airline eventueel	VR/ Gemeente en Airline eventueel	BZ en Politie/VR en Airline
7. Opvang	VR/ Gemeente en Airline eventueel	VR/ Gemeente en Airline eventueel	VR/ Gemeente en Airline eventueel	VR/ Gemeente en Airline
8. Onderzoek (strafrechtelijk)	OM/OvV/ Inspecties	OM/OvV/ Inspecties eventueel	OM/OvV/ Inspecties eventueel	OM na goedkeuring J&V op advies van BZ
9. Nafase (herstel + nazorg)	VR/ Gemeente eventueel	VR/ Gemeente eventueel	IenW/Rijk i.s.m. VR/ Gemeente eventueel	Rijk (bv. MCCb/ICCb

Tabel 1 Coördinatie/regie op hoofdprocessen per scenario

* Niet elk incident leidt tot opschaling of alarmering van de Veiligheidsregio Waar van toepassing/relevant wordt het proces uitgevoerd in samenwerking met Defensie

1 Melding en alarmering/ op- en afschalen

Algemeen

De melding kan van de luchtverkeersleiding, een burger, reiziger, bedrijf, organisatie crisispartner, alarmcentrale of meldkamer komen. Elke crisispartner, bedrijf of organisatie is verantwoordelijk voor de alarmering en (gefaseerde) opschaling van de eigen calamiteiten- of crisisorganisatie. Over het op- en afschalen zijn afspraken gemaakt in de rampbestrijdings- en crisisplannen van de betrokken organisaties. Hierbij dient tijdig rekening te worden gehouden met de nafase. Alle betrokken organisaties stemmen hun (gefaseerde) op- en afschalen met elkaar af.

Regionaal scenario 1, 2

Het bestuur van de veiligheidsregio voorziet op regionaal niveau in een meldkamerfunctie. Van daaruit worden de alarmering en opschaling van de algemene keten op regionaal niveau georganiseerd en uitgevoerd op basis van meldingsclassificaties, inzetvoorstellen, het crisisplan, het specifiek rampenbestrijdingsplan voor de luchthaven en protocollen. In de veiligheidsregio's is Defensie vertegenwoordigd door een militair adviseur.

Op basis van deze indeling komen materieel en personeel van de hulpdiensten ter plaatse. Door het kwalificeren van een incident wordt de ernst ervan aangegeven en daarmee een eventuele opschaling bepaald. De hulpdiensten van de overheid gebruiken voor de multidisciplinaire en bestuurlijke opschaling de kwalificaties (GRIP).

Regionaal scenario 3

De Kustwacht voorziet op landelijk niveau in een meldkamerfunctie voor de Maritieme gebieden (EEZ, Territoriale Zee, Waddenzee, IJsselmeer, Randmeren, Zeeuwse en Zuid-Hollandse Stromen). Na het ontvangen van een noodbericht worden de alarmering van de kustwachteenheden en de opschaling naar de ketenpartners/veiligheidsregio's georganiseerd en uitgevoerd op basis van o.a. het crisisplan, een rampenbestrijdingsplan en protocollen.

Voor de Noordzee hanteert men een zogenoemde "Fasekwalificatie". De Kustwacht kan aan de hand van haar beeldopbouw van het maritieme incident en de fasekwalificatie, de veiligheidsregio adviseren omtrent de toe te passen GRIP-kwalificatie.

In samenspraak tussen de veiligheidsregio, Defensie en de Kustwacht wordt bepaald welk materieel en welk personeel van de civiele en militaire hulpdiensten bij de aanlandingsplaatsen ter plaatse komt. En op deze wijze het hulpverleningsproces op het water aansluit op het hulpverleningsproces op de wal.

Nationaal

De melding en alarmering op nationaal niveau verloopt via het NCC. Zo nodig wordt de nationale crisisorganisatie opgeschaald. De verschillende ministeries, waaronder AZ, BZ, IenW en JenV, komen op DG-niveau in de ICCb bijeen en op politiek-bestuurlijk niveau in de MCCb. Het besluitvormingsproces kan worden voorbereid en ondersteund door het IAO. In geval van een ongeval met een militair luchtvaartuig sluit Defensie aan bij de overleggen van de crisisorganisaties op landelijk en regionaal niveau.

Bij een incident met het regeringstoestel of een voor Koninklijk Huis of regering gecharterd of in gebruik zijnde toestel lopen de alarmering en opschaling via IenW, indien van toepassing in samenwerking met Defensie. De vluchtcoördinator van IenW coördineert de vluchten van leden van het Koninklijk Huis en bewindspersonen. Het DCC-IenW functioneert als liaison naar KLM en besluit in overleg met de ministeries van AZ en BZ en het NCC welk departement deelneemt aan het crisisoverleg van KLM.

Bij scenario 3 komt naast de eerder beschreven nationale opschalingsstructuur, de opschalingsstructuur voor de Noordzee (cfm. IBP NZ) erbij. Tussen beide opschalingsstructuren vindt wederzijdse informatie-uitwisseling plaats tussen o.a. het Opschalingteam Kustwacht en het ROT van de coördinerende veiligheidsregio. Het RBT informeert het ICCb/ MCCb. Op dit niveau vindt de strategische aansluiting van beide opschalingsstructuren plaats.

Bij opschaling voor maritiem-gerelateerde incidenten (scenario 3) kan de Kustwacht een liaison afvaardigen naar het RBN. Dit geldt ook voor het ROT van de coördinerende veiligheidsregio in de nationale crisisstructuur.

Scenario 4

Een melding van een luchtvaartongeval in het buitenland of op internationale wateren kan op verschillende manieren worden gedaan, zoals mede hierboven beschreven. In het geval van een luchtvaartongeval in het buitenland of op internationale wateren coördineert het ministerie van BZ de daaruit voortvloeiende crisisrespons.

2 Leiding en coördinatie

Scenario 1 en 2

De GRIP-kwalificatie regelt opschaling van leiding en coördinatie op operationeel niveau op de plaats van het incident en op operationeel en bestuurlijk niveau van de veiligheidsregio en gemeente(n). De leiding en coördinatie van de regionale crisisorganisatie wordt georganiseerd en ingericht door de veiligheidsregio. Er wordt afstemming georganiseerd met relevante partners en organisaties. De burgemeester of de voorzitter van de veiligheidsregio hebben het opperbevel over de hulpdiensten in geval van een ramp of een ernstige vrees voor het ontstaan ervan.

Op rijksniveau is de MCCb belast met de coördinatie en besluitvorming over het geheel van te nemen maatregelen en voorzieningen. De MCCb wordt ondersteund en geadviseerd door onder andere de ICCb en het IAO. Het NCC zorgt voor een nationaal beeld ter ondersteuning van de bestuurlijke besluiten. Bij een ongeval met een militair luchtvaartuig sluit Defensie aan bij de overleggen van de crisisorganisaties op landelijk en regionaal niveau.

Scenario 3

Bij een incident in de Noordzee liggen de leiding en coördinatie op operationeel niveau bij de Nederlandse Kustwacht onder beleidsverantwoordelijkheid van IenW (IBP NZ). Met betrekking tot de effecten van het incident vindt nauwe afstemming plaats met het RBN, DCC en met de veiligheidsregio. Defensie sluit, bij een ongeval met een militair luchtvaartuig, aan bij de overleggen op landelijk en regionaal niveau.

Wanneer het incident uitstraling heeft naar de landzijde, zal de Kustwacht haar hulpverleningsoperatie afstemmen met de veiligheidsregio die de grootste effecten van het incident ondervindt. In overleg met deze veiligheidsregio wordt o.a. de aanlandingsplaats bepaald. Op deze wijze kan de veiligheidsregio de processen aan land (zoals de acute geneeskundige zorg, de crisiscommunicatie, de opvang en hereniging van verwanten met niet-zelfredzame slachtoffers) verder overnemen.

Scenario 4

In het geval van een luchtvaartongeval in het buitenland of op internationale wateren coördineert het ministerie van BZ de daaruit voortvloeiende crisisrespons. De nationale crisisorganisatie kan ook worden ingezet bij crisissituaties in het buitenland met gevolgen voor Nederland, zoals mogelijk het geval is bij een luchtvaartongeval.

3 Informatiemanagement

Regionaal

De veiligheidsregio heeft tot taak om de informatievoorziening tussen de verschillende partijen in het netwerk te organiseren. De informatievoorziening wordt grotendeels netcentrisch georganiseerd met behulp van het LCMS, zodat de op LCMS aangesloten coördinatieteams hun informatie kunnen inbrengen en er een gedeeld beeld kan ontstaan over de situatie. De veiligheidsregio zorgt voor een regionaal totaalbeeld van alle partijen, voor de verdeling van de beschikbare informatie en voor het tijdig ter beschikking stellen aan alle betrokken partners. Bij een ongeval met een militair luchtvaartuig zal dit in samenspraak met Defensie geschieden.

Scenario 3

Het Kustwachtcentrum voorziet de ketenpartners van informatie over de bronbestrijding en de effecten middels LCMS, situatierapporten of per telefoon. Zij is daarmee verantwoordelijk voor een zorgvuldige en adequate beeldopbouw van het incidentgebied en voor het in kaart brengen van de effecten voor de ketenpartners. Ook hier zal dit bij een ongeval met een militair luchtvaartuig in samenspraak met Defensie gebeuren.

Nationaal

Informatiemanagement tussen landelijk en regionaal niveau geschiedt grotendeels via het LCMS. De rijksoverheid doet onderling aan informatiemanagement via het NCC en langs lijnen van direct betrokken organisaties op deelonderwerpen. Het NCC fungeert als knooppunt van en voor de bestuurlijke informatievoorziening en de crisiscommunicatie. Binnen de nationale crisisstructuur nemen vertegenwoordigers van de relevante partners deel aan de verschillende crisisgremia zodat informatie, kennis en informatieverzoeken geborgd zijn tussen nationale crisisstructuur en partners. Ter ondersteuning van de informatiebehoefte kan het IAO besluiten het proces informatiemanagement in een specifiek multidisciplinair (team)verband te organiseren. Ook hier zal dit bij een ongeval met een militair luchtvaartuig in samenspraak met Defensie gebeuren.

4 Crisiscommunicatie

Crisiscommunicatie is gericht op het beantwoorden van de maatschappelijke informatiebehoefte, op schadebeperking en op betekenisgeving. In een tijd waarin door sociale media-informatie (of die nu waar is of niet) binnen enkele minuten massaal gedeeld kan worden, zijn heldere uitgangspunten over communicatie van groot belang.

Tijdens een crisis is zichtbaarheid, eenduidigheid en tijdigheid in de communicatie doorslaggevend. In geval van een luchtvaartongeval met aanzienlijke maatschappelijke gevolgen, stemmen alle relevante partijen daarom hun timing en inhoud van communicatie zoveel mogelijk met elkaar af.

Uitgangspunt is dat we bij luchtvaartongevallen vasthouden aan bestaande structuren, rollen, verantwoordelijkheden en werkwijzen, met oog voor het menselijk leed dat een luchtvaartongeval met zich mee kan brengen.

In dit stuk volgen we de scenario's zoals genoemd in hoofdstuk 1.

Algemene uitgangspunten voor crisiscommunicatie

- Gericht op schadebeperking (geven van handelingsperspectief), informatievoorziening (maatschappelijke informatiebehoefte) en betekenisgeving.
- Communiceer over het proces (wat is bekend en wat niet, stappen die de overheid neemt) en over wat mensen moeten doen/laten of willen weten.
- Wanneer communicatie over maatregelen vanuit veiligheidsoverwegingen niet mogelijk is, melden we dat (‘u ziet wat u ziet, wij doen uit veiligheidsoverwegingen geen nadere mededeling over de maatregelen’).
- Werk op basis van analyse, advies en aanpak.
- Communiceer over zichtbare maatregelen en indien wenselijk/mogelijk ook over onzichtbare maatregelen (daarmee vertellen we wat we doen en bouwen we aan het vertrouwen in de overheid).
- Bevestig wat zichtbaar is, vertel wat je wel en wat je niet weet, ontkracht geruchten of laat weten dat je de geruchten kent en ze onderzoekt. Geef een handelingsperspectief mee: wat kan de samenleving doen? Verwijs naar de website waar de informatie vanuit de (rijks)overheid communiceert.
- Communiceer zonder dat er (bestuurlijke) afstemming is geweest, niet over SISOS: slachtoffers, identiteiten, scenario’s, oorzaken en schade.

Aandachtspunten voor crisiscommunicatie bij een luchtvaartongeval

- Maak de verschillende doelgroepen expliciet (wie zijn getroffen, betrokken en voelt zich betrokken - uit de ring van getroffenen).
- Maak afspraken in de volgtijdelijkheid van het informeren van doelgroepen en laat dit leidend zijn in het proces. Hiermee wordt voorkomen dat eventuele verwanten of nabestaanden het nieuws via (sociale) media vernemen.
- Maak afspraken over de wijze waarop er wordt gecommuniceerd met nabestaanden. Als er bijvoorbeeld sprake is van een grote groep nabestaanden, zijn er andere manieren van communiceren nodig (denk aan een besloten website voor nabestaanden of fysieke opvangplek) dan wanneer het gaat om een klein aantal (waarbij afstemming 1 op 1 kan).
- In het geval er slachtoffers zijn of er is sprake van een strafrechtelijk onderzoek, moeten er duidelijke afspraken worden gemaakt met het Openbaar Ministerie, Politie en eventueel de KMar over coördinatie en uitvoering van de communicatie.
- Een luchtvaartongeval kan grote impact hebben op de maatschappij. Communicatie door bestuurders moet een verbindende werking hebben op de samenleving en appelleren aan de veerkracht van individuele personen en van de Nederlandse samenleving als geheel.
- In het geval dat er sprake is van buitenlandse passagiers/nabestaanden en buitenlandse media zich (kunnen) melden, moet in de communicatie rekening worden gehouden met vertalingen van communicatiemiddelen.

Nafase

- Heb bij de start van de crisis, ook direct oog voor de nafase, de fase van herstel en nazorg. Laat het afschalen en overgang van de acute fase naar de na(zorg)fase geleidelijk verlopen en in samenspraak met de mogelijk betrokken ministeries, veiligheidsregio’s, gemeenten en andere betrokken partners. Houd hierbij ook rekening met wensen van nabestaanden en omwonenden (op de plek van het ongeval of herdenkingsplek).
- Maak duidelijk afspraken over het afschalen van de crisis. Wat zijn de stappen, welke partners zijn erbij betrokken (bijvoorbeeld gemeenten) en voor wie heeft het gevolgen? Wie neemt de communicatie met de doelgroepen in de nafase voor zijn rekening?
- Verduidelijk (eventuele) wijzigingen in rollen en verantwoordelijkheden.

Coördinatie

Regionaal

De Wet op de veiligheidsregio’s bepaalt dat de burgemeester of coördinerend burgemeester van de veiligheidsregio verantwoordelijk is voor de informatievoorziening over de oorsprong, de omvang en de gevolgen van een crisis en over de daarbij te volgen gedragslijn. De uitvoering van de coördinatie kan verschillen per regio.

In iedere veiligheidsregio zijn regionale teams ingesteld om ten tijde van een crisissituatie de crisiscommunicatie te coördineren. Van hieruit wordt de communicatiestrategie uitgevoerd. Deze regionale crisiscommunicatie-organisatie ondersteunt het OT, BT en CoPI, is verantwoordelijk voor de uitvoering van de pers- en publiekscommunicatie en zorgt ervoor dat de doelgroepen zo snel mogelijk geïnformeerd worden over de situatie.

Ook is er de mogelijkheid dat de regionale crisiscommunicatie-organisatie buiten de bestaande GRIP-structuur los wordt opgeschaald. Dit kan het geval zijn bij bijvoorbeeld een incident met grote maatschappelijke impact.

De directie communicatie van het ministerie van IenW neemt (in afstemming met de afdeling communicatie van de NCTV) contact op met de regionale crisiscommunicatie-organisatie om ondersteuning te bieden op crisiscommunicatie.

Regionaal met ondersteuning van nationaal

Op verzoek van de betreffende veiligheidsregio of wanneer er sprake is van een incident met grote maatschappelijke impact, maar als er nog geen sprake is van landelijke opschaling, kan de directie communicatie van IenW in afstemming met afdeling communicatie van de NCTV de regionale crisiscommunicatie-organisatie faciliteren en ondersteunen. Denk daarbij aan het bieden van communicatieadviezen en -middelen en een netwerk van ervaringsdeskundigen. Ook kan een liaison van het Rijk deelnemen aan de regionale crisiscommunicatie-organisatie om ook eventuele nationale vraagstukken op te vangen.

Nationaal

Als er wordt besloten om de nationale crisisstructuur te activeren, wordt het Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie (NKC) ingesteld. Hieraan nemen communicatieprofessionals van de NCTV en de meest betrokken vakministeries deel. Het NKC adviseert in dat geval de crisis overleggen op rijksniveau (MCCB/ICCB) over de te volgen communicatiestrategie en coördineert de pers- en publiekscommunicatie vanuit de rijksoverheid. Het NKC stemt deze adviezen af met de regionale crisiscommunicatie-organisatie.

Het NKC communiceert over zichtbare maatregelen (bijvoorbeeld een landelijk publieksnummer) en geeft procesinformatie over wat de overheid doet en waarom. Daarnaast formuleert het communicatiekaders en kernboodschappen, daar waar het de nationale bevoegdheden betreft en stemt deze af met partners buiten de rijksoverheid, zoals veiligheidsregio’s/gemeenten, luchtvaartmaatschappijen en andere eventueel betrokken stakeholders.

Internationaal

Als het NKC is geactiveerd, is het NKC voor het Rijk in de lead voor pers- en publiekscommunicatie. Als dat niet het geval is, stemt het ministerie van Buitenlandse Zaken – in het geval een luchtvaartongeval in een ander Europees land plaatsvindt – de crisiscommunicatie af met andere Europese lidstaten via het Crisis Communications Network, met vertegenwoordigers van alle EU-lidstaten en EU-organen, en het Benelux Crisis Centre Communication.

Indien het ongeval buiten de Europese Unie heeft plaatsgevonden, is het ministerie van Buitenlandse Zaken in de lead voor de communicatie en staat in contact met de plaatselijke autoriteiten.

In beide situaties moet er, als er sprake is van Nederlandse slachtoffers, interdepartementaal en tussen Rijk en mogelijk betrokken regio’s (waar de luchthaven van vertrek/aankomst zich bevindt) communicatie afgestemd worden.

Verantwoordelijkheden

Crisiscommunicatie bij luchtvaartongevallen volgt de reguliere bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Iedere betrokken partij communiceert vanuit haar eigen verantwoordelijkheid over de onderwerpen, maar stemt centraal (meestal in het NKC) af over timing en inhoud van de boodschap. Interdepartementale afstemming en afstemming tussen Rijk en regio is van groot belang om eenduidigheid te waarborgen en versnippering van boodschappen te voorkomen.

In enkele unieke situaties gelden specifieke verantwoordelijkheden, deze worden hieronder benoemd:

ERM-procedure

Bij een incident of ongeval met het regeringstoestel (PH-GOV) treedt de ERM-procedure (Emergency Response Management) in werking. Dit is een vertrouwelijke procedure en wordt hier niet inhoudelijk toegelicht. Waar het gaat om de communicatie over het ongeval of incident, wordt deze gecoördineerd vanuit het NKC. Tot het NKC operationeel is, is de directie communicatie van IenW het eerste aanspreekpunt voor communicatie. Dit gaat in nauwe afstemming met luchtvaartmaatschappij KLM die verantwoordelijk is voor de operatie van het regeringstoestel.

Militair toestel

Het ministerie van Defensie is in de lead voor communicatie vanuit het Rijk als het gaat over een luchtvaartongeval met een militair toestel.

In het geval van een ongeval met een militair toestel op publiek terrein in een bepaalde veiligheidsregio communiceert het ministerie van Defensie over het toestel, oorzaak van het ongeval en de inzittenden. Dit doet het ministerie in afstemming met de regionale crisiscommunicatieorganisatie die communiceert over de gevolgen en het handelingsperspectief. Dit gebeurt in samenspraak met betrokken partijen afhankelijk van het scenario.

In de tabel hieronder staan de reguliere communicatieverantwoordelijkheden. Ze beschrijven op hoofdlijnen wie waarover communiceert en in welke rol.

Wie	*Verantwoordelijk voor*
Nationaal	
Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie	• Coördineert communicatie over het luchtvaartongeval vanuit het Rijk. • Staat in nauwe verbinding met het DCC van het ministerie van IenW. • Coördineert de totstandkoming van een eenduidige en afgestemde boodschap en handelingsperspectief. • Communiceert over maatregelen die de rijksoverheid neemt en waarom, geeft procesinformatie over wat de overheid doet. • Geeft duiding op het gebied van nationale veiligheid en veiligheidsmaatregelen. • Bepaalt of en wanneer er wordt gecommuniceerd. • Beslist wie namens het Rijk communiceert wanneer er sprake is van dodelijke slachtoffers; afhankelijk van het scenario, slachtoffers en de ongevalslocatie. • Verstuurt een landelijke NL-Alert als dat nodig is. • Biedt een handelingsperspectief om de schade of impact van te beperken.
Ministerie van IenW (Communicatie)	• Neemt deel aan het NKC als deze is geactiveerd. • Houdt contact met de regionale crisiscommunicatie-organisatie bij een lokaal/regionaal incident met een militair vliegtuig. • Communiceert over de gevolgen (en handelingsperspectief) met de sectoren die binnen de beleidsverantwoordelijkheid van IenW vallen. • Onderhoudt contact met luchtvaartmaatschappijen en luchthavens. • Zorgt voor feiten en duiding. • 1e aanspreekpunt in geval van een ERM-procedure.
Ministerie van Defensie (communicatie)	• Neemt deel aan het NKC als deze is geactiveerd. • Houdt contact met de regionale crisiscommunicatie-organisatie bij een lokaal/regionaal incident. • Zorgt voor feiten en duiding. • Communiceert over de gevolgen (en handelingsperspectief) met de sectoren die binnen de beleidsverantwoordelijkheid van Defensie vallen.
OM (communicatie	• Communiceert over mogelijke strafrechtelijke procedures. • Coördinatie communicatie gebeurt in afstemming met landelijke of regionale overheid, afhankelijk van het opschalingsniveau.
Internationaal	
Ministerie van BZ (communicatie)	• Neemt deel aan het NKC als deze is geactiveerd. • Staat in contact met buitenlandse posten. • Communiceert over de gevolgen (en handelingsperspectief) met de sectoren die binnen de beleidsverantwoordelijkheid van BZ vallen. • Zorgt voor feiten en duiding. • Ongeval binnen EU: afstemming met het Crisis Communications Network en het Benelux Crisis Centre Communication. • Ongeval buiten EU (en geen NKC): coördineert communicatie vanuit Rijksoverheid en staat in contact met de plaatselijke autoriteiten.
AIVD	• Zorgt voor duiding activiteiten en dreigingen in het geval (statelijke) actoren betrokken (lijken te) zijn.
Regionaal	
Regionale crisiscommunicatie-organisatie (veiligheidsregio)	• Coördineert de regionale afstemming van de communicatieaanpak en boodschappen, voert deze uit en monitort de informatiebehoefte. • Coördineert daarbij de afstemming met regionale/lokale partners. • Staat in nauw contact met IenW en NKC in het geval van landelijke opschaling.
Hulpverleningsdiensten (politie, brandweer) en GGD/GHOR	• Communiceren over lokale/regionale effecten, maatregelen die worden genomen en mogelijke handelingsperspectieven.
Kustwacht	• Ondersteunt partners (denk aan regionale crisiscommunicatie-organisatie, IenW, NKC) in geval van een luchtvaartongeval op zee. • Zorgt voor feiten en duiding.
Luchtvaartmaatschappij/ afhandelaar/Luchthaven	• Communiceert in afstemming en overleg over timing en inhoud van de boodschap met de regionale crisiscommunicatie-organisatie, vakdepartement of NKC. • Communiceert (informatievoorziening en schadebeperking) over mogelijke gevolgen voor eigen organisatie en medewerkers, directe gevolgen voor klanten of leveranciers.
Politie/KMAr	• Communiceert over veiligheidsmaatregelen algemeen. • Communiceert in afstemming en overleg over timing en inhoud van de boodschap met het regionale crisiscommunicatie-organisatie, vakdepartement of NKC. • Politie in de lead in het geval van dodelijke slachtoffers (aanzeggen van de dood en aanstellen politierechercheurs die contact onderhouden met nabestaanden).

Tabel 2 Verantwoordelijkheden crisiscommunicatie bij luchtvaartongeval

Validatie van de passagierslijst



5 Validatie en verificatie passagiersgegevens, identificatie slachtoffers

Dit proces heeft als het doel om zo veel als mogelijk relevante informatie te verzamelen over passagiers en (1e graads) verwanten zodat het proces van informeren van (1e graads) verwanten en andere doelgroepen (zoals ambassades en burgemeesters) secuur en goed kan verlopen. Daarvoor moeten enkele stappen worden doorlopen.

De *eerste* stap in het proces om te kunnen vaststellen wie aan boord van een luchtvaartuig heeft gezeten, bestaat uit het valideren van de passagierslijst door de luchtvaartmaatschappij dan wel door Defensie.

De *tweede* stap is om met informatie uit verschillende bronnen de gevalideerde passagierslijst aan te vullen met andere gegevens van die passagier (het betreft hier dus niet alleen informatie van de passagiers maar eveneens informatie van verwanten), zodat duidelijk wordt welke personen op de passagierslijst stonden c.q. welke personen ook daadwerkelijk hebben meegevlogen.

De *derde* stap is het bepalen van de status van de daadwerkelijke passagiers aan boord van het vliegtuig. De status van passagiers op de passagierslijst kan zijn: 1) ongedeerd of lichtgewond, 2) gewond en in het ziekenhuis, 3) overleden, 4) vermist of 5) status onbekend.

Een *vierde* stap is het informeren van (1e graads) verwanten met betrekking tot de status van het slachtoffer. In het geval van een dodelijk slachtoffer is de Politie (DVI-team) de verantwoordelijke organisatie om het slachtoffer te identificeren. Bij een ongeval met dodelijke slachtoffers met een militair luchtvaartuig en defensiepersoneel zal Defensie nabestaanden informeren. Als zich burgers aan boord bevinden van een militair toestel dan geschiedt dit via de Politie.

Validatie van de passagierslijst

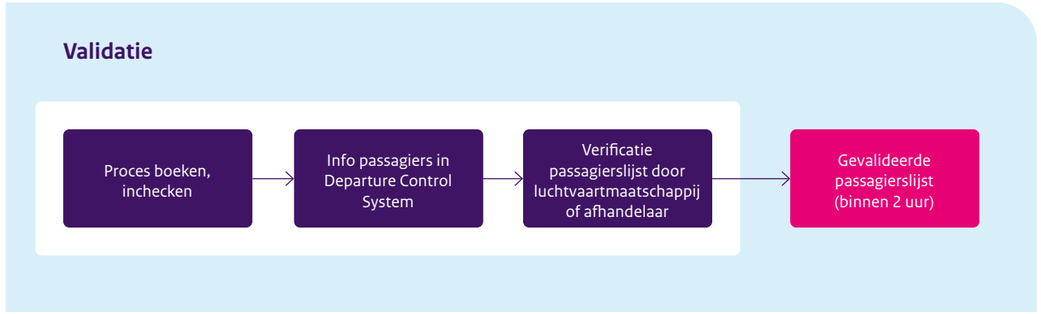
De luchtvaartmaatschappij/afhandelaar beschikt over de passagierslijst en is op grond van EU Verordening 996/2010 verplicht zo snel mogelijk en in elk geval binnen twee uur[12] een gevalideerde passagierslijst (*Verified Passenger Manifest, VPM*) voor te leggen met de best mogelijke informatie over alle personen aan boord. De luchtvaartmaatschappij stuurt de lijst aan het CVO van de luchthaven van vertrek of bestemming. Dit CVO stuurt de gevalideerde passagierslijst naar het ROT van de eigen veiligheidsregio. Indien het ongeval plaats vond in een andere veiligheidsregio (b.v. een veiligheidsregio zonder luchthaven), stuurt het ROT (van de veiligheidsregio met de luchthaven) de gevalideerde passagierslijst door naar het ROT van de getroffen veiligheidsregio.

Bij een ongeval in het buitenland is er mogelijk al een passagierslijst in handen van de autoriteiten aldaar die is verkregen van de luchthaven van bestemming of vertrek aldaar. Zo niet dan kan desgewenst de gevalideerde passagierslijst die in het bezit is van het ROT van de luchthaven in Nederland, naar de buitenlandse autoriteiten orden gestuurd.

In beide beschreven situaties wordt de VPM eveneens ter beschikking worden gesteld aan het NCC i.h.k.v. de informatievoorziening richting burgemeesters.

Het NCC, als nationaal informatieknooppunt, verstrekt desgevraagd de informatie aan KCR2. KCR2 kan deze informatie doorzetten aan OL'ers van niet getroffen Veiligheidsregio's (VR) zodat zij zorg kunnen dragen voor ondersteuning van bevolkingszorg- en GHOR-processen in de getroffen. Daarnaast kan KCR2, proactief, de noodzakelijke operationele calls organiseren voor een gedeeld beeld en ook een schakel tussen Rijk en VR vormen.

12 De termijn van twee uur is van toepassing op maatschappijen van EU-lidstaten; voor maatschappijen uit andere landen kan dit ook langer duren.



Verificatie van door de luchtvaartmaatschappij aangeleverde passagierslijst

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. Bij een ongeval op de Noordzee is de Kustwacht in samenspraak met het DCC-IenW hiervoor verantwoordelijk. Verificatie bij ongevallen met een militair toestel geschiedt i.s.m. Defensie en de civiele autoriteiten. Defensie kan gegevens aanleveren die kunnen worden gebruikt voor de verificatie.

Indien bij ongevallen in Nederland de nationale crisisstructuur is geactiveerd, geschiedt de uitvoering door de gemeente c.q. veiligheidsregio dan wel de Kustwacht, in alle gevallen in afstemming met het ICCb/MCCb. Indien nodig vindt ook de uitvoering van het verificatieproces plaats onder regie van ICCb/MCCb.

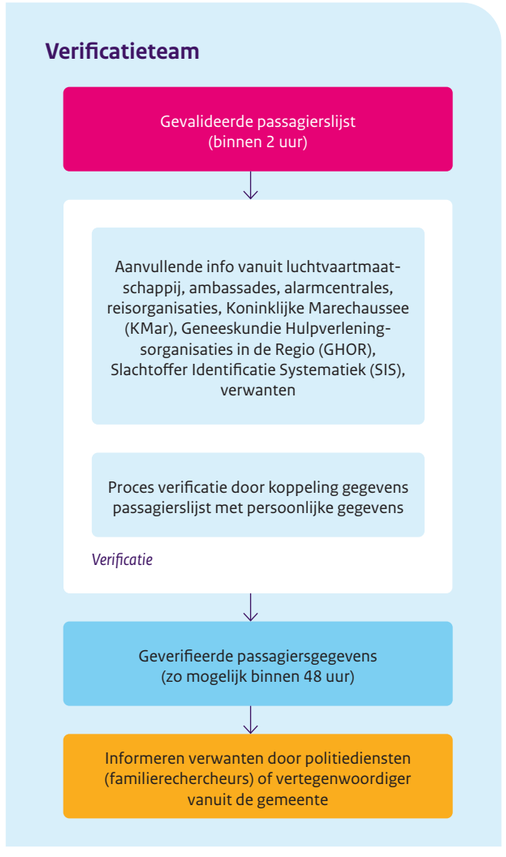
De passagierslijst van de luchtvaartmaatschappij biedt beperkte informatie, zoals de naam van de passagier op basis van het gebruikte paspoort. Deze informatie is niet voldoende om te kunnen vaststellen of een persoon die op de passagierslijst staat ook daadwerkelijk aan boord is geweest. Op basis van alle verzamelde informatie wordt een *Enhanced Verified Passenger Manifest (EVPM)* opgesteld. Deze informatie wordt onder verantwoordelijkheid van de gemeente, door onder andere de KMar en Politie, aangevuld zodat passagiersinformatie verder kan worden geverifieerd. Dat gebeurt mede op basis van gegevens uit andere bronnen (b.v. verzekeraars en reisorganisaties) en op basis van gegevens geleverd door verwanten die zich bij een van de instanties melden. Voor het verifiëren van de passagiersgegevens kan in voorkomende gevallen ook gebruik worden gemaakt van het *Travel Information Portal (TRIP)*-systeem.

Voor passagiers die niet in Nederland woonachtig of uit Nederland afkomstig zijn, kan het NCC de passagierslijst zo nodig verstrekken aan betreffende ambassades/consulaten in Nederland. Het is essentieel dat alle bij het verificatieproces betrokken organisaties hun informatiekanalen gebruiken en de verkregen informatie onder regie van de gemeente c.q. de veiligheidsregio afstemmen, zodat alle betrokken partijen snel overzicht krijgen van de beschikbare informatie. Verwanten dienen zo snel als mogelijk worden geïnformeerd wanneer voldoende geverifieerde passagiersinformatie beschikbaar is. Dit betekent nog steeds niet dat vaststaat dat de betreffende persoon daadwerkelijk aan boord van het luchtvaartuig is geweest.

De Politie (DVI-team) gaat vervolgens verder met de identificatie van slachtoffers en levert een identificatielijst op. Op basis van deze lijst worden de nabestaanden definitief geïnformeerd. In het geval van het regeringstoestel dan wel een ander toestel dat voor een regeringsvlucht wordt ingezet, beschikken de vluchtcoördinator van IenW en KLM over een definitieve passagierslijst. Zij leveren deze lijst aan het DCC-IenW, die deze vervolgens ter beschikking stelt aan het NCC.

Bij ongevallen in het buitenland is het verificatieteam onder voorzitterschap van BZ verantwoordelijk voor het proces van het verzamelen en verifiëren van passagiersinformatie van Nederlanders op de lijst. BZ gebruikt daarvoor een systematiek vergelijkbaar met de SIS (‘ikzoekmijnnaaste.nl’). In situaties waarin ICCb/MCCb de regie voeren, is het verificatieteam onderdeel van de nationale crisisorganisatie.

Het streven is de geverifieerde passagiersgegevens zo snel mogelijk beschikbaar te hebben om verwanten/nabestaanden te informeren. De snelheid waarmee eenduidig kan worden vastgesteld welke persoon op de passagierslijst staat, hangt af van de beschikbare informatie uit andere bronnen en kan van passagier tot passagier verschillen. Bij ieder luchtvaartongeval moet worden afgewogen of het wenselijk is om reeds informatie aan nabestaanden te verstrekken over passagiers van wie de gegevens zijn geverifieerd, voordat zekerheid bestaat over de gegevens van alle passagiers op de passagierslijst. De inzet daarbij zal zijn dat binnen 48 uur zoveel als mogelijk verwanten met geverifieerde passagiersgegevens te informeren.



Slachtoffer Informatie Systematiek (SIS, ‘ikzoekmijnnaaste.nl’)

De SIS (‘ikzoekmijnnaaste.nl’) is een landelijke aanpak die bij een incident bijdraagt aan een snel contact tussen of herenigingen van verwanten en slachtoffers. Gemeenten, GHOR en de Politie werken samen binnen SIS. Bij een incident kan een verwant bellen naar Verwantencontact via + 31 88 0908 000, het telefoonnummer van de Frontoffice SIS. Via (‘ikzoekmijnnaaste.nl’) kan informatie van ziekenhuizen over slachtoffers gekoppeld worden aan informatie van verwanten die op zoek zijn naar hun familie, ook voor buitenlandse slachtoffers en buitenlandse verwanten. SIS (‘ikzoekmijnnaaste.nl’) kan door de gemeente worden geactiveerd. Het SIS (‘ikzoekmijnnaaste.nl’) beperkt zich tot de niet-zelfredzame gewonde en ongedeerde slachtoffers en wordt niet gebruikt voor vermiste of overleden slachtoffers.

Privacy

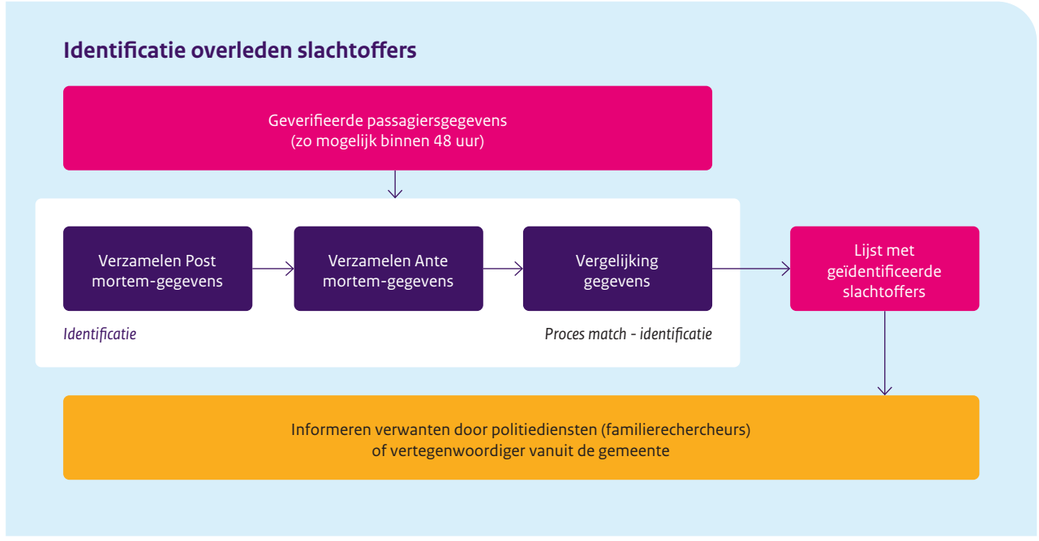
Voor het delen van persoons- en medische gegevens tussen ziekenhuizen en het openbaar bestuur wordt gehandeld volgens de *Handreiking afspraken tussen openbaar bestuur en ziekenhuizen over slachtofferinformatie bij rampen en crises* (2023). Persoonsgegevens van gewonde of overleden passagiers die door het ziekenhuis worden geleverd, mogen alleen gebruikt worden voor verwanteninformatie en nazorg. Die gegevens bevatten nooit specifieke medische informatie over de aandoeningen van individuele patiënten. Als er geen of weinig persoonsgegevens beschikbaar zijn, geeft het ziekenhuis ten behoeve van de identificatie, fysieke kenmerken van de patiënt door aan de GHOR. Als passagiers met een niet-Nederlandse nationaliteit betrokken zijn bij een ongeval in Nederland, wordt slachtofferinformatie gedeeld met de betreffende ambassade/consulaat, eventueel door tussenkomst van BZ en/of het NCC en indien van toepassing Defensie. Het slachtoffer en/of de verwanten van het slachtoffer moeten voor het verstrekken van slachtofferinformatie aan ambassades/consulaten, toestemming verlenen.

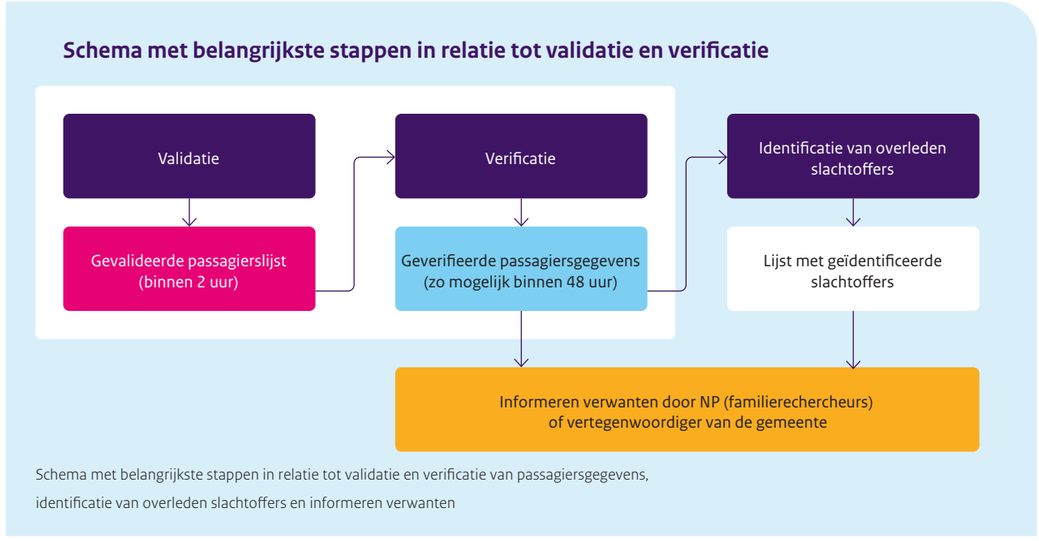
Bij een ongeval in het buitenland verwerkt BZ-persoonsgegevens in het kader van consulaire bijstand in overeenstemming met de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp). De Wbp geldt niet voor overleden Nederlanders. Desalniettemin gaat BZ ook met het bekend stellen van gegevens over overleden, zowel naar particulieren als de media, zeer zorgvuldig om. De grondslag voor de persoonsgegevensverwerking door BZ bij consulaire bijstand is het Verdrag van Wenen inzake consulaire betrekkingen. BZ heeft geen zeggenschap over de voorwaarden die gelden voor buitenlandse ziekenhuizen bij de verstrekking van (medische) persoonsgegevens. Hier gelden uiteraard de wet- en regelgeving van het betreffende land.

Identificatie slachtoffers

In Nederland is slachtofferidentificatie bij rampen een taak voor het DVI-team van de Politie. Dit team werkt volgens internationaal vastgestelde procedures. Slachtoffers worden (indien mogelijk) geïdentificeerd aan de hand van DNA, tandheelkundige gegevens en/of vingerafdrukken. Daarvoor wordt onderzoek gedaan aan de lichamen en worden bij nabestaanden de benodigde gegevens van de mogelijk omgekomen personen verzameld. Bij een luchtvaartongeval in het buitenland is het land waar het ongeval plaatsvindt verantwoordelijk voor het identificatieproces. Op verzoek kan de Politie ter plaatse ondersteuning bieden. Het verzamelen van gegevens bij nabestaanden in Nederland wordt door familierechercheurs onder coördinatie van de Politie uitgevoerd.

Het proces van validatie en verificatie van gegevens op de passagierslijst, de identificatie van overleden slachtoffers en het informeren van verwanten is in onderstaand schema vereenvoudigd en op meer conceptueel niveau weergegeven.





Schema met belangrijkste stappen in relatie tot validatie en verificatie van passagiersgegevens, identificatie van overleden slachtoffers en informeren verwanten

6 Informeren verwanten

Bij een luchtvaartongeval in Nederland inclusief de Noordzee is het informeren van verwanten een wettelijke verplichting van de luchtvaartmaatschappij of afhandelaar. De hereniging van verwanten/nabestaanden met niet-zelfredzame slachtoffers is een taak van de veiligheidsregio en gemeente in samenwerking met de luchtvaartmaatschappij of afhandelaar. Bij een (dodelijk) ongeval met een militair luchtvaartuig en militaire slachtoffers ligt de verantwoordelijkheid voor deze taak bij Defensie. Ook als luchtvaartongevallen niet op of bij een vertrek- of aankomstluchthaven plaatsvinden, worden op de luchthaven in de regel faciliteiten ingericht voor de opvang van verwanten. Die worden met de ongedeerden en lichtgewonden herenigd. Verwanten die niet herenigd zijn met een ongedeerd of lichtgewond slachtoffer worden over het verificatie- en identificatieproces op de hoogte gehouden. De SIS ('ikzoekmijnnaaste.nl') is bij ongevallen in het binnenland een belangrijk hulpmiddel om verwanten en niet-zelfredzame slachtoffers bij elkaar te brengen. Het informeren van verwanten van overleden slachtoffers is een taak van de Politie.

Bij een luchtvaartongeval in Nederland inclusief de Noordzee met buitenlandse slachtoffers treedt BZ in samenwerking met het NCC op als contactpunt voor buitenlandse autoriteiten, zoals ambassades en consulaten in Nederland. BZ vraagt via het NCC de benodigde informatie op bij de Nederlandse betrokken crisisorganisaties. In samenwerking en overleg met het NCC alerteert en informeert BZ de betreffende buitenlandse vertegenwoordigingen. BZ fungeert als doorgeefluik van vragen van buitenlandse vertegenwoordigingen over bijvoorbeeld identificatie, repatriëring en overlijdensakten aan Nederlandse instanties zoals Politie en gemeenten.

BZ doet verwanten nimmer telefonisch rechtstreekse mededelingen over mogelijke Nederlandse dodelijke en ernstig gewonde slachtoffers van luchtvaartongevallen. Vanwege de zorg die aan het informeren moet worden besteed, is het persoonlijk (laten) informeren door (familie-rechercheurs van) de Politie de gebruikelijke procedure bij het overlijden van een Nederlander in het buitenland.

Individuele verwanten kunnen zich in principe wenden tot elke organisatie voor het verkrijgen van informatie. Voor ongevallen in het binnenland inclusief de Noordzee stemmen de betrokken organisaties onder regie van de gemeente c.q. de veiligheidsregio expliciet af welke informatie beschikbaar is en wie het beste de verwanten waarover kan informeren. Bij ongevallen in het buitenland geschiedt deze expliciete afstemming in het verificatieteam onder regie van ICCb/MCCb.

7 Opvang

Bij een luchtvaartongeval in Nederland inclusief de Noordzee is de opvang van verwanten een wettelijke verplichting van de luchtvaartmaatschappij of afhandelaar. De gemeente/veiligheidsregio is in het kader van de bevolkingszorg verantwoordelijk voor de (eerste) opvang van slachtoffers en verwanten met niet-zelfredzame slachtoffers. Bij een ongeval met een militair luchtvaartuig zal dit geschieden in samenspraak met Defensie. De GHOR speelt hierin een rol door het zo nodig snel starten van PSH aan slachtoffers en/of nabestaanden op de luchthaven of op de opvanglocatie.

Bij een ongeval in het buitenland gaat de verantwoordelijkheid voor de opvang van slachtoffers na aankomst in Nederland over naar JenV in samenwerking met de gemeente/veiligheidsregio en de luchtvaartmaatschappij. BZ werkt operationeel samen met andere partijen in Nederland zoals het KCR2 (bijv. voor het regelen van opvang in Nederland, het informeren van OL'ers, etc.).

8 Onderzoek

Strafrechtelijk onderzoek

Het OM is verantwoordelijk voor de opsporing van strafbare feiten en de vervolging van verdachten. Aan strafrechtelijke onderzoeken naar luchtvaartongevallen wordt landelijk leidinggegeven door de luchtvaartofficier van Justitie van het arrondissementsparket Noord-Holland in Haarlem. Wanneer het luchtvaartongeval een gevolg is of lijkt van een terroristische actie, heeft het Landelijk Parket de leiding. Het strafrechtelijk onderzoek naar luchtvaartongevallen wordt uitgevoerd door de afdeling luchtvaart van de landelijke eenheid van de Politie.

Alhoewel de KMar over de algemene politietaak beschikt, is de afdeling Luchtvaart van de Eenheid Landelijke Expertise en Operaties belast met de taak voor het uitvoeren van strafrechtelijk onderzoek naar een ongeval met een civiel luchtvaartuig binnen het luchthavengebied en daarbuiten. In het geval van een militair luchtvaartongeval ligt de opsporingstaak ingevolge het afstemmingsprotocol Openbaar Ministerie-Defensie inzake militaire luchtvaartongevallen bij de KMar.

Bij een luchtvaartongeval kan het forensisch onderzoek verricht worden door de Politie in afstemming met het onderzoeksteam. Conform de aanwijzing afstemming OvV – OM van het College van Procureurs-Generaal worden afspraken gemaakt tussen de (zaaks)OvJ en de verantwoordelijke vertegenwoordiger van de OvV over de inrichting van beide onderzoeken.

Veiligheidsonderzoek

De OvV heeft namens de Nederlandse staat een onderzoeksverplichting voor ongevallen en ernstige incidenten met burgerluchtvaartuigen, waarbij de verplichtingen die voortvloeien uit de International Civil Aviation Organization (ICAO) annex 13, EU-verordening 996/2010 en de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid bepalend zijn. Bij militaire luchtvaartongevallen zal er ook door Defensie een veiligheidsonderzoek worden uitgevoerd in overleg met andere onderzoekende instanties. Die taak omvat het vaststellen van de (vermoedelijke) oorzaken, de omvang van hun gevolgen, alsook het doen van aanbevelingen ter voorkoming van dergelijke ongevallen of beperking van de gevolgen. Voor Aruba, Curaçao en Sint-Maarten doet de Onderzoeksraad onderzoek op basis van het verzoek van het land.

In voorkomend geval levert de ILT dan wel Defensie bij militaire ongevallen, expertise aan de OvV en worden afspraken gemaakt over de onderzoeken die door de inspectie worden uitgevoerd. Op verzoek van de minister(s) verricht de inspectie themaonderzoek, waarvoor een beroep op haar expertise noodzakelijk is. Themaonderzoek richt zich op het genereren van specifieke kennis. Wanneer de inspectie tijdens een dergelijk onderzoek stuit op mogelijke overtredingen of strafbare feiten, kunnen die tot toezicht- of opsporingsmaatregelen leiden.

9 Nafase (nazorg en herstel)

Bij een luchtvaartongeval in Nederland geldt dat in afstemming met de burgemeester of de voorzitter van de veiligheidsregio, de locatie van het incident wordt vrijgegeven. Dit gebeurt telkens in afstemming met de KMar en/of Politie in verband met het eventueel beschermen van de “plaats delict” en het werk van onderzoekinstanties. Op de Noordzee gebeurt het vrijgeven door de Kustwacht. In overleg met RWS ZD en IenW zal worden bekeken op welke wijze de berging van het vliegtuig in de Noordzee moet geschieden. Indien noodzakelijk komen er verschillende gespecialiseerde bedrijven voor de berging, afvoer van gevaarlijke stoffen en sloop- en herstelwerkzaamheden. De regionale crisisorganisatie wordt beëindigd en lopende processen worden door belanghebbende actoren in een ad hoc op te richten projectorganisatie ondergebracht en gecoördineerd.

In de nafase gaat het over talrijke herstel- en nazorgactiviteiten die een korte looptijd van dagen of weken, dan wel een lange looptijd van maanden of jaren kunnen hebben. De ervaring leert dat het kan gaan om:

- Het inrichten van een (tijdelijke) herdenkingsplaats en herdenkingsbijeenkomst,
- Informatiebijeenkomsten voor slachtoffers/verwanten en hulpverleners,
- Psychosociale hulpverlening,
- Het begeleiden van bezoekers op de plaats van het ongeval,
- Repatriëring,
- Gezondheidsonderzoek,
- Maatschappelijke discussie,
- De nasleep van media en communicatie, informatievoorziening en -management,
- Contact tussen de overheid, de luchtvaartmaatschappij en de slachtoffers,
- Evaluaties en onderzoeken en de uitkomsten daarvan,
- Schadeafhandeling, aansprakelijkheid,
- Herstelwerkzaamheden,
- Afzetting en vrijgeven van het ongevalsgebied,
- Metingen en monsters vastleggen, milieueffecten/gronds-anering, bergingswerkzaamheden, het inzamelen van brokstukken en lading,
- En het afhandelen en coördineren van de effecten en consequenties door of naar aanleiding van het luchtvaartongeval.

Organisaties zijn zelf verantwoordelijk voor eventuele kosten die voortkomen uit extra inzet bij de uitvoering van het plan tijdens een crisis. Voor beslissingen over de afwikkeling van een crisis (nafase) en de financiële consequenties daarvan worden de gebruikelijke gremia gevolgd.

Bij een luchtvaartongeval in Nederland kan KCR2 een veiligheidsregio of een enkele gemeente bijstand, steunverlening of ondersteuning bieden. Bij een luchtvaartongeval in het buitenland kan KCR2 een operationele coördinerende rol krijgen bij een aantal onderdelen van de nafase, zoals bijvoorbeeld verwantenbijeenkomsten, repatriëringen etc. Naar behoefte kan op nationaal niveau worden besloten tot de instelling van een nafase-(project)team door ICCb/MCCb.



4 Bestuurlijke dilemma's en sleutelbesluiten inclusief bevoegd gezag

Onderstaande tabel bevat een overzicht met de belangrijkste dilemma's/ sleutelbesluiten, de betrokken partijen en wie er over gaat (bevoegd gezag). Het overzicht is indicatief en kan per scenario en/of situatie op maat worden gebruikt.

Daarnaast zijn er een aantal kantelmomenten te definiëren waaronder;

- Ongeval is geen ongeval maar een (terroristische) aanslag.
- Groot aantal Nederlandse slachtoffers/overledenen aan boord van het vliegtuig.
- Locatie van het ongeval b.v. op of nabij de luchthaven, in een stedelijke omgeving vs landelijke omgeving, in het water

Dilemma's/sleutelbesluiten	Welke partijen betrokken	Wie gaat erover (bevoegd gezag)
Sluiten luchtruim	LVNL/IenW/MUAC/ Defensie/ luchthaven	IenW in afstemming met ICCb/ MCCb en burgemeester
Sluiten luchthaven en/of andere infrastructuur	Gemeente (Burgemeester) /VR / Defensie/IenW-partners/ luchthaven/Kustwacht	IenW/Defensie i.a.m. ICCb/MCCb, burgemeester en luchthaven
Inschatten gevolgen voor al dan niet tijdelijk 'downsizen' vliegverkeer	Luchthaven/LVNL/VR/	
Defensie Gemeente	Burgemeester/luchthaven	
Handhaving openbare orde en veiligheid	Luchthaven, VR/gemeente, Politie, KMar, OM, JenV, Defensie	Burgemeester/HovJ/minJenV/ Defensie/KMar/ Politie
Inschatting terroristische (vervolg)dreiging	AIVD/Politie/KMar/NCTV	NCTV i.a.m. ICCb/MCCb
Activeren ikzoekmijnnaaste.nl	Gemeente/VR/Kustwacht	Gemeente/VR
Beschikbaar stellen van passagierslijst door KMar aan belanghebbende organisaties	KMar, Gemeente (Bevolkingszorg), Politie, GGD/GHOR, ICCb/MCCb	OM in afstemming met de burgemeester
Activeren PAC-L	KMar/OM	Burgemeester
Inrichten verificatieproces binnenland	VR/gemeente i.s.m. Airline/JenV/ Defensie	VR in afstemming met ICCb/MCCb
Activeren en inrichten verificatieteam buitenland	BZ/NCC/VR	ICCb/MCCb
Validatie en publicatie passagierslijst binnenland	Airline/VR/Kustwacht/	
Defensie	VR/gemeente/Defensie i.s.m. ICCb/ MCCb	
Validatie en publicatie passagierslijst buitenland	BZ	BZ i.s.m. Airline/onder regie ICCb/ MCCb
Validatie en publicatie slachtofferlijst binnenland	Gemeente	VR/gemeente i.s.m. Airline/ Defensie
Verificatie en publicatie slachtofferlijst buitenland	Politie /onder coördinatie ICCb/ MCCb	BZ i.s.m. Airline/onder regie ICCb/ MCCb
Verificatie en publicatie lijst geïdentificeerde binnenland	Gemeente	VR/gemeente i.s.m. Airline/ Defensie
Verificatie en publicatie lijst geïdentificeerde buitenland	Politie/onder coördinatie ICCb/ MCCb	BZ i.s.m. Airline/ICCb/MCCb
Verplaatsen Nederlandse capaciteiten naar buitenland	VR/NCC/KCR2/BZ/Politie	Betrokken ministerie/ICCb/ MCCb
Instellen dag van Nationale rouw	MCCb in afstemming met gemeente, VR,	MP, MCCb

Tabel 3 Dilemma's en sleutelbesluiten

Bijlagen

Bijlage A Wet- en regelgeving

In de tabel zijn de meest relevante documenten weergegeven die een relatie hebben met de verantwoordelijkheden, taken, bevoegdheden, processen, etc., die een rol gaan spelen nadat een luchtvaartongeval heeft plaatsgevonden. Uiteraard hebben deze documenten invloed op de fase waarin partners zich voorbereiden op hun taken in de 'warme' fase. In de tabel is wet- en regelgeving weergegeven die internationaal en/of nationaal van kracht is. Daarnaast zijn verschillende informerende en adviserende documenten opgenomen.

- De belangrijkste wet- en regelgeving wordt daarna kort toegelicht met focus op de volgende onderwerpen.
- (Inter)nationale wet- & regelgeving luchtvaart
- Incidentbestrijding en planvorming overheid
- Consulaire dienstverlening
- Search and Rescue op zee

De *Bestuurlijke Netwerkkaart Crisisbeheersing Burgerluchtvaart* en het bijbehorende bevoegdhedenschema bieden een beknopt en nader inzicht van relevante wetgeving inclusief bevoegdheden en crisispartners.

(Inter)nationale wet- & regelgeving luchtvaart

Bijna alle regelgeving voor luchtvaartveiligheid komt in internationaal verband tot stand. De Nederlandse regelgeving vloeit voort uit *European Aviation Safety Agency* (EASA) en ICAO-standaarden en –aanbevelingen. Nederland heeft zich verplicht de in het verdrag van Chicago opgestelde standaarden te implementeren. Dit gebeurt grotendeels via Europese regelgeving, voorbereid door EASA. Europese verordeningen werken grotendeels rechtstreeks door in de Nederlandse rechtsorde. Europese aanbevelingen worden in Nederlandse regelgeving geïmplementeerd. De regelgeving voor de luchtvaart in Nederland is, naast de rechtstreeks werkende Europese verordeningen, neergelegd in de Wet luchtvaart en de Luchtvaartwet en onderliggende regelingen.

Annex 14 van ICAO is van toepassing op luchthavens. De ICAO annex 19 bevat standaarden en aanbevelingen voor veiligheidsmanagement waaraan de overheid en de luchtvaartbedrijven moeten voldoen. Luchtvaartbedrijven in de volgende domeinen moeten een veiligheidsmanagementsysteem invoeren: luchtvaartmaatschappijen (Annex 6: Operations of Aircraft); luchtverkeer dienstverlenende organisaties, organisaties die meteorologische informatie of luchtvaartinformatie leveren, hulp en reddingsdiensten (Annex 11: Air Traffic Services).

Elke luchtvaartmaatschappij beschikt over een calamiteitenplan.

Elke luchthaven heeft - conform de regelgeving van EASA, dan wel van ICAO - een eigen calamiteitenplan met daarin de taken en verantwoordelijkheden van de exploitant. De exploitant heeft een belangrijke rol bij de alarmering. De exploitant moet daarnaast zorgen voor een geoefende luchthavenbrandweer, die is afgestemd op de brandrisicoklasse van de luchthaven. Een civiele luchthaven en haar brandweer vallen onder verantwoordelijkheid van de exploitant. Een militaire luchthaven en een militaire luchthaven met civiel medegebruik (momenteel alleen Eindhoven) vallen onder de verantwoordelijkheid van Defensie.

Daarnaast hebben ook internationale brancheorganisaties als *International Air Transport Association* (IATA) en *Airports Council International* (ACI) richtlijnen opgesteld. Sectorpartijen die lid zijn van deze organisaties worden geacht richtlijnen, bijvoorbeeld op het gebied van *Emergency Response*, te verwerken in hun planvorming.

EU Verordening 996/2010 stelt eisen aan bijstand (artikel 21) en sancties (artikel 23). Artikel 21 verplicht elke lidstaat een nationaal noodplan op te stellen, dat betrekking heeft op bijstand aan slachtoffers van ongevallen in de burgerluchtvaart en hun familieleden. Lidstaten dienen er ook op toe te zien dat op hun grondgebied geregistreerde luchtvaartmaatschappijen over een noodplan voor bijstand beschikken. Deze verplichting wordt op grond van de Wet luchtvaart, artikel 11.15, onderdeel b, onder 11*, gehandhaafd door de minister van IenW. In dat kader houdt de ILT-toezicht op de verplichting tot het hebben van een noodplan voor luchtvaartmaatschappijen. De criteria zijn te vinden in bijlage B. Met name dient daarbij psychosociale bijstand aandacht te krijgen.

Een lidstaat die bij een luchtvaartongeval een groot aantal slachtoffers aan boord heeft, dient een aanspreekpunt aan te wijzen voor de slachtoffers en hun familieleden, op de plek waar de luchtvaartmaatschappij geregistreerd is en die met het ongevallenonderzoek belast is. Landen die "bijzondere belangen" hebben bij de afwikkeling van het ongeval, mogen deskundigen aanwijzen:

- om de plaats van het ongeval te bezoeken;
- om toegang te krijgen tot informatie over de voortgang van het onderzoek;
- om een kopie van het eindverslag te ontvangen.

	Wet- en regelgeving Internationaal	Wet- en regelgeving Nationaal	Bindende documenten	Niet bindende maar adviserende en informatieve documenten
Crisisbeheersing vliegtuigongevallen	• ICAO-Annex 9 Facilitation (2005) • ICAO-Annex 14 Aerodromes (2014) • Regulation (EU) 2018/1139 and of the Council of 4 July 2018 EU-Commission Regulation No 139/2014 of 12 February 2014 laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council (2014) • Verdrag van Wenen (1968)	• Instellingsbesluit Ministeriële Commissie Crisisbeheersing 2022 (Stcrt. 2022, 32675) • Wet en Besluit veiligheidsregio's (2010) • Wet Luchtvaart (2014) • Besluit Luchtverkeer 2014 • Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (2009) [13] • Regeling houdende vaststelling kader veiligheid militaire luchtvaart (Stcrt. 2016, 46347).	• Nationaal Handboek Crisisbeheersing (2022) • Incidentbestrijdingsplan Noordzee (2012) • Landelijk Crisisplan Luchtvaartongevallen op grond van artikel 21 en 23 van Verordening 996/2010 van de Europese Unie (2014)	• ICAO-Airport Services Manual-Part 1 Rescue and Fire Fighting (2014) • ICAO-Airport Services Manual-Part 7 Airport Emergency Planning (1991) • EASA-Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Authority, Organisation and Operations Requirements for Aerodromes (2014) • Handreiking Crisisbeheersing op Luchthavens (2021) • Bestuurlijke Netwerkkaart Crisisbeheersing Burgerluchtvaart
Passagiersinformatie Luchtvaartongevallen en	• ICAO-Annex 12 Search & Rescue • ICAO-Annex 13 Aircraft Accident and Incident Investigation (2010) • EU-Regulation (EU) No 996/2010 and of the Council on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC (2010)	• Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid • Rijksbesluit Onderzoeksraad voor Veiligheid • Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid • Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid		• ICAO Doc 9998 Policy on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families (2013) • ICAO Circular 285-AN/166 Guidance on assistance to aircraft accident victims and their families (2001) • IATA-IOSA Standards Manual (2022) • ICAO Safety Management Manual (SSM) (2018)

Tabel 4 (Inter)nationale wet- en regelgeving Luchtvaart

Deze deskundigen mogen bijstand verlenen bij de identificatie van de slachtoffers en deelnemen aan vergaderingen met overlevenden van zijn/haar land. Gelet op de Grondwettelijke taak van de Krijgsmacht is het civiele, juridische kader grotendeels niet bindend voor de militaire luchtvaart. Onder de Wet luchtvaart bestaat een juridisch kader specifiek voor de militaire luchtvaart, waaronder de '*Regeling houdende vaststelling kader veiligheid militaire luchtvaart*'. Dit is de juridische basis voor het Military Aviation System (MAS). Het MAS is het geheel van regels, processen en de daarbij passende organisatiestructuur waarmee de veiligheid van de militaire luchtvaart systematisch wordt geborgd. De burgerluchtvaart kent een Total Aviation System (TAS). Het Military Aviation System is daarvan de militaire tegenhanger.

Tevens voorziet deze regeling in een basis voor de zogenaamde Militaire Luchtvaart Eisen (MLE) waarmee binnen het ministerie van Defensie invulling wordt gegeven aan het MAS. De MLE worden namens de minister door de D-MLA uitgegeven. De MLE omvatten minimumeisen die van toepassing zijn op de inrichting en bedrijfsvoeringprocessen van defensieorganisaties en op de luchtvaartproducten van Defensie. De MLE zijn bedoeld om te waarborgen dat de Nederlandse militaire luchtvaart op een acceptabel veiligheidsniveau wordt uitgeoefend.

De ICAO en EASA wet- en regelgeving is niet onverkort van toepassing op militaire luchtvaart. Wel heeft de Staat der Nederlanden zich gecommitteerd om zoveel als redelijkerwijs mogelijk (daar waar het de grondwettelijke, militaire taakuit-

13 Alleen van toepassing op luchthavens zonder EASA-certificaat.

voering het toelaat) in overeenstemming met deze civiele regelgeving te werken[14]. In het algemeen betekent dat, dat in de militaire luchtvaart wet- en regelgeving geldt die voor het overgrote deel conform de relevante civiele regels is. Een deel van de internationale regelgeving die uit ICAO komt, is, omdat de Wet luchtvaart dit heeft bepaald, wettelijk verplicht voor de militaire luchtvaart. Zo is een groot deel van de door ICAO voorgeschreven (verpakkings)voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, ook voor e militaire luchtvaart wettelijk voorgeschreven.

Incidentbestrijding en planvorming overheid

De veiligheidsregio stelt op grond van de Wet veiligheidsregio's een regionaal crisisplan op en betrekt vitale partners hierbij (artikel 16 Wvr). Het crisisplan bevat een beschrijving van de organisatie, de verantwoordelijkheden, de taken en de bevoegdheden met betrekking tot de maatregelen en voorzieningen inzake de rampenbestrijding en de crisisbeheersing in het kader van deze wet, alsmede van de afspraken die zijn gemaakt met andere bij mogelijke rampen en crises betrokken partijen. Artikel 17 van de wet schrijft voor dat luchthavens aangewezen kunnen worden waarvoor de veiligheidsregio een rampbestrijdingsplan vaststelt.

Op nationaal niveau is het Nationaal Handboek Crisisbeheersing van toepassing. Besluit en handboek bevatten de afspraken met betrekking tot de structuur, inrichting, taken en werkwijze van de nationale crisisorganisatie inclusief de afstemming en samenwerking met betrokken publieke en private partners.

Consulaire bijstand

Het verdrag van Wenen inzake consulaire betrekkingen biedt een staat die een diplomatieke vertegenwoordiging uitzendt naar een andere staat (de zendstaat) de mogelijkheid consulaire werkzaamheden te verrichten in de staat die een diplomatieke vertegenwoordiging van een andere staat ontvangt (de ontvangststaat), t.b.v. onderdanen van de zendstaat. Tot de consulaire werkzaamheden behoort onder meer het verlenen van bijstand aan onderdanen. Het verdrag geeft de ambassades en consulaten van zendstaten het recht zich in verbinding te stellen met hun onderdanen en hen te bezoeken. De Nederlandse overheid moet buitenlandse ambassades en consulaten informeren in het geval dat er zich een crisis of calamiteit voordoet waarbij buitenlanders zijn betrokken. Voor de situatie van een incident op luchthaven Schiphol is een procedure beschreven. Deze procedure beschrijft hoe de Nederlandse overheid buitenlandse ambassades en consulaten informeert over een crisis of calamiteit waarbij buitenlanders zijn betrokken. De procedure beschrijft hoe ambassades en consulaten toegang krijgen tot hun onderdanen. In de procedure heeft BZ in samenwerking met het NCC een centrale rol. De zogenoemde "Schiphol-" of "Ambassade-procedure" dient als model voor vergelijkbare procedures op andere locaties.

Search and Rescue (SAR) op zee

Bij een luchtvaartongeval in buitenlandse of internationale wateren is een aantal internationale verdragen van toepassing, zoals het Internationale Zeeverdrag *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), de SAR-conventie van Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en het ICAO-verdrag. Het Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee (*International Convention on Maritime Search and Rescue*, de SAR-convention) regelt dat overal op de wereld een SAR-service beschikbaar is. Alle landen hebben op grond van de SAR-conventie een *Rescue Coordination Center (RCC)*. De Kustwacht is voor het Nederlandse deel van de Noordzee aangewezen als RCC voor zowel maritieme als *aeronautical* operaties. De Kustwacht opereert niet in buitenlandse of internationale wateren, tenzij ze om bijstand is gevraagd door een ander RCC. Bijstandsverzoeken verlopen via het RCC in Den Helder.

Op grond van het Zeerechtverdrag van de Verenigde Naties (UNCLOS, artikel 98) moeten vlagstaten "hun" schepen verplichten om bijstand te verlenen aan mensen en schepen in nood. Kuststaten moeten het hulpverlenende schip daarbij (financieel) steunen.

Relevante websites

Bovenstaande wet- en regelgeving alsmede de (niet) bindende documenten zijn vindbaar via de volgende websites:

Website	Link
European Aviation Safety Agency	www.easa.eu
International Civil Aviation Organization	www.icao.int
International Air Transport Association	www.iata.org
Website overheid met zoekfunctie naar alle Nederlandse wet- en regelgeving	www.wetten.overheid.nl
Website van de rijksoverheid	www.rijksoverheid.nl
Website rijksoverheid met informatie betreffende Noordzee	www.noordzeeloket.nl
Nederlands Instituut voor Publieke Veiligheid	www.nipv.nl

Tabel 5 Relevante website wet- en regelgeving

14 Due Regard-principe (https://robrobinette.com/C-141/due_regard.htm en http://www.skybrary.aero/index.php/Due_Regard en art. 3d ICAO : http://wetten.overheid.nl/BWBV0005507/2015-10-25)

Bijlage B Criteria plan bijstand luchtvaartmaatschappijen t.b.v. EU-Verordening

Onderstaande criteria zijn afgeleid uit internationale regelgeving, voorschriften of auditprogramma's. Ter duiding waar deze criteria vandaan komen, zal er achter het criterium een of meer sterretjes worden vermeld

- ICAO Safety Management Manual: *.
- EASA: **.
- IOSA: ***.

Het *Emergency Response Plan* (ERP)[15] moet relevant en nuttig zijn voor de mensen die in dienst zijn ten tijde van het ongeval, een checklist bevatten en *quick reference* contact details van relevant personeel. Het moet regelmatig getoetst worden en worden aangepast bij veranderingen.

Overheidsbeleid

Het ERP moet voorzien in:

- het reageren op ongevallen, bijvoorbeeld: wet- en regelgeving voor onderzoek, overeenkomsten met lokale autoriteiten en bedrijfsbeleid en prioriteiten (*) (***);
- coördinatie met andere crisisplannen van externe partijen, indien nodig (**).

Organisatie

Het ERP moet schetsen wat de bedoelingen zijn van het management inzake reagerende organisaties door (het):

- aanwijzen wie er wordt toegewezen tot de responseteams en specificeren wie de leider(s) zijn (*);
- definiëren van rollen en verantwoordelijkheden voor personeel toegewezen aan de responseteams (*);
- instructies voor het opzetten van een Crisis Management Centre (CMC) (*);
- inrichting van procedures voor aanvragen van grote hoeveelheden informatie, met name de eerste dagen na een burgerluchtvaartongeval (*);
- aanwijzen van een woordvoerder voor de omgang met de (sociale) media (*);
- definiëren welke middelen er beschikbaar zijn voor onmiddellijke activiteiten (*);
- aanwijzen van een manager met autoriteit voor het managen en verantwoordelijk zijn voor de ontwikkeling, implementatie en onderhoud van het ERP (*);
- aanwijzen van een vertegenwoordiger voor formele onderzoeken door de OvV (*);
- voorzien in voldoende capaciteit om alle inkomende telefoongesprekken op te vangen. Externe partijen mogen hiervoor gebruikt worden;
- voorzien in de transitie van een normale operatie naar een noodoperatie (**) (***);
- voorzien in de transitie van een noodoperatie naar een normale operatie (**) (***).

Notificaties

Het ERP moet specificeren wie in de organisatie genotificeerd moet worden bij een burgerluchtvaartongeval, wie externe notificaties gaat doen en met welke middelen (*).

Training en oefening van het ERP (***)

- Het ERP moet regelmatig geoefend worden (***).

Crisis Management Centre (CMC)

Er moet een CMC neergezet worden bij het kantoor van de luchtvaartmaatschappij als de activatie criteria hiervan zijn benaderd (*). Het ERP moet aangeven of er aan de volgende eisen wordt voldaan:

- Taakverdeling personeel (*) (***).
- Communicatieapparatuur (*).
- Onderhoud van logboeken die gebruikt worden bij ongevallen (*).
- Kantoormeubilair en benodigdheden (*) (***).
- Relevante documenten (emergency response checklists en procedures, bedrijfshandleidingen, AEP's, contactlijsten) (*).
- Het CMC moet klaar zijn voor gebruik (***).

Registratie van gegevens

Het ERP moet de volgende typen informatie beschikbaar stellen aan de onderzoekers van de OvV:

- Alle relevante informatie met betrekking tot de registratie van het luchtvaarttuig, personeel van het luchtvaarttuig, de operatie en gevaarlijke stoffen (*) (***).
- Lijst van contacten en personeel geassocieerd met het burgerluchtvaartongeval (*).

15 Nadere toelichting en concretisering van het ERP is te vinden in - appendix 3 van Chapter 5 van het ICAO Safety Management Manual (SMM)
Zie http://www.icao.int/safety/SafetyManagement/Documents/Doc.9859.3rd%20Edition.alltext.en.pdf
Zie https://www.iata.org/whatwedo/safety/audit/iosa/Documents/ISM-9th-Edition-Sept2015.pdf

Plaats van het ongeval

Het ERP moet de volgende zaken verduidelijken met betrekking tot de plaats van het ongeval:

- Aanwijzen van een vertegenwoordiger van de luchtvaartmaatschappij (*).
- Management van overlevenden (*).
- Reactie op de behoeftes van de familie (*).
- Voorzorg voor het wrak (*).
- Omgang met stoffelijk overschotten en persoonlijke bezittingen van overledenen (*).
- Behoud van bewijsmateriaal in overleg met de OvV en de OvJ (*).
- Voorziening van assistentie aan de OvV in overleg met de OvJ (*).
- Verwijderen en opruimen van het wrak in overleg met de OvV en de OvJ (*).

Nieuws en (sociale) media

- Duidelijke instructies voor personeel van de luchtvaartmaatschappij zijn nodig met betrekking tot:
- welke informatie wordt beschermd bij wet (*);
- wie namens de luchtvaartmaatschappij mag spreken op de ongevalslocatie (*);
- een voorbereide verklaring voor onmiddellijke reactie op media (*);
- welke informatie wel en niet mag worden vrijgegeven (*);
- de timing en inhoud van de eerste verklaring van de luchtvaartmaatschappij (*);
- bepalingen voor reguliere updates naar de media (*).

Overheidsonderzoek

- Richtlijnen voor personeel van de luchtvaartmaatschappij die te maken hebben met de OvV en de Politie (*).

(Psychosociale) bijstand aan slachtoffers en familieleden

Het ERP moet beschrijven hoe de organisatie om gaat met (psychologische) bijstand aan de familie van slachtoffers. Deze organisatie moet de volgende onderdelen dekken:

- Reis- en accommodatie arrangementen voor het bezoek aan de ongevalslocatie en de overlevenden (*).
- Aanwijzen van een programmacoördinator die verantwoordelijkheid heeft over het contact en de hulpverlening van of via de luchtvaartmaatschappij met de slachtoffers en hun familie. Het aanwijzen van contactpersonen voor elke familie is verplicht (*).
- Beschikbaarheid van up-to-date informatie (*).
- Rouwverwerking (*).
- Onmiddellijke financiële bijstand voor de slachtoffers en hun familie (*).
- Psychologische bijstand voor de slachtoffers en hun familie.
- Herdenkingsbijeenkomsten (*).

Stress bij personeel

Het ERP voorziet in de begeleiding van personeel dat in stressvolle situaties werkt (*).

Evaluatie

Het ERP moet voorzien in de evaluatie van het gebruik van het ERP en hiermee het ERP aanpassen (*). In het ERP wordt waar relevant de inzet en de omvang van de organisatie en de verschillende calamiteiten waarop moet worden gereageerd beschreven, alsmede een adequate invulling van een redelijk niveau van bijstand.

Samenvattend geven de opgestelde criteria een overzicht waar plannen voor bijstand aan de slachtoffers van burgerluchtvaartongevallen en hun familieleden door op Nederlands grondgebied geregistreerde luchtvaartmaatschappijen met een exploitatievergunning aan moeten voldoen.

De belangrijkste elementen van deze criteria zijn in de onderstaande checklist samengevat, waarbij in de uitwerking van het door een luchtvaartmaatschappij op te stellen plan rekening wordt gehouden met het bovenstaande.

Checklist van onderwerpen die in het Emergency Response Plan (ERP) van een luchtvaartmaatschappij moet worden opgenomen voor bijstand aan slachtoffers van burgerluchtvaartongevallen en hun familieleden:

1. Het ERP moet relevant en nuttig zijn voor de mensen die in dienst zijn ten tijde van het ongeval en een checklist bevatten met quick reference contact details van relevant personeel en regelmatig getoetst en geüpdatet worden bij veranderingen.
2. Het ERP moet voorzien in de omgang met (sociale) media.
3. Het ERP moet voorzien in de bijstand aan slachtoffers en hun familieleden.
4. Het ERP moet voorzien in de opzet en uitvoering van een coördinatiecentrum van waaruit de coördinatie van de crisis plaatsvindt.
5. Het ERP moet voorzien in de overgang van normale naar noodoperatie en het herstel.
6. Het ERP moet beschrijven welk personen er genotificeerd gaan worden met welke informatie.
7. Het ERP moet duidelijkheid geven over de taken van de luchtvaartmaatschappij op de plaats van het ongeval.
8. Het ERP moet voorzien in de oefening van het plan met gekwalificeerd personeel.
9. Het ERP moet voorzien in voldoende capaciteit om de inkomende telefoongesprekken op te vangen.

De ILT is belast met het toezicht op de aanwezigheid van een door een luchtvaartmaatschappij opgesteld plan voor bijstand aan slachtoffers van een ongeval in de burgerluchtvaart en hun familieleden en zal de plannen beoordelen op het moment dat de taken wettelijk zijn verankerd (zie hoofdstuk 4).

Luchtvaartmaatschappijen van derde landen die actief zijn in Nederland worden aangespoord ook een dergelijk plan op te stellen.

Sancties bij het niet voldoen aan EU-Verordening 996/2010

Het is de bedoeling dat in de wetgeving sancties worden vastgesteld waarmee de naleving van artikelen 21 en 22 van EU Verordening 996/2010 kan worden gehandhaafd. Het is de bedoeling dat deze implementatie wordt meegenomen met de implementatie van de Verordening EC 390/2013 en EC 391/2013.

De sancties zullen alleen gelden voor de artikelen 20 tot en met 22 van de Verordening 996/2010, omdat de andere artikelen van de verordening zich niet hiervoor lenen of reeds zijn geregeld via de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Het niet voldoen aan artikel 21 kan bijvoorbeeld bestaan uit het niet voldoen aan de opgestelde criteria zoals hierboven beschreven. Handhaving gebeurt door de ILT.

Bijlage C Overzicht aanspreekpunt en informatiepunten voor slachtoffers van ongevallen burgerluchtvaart en hun familieleden t.b.v. EU-verordening

Functionaris	Taak	Vastgelegd in
Aanspreek- en contactpersoon luchtvaart- maatschappij	Informeren van slachtoffers en verwanten, voorzien in ondersteuning op praktisch, emotioneel, fysiek en logistiek gebied.	Protocollen luchtvaartmaatschappijen, EU996/2010.
Familierechercheur	• Onder coördinatie van de Politie, aanspreekpunt voor nabestaanden over het identificatieproces van dodelijke slachtoffers. • Daarnaast eventueel vanuit OM/ Politie aanspreekpunt voor slachtoffers/verwanten voor het eventuele strafrechtelijk (politie)onderzoek.	Slachtoffers bij rampen worden geïdentificeerd volgens internationaal afgesproken standaarden. Deze kan worden gedownload vanaf de website van Interpol (http://www.Interpol.org).
SIS Backoffice medewerker	Informeert verwanten indien bekend over verblijfplaats niet-zelfredzame gewonde slachtoffers.	Handreiking implementatie SIS. (‘ikzoekmijnnaaste.nl’)
Aanspreek- en informatiepunt gemeente	• Voor alle overige niet hierboven genoemde zaken het primaire aanspreekpunt, zoals praktische vragen, informeren en doorverwijzen van slachtoffers en hun familieleden. • Daarnaast voert de functionaris van de gemeente, wanneer SIS (‘ikzoekmijnnaaste.nl’) niet is geactiveerd de taken uit van de familierechercheur (zie hierboven, behalve informatie over overleden of vermiste familieleden). • De functionaris kan al worden ingezet in de acute fase en ook in situaties waarbij de intergemeentelijke crisisorganisatie niet is geactiveerd.	• Wet veiligheidsregio’s (artikel 18 en 36) onder de term bevolkingszorg in het kader van rampenbestrijding en crisisbeheersing in de zin van deze wet. • Uitwerking van de taak wordt opgenomen in gemeentelijke of regionale crisis- en rampenplannen. • Taak ligt bij de gemeente; in plannen komt ook de naam voor van teamleider verwanteninformatie en coördinator bevolkingszorg.
Contactpersoon BZ voor Ambassades/ Consulaten	Aanspreekpunt voor consulaire hulp voor buitenlandse slachtoffers en hun familieleden en de ambassades en consulaten van de betrokken landen. Het protocol geldt voor ongevallen in geheel Nederland.	Ambassadeprocedure in geval van een incident op Schiphol (2010).
Casemanager Slachtofferhulp (facultatief)	Individuele begeleiding en praktische, juridische en/ of psychologische hulp aan slachtoffers en hun familieleden.	Dit is vastgelegd in protocollen van onder andere de GGD en is een onderdeel van de gezondheidszorg.

Tabel 6 Overzicht van aanspreekpunt en informatiepunten voor slachtoffers

Twee telefoonnummers staan centraal bij contact over slachtoffers:

Ongeval in Nederland	Ongeval in buitenland
+ 31 88-0908 000	+ 31 247 247 247
(SIS-verwanteninformatie, (‘ikzoekmijnnaaste.nl’))	(BZ 24/7 Nederland Wereldwijd)

Toelichting bij overzicht

Aanspreek- en contactpersoon luchtvaartmaatschappij
De *Special Assistance Team members* van de luchtvaartmaatschappij ondersteunen slachtoffers en hun verwanten bij praktische, emotionele, fysieke en logistieke vraagstukken. Zij verwijzen eventueel door naar professionele hulpverleners, arrangeren communicatie tussen slachtoffer(s) en verwant(en), regelen transport, onderkomen, etc. en treffen regelingen ten aanzien van het vervangen van verloren gegane goederen en documenten. Bij deze werkzaamheden wordt nauw samengewerkt met familierechercheurs, aanspreek- en informatiepunt(en) van de gemeente(n), contactpersonen van BZ/Ambassades/ Consulaten en casemanager(s) van Slachtofferhulp Nederland.

De familierechercheur
De familierechercheur is een politiefunctionaris die scholing heeft gevolgd op het gebied van de psychosociale, juridische en praktische dienstverlening, gericht op deze specifieke doelgroep. De familierechercheur vormt vanuit de Politie het aanspreekpunt over het lopende politieonderzoek en hij/zij is zelf niet bij het onderzoek betrokken. Hij/zij krijgt van de teamleider van het onderzoek informatie die namens de Politie gedeeld kan worden met de familie.

Omgekeerd zal ook informatie over de familie via de familierechercheur worden gedeeld met het onderzoeksteam, voor zover dat bijdraagt aan het onderzoek. De familierechercheur wordt daarnaast ook door de Politie ingezet als contactpersoon voor nabestaanden van overleden slachtoffers. De familierechercheur verzamelt relevante informatie bij nabestaanden, die nodig kan zijn voor het identificatieproces (gebitsgegevens, DNA, vingerafdrukken). Daarnaast informeert hij/zij de nabestaande over de voortgang in het identificatieproces en informeert hij/zij de betrokken nabestaanden bij een positieve identificatie van een slachtoffer.

Slachtoffer Informatie Systematiek (SIS, 'ikzoekmijnnaaste.nl')
De systematiek is een gezamenlijk initiatief van de veiligheidsregio's en richt zich op het informeren van verwanten. Binnen SIS ('ikzoekmijnnaaste.nl') werken gemeenten, veiligheidsregio's, geneeskundige zorg en politie samen.

Aanspreek- en informatiepunt van de gemeente
De functionaris van de gemeente is een beroepskracht die, naast de professionele bagage die hij/zij reeds bezit, interne scholing heeft gevolgd op het gebied van de psychosociale, juridische en praktische dienstverlening, gericht op deze specifieke doelgroep. Deze functionaris is een vertrouwenspersoon die de getroffenen als een "spin in het web" met raad en daad terzijde kan staan.

Contactpersoon BZ/Ambassade/Consulaat
De contactpersoon zorgt ervoor dat buitenlandse slachtoffers en hun familieleden in contact komen met de ambassades. Wat Nederland als lidstaat voor haar burgers regelt, organiseert de ambassade of het consulaat voor haar eigen burgers; hieronder valt ook de psychologische bijstand. Voor nazorg en bijstand aan buitenlandse slachtoffers is er een procedure opgesteld die de samenwerking tussen de ambassades en Nederlandse overheid beschrijft. Deze procedure is toe te passen in geheel Nederland.

Casemanager Slachtofferhulp Nederland
De casemanager van Slachtofferhulp Nederland is een professional die speciaal voor deze taak is opgeleid. Deze persoon heeft naast de professionele bagage ook scholing gevolgd op het gebied van de psychosociale, juridische en praktische dienstverlening. Slachtofferhulp Nederland ziet zichzelf als organisatie die bij grootschalige transportongelukken (waarbij Nederlandse slachtoffers vaak verspreid over Nederland wonen of zelfs in het buitenland) als "trusted partner" de beschikking krijgt over de gegevens van slachtoffers en in deze situaties als "accountorganisatie" de contacten met slachtoffers onderhoudt. Slachtofferhulp Nederland (SHN) is niet een wettelijk vastgelegde hulpverlener, maar heeft wel de mogelijkheden om als een aanspreek- en informatiepunt te fungeren en voorziet in de bijstand aan de slachtoffers van burgerluchtvaartongevallen en hun familieleden.

Bijlage D Persoonsinformatie Actie Centrum Luchtvaartongevallen (PAC-L)

Inleiding
Het valideren en verifiëren van persoonsgegevens is een proces in het LCP-L dat niet tot in detail is uitgewerkt (onderstaande figuur). Voorliggende beschrijving geeft een mogelijke invulling aan het proces dat wordt uitgevoerd door het Persoonsinformatie Actie Centrum Luchtvaartongevallen (PAC-L).

Het waarom van het PAC-L: Doel
Bij een vliegtuigongeval staan verschillende organisaties onder grote druk om zo snel als mogelijk met een complete slachtofferlijst te komen. Deze druk ontstaat vanuit media, families en niet in de laatste plaats door de vliegmaatschappij en ambassades en/of consulaten. In dit LCP-L is een procedure opgenomen m.b.t. het valideren en verifiëren van persoonsgegevens. Momenteel zijn de luchtvaartmaatschappij en/of afhandelaar en de KMar medeverantwoordelijk voor deze processen. Doordat de registratie op twee plekken belegd is, zorgt dit voor een vertraging in het opleveren van een betrouwbare en eenduidige slachtofferlijst. Het voornemen is om validatie en verificatie te integreren om een kwaliteitsverbetering, op inhoud en op tijd, te realiseren onder de verantwoordelijkheid van de burgemeester. Deze kan de taak delegeren aan het hoofd Bevolkingszorg in het (R)OT. Het PAC-L moet vormgeven aan deze integratie met als primaire **doel** om antwoord te geven op de vraag wie er aan boord zaten van het vliegtuig ten tijde van het ongeval door het verzamelen van alle relevante informatie van slachtoffers en verwanten.

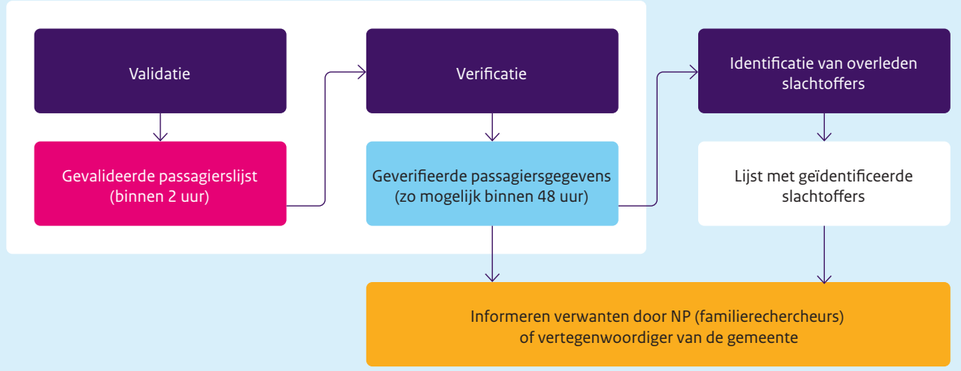
Het wat van het PAC-L: Valideren en Verifiëren
Aan het doel van het PAC-L wordt invulling gegeven door de processen validatie en verificatie. Het PAC-L draagt zorg voor een snelle en adequate oplevering van een geconformeerd overzicht met geverifieerde passagiers-, crew- en overige persoonsgegevens. Dit geconformeerde overzicht, het zo genoemde Verified Passenger Manifest, is input voor processen en taken in andere organisaties die hierdoor in staat zijn om hun processen en taken sneller en accurater uit te voeren.

Validatie is het proces waarbij een lijst met gevalideerde persoonsgegevens wordt gegenereerd met daarop de meest volledige en beschikbare informatie over alle personen aan boord inclusief de crew, het zogenaamde Verified Passenger Manifest.

Verificatie is het proces waarbij de gevalideerde persoonsgegevens verder worden verrijkt tot geverifieerde persoonsgegevens door gebruik te maken van informatieproducten afkomstig uit andere systemen (b.v. een lijst met verwantengegevens per persoon aan boord).

Een geconformeerd overzicht is een crew- en passagierslijst met daarop identificerende gegevens van personen die aan boord waren, zo compleet als mogelijk aangevuld met NAW-gegevens en verwantengegevens.

PAC-L



Schema met belangrijkste stappen in relatie tot validatie en verificatie van passagiersgegevens, identificatie van overleden slachtoffers en informeren verwanten

De belangrijkste taak die wordt uitgevoerd op basis van dit geconformeerde overzicht, is het informeren van:

- verwanten van de niet/minder zelfredzame slachtoffers; verwantencontact is een gemeentelijk proces;
- bestuurders van de gemeenten; een gemeentelijk proces in samenwerking met het NCC;
- ambassades en/of consulaten van de thuislanden van de slachtoffers en verwanten; een gemeenschappelijke taak van de gemeente, het NCC en Buitenlandse Zaken.

Daarbij moet eveneens aandacht zijn voor bijkomende taken en processen zoals:

- verwanten van zelfredzame slachtoffers worden niet actief geïnformeerd door gemeente. Daarbij geldt wel dat als informatie bekend is over zelfredzame slachtoffers deze desgevraagd verstrekt kan worden aan verwanten.
- identificatie door Politie DVI
- matching en afstemming met strafrechtelijk onderzoek door KMar, Politie en OM

Het hoe van het PAC-L: Kaders

1. Het is van belang om de kaders te beschrijven waaronder het PAC-L zijn werkzaamheden uitvoert. Onderstaand zijn de belangrijkste kaders beschreven.
2. Taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden moeten vastgelegd zijn van de functionarissen/organisaties die deelnemen aan het PAC-L.
3. Het PAC-L bestaat uit gekwalificeerd personeel die de benodigde opleiding/training en expertise heeft. Het PAC-L zorgt voor een procesbeschrijving/werkinstructie waarin duidelijk omschreven staat welke organisatie welke verantwoordelijkheden heeft binnen het PAC-L. In deze beschrijving is geen algemeen format opgenomen waardoor de betreffende veiligheidsregio's de maximale flexibiliteit hebben om het proces zodanig in te richten dat het aansluit op reeds bestaande processen.
4. Als het PAC-L wordt geactiveerd dan wordt een personeelsbezetting, afkomstig uit verschillende organisaties, opgeroepen voor deelname aan het PAC-L. Het PAC-L bestaat in ieder geval uit vertegenwoordigers van Bevolkingszorg, de KMar (o.a. medewerkers TCB/PI-NL, rechercheurs, intel- en analysemedewerkers), de luchtvaartmaatschappij en/of afhandelaar aangevuld met vertegenwoordigers van het SIS ('ikzoekmijnnaaste.nl'), het NCC/KCR2 en andere organisaties die informatie hebben met betrekking tot het validatie- en verificatieproces. Dit betreft b.v.
   - een vertegenwoordiger van het Kustwacht Centrum in geval van een ongeval op zee,
   - een digitaal rechercheur,
   - een medewerker RIT (bij dodelijke slachtoffers dient deze functionaris in het proces te worden betrokken zodat lijsten op een juiste wijze worden aangeleverd voor het identificatieproces),
   - een vertegenwoordiger van Buitenlandse Zaken en/of van een getroffen ambassade (deze kunnen relevante informatie aanleveren voor de gevalideerde passagiers- en crewlijst en voor het identificatieproces). Tevens kan deze vertegenwoordiger dienen als tussenpersoon voor andere ambassades/consulaten die niet in het PAC-L vertegenwoordigd zijn,
   - een communicatieadviseur.

   Aangezien het PAC-L in de basis een informatieknooppunt is, hoeven de partijen niet fysiek op 1 plek samen te komen. Het PAC-L kan daarom eveneens virtueel worden ingericht.

1. Het PAC-L is een regionaal inzetbare organisatie ingericht als een 24/7 entiteit. Het PAC-L is inzetbaar voor luchtvaartongevallen op of in de buurt van Nederlandse luchthavens en eveneens bij luchtvaartongevallen elders in Nederland en bij een luchtvaartongevallen in het buitenland waarbij een NL 'se luchthaven de vertrek- of aankomst luchthaven is[16].
2. Het PAC-L dient zo snel als mogelijk een gevalideerd en geverifieerd overzicht met identificerende persoonsgegevens op te leveren die als basis dient voor het informeren van de in bijlage D1 genoemde doelgroepen. Om dat te realiseren, worden diverse informatieproducten[17] beschikbaar gesteld aan het PAC-L.
3. De activiteiten die het PAC-L uitvoert, is een continu proces. Dit betekent dat er niet 1 moment is waarop een gevalideerd en geverifieerd overzicht wordt opgeleverd maar dat dit een continu proces is. Zodra nieuwe gegevens bekend zijn, worden deze bekend gesteld aan ontvangende organisaties zodat ook zij hun processen kunnen continueren (het informeren van verwanten).
4. Tevens moet het PAC-L aansluiten op de processen van de rampenbestrijding die op landelijk (beschreven in het NHC) en regionaal niveau (beschreven in het Rampenbestrijdingsplan) van toepassing zijn. Daartoe worden de gegevens ter beschikking gesteld aan de (R)OT's van de betrokken veiligheidsregio, alsook aan het NCC en aan het Ministerie van BZ (luchtvaartongeval in het buitenland of een luchtvaartongeval in Nederland met buitenlandse slachtoffers).
5. Het PAC-L functioneert met inachtneming van de internationale, Europese en nationale wetgeving (zie hiervoor het hoofdstuk wet- en regelgeving van het LCP-L en in het bijzonder ICAO, AVG, WPG i.h.k.v. opsporing, WBPG i.h.k.v. persoonsidentificatie).

De scenario's waarin het PAC-L wordt geactiveerd

In het LCP-L zijn 4 scenario's beschreven die leiden tot activatie van het PAC-L

- Een luchtvaartongeval in Nederland op of in de directe omgeving van de luchthaven zodat de afhandeling van het ongeval valt binnen de verantwoordelijkheid van de veiligheidsregio waartoe de luchthaven behoort (scenario A).
- Een luchtvaartongeval in Nederland niet op of in de directe omgeving van de luchthaven en waarbij de afhandeling van het ongeval valt binnen de verantwoordelijkheid van de veiligheidsregio, niet zijnde de veiligheidsregio waartoe de luchthaven behoort (scenario B).
- Een luchtvaartongeval op de Noordzee of grotere wateren zoals de Waddenzee of het IJsselmeer waarbij de afhandeling van het ongeval in eerste instantie een verantwoordelijkheid is van het KWC (scenario C).
- Een luchtvaartongeval buiten Nederland en op internationale wateren waarbij geldt dat de vertrek- of aankomstluchthaven in Nederland ligt en/of er Nederlandse slachtoffers zijn (scenario D).

Het PAC-L wordt geactiveerd door:

- de burgemeester (eventueel gemandateerd aan de Algemeen Commandant Bevolkingszorg) als het ongeval plaatsvindt op Schiphol of in de regio Kennemerland;
- bij een luchtvaartongeval in een andere regio wordt het PAC-L geactiveerd door een burgemeester in de Veiligheidsregio en/of door de voorzitter van de getroffen veiligheidsregio (activatie o.b.v. de Wet op de Veiligheidsregio's) en/of door de AC Bevolkingszorg indien daartoe gemandateerd;
- bij een luchtvaartongeval op zee of grote wateren dan wordt het PAC-L geactiveerd door het KWC;
- bij een ongeval in het buitenland wordt het PAC-L geactiveerd door het MCCb/ICCb.

De taken, bevoegdheden[18] en verantwoordelijkheden van het PAC-L

Het is de taak van het PAC-L om een overzicht met identificerende persoonsgegevens op te leveren aan de organisaties die deze lijst nodig hebben om de vervolgprocessen op te kunnen starten. Het PAC-L heeft daarvoor aansluiting op het Landelijk Crisis Management Systeem (LCMS). Het PAC-L is verantwoordelijk voor het beheer van het overzicht met identificerende persoonsgegevens. Het PAC-L werkt hierbij nauw samen met AC Bevolkingszorg van de getroffen veiligheidsregio.
Uitgangspunt van alle functionarissen in het PAC-L is dat iedereen handelt op basis van de bevoegdheden van de eigen organisatie. Hieronder een weergave van de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van deelnemende partijen aan het PAC-L.

Veiligheidsregio/gemeente/(R)OT

- Levert een C-PAC-L.
- Verzorgt de connectie tussen het PAC-L en het AC Bevolkingszorg

KMar

- Een SGBO wordt geactiveerd
- De HIN is contactpunt informatie en legt contact met PI-NL en TCB
- PI-NI (J)en TCB (KMar) leveren met toestemming van de betrokken OVJ via de HIN informatie over de betreffende passagierslijst aan.
- Het verzamelen van de API-data indien van toepassing.
- Verifiëren van de Persoon met API/PAX-data.

16 Het betreft hier luchtvaartongevallen met grote impact voor Nederland. Een luchtvaartongeval met b.v. een helikopter van of naar een boortoren, valt niet onder het kader van het LCP-L/PAC-L

17 Waaronder de passagiers-, instap- en afhandellijst, API en PNR-gegevens, boardingcards, geautomatiseerde grenspassage gegevens, gewonden en vermisten registratiegegevens, open bronnen, social media, bevolkingszorg databank, registratie-Herenigingsproces, overige passagiers reisinformatie, NO-Q-data/ Paspoortscan, Previum, Trusted Traveller program, BUZA/Consulaten, Gemeentelijke Basis Administratie.

18 Bevoegdheden beperken zich niet tot een passagierslijst. Bevoegdheden dienen er ook te zijn om alle gegevens (open en gesloten bron) die een bijdrage leveren om te komen tot het overzicht, te kunnen en mogen verwerken. Voorbeelden daarvan zijn, politiegegevens (art 8), (geautomatiseerde) grens passages gegevens, API en PNR, gemeente registratiegegevens, OSINT-gegevens, frequent flyer gegevens, Privium, Pre-clearance, informatie van BuZa (informatie door derden op het noodnummer).

- Draagt zorg voor het verzamelen van informatie middels een centraal loket teneinde coördinatie en voortgangscontrole van alle verzamel- en verwerkingsactiviteiten op intelligence gebied uit te kunnen oefenen.
- Draagt zorg voor het verzamelen en verspreiden van intelligence.
- 1e duiding geven aan de verzamelde informatie en deze vervolgens verspreiden.

Passenger Information NL (PINL)[19]:

- Vertrekken en verwerken van PNR-gegevens richting HIN van het SGBO na toestemming OJV.
- Inzetten van de accountmanagers richting luchtvaartmaatschappijen ten behoeve van communicatie en expertise.

Luchtvaartmaatschappij/afhandelaar:

- Stelt het VPM ter beschikking aan het AC van de luchthaven en het ROT van de veiligheidsregio.
- Levert de gevalideerde crewlijst en 'cargo manifest' aan relevante inspecties.
- Verzorgt, in samenwerking met luchthaven, veiligheidsregio, KMar/Politie en de gemeente, voor opvang en hereniging van ongedeerde slachtoffers enerzijds en familie/verwanten anderzijds.
- Verzorgt de registratie van niet-zelfredzame ongedeerde slachtoffers.
- Arrangeert verblijf en transport voor familie en verwanten.
- Opent een telefonisch informatienummer van haar eigen callcenter.
- Ondersteunt families/overlevenden.

NCTV/Nationaal Crisiscentrum:

- Het NCC heeft een coördinerende verantwoordelijkheid om relevante informatie te verstrekken aan MCCb/ICCb en aan burgemeesters die slachtoffers en/of nabestaanden in hun gemeenten hebben[20].
- Optreden als liaison van de rijksoverheid in het PAC-L en ((R)BT)/OT.
- Optreden als National Point of Contact (NPoC) voor andere organisaties (ministeries, banken, verzekeringen) en voor de ambassades en consulaten.

KCR2 Centrum voor operationele informatie en Crisiscoördinatie:

- Op verzoek van de veiligheidsregio, het activeren van het SIS ('ikzoekmijnnaaste.nl')[21].
- Openstellen van een multidisciplinair landelijk operationeel beeld.
- Coördineren van bijstand
- Coördinatie van repatriëringen

Buitenlandse Zaken (BZ):

- Informeren van buitenlandse ambassades in algemene zin (doorgeven contactpersonen bij gemeentes, veiligheidsregio's, etc.).
- BZ is eerste aanspreekpunt voor NL-ambassades en consulaten voor consulaire hulpverlening aan onderdanen en het faciliteren van contact met de bevoegde autoriteiten.
- Eventueel organiseren van briefing aan het Corps Diplomatique in Den Haag.

Partijen worden in het PAC-L uitgenodigd en indien het noodzakelijk is om processen goed te laten verlopen.

De processen van het PAC-L

De eerste stap in het proces is om informatie te vergaren en te verzamelen om vast te stellen wie aan boord heeft gezeten. Deze fase bestaat uit het valideren van de passagierslijst door de luchtvaartmaatschappij/afhandelaar dan wel het ministerie van Defensie (militaire vliegtuigen). De tweede stap is om met informatie uit verschillende bronnen de gevalideerde lijst met persoonsgegevens aan te vullen met gegevens van de inzittende.

Beide stappen worden doorlopen in het PAC-L waarbij de volgende processen onderkend:

1. Validatie van de persoonsgegevens

Bij het proces reserveren van een vliegreis worden de informatieproducten minimaal 72 uur voor vertrek aangeleverd bij de luchtvaartmaatschappij door de reisorganisatie. Dit Passenger Name Record (PNR) wordt opgenomen in een Airline Reservation System (ARS). Het PNR wordt vervolgens overgeheveld naar het Departure Control System (DCS) waarbij eventueel nog informatieproducten worden toegevoegd uit het Advance Passenger Information systeem (API).

Een (gedeelte van het) DCS wordt 'bevroren' op het moment dat de vlucht vertrekt en zijn voor de validatie beschikbaar voor de luchtvaartmaatschappij/afhandelaar mocht er sprake zijn van een luchtvaartongeval.

De luchtvaartmaatschappij/afhandelaar beschikt over de lijst met persoonsgegevens en is gehouden om binnen 2 uur[22], gevalideerde persoonsgegevens (VPM) ter beschikking te stellen aan de KMar met de meest volledige en beschikbare informatie over alle personen aan boord (inclusief de crew). Daarnaast stuurt de luchtvaartmaatschappij/afhandelaar de lijst via het Commissie van Overleg (CVO) van de luchthaven van vertrek of bestemming.

De KMar stelt deze lijst beschikbaar aan het PAC-L en aan het ROT met een luchthaven als daar het ongeval plaatsvond of het ROT van de veiligheidsregio (zonder luchthaven) waar het ongeval plaats vond.

2. Verificatie van de persoonsgegevens

De gevalideerde persoonsgegevens worden aangeboden aan de KMar die het verificatieproces gaat starten. Het verificatieproces moet uiteindelijk leiden tot een overzicht van geverifieerde persoonsgegevens. Het PAC-L vervult hierbij een centrale rol omdat zij de beschikking heeft over een database met daarin een veelvoud aan informatieproducten van de personen aan boord. Naast voorgaande informatieproducten worden er eveneens informatieproducten uit andere systemen verzameld. Door deze informatieproducten ter beschikking te stellen van het verificatieproces wordt de oplevering van een geverifieerde persoonsgegevens versneld en wordt de kwaliteit en betrouwbaarheid van deze processtap verder verhoogd. Er wordt gestreefd naar een oplevering binnen 24 uur van identificeerbare gegevens. Deze geverifieerde persoonsgegevens vormen de basis voor de volgende stap in het proces, het informeren van verwanten.

19 De NCTV is de opdrachtgever van Pi-NL, een samenwerkingsverband van Politie en Defensie. Defensie is de beheerder van het Pi-NL

20 De Burgemeesters ontvangen deze informatie uit hoofde van hun functie en om hun Bevolkingszorgtaken uit te voeren. Als slachtoffers en/of nabestaanden geen prijs stellen op contact dan wordt dit gerespecteerd.

21 Het SIS ('ikzoekmijnnaaste.nl') verzamelt verwanteninformatie van slachtoffers en kan deze informatie aanleveren aan het PAC-L. Deze geleverde informatie wordt gekoppeld aan het geconformeerd overzicht waardoor een verrijkt overzicht ontstaat die slachtoffers koppelt aan verwanten. Het geconformeerd overzicht is input voor verschillende organisaties zo dat zij hun processen sneller en efficiënt kunnen uitvoeren.

22 Conform REGULATION (EU) No 996/2010 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 20 October 2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC

Bijlage D1 De informatieproducten van het PAC-L

Als leverende partijen voor de informatieproducten van het PAC-L worden gezien:

- luchtvaartmaatschappijen of afhandelaar namens de luchtvaartmaatschappij;
- luchthavens in NL die (inter) nationale vluchten ontvangen;
- KMar/Politie (OSINT);
- verzekeringsmaatschappijen, reisbureaus, alarmcentrales;
- gemeenten en het backoffice van het SIS, 'ikzoekmijnnaaste.nl';
- Buitenlandse Zaken en ambassades en consulaten in Nederland;
- ziekenhuizen, medische keten;
- de zelfredzame slachtoffers, betrokkenen, passagiers.

De ontvangende partijen van de informatieproducten van het PAC-L zijn:

- Burgemeester, bevolkingszorg, ROT van de getroffen regio's;
- NCC;
- Buitenlandse Zaken, ambassades/consulaten;
- Luchtvaartmaatschappij of afhandelaar;
- Politie DVI en KMar;
- Backoffice van het SIS ('ikzoekmijnnaaste.nl');
- Bijzondere diensten.

Scenario A

Bij een luchtvaartongeval op Schiphol of in een omliggende veiligheidsregio, wordt het PAC-L geactiveerd door de voorzitter van de veiligheidsregio of de burgemeester van getroffen gemeente (eventueel gemandateerd aan de AC Bevolkingszorg). Het PAC-L levert een geconformeerd overzicht aan het (R)OT van Kennemerland. Het (R)OT zet dan haar processen (b.v. het informeren van nabestaanden en/of verwanten) in werking.

Het PAC-L levert het NCC een geconformeerd overzicht zodat zij de burgemeesters van de getroffen gemeenten (slachtoffers en nabestaanden) op de hoogte brengt van het luchtvaartongeval.

Scenario B

Bij een luchtvaartongeval in een andere veiligheidsregio dan Kennemerland, levert het PAC-L een geconformeerd overzicht aan bij het ROT van de getroffen veiligheidsregio en bij de veiligheidsregio met de luchthaven van vertrek of aankomst. De getroffen veiligheidsregio is dan eigenaar van een geconformeerd overzicht en daarnaast blijft deze veiligheidsregio als bronregio verantwoordelijk voor de incidentbestrijding.

Ook hier geldt dat het PAC-L een geconformeerd overzicht aanlevert bij het NCC.

Scenario C

Bij een ongeval op de Noordzee levert het PAC-L een geconformeerd overzicht aan bij het Kustwacht Centrum dat in het geval van een ongeluk op de Noordzee, fungeert als het ROT. Het KWC is vanaf dat moment eigenaar van een geconformeerd overzicht net zoals het KWC als bronregio verantwoordelijk blijft voor de incidentbestrijding in samenwerking met de veiligheidsregio met de luchthaven van aankomst of vertrek.

Een geconformeerd overzicht wordt ook nu verstrekt aan het NCC.

Scenario D

Bij een ongeval in het buitenland levert het PAC-L een geconformeerd overzicht aan bij het Ministerie van BZ. Het Ministerie van BZ is vanaf dat moment eigenaar van een geconformeerd overzicht en overhandigt deze aan de verantwoordelijke autoriteit in het land waar het luchtvaartongeval heeft plaatsgevonden. Overigens geldt dit alleen wanneer het een Nederlandse vertrek- of aankomstluchthaven betreft.

Het NCC ontvangt een geconformeerd overzicht bij een luchtvaartongeval in het buitenland.

Bijlage E Verantwoordelijkheden van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bij luchtvaartongevallen in het Caribische deel van het Koninkrijk

Inleiding

Het Koninkrijk der Nederlanden bestaat uit vier landen. Aruba, Curaçao, Sint-Maarten (CAS-landen) en Nederland (incl. de eilanden Bonaire, Sint-Eustatius en Saba). Luchtvaart in het Caribisch deel van het Koninkrijk is van vitaal belang voor de economie, vervoer van bewoners, goederen, toerisme, maar ook ziekenvervoer. Het is een levensader; een pijler onder de economische en sociale ontwikkeling.[23]

De autonome landen Curaçao, Aruba en Sint-Maarten zijn verantwoordelijk voor rampenbestrijding en crisisbeheersing op hun eigen grondgebied. De eilanden Bonaire, Sint-Eustatius en Saba zijn openbare lichamen van het land Nederland en vormen samen de BES-eilanden. De gezaghebbers van Bonaire, Sint-Eustatius en Saba hebben het opperbevel bij een ramp of crisis of de ernstige vrees voor het ontstaan daarvan in hun gezagsgebied. De gezaghebber is ook belast met de handhaving van de openbare orde en hij heeft het opperbevel bij brand en bij ongevallen anders dan bij brand voor zover de brandweer daarbij een taak heeft.

Hiernaast heeft ook de Centrale Nederlandse overheid verantwoordelijkheden als zich op één van de BES-eilanden een luchtvaartongeval voortdoet.

Doel en scope

Het doel van deze bijlage is om de verantwoordelijkheden van IenW ten aanzien van crisisbeheersing bij een luchtvaartongeval in het Caribische deel van het Koninkrijk te beschrijven.

Curaçao, Aruba en Sint-Maarten zijn als zelfstandige landen in het Koninkrijk zelf verantwoordelijk voor het omzetten van de internationale luchtvaartwet- en regelgeving in nationale wetten en hebben eigen luchtvaartautoriteiten. Indien er zich een luchtvaartongeval voordoet, kan de OVV op basis van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid verzocht worden door de regering van Aruba, Curaçao of Sint-Maarten voor uitvoeren van het ongevallenonderzoek.

Deze bijlage beschrijft de verantwoordelijkheden die de Minister van IenW heeft op het gebied van crisisbeheersing op de BES-eilanden ten aanzien van luchtvaartincidenten- en ongevallen.

DGLM is beleidsverantwoordelijk voor de luchtvaartactiviteiten op de BES. De Minister van IenW draagt de verantwoordelijkheid om internationale luchtvaartwet- en regelgeving te implementeren op de BES-eilanden. De implementatie behelst o.a. een juiste uitwerking van internationale luchtvaartwet- en regelgeving in de luchtvaartwet BES en de daaronder hangende lagere regelgeving, zoals ministeriële regelingen en algemene maatregelen van bestuur. In de Luchtvaartwet BES zijn bevoegdheden toegekend aan de Minister van IenW. De ILT heeft de taak voor het toezicht op de naleving en de handhaving daarvan.

23 Luchtvaartnota 2020-2050

Luchthavens op Bonaire, Sint-Eustatius en Saba

Bonaire International Airport/ Flamingo Airport
Deze internationale luchthaven wordt intensief gebruikt. De luchthaven is een hub voor de Amerikaanse en Zuid-Amerikaanse markt, met bestemmingen in de wijde regio. De luchtverkeersleiding van Bonaire Airport wordt uitgevoerd door DC-ANSP op Curaçao.

F.D. Roosevelt Airport
Deze luchthaven wordt alleen aangedaan door kleinere vliegtuigen. Om de bestrijding van een incident bij de luchthaven van Sint-Eustatius te ondersteunen, is een Ambtelijk Bestuurlijke Checklist (ABC) ontwikkeld. De luchtverkeersleiding van deze luchthaven wordt uitgevoerd door Sint-Maarten.

Juancho E. Yrausquin Airport
Deze luchthaven wordt alleen aangedaan door kleine vliegtuigen, vanwege de erg korte landingsbaan. Winair voert dagelijks vluchten uit naar de buureilanden. De luchtverkeers-leiding van Saba wordt uitgevoerd door Sint-Maarten. Op grond van een aanwijzingsregeling kan alleen gebruik worden gemaakt van Juancho E. Yrausquin Airport als daarvoor toestemming is verleend door de minister. Deze beperking geldt omdat de luchthaven vanwege zijn vormgeving aanzienlijke beperkingen oplevert voor het kunnen starten en landen van een vliegtuig. Om de veiligheid te borgen, wordt daarom gewerkt met het instrument van toestemming. Hiermee kan worden verzekerd dat degenen die gebruik maken van de luchthaven, ook zijn ingesteld op de infrastructuur.

Nota bene: Op Sint Eustatius en Saba ontbreken mogelijkheden om grote vliegtuigen of schepen toe te laten. De haven en de luchthaven van Sint-Maarten zijn daarom van essentieel belang voor de bereik-baarheid en bevoorrading van Saba en Sint-Eustatius.

Verantwoordelijkheden crisisbeheersing Luchtvaart openbare lichamen

Sinds 10 oktober 2010 is de Veiligheidswet Bonaire, Sint-Eustatius en Saba (VwBES) van toepassing in Caribisch Nederland. Deze wet bevat regels over planvorming in het kader van rampen- en crisisbeheersing. Ook bepaalt de wet de rollen en bevoegdheden van de openbare lichamen bij rampen en crises. In dit kader zijn diverse documenten relevant:

- Het '*Handboek Crisisbeheersing voor de Caribische delen van het Koninkrijk*' geeft een beschrijving van rollen, taken en verantwoordelijkheden van de Europese en Caribische crisispartners die betrokken (kunnen) zijn bij een (dreiging van) een ramp of crisis op één van de openbare lichamen en/of in één of meer autonome landen van het Koninkrijk.[24]
- Het '*Coördinatieplan boveneilandelijke rampenbestrijding en crisisbeheersing Bonaire, St. Eustatius en Saba, 2024*' vloeit voort uit artikel 47 van de VwBES, waarin de Rijksvertegenwoordiger voor Bonaire, Sint-Eustatius en Saba de verplichting heeft om een coördinatieplan op te stellen voor rampen en crises die gevolgen hebben voor meerdere eilanden.

Gezaghebber
De veiligheidswet BES beschrijft dat de gezaghebbers van Bonaire, Sint-Eustatius en Saba het opperbevel hebben in geval van een ramp of van ernstige vrees voor het ontstaan daarvan. Degenen die aan de bestrijding van een ramp deelnemen, staan onder zijn bevel. Het gezagsgebied van de gezaghebber van de eilanden loopt door tot de Territoriale Zee (kust tot 12 mijl op zee). Daarnaast is de gezaghebber, vanuit mandaat van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), opperbevelhebber bij een incident op de gehele zee tot 200 mijl uit de kust.[25]

De eilandelijk rampencoördinator
De rol van eilandelijk rampencoördinator wordt ingevuld door de eilandsecretaris. De eilandelijk rampencoördinator adviseert de gezaghebber en is eerste aanspreekpunt voor informatieverstrekking en de afstemming van communicatie. De eilandelijk rampencoördinator is belast met de coördinatie van de maatregelen en voorzieningen die het openbaar lichaam treft met het oog op een ramp of crisis. Hij adviseert het bevoegd gezag over risico's van rampen en crises.[26]

Luchthavens
De vier landen van het Koninkrijk zijn zelf wettelijk verant-woordelijk voor de luchthavens in hun respectievelijke gebieden. De Nederlandse overheid is in dat kader primair verantwoordelijk voor de luchthavens op de BES-eilanden.

Volgens ICAO-verplichtingen moet voor elke luchthaven een rampenplan worden opgesteld. In de rampenplannen is onder andere de verplichting opgenomen om voorvallen te melden aan de ILT. De luchthaven verzorgt de alarmering naar de gezaghebber en hulpdiensten bij ongevallen op of nabij de luchthaven, volgens het geldende calamiteitenplan.

24 Coördinatieplan boveneilandelijke rampenbestrijding en crisisbeheersing Bonaire, St. Eustatius en Saba, 2024
25 Handboek crisisbeheersing voor de Caribische delen van het Koninkrijk, 2020
26 Handboek crisisbeheersing voor de Caribische delen van het Koninkrijk, 2020

Luchthavens op Bonaire, Sint-Eustatius en Saba



Bonaire *Kralendijk*

Bonaire International Airport/ Flamingo Airport

Airport code
BON

Landingsbaan
10/28

Lengte
3057m

Sint Eustatius *Oranjestad*

F.D. Roosevelt Airport

Airport code
EUX

Landingsbaan
06/24

Lengte
1199m

Saba *The Bottom*

Juancho E. Yrausquin Airport

Airport code
SAB

Landingsbaan
12/30

Lengte
401m

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De Minister van IenW is primair verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid (luchthavens en luchtverkeersleiding). Dit betreft enerzijds de vastlegging van de verdragsverplichtingen voortkomend uit de ICAO-afspraken in nationale wet- en regelgeving en anderzijds het houden van toezicht op de uitvoering van de handhaving en naleving van die verplichtingen. De minister heeft onder andere verantwoordelijkheden in de volgende gevallen:

Afkondiging van een luchtruimsluiting

Voor zover bij internationale overeenkomst niet anders is bepaald, kan in buitengewone omstandigheden (bijv. een naderende orkaan) door de Minister de uitoefening van de burgerlijke luchtvaart boven het territoir van de openbare lichamen Bonaire, Sint-Eustatius en Saba of een gedeelte hiervan worden beperkt of verboden.[27] Dit kan ook vanwege openbare veiligheid of militaire noodzaak zijn.[28] Een beperking of sluiting kan door middel van een NOTAM (NOtice To AirMen) bekend worden gemaakt aan de luchtvarenden.

Nota bene: De Minister kan géén luchtruimsluitingen afkondigen voor de autonome landen Aruba, Curaçao en Sint-Maarten. Dat doen de luchtvaartinspecties van de autonome landen zelf. Echter, een luchtruimsluiting in Sint-Maarten betekent door de luchtruimindeling ook een sluiting naar Saba en Sint-Eustatius. Als Sint-Maarten het luchtruim sluit dan geven ze een NOTAM uit. Saba en Sint-Eustatius hebben een hotline (directe communicatievoorziening) naar de luchtverkeersleiding van Sint-Maarten (PJIAE-ATS). Sint-Maarten waarschuwt hen vervolgens als er een luchtruimsluiting is. Middels deze weg zou deze melding dan ook in Europees Nederland terecht komen.

Bovenstaande geldt ook als Curaçao een luchtruimsluiting afkondigt, aangezien zij de luchtverkeersdienstverlening verzorgen op Bonaire.

Search and Rescue

De Minister is de beheerder van de Exclusieve Economische Zone (EEZ, 200NM uit de kust) rond Bonaire, St. Eustatius en Saba en van de Territoriale Zone (TZ, 12NM uit de kust) daarbinnen. Bij besluit van 11 juni 2013, met het kenmerk IENM/BSK-2013/98205 heeft de minister de bevoegdheid van artikel 40 in de Wet Maritiem Beheer BES[29] gemandateerd aan de gezaghebbers. Dat betekent dat de lokale gezaghebbers namens de Minister in de Territoriale zee en in de Exclusieve Economische zone de maatregelen nemen die noodzakelijk zijn ter voorkoming, vermindering of het ongedaan maken van schadelijke gevolgen voor Bonaire, Sint-Eustatius of Saba van een ongeval op zee of van met zulk een ongeval verband houdende handelingen, nadat het heeft plaatsgevonden (artikel 40 Wmb BES). De organisatie en coördinatie van de rampenbestrijding vindt plaats overeenkomstig het Rampenbestrijdingsplan '*Maritiem Rampenbestrijdingsplan Caribisch Nederland*'.

Bonaire

Op Bonaire wordt opsporing en redding (search and rescue – SAR) van in nood verkerende bemanningen en passagiers van schepen, mijnbouwinstallaties en luchtvaartuigen uitgevoerd door de Kustwacht Caribisch Gebied (KWCG). De lokale gezaghebber is verantwoordelijk voor SAR operaties tot aan 12 NM uit de kust, daarbuiten is de kustwacht Caribisch gebied verantwoordelijk voor SAR. Bonaire heeft met de KWCG-afspraken gemaakt om SAR operaties binnen de TZ uit voeren (<12 NM).

Saba en St. Eustatius

Op de bovenwindse eilanden Saba en Sint-Eustatius wordt een SAR-organisatie voor first respons ingericht. De organisatie is naar verwachting in juni 2025 operationeel. De lokale gezaghebbers zijn verantwoordelijk voor de aansturing van deze gemeenschappelijke stichting. In de EEZ (buiten 12NM uit de kust) ligt de coördinatie voor SAR bij het Redding- en Coördinatiecentrum van Martinique (RCC). Het Redding en Coördinatiecentrum van Martinique stemt eventuele inzet van de kustwacht (Kustwacht steunpunt) op Sint-Maarten af met het RCC op Curaçao (KWCG)

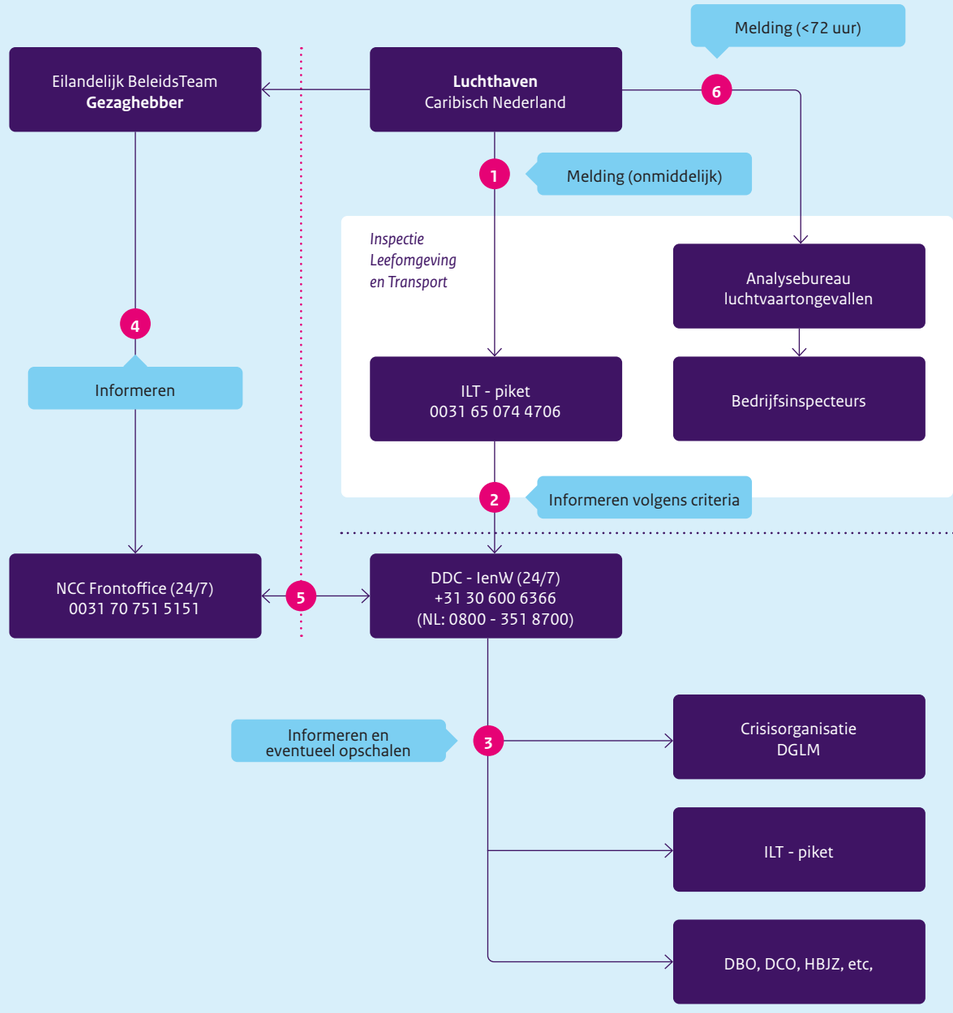
Humanitaire vluchten

In een crisissituatie kan er behoefte zijn aan humanitaire vluchten uit en naar de BES-eilanden. Bij luchtruimsluitingen zijn humanitaire vluchten onder het ICAO-verdrag toegestaan.[30] Dit betreft vluchten uit en naar de BES-eilanden voor bevoorrading van noodgoederen, maar ook voor het vervoeren van gestrande passagiers of patiënten.

Meldingen van luchtvaartincidenten BES-eilanden

Overeenkomstig het Besluit Toezicht Luchtvaart BES zijn de luchthavens op de BES eilanden verplicht om meldingen in het kader van crisisbeheersing door te geven aan Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Als zich een ernstig luchtvaartincident of ongeval voor doet, zoals een crash of bijstand aan een vliegtuigongeval buiten luchtvaartterrein, informeert de gezaghebber het NCC en de luchthaven informeert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat middels de ILT (zie onderstaande figuur).

Meldingsprocedure luchtvaartincidenten BES-eilanden



27 Artikel 24 Luchtvaartwet BES

28 Artikel 23 Luchtvaartwet BES

29 Artikel 40 Wet maritiem beheer BES

30 Artikel 5, ICAO-verdrag, International Civil Aviation Organization

Bijlage F Lijst van afkortingen

A	AC	Algemeen Commandant
	AC	Actiecentrum
	ACI	Airports Council International
	AIVD	Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst
	ANSP	Air Navigation Service Provider
	ANVR	Algemene Nederlandse Vereniging van Reisbureaus
	API	Advance Passenger Information
	ARS	Airline Reservation System
	AVG	Algemene verordening gegevensbescherming
	AZ	Ministerie van Algemene Zaken
B	BZ	Ministerie van Buitenlandse Zaken
C	CECC	Corporate Emergency Command Center
	CMC	Crisis Management Centre
	CoPI	Commando Plaats Incident
	CTT	Crisis Telefoon Team (Ministerie van Buitenlandse Zaken)
	CVO	Commissie van Overleg
D	DCC	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing
	DCS	Departure Control System
	DOC	Defensie Operatie Centrum
	DVI	Disaster Victim Identification
E	EACCC	Europe Aviation Crisis Coordination Cell
	EASA	European Aviation Safety Agency
	EEZ	Exclusieve Economische Zone
	ERP	Emergency Response Plan
	EVPM	Enhanced Verified Passenger Manifest (geverifieerde passagierslijst)
	EMAR	European Military Airworthiness Requirements
G	GBT	Gemeentelijk Beleidsteam
	GHOR	Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio
	GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdingsprocedure
H	HID	Hoofdingenieur-directeur
	HovJ	Hoofdofficier van Justitie
I	IAO	Interdepartementaal Afstemmingsoverleg
	IATA	International Air Transport Association
	IBP NZ	Incident Bestrijdingsplan Noordzee
	ICAO	International Civil Aviation Organization
	ICCb	Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing
	IenW	Ministerie van Infrastructuur en Watermanagement
	IFV	Instituut Fysieke Veiligheid
	IGZ	Inspectie Gezondheidszorg
	IJenV	Inspectie Justitie en Veiligheid
	ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
	ILT-LV	Inspectie Leefomgeving en Transport-Luchtvaart
	IMO	Internationale Maritieme Organisatie
	IOCB	Interdepartementaal Overleg Crisisbeheersing
J	JenV	Ministerie van Justitie en Veiligheid
	JRCC	Joint Rescue Coordination Center
K	KCR2	Centrum voor operationele informatie en Crisiscoördinatie
	KLM	Koninklijke Luchtvaartmaatschappij
	KMar	Koninklijke Marechaussee
	KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
	KWC	Kustwacht Centrum
L	LCMS	Landelijk Crisis Management Systeem
	LCP-L	Landelijk Crisisplan Luchtvaartongevallen
	LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
	LX	Eenheid Landelijke Expertise en Operaties
M	MCCb	Ministeriële Commissie Crisisbeheersing
	MAS	Military Aviation System
	MIK	Maritiem Informatie Knooppunt
	MLE	Militaire Luchtvaart Eisen
	MUAC	Maastricht Upper Area Control Centre
N	NCC	Nationaal Crisiscentrum
	NCTV	Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid
	NHC	Nationaal Handboek Crisisbeheersing
	NKC	Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie
	NPoC	National Point of Contact
O	OL	Operationeel Leider
	OM	Openbaar Ministerie
	OSINT	Open Source Intelligence
	OvJ	Officier van Justitie
	OvV	Onderzoeksraad voor de Veiligheid
P	PAC-L	Persoonsinformatie Actie Centrum Luchtvaartongevallen
	PINL	Passenger Information NL
	PNR	Passenger Name Record
	POLITIE (DVI)	voorheen Landelijk Team Forensische Opsporing
	PSH	Psycho Sociale Hulpverlening
R	RBN	Regionaal Beleidsteam Noordzee
	(R)BT	(Regionaal) Beleidsteam
	RCC	Rescue Coordination Center
	RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
	(R)OT	(Regionaal) Operationeel Team
	RVD	Rijksvoorlichtingsdienst
	RWS	Rijkswaterstaat
	RWS/ZD	Rijkswaterstaat Zee en Delta
S	SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft
	SAR	Search and Rescue
	SCOT	Snel inzetbaar Consulair Ondersteunend Team
	SERA	Standardised European Rules of the Air
	SGBO	Staf Grootschalig en Bijzonder Optreden
	SIS	Slachtoffer Informatie Systematiek (‘ikzoekmijnnaaste.nl’)
	STPI	Schiphol Team op Plaats Incident
T	TAS	Total Aviation System
	TRIP	Travel Information Portal
	TMO	Tijdelijk Militair Object
U	UAV	Unmanned Aerial Vehicles
	UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
V	VLB	Vliegbasis
	VPM	Verified Passenger Manifest (gevalideerde passagierslijst)
	VR	Veiligheidsregio
	VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
W	WBPG	Wet Bescherming Persoons Gegevens
	WPG	Wet Politie Gegevens
	Wvr	Wet veiligheidsregio’s

Bijlage G Literatuur

Embassy procedure in the event of an incident at Schiphol Airport (NCC en Buitenlandse Zaken, 2021).

Beleidsreactie Evaluatie Nationale Crisisbeheersingsorganisatie MH17 (20 januari 2016), Kamerstukken II 2015-2016, 33 997, nr. 65.

Beleidsreactie Onderzoeksrapport Passagiersinformatie MH17 Onderzoeksraad voor Veiligheid (8 december 2015), Kamerstukken II, 2015-2016, 33 997, nr. 56.

Bestuurlijke Netwerkkaarten Crisisbeheersing. Kaart 19 – Burgerluchtvaart (IFV, 2018).

Crisisbestrijdingsplan Schiphol (VR Kennemerland, versie 4.2, 2024).

Evaluatie Nationale Crisisbeheersingsorganisatie MH17 (WODC/UT, 9 dec 2015).

Handboek opvang evacués uit het buitenland in Nederland (NCC, 2016).

Handreiking Crisisbeheersing op luchthavens (Instituut Fysieke Veiligheid, 2021).

Communicatietoolkit ('ikzoekmijnnaaste.nl') (Instituut Fysieke Veiligheid, 2024).

Incident Bestrijdingsplan Noordzee (Rijkswaterstaat Zee en Delta, 2026).

Leidraad Vrijgeven namen vermisten in buitenland (NCC, 2017).

Naar een bundeling van krachten in tijden van crisis. Onderzoek naar de kwetsbaarheden en mogelijkheden binnen de crisisorganisatie op regionale luchthavens, Inspectie Veiligheid en Justitie, 2015.

Nationaal Handboek Crisisbeheersing, Ministerie van Justitie en Veiligheid, 2022.

Onderzoeksrapport Turkish Airlines (Onderzoeksraad voor Veiligheid, juli 2010).

Rampbestrijdingsplannen Lelystad Airport (VR Flevoland, 2024), *Rotterdam The Hague Airport* (VR Rotterdam-Rijnmond, 2025), *Maastricht Aachen Airport* (VR Zuid-Limburg, 2026), *Groningen Airport Eelde* (VR Drenthe, 2022) en het *Crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven* (VR Brabant-Zuidoost, 2025).

Bijlage H Algemene bepalingen

Het Directeurenoverleg Crisisbeheersing (DOCB), waarin ook de veiligheidsregio's en de aanbieders van vitale processen zijn vertegenwoordigd, is ambtelijk opdrachtgever van het LCP-Luchtvaartongevallen.

Het LCP-Luchtvaartongevallen is opgesteld door een projectgroep met vertegenwoordigers van luchthavens, de veiligheidsregio's, ministerie van IenW, BZ, DEF en JenV, in samenwerking met een klankbordgroep waarin alle relevante partijen vertegenwoordigd waren.

Het LCP-Digitaal is op regionaal niveau afgestemd met de Raad van Commandanten en Directeuren Veiligheidsregio (RCDV) en met de leden van het Veiligheidsberaad

Het LCP-L is op rijksniveau afgestemd in het Crisisbeheersing (DOCB), en daaraanvolgend via de CDINEV vastgesteld in de RDINEV en de ministerraad.

De openbare versie van het LCP-Luchtvaartongevallen wordt aangeboden aan de Tweede Kamer.

Beheer en actualisatie plan

Het LCP-L is in beheer bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) met ondersteuning van de veiligheidsregio's Kennemerland en Brabant-Zuidoost. De genoemde partijen besluiten in overleg met betrokken partners in het DOCB wanneer actualisatie nodig is. Partijen die niet in het DOCB vertegenwoordigd zijn, kunnen een lid van het DOCB verzoeken het plan te actualiseren.

Opleiden, trainen en oefenen

Organisaties die bij luchtvaartongevallen een rol hebben zorgen voor hun eigen opleidingen, trainingen en oefeningen. Zo mogelijk worden ook opleidingen, trainingen en oefeningen georganiseerd waaraan meerdere partijen deelnemen.

Evaluatie

Oefeningen en luchtvaartongevallen waarbij dit Landelijk Crisisplan wordt gebruikt kunnen leiden tot leerpunten en aanpassing van de afspraken die in dit Crisisplan zijn opgenomen.

Implementatieprocedure

Vanaf het moment van verzending van dit Crisisplan aan de Tweede Kamer kan dit Crisisplan gebruikt worden. Partijen zijn er zelf verantwoordelijk voor dat hun werkwijze waar relevant in overeenstemming is met dit Landelijk Crisisplan. Het kabinet gaat ervan uit dat partijen hun plannen binnen 12 maanden aanpassen als dat nodig is.

Uitgave
Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding
en Veiligheid (NCTV) in samenwerking met het
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20301, 2500 EH Den Haag
Turfmarkt 147, 2511 DP Den Haag
070 751 5050

Meer informatie
www.nctv.nl
info@nctv.minvenj.nl

November 2026