

Nationaal Crisisplan

Luchtvaartongevallen
Burgerluchtvaart (NCP-L)



Inhoudsopgave

Inleiding	4
Hoofdstuk 1 Scenario's	5
Hoofdstuk 2 Algemene systeembeschrijving	10
Hoofdstuk 3 Hoofdprocessen	18
Hoofdstuk 4 Bestuurlijke dilemma's en sleutelbesluiten inclusief bevoegd gezag	28
Bijlage A Wet- en regelgeving	31
Bijlage B Criteria plan bijstand luchtvaartmaatschappijen tbv EU-Verordening	35
Bijlage C Overzicht aanspreekpunt en informatiepunten voor slachtoffers van ongevallen burgerluchtvaart en hun familieleden tbv EU verordening	38
Bijlage D Lijst van afkortingen	40
Bijlage E Literatuur	42
Bijlage F Algemene bepalingen	43

Inleiding

Doel

Het Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen Burgerluchtvaart (hierna: NCP-L) beschrijft op hoofdlijnen de nationale uitgangspunten en (samenwerkings)afspraken bij de gezamenlijke aanpak van burgerluchtvaartongevallen in het binnenland en luchtvaartongevallen in het buitenland met Nederlandse slachtoffers. Dit crisisplan is een invulling van de toezegging door het kabinet in de beleidsreactie van 8 december 2015 naar aanleiding van het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) naar de Passagiersinformatie MH17. Met dit crisisplan wordt ook voldaan aan EU-Verordening 996/2010 op nationaal niveau een noodplan voor burgerluchtvaartongevallen te hebben.

Het NCP-L is bedoeld voor alle organisaties die binnen de nationale en regionale crisisorganisatie actief zijn en voor de andere betrokken publieke en private partners. Veel partijen hebben taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden bij een luchtvaartongeval. De samenhang tussen de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van deze partijen in de verschillende situaties wordt in het NCP-L geschetst met als doel een betere gezamenlijke en gecoördineerde aanpak. Het NCP-L is een overkoepelend plan voor de individuele plannen van de partners. Het NCP-L vervangt de bestaande plannen van individuele organisaties of afspraken tussen organisaties niet. De plannen moeten wel in overeenstemming zijn met het NCP-L.

De ervaring leert dat het proces om tot een nationaal crisisplan te komen zelf al een belangrijk resultaat is, onder andere omdat het partijen bij elkaar brengt die in een crisissituatie moeten samenwerken. Ook nu is dat het geval geweest.

Afbakening

Dit NCP-L heeft alleen betrekking op de burgerluchtvaart. Het NCP-L richt zich met name op ongevallen met vliegtuigen die vertrokken zijn van een Nederlandse luchthaven of deze als bestemming hebben. Het NCP-L wordt in een later stadium aangevuld met inhoud die van toepassing is op militaire luchtvaartongevallen. De reikwijdte van het plan is beperkt tot Nederland. Het plan geldt niet voor een ongeval op de BES-eilanden; daar gelden andere afspraken.

Het NCP-L is geschreven met het oog op luchtvaartongevallen met grote impact voor Nederland, ongeacht of het ongeval in Nederland, in het buitenland of in (internationale) wateren plaatsvindt. Het NCP-L kan echter ook worden gebruikt bij andere luchtvaartongevallen en bij luchtvaartongevallen met beperkte impact voor Nederland.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 bevat een beschrijving van de vier scenario's die in dit NCP-L worden onderscheiden.

Hoofdstuk 2 bevat een beschrijving van de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de betrokken actoren.

Hoofdstuk 3 beschrijft de belangrijkste hoofdprocessen bij een luchtvaartongeval burgerluchtvaart.

Hoofdstuk 4 bevat een overzicht van de bestuurlijke dilemma's en sleutelbesluiten inclusief het bevoegde gezag dat die besluiten kan nemen.

Bijlage A bevat een beschrijving van 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.

Bijlagen D en E bevatten een lijst met afkortingen en een lijst met literatuur en plannen. Bijlage F bevat bepalingen over de vaststellings- en implementatieprocedure, beheer en actualisatie, opleiden-traineroefenen en evaluatie.

Hoofdstuk 1

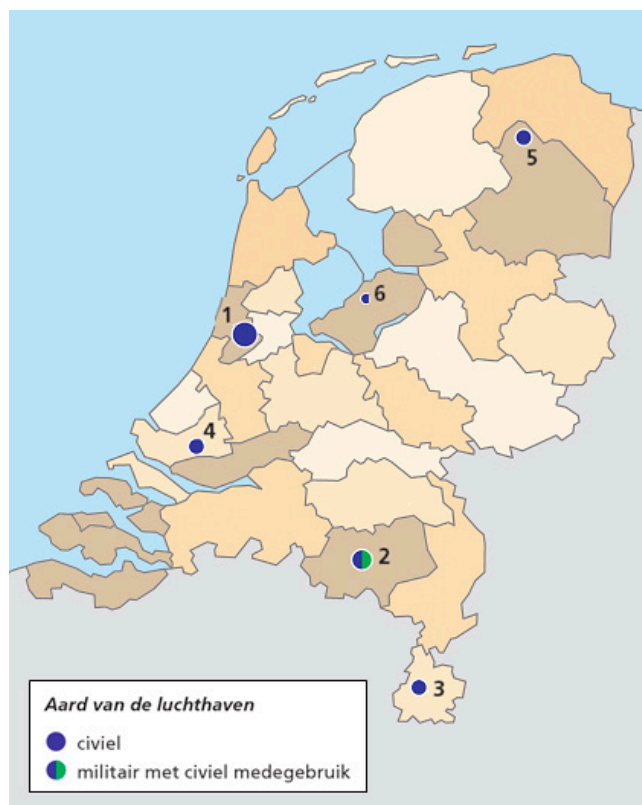
Scenario's

Er zijn meerdere 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 verschillen hangen samen met de locatie van het ongeval:

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

Nederland telt één nationale luchthaven en vijf luchthavens met nationale betekenis in zes veiligheidsregio's. Voor deze luchthavens hebben de veiligheidsregio's een wettelijk verplicht rampbestrijdingsplan opgesteld. Zie onderstaande overzichtskaart.

Overzichtskaart luchthavens



Veiligheidsregio	Luchthaven
1 Kennemerland	Amsterdam Airport Schiphol
2 Zuid-oost Brabant	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

Bepalende kenmerken scenario's

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

- De lading (vracht) van een vliegtuig is relevant voor de incidentbestrijding of afhandeling. Er kan immers sprake zijn van vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Bij elk scenario is het aantal betrokken Nederlandse passagiers relevant.
- Het is aannemelijk dat er buitenlandse passagiers betrokken zijn bij een luchtvaartongeval in Nederland.
- Bij een ongeval met een Nederlands luchtvaartuig is het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) als Nederlandse luchtvaartautoriteit altijd betrokken.
- 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 IenM betrokken. Bij buitenlandse passagiers met een speciale status is altijd betrokkenheid van het ministerie van Buitenlandse Zaken (BZ) noodzakelijk.
- Bij elk scenario waarbij het verongelukte vliegtuig een Nederlandse luchthaven als vertrek- of aankomst-luchthaven heeft, zullen zowel de luchthaven als de gemeente/veiligheidsregio effecten ondervinden die om maatregelen vragen ten aanzien van onder andere media-aandacht, mobiliteit, slachtoffers, opvang en verzorging verwanten, inzet psychosociale hulpverlening (PSH), informatievoorziening en openbare orde en veiligheid. In de meeste gevallen zal ook Schiphol (en de Veiligheidsregio Kennemerland) betrokken zijn.
- Het ongeval kan een Nederlandse luchtvaartmaatschappij betreffen. Ook kunnen touroperators, vrachtvervoerders of vrachteigenaren uit Nederland, verzekeringsmaatschappijen en/of de Algemene Nederlandse Vereniging van Reisbureaus (ANVR) betrokken zijn. Zij zijn dan een relevante en belangrijke partner in de afhandeling.
- Bij elk van de scenario's kan de nationale crisisorganisatie (ICCb/MCCb inclusief ondersteuning) worden geactiveerd.
- Bij een terroristische aanslag of het vermoeden ervan worden het Openbaar Ministerie (OM) en de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (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 Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en andere inspecties, zoals Inspectie Veiligheid en Justitie (IVJ) en de Inspectie Gezondheidszorg (IGZ) en de OVV onderzoeken uitvoeren. Hulpverlening en onderzoek moeten goed op elkaar worden afgestemd.

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 tegen 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 rampbestrijdings- 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 noodzakelijk of wenselijk, op effecten voor de continuïteit van de processen op de luchthaven en op het herstellen van bedrijfsprocessen van de luchthaven. Binnen het luchthavengebied is de Koninklijke Marechaussee (KMar) verantwoordelijk voor de politietaken, daarbuiten de Nationale Politie (NP). 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 het Regionaal Actiecentrum Communicatie (RAC) de crisiscommunicatie; zo nodig vindt er afstemming plaats met de Eenheid Communicatie van het Nationaal Crisiscentrum (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 Landelijk Crisis Management Systeem (LCMS).

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, opvang en informeren van verwanten en de hereniging van slachtoffers met verwanten. Dit doen zij in samenwerking met de luchtvaartmaatschappij en/of afhandelaar. In het geval van buitenlandse slachtoffers wordt afgestemd met het ministerie van BZ voor verdere protocollaire afhandeling.

De Officier van Justitie (OvJ) is de leider van het strafrechtelijk opsporingsonderzoek. Het Landelijk Team Forensische Opsporing (LTFO) doet in Nederland onderzoek op de plaats van het ongeval en is verantwoordelijk voor de identificatie van slachtoffers. Het strafrechtelijk onderzoek wordt uitgevoerd door de afdeling Luchtvaart van de Landelijke Eenheid van de NP, onder leiding van het OM. De OvJ heeft namens de Nederlandse staat een wettelijke onderzoeksverplichting voor ongevallen en ernstige incidenten met burgerluchtvaartuigen.

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. De veiligheidsregio's zonder luchthaven in hun verzorgingsgebied beschikken niet over specifieke kennis en expertise van luchtvaartongevallen. Veiligheidsregio's met een luchthaven in het verzorgingsgebied kunnen bijstand organiseren en informatie, kennis en expertise beschikbaar stellen. De veiligheidsregio Kennemerland en Schiphol bieden zo nodig ondersteuning.

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 (heeft) 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 voorzitter van de betreffende veiligheidsregio het opperbevel over de hulpdiensten en coördineert de 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.

Scenario 3

Luchtvaartongeval op Noordzee

In het *Incident Bestrijdingsplan Noordzee (IBP NZ)* is de organisatie en coördinatie van de incidentenbestrijding op zee vastgelegd. De Kustwacht heeft de leiding over SAR-operaties op zee, vanaf 1 kilometer uit de kust en voor het Nederlandse deel van de Noordzee (de Exclusieve Economische Zone, EEZ). Tot 1 kilometer uit de kust is de veiligheidsregio leidend.

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, waar interdepartementale besluitvorming plaatsvindt op tactisch-strategisch niveau en communicatie wordt afgestemd. Ingeval is besloten tot opschaling van de nationale crisisstructuur (ICCb/MCCb) 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 overstijgend, 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 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. 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. Veiligheidsregio Noord-Holland Noord is in het IBP NZ aangewezen als de coördinerende veiligheidsregio. Er zijn afspraken dat deze veiligheidsregio de Kustwacht bij grote incidenten kan ondersteunen in capaciteit en een informatiemanager kan leveren in het Operationeel Team (OT). Het vrijgeven van de plaats van het incident op de Noordzee wordt door de Kustwacht gedaan. De coördinerende veiligheidsregio verzorgt ook de coördinatie tussen de verschillende veiligheidsregio's indien deze betrokken zijn bij de opvang van slachtoffers. 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

Bij 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, voert het ministerie van BZ de daaruit voortvloeiende (consulaire) werkzaamheden uit. Het ministerie van BZ beschikt met zijn postennetwerk over relevante kennis en expertise van de internationaal-politieke context en over de omstandigheden en gebruiken in het land waar het ongeval plaats vindt. Eén van de consulaire taken 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 NP, 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 of andere relaties met Nederland.

Een betrokken Nederlandse vertrek- of aankomstluchthaven zal de eigen calamiteitenorganisatie opstarten. De betreffende veiligheidsregio start de regionale crisisorganisatie op. Zij verlenen hun medewerking aan de nationale crisisorganisatie. Het NCC is voor hen het centrale aanspreekpunt.

Bij een luchtvaartongeval in buitenlandse of internationale wateren zijn internationale SAR-organisaties betrokken. Dit is geregeld in internationale verdragen. 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 onderzoek. Wanneer een vliegtuig is neergestort in internationale wateren, is het land waar het vliegtuig is geregistreerd verantwoordelijk voor onderzoek. Andere staten kunnen assistentie verlenen. Nederland krijgt toegang tot alle beschikbare informatie, waaronder het land van vertrek, landen van herkomst van passagiers en het land van de betrokken vliegtuigmaatschappij.

Wanneer een vliegtuig is neergestort in het buitenland waar zich een (gewapend) conflict voordoet dan wel de politiek-strategische situatie van dien aard is dat internationale verdragen niet nageleefd zullen of kunnen worden (Oekraïne ten tijde van de MH17 crash), kan een beroep worden gedaan op Defensie in het kader van bijstand en militaire steunverlening.

Hoofdstuk 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 Nederland (LVNL)
- Luchtvaartmaatschappij of afhandelaar
- Luchthaven
- Gemeente/Veiligheidsregio waaronder brandweer, geneeskundige hulpverleningsorganisatie in de regio (GHOR)
- Nationale Politie (NP)
- Koninklijke Marechaussee (KMar)
- Openbaar Ministerie (OM)
- Kustwacht
- Ministeries van Infrastructuur en Milieu (IenM), Buitenlandse Zaken (BZ), Defensie, Veiligheid en Justitie (VenJ), Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS)
- Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD)
- Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV)

Coördinerende en besluitvormende gremia

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

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

De primaire taak van LVNL is het beheer van het civiele luchtruim en het verlenen van luchtverkeerdienstverlening. LVNL is voor civiele luchtverkeersaangelegenheden de schakel tussen de overheid en alle overige partijen die bij luchtverkeersleiding betrokken zijn. Er wordt nauw samengewerkt met de militaire luchtverkeersleiding. LVNL ziet veelal als eerste dat een vliegtuig in het Nederlandse luchtruim in problemen komt. LVNL alarmeert de luchthaven en de civiele autoriteiten. Ook informeert LVNL zo snel mogelijk het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van het ministerie van IenM (DCC-IenM). 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 raken, is LVNL op de luchthaven Schiphol een vaste deelnemer aan de Commissie van Overleg (CVO). Ze zorgt ervoor dat het overig vliegverkeer veilig kan vertrekken en landen en biedt ondersteuning aan de hulpdiensten als zij gebruik willen maken van landingsbanen.

Ook op de luchthavens Maastricht Aachen Airport, Rotterdam The Hague Airport en Groningen Airport Eelde kan LVNL (indien operationeel betrokken) deelnemen aan het AC van de luchthaven. Op Eindhoven neemt LVNL niet deel aan het calamiteitenoverleg. Vanaf dit vliegveld wordt gevlogen in het militaire deel van het luchtruim. Ook burgervluchten in dit luchtruim worden begeleid door de militaire luchtverkeersleiders. Vanaf de overige Nederlandse luchthavens wordt alleen gevlogen in het ongecontroleerde (lagere) deel van het luchtruim. Piloten vliegen meestal op zicht (*Visual Flight regime*) en niet onder leiding van LVNL. LVNL heeft daar geen operationele verantwoordelijkheid en is niet betrokken bij de calamiteitenafhandeling. Dit geldt ook voor vliegveld Lelystad.

In geval van ongevallen 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.

De Eurocontrol Network Manager werkt op grond van Single European Sky regelgeving. Daarin is ook opgenomen dat de Network Manager de Europese Aviation Crisis Coordination Cell (EACCC) activeert en betrokken relevante partijen uitnodigt voor spoedoverleg om aanbevelingen voor mitigerende maatregelen te nemen. De EACCC bestaat afhankelijk van de situatie uit: Network Manager, Europese Commissie, Air Navigation Service Providers (ANSP's), luchtverkeerdienstverleners, luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en militaire organisaties.

Luchtvaartmaatschappij of afhandelaar

De betrokken luchtvaartmaatschappij (of de afhandelaar namens de luchtvaartmaatschappij) beschikt 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 de lijst doorgeeft aan het Regionaal Operationeel Team (ROT) van de veiligheidsregio. De veiligheidsregio levert de lijst aan de rijksoverheid (NCC). Desgevraagd levert de luchtvaartmaatschappij of afhandelaar aan relevante inspecties de gevalideerde crewlijst en het gevalideerde 'cargo manifest'.

In samenwerking met luchthaven, veiligheidsregio, KMar/NP en 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 zelf 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 call centre. Tevens voorziet zij verwanten van overige relevante telefoonnummers, zoals dat van de Frontoffice van de Slachtoffer Informatie Systematiek (SIS) indien dit geactiveerd is bij ongevallen in het binnenland en dat van het '24/7 Contact Center' van het ministerie van BZ voor verwanten van Nederlandse slachtoffers bij ongevallen in het buitenland. Verder ondersteunt zij families/overlevenden gebaseerd op het plan voor bijstand (zie bijlage B). In afstemming met het RAC 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 en de toedracht.

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 uitgangstellingen. 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 betrokken bij de respons op het ongeval worden afgestemd. De luchthaven is verantwoordelijk voor het opvangen en faciliteren van een "Go-team" 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 Actiecentrum van de luchthaven ruimtes gekozen, ingericht en ter beschikking gesteld voor de opvang en hereniging of indien wenselijk voor het onderbrengen van overledenen.

Nationale Politie (NP)

De afdeling Luchtvaart van de Landelijke Eenheid van de NP is onder bevoegd gezag van het OM, het arrondissementsparket Noord-Holland, verantwoordelijk voor strafrechtelijk onderzoek op de plaats van het ongeval. Er wordt binnen de NP een Staf Grootchalig- en Bijzonder Optreden (SGBO) opgestart ten behoeve van de afstemming.

Het LTFO van de NP doet in Nederland onderzoek op de plaats van het ongeval en is verantwoordelijk voor de identificatie van slachtoffers. LTFO werkt daarbij samen met betrokken (inter)nationale partners.

Bij een ongeval in het buitenland kan het LTFO 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 betreffende land door middel van een rechtshulpverzoek de Nederlandse politie om bijstand voor het strafrechtelijk onderzoek vragen.

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

Koninklijke Marechaussee (KMar)

De KMar voert op de luchthaven de politietaken uit, zoals bewaking en beveiliging, het bewaken van de openbare orde en opsporing. Buiten het luchthavengebied is de NP verantwoordelijk. Op de luchthaven levert de KMar in alle scenario's deelnemers aan het AC van de luchthaven, het Commando Plaats Incident (CoPI), het OT en het Beleidsteam (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 NP. Hierover zijn afspraken gemaakt in het rampbestrijdingsplan.

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 Hoofdofficier van Justitie (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 leiding gegeven door de landelijk luchtvaartofficier van Justitie van het arrondissementsparket Noord-Holland te Haarlem. Dit is anders als het luchtvaartongeval een gevolg is van (of als er aanwijzingen zijn die duiden op) een terroristische actie. In zo'n geval heeft het Landelijk Parket de leiding over het onderzoek. In een dergelijk geval zal de HovJ van het Landelijk Parket ook aanschuiven in het 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.

Gemeente/Veiligheidsregio

De burgemeester van de betreffende gemeente c.q. de voorzitter van de betreffende veiligheidsregio heeft ingeval van een ramp of een dreiging voor het ontstaan ervan het opperbevel over de organisaties die deelnemen aan de bestrijding van een ramp 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) (= openbare orde), bevolkingszorg en de geneeskundige hulpverlening. De veiligheidsregio vormt samen met de regiogemeenten en NP/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. De crisispartners stemmen hun maatregelen met elkaar af.

Veiligheidsregio's met een luchthaven bereiden zich voor op luchtvaartongevallen, door regionale risicoanalyses, planvorming, opleiding, training en oefening etc. De veiligheidsregio maakt afspraken met alle relevante partners over incidentbestrijding en effectbeheersing. Alle veiligheidsregio's met een luchthaven hebben een verplicht 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, verificatie van de passagiersgegevens en het informeren van verwanten onder meer met behulp van de SIS, 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 relevante partners of organisaties uit deel te nemen aan de vergaderingen van de regionale crisisorganisatie voor onderlinge afstemming. Bij regiogrensoverschrijdende luchtvaartongevallen zal de coördinerende veiligheidsregio zorg dragen voor afstemming met andere veiligheidsregio's en richt een interregionale crisisstructuur in. Veiligheidsregio's met een luchthaven in de regio kunnen kennis en expertise leveren.

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

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM)

Het ministerie van IenM is 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 Infrastructuur en Milieu.

De Inspectie Leefomgeving en Transport-Luchtvaart (ILT-LV) is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de luchtvaartregelgeving. De Inspectie is daartoe grotendeels gemandateerd door de minister van IenM. Hiervoor heeft ze de beschikking over twee toezichtinstrumenten: vergunningverlening (controle vooraf) en handhaving (controle achteraf en inspecties). 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 normaliter 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 Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van het ministerie van IenM (DCC-IenM) is verantwoordelijk voor de respons op crisissituaties binnen het beleidsdomein van het ministerie en coördineert de inbreng van IenM in de interdepartementale crisioverleggen. Daarnaast is het DCC-IenM het 24/7-loket voor spoedaanvraag luchtruimsluiting, bijvoorbeeld om een plaats incident te beveiligen, ook wanneer geen sprake is van een luchtvaartongeval. Deze kan worden aangevraagd door de burgemeester. Het DCC-IenM geleidt de aanvraag door naar ILT-LV en andere partijen. Bij luchtvaartongevallen kunnen ook andere IenM-sectoren geraakt zijn, zoals spoor en weg. Het DCC-IenM zal deze partijen informeren en de impact inventariseren ten behoeve van de beeldvorming. Het ministerie van IenM kan in overleg met het NCC overgaan tot het leveren van een liaison naar een crisioverleg ter plaatse. In geval van een ongeval met het regeringstoestel kan het DCC-IenM – in overleg met de ministeries van Algemene Zaken (AZ) en BZ en het NCC – een liaison sturen naar het crisioverleg van de Koninklijke Luchtvaartmaatschappij (KLM) op tactisch/strategisch niveau: het Corporate Emergency Command Center (CECC).

Kustwacht

De Nederlandse Kustwacht heeft taken op het gebied van maritieme dienstverlening (o.a. SAR en Maritieme Hulpverlening) en handhaving (o.a. opsporing en handhaving). 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 vijf ministeries, te weten IenM, VenJ, Financiën, Economische Zaken en Defensie. Het samenwerkingsverband Kustwacht bestaat uit de onderliggende diensten: RWS ZD, NP, Defensie (Marine en Luchtmacht), KMar en de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit.

De Kustwacht heeft de leiding en coördinatie van incidentenbestrijding op zee (EEZ), waaronder SAR-operaties. Bij opsporing en redding op zee functioneert de Kustwacht als gecombineerd aeronautisch en maritiem redding coördinatiecentrum (Joint Research Coordination Center, JRCC). De Kustwacht kan noodsignalen ontvangen en hulpverlening op zee coördineren. In de operatie op zee werkt de Kustwacht samen met de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM), de reddingsbrigades, schepen van RWS en NP, 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 (gevormd door KMar, Douane, NP etc.) die alle beschikbare informatie verzamelt ter ondersteuning van de operatie en ook de crisispartners met informatie kan ondersteunen.

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 (o.a. België, Duitsland en Engeland) worden overgebracht, zal de Kustwacht de taken m.b.t. het inregelen van verdere acute geneeskundige zorg en de opvang van de slachtoffers met de buitenlandse autoriteiten coördineren. Het ministerie van BZ zal bij dit proces worden betrokken zoals hierna omschreven.

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 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. Het ministerie van BZ vraagt de benodigde informatie op bij de Nederlandse betrokken crisisorganisaties. BZ kan 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. Het ministerie van BZ fungeert als vraagbaak of doorgeefluik 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 (mogelijk) een (groot) aantal Nederlanders is betrokken wordt zo nodig besloten tot departementale opschaling. De BZ-crisisrespons ter plaatse wordt uitgevoerd door de Nederlandse vertegenwoordiging in het betreffende land, indien nodig versterkt met een Snel Consulair Ondersteunend Team (SCOT). Op verzoek van de buitenlandse autoriteiten kunnen de ministeries van BZ en Defensie en de NP taken uitvoeren. Het ministerie van BZ adviseert over de internationaal-politieke context en over de omstandigheden en gebruiken in het land waar het ongeval heeft plaatsgevonden.

Vaststellen nationaliteit en namen betrokken Nederlanders

Het ministerie van 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 NP (LTFO). 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.

Bezetting verificatieteam buitenland



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 het LTFO. Als een ongeval in het buitenland plaatsvindt en het LTFO niet ter plaatse gaat om assistentie te verlenen, coördineert het LTFO (in afstemming met BZ) wel de verzameling van gegevens van vermisten (in Nederland verblijvende-woonachtige slachtoffers) ten behoeve van het identificatieproces.

Het ministerie van BZ is 24/7 voor verwanten bereikbaar via nummer +31 247-247-247 van het '24/7 Contact Center'. BZ dan wel familierechercheurs van de NP, communiceren met directe nabestaanden in Nederland. Familierechercheurs worden ingezet/aangestuurd door het LTFO. Daarnaast activeert de Eenheid Communicatie van het NCC c.q. het NKC zo snel mogelijk een nabestaandenwebsite (Informatie- en Verwijscentrum via Slachtofferhulp Nederland) om ook via dat kanaal informatie met nabestaanden te kunnen delen.

Het ministerie 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 andere betrokken partijen, afgestemd in het NKC.

Indien nodig ondersteunt het ministerie van BZ repatriëring van Nederlandse slachtoffers. Repatriëring 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 Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS)

Het ministerie van VWS is onder meer verantwoordelijk voor psychosociale hulpverlening en gezondheidsonderzoek en heeft een rol bij de opvang van overlevenden in Nederland (advisering en informatie). In 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. Het ministerie van VWS kan de regio ondersteunen met informatie en advies vanuit het netwerk van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Bij een luchtvaartongeval boven de Noordzee zal de veiligheidsregio van de betreffende aanlandingsgemeente taken uitvoeren. Zo nodig kan worden besloten tot nationale coördinatie.

Ministerie van Defensie

Het ministerie van Defensie heeft met een aantal veiligheidsregio's een convenant gesloten voor ondersteuning bij een luchtvaartongeval. Eindhoven Airport heeft een overeenkomst met de militaire Vliegbasis Eindhoven voor het medegebruik van de infrastructuur. Zij hebben dan ook plannen die op elkaar aansluiten. Defensie zal bij een luchtvaartongeval op verzoek een rol vervullen bij bronbestrijding en redding, afschermen/beveiligen plaats incident, faciliteren bij identificatie, berging, registratie en repatriëring van slachtoffers, alsmede crisisnoodopvang bij de crash boven c.q. in het woongebied. Afhankelijk van de impact kan een beroep worden gedaan op Defensie in het kader van bijstand en militaire steunverlening. Zo kan Defensie worden verzocht voor bewaakte opslag van vliegtuigwrakken op de Vliegbasis Woensdrecht.

Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD)

De AIVD speelt een bescheiden rol bij een luchtvaartongeval. De dienst kan kijken of er relevante (dreigings-)informatie is waarover anderen geïnformeerd moeten worden. Ook kan de AIVD bijdragen aan de inschatting of het incident gevolgen hebben voor de burgerluchtvaart.

Ministerie van Veiligheid en Justitie (VenJ)

De minister van VenJ 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.

Het ministerie van VenJ (in dit geval het NCC en/of het Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum (LOCC)) kan een liaison uitbrengen in de regionale crisisorganisatie en zo de verbinding leggen tussen het nationale en regionale niveau. In het Noordzee-scenario (buiten de 1 km-zone) brengt VenJ een liaison uit naar het RBN. Het ministerie van VenJ stuurt ook een liaison naar de aanlandingsgemeente om deel te nemen in de crisisoverleggen.

VenJ 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). Het LOCC kan op verzoek de getroffen regio faciliteren en ondersteunen met bijstandscoördinatie, informatiemanagement en operationele advisering. Ingeval van schaarste aan capaciteiten formuleert het LOCC een advies aan de minister(s) over het verdelen van de schaarse middelen. Daarnaast kan de coördinatie van bepaalde taken bij het LOCC worden neergelegd zoals de ontvangst van gerepatriëerde slachtoffers of het organiseren van een verwantenbijeenkomst.

Coördinerende en besluitvormende gremia in de regio

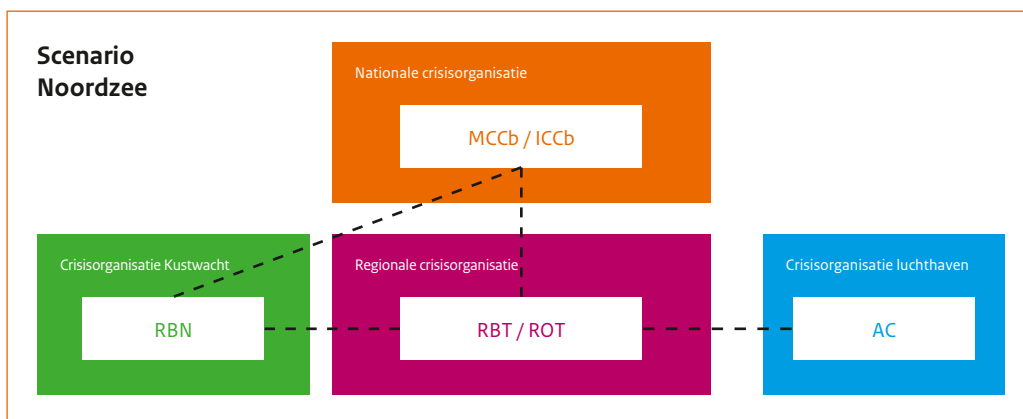
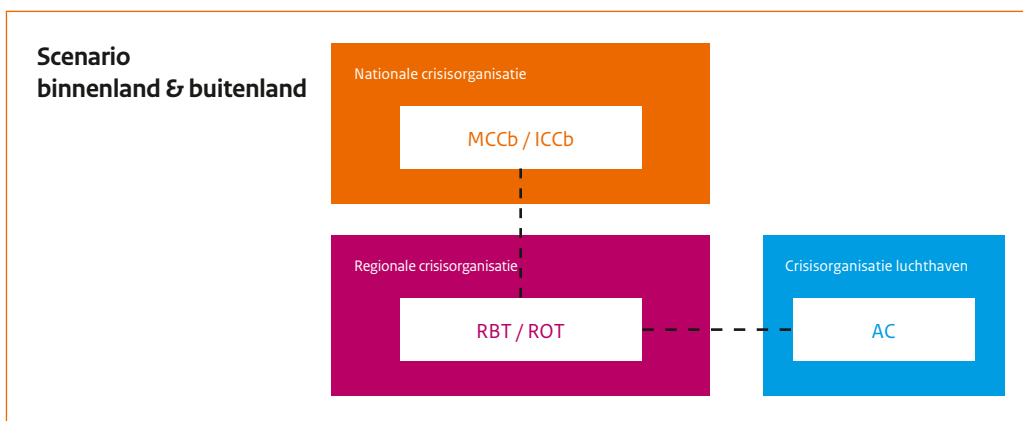
Coördinerende gremia in de veiligheidsregio zijn het BT, het OT en het CoPI. Bij een luchtvaartongeval wordt de standaardbezetting van deze gremia conform het crisisplan van de regio en het specifieke plan

voor de luchthaven naar behoefte aangevuld met vertegenwoordigers of liaisons van de luchthaven, het OM, de luchtvaartmaatschappij, LVNL, de NCTV en/of het NCC, 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 Actiecentrum 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 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 Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing (ICCb) en op politiek-bestuurlijk niveau in de Ministeriële Commissie Crisisbeheersing (MCCb) conform het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming. Deze overleggen kunnen worden ondersteund door een Interdepartementaal Afstemmingsoverleg (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 uitbrengen van een liaison vanuit de rijksoverheid naar bijvoorbeeld een coördinerend overleg in de regio.



Legenda

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

Hoofdstuk 3

Hoofdprocessen

In het kader van het Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen Burgerluchtvaart (NCP-L) worden de volgende hoofdprocessen onderscheiden.

1. Melding en alarmering/op- en afschaling
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

Tabel: coördinatie/regie op hoofdprocessen per scenario

Onderstaande tabel geeft aan wie er in 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.

Coördinatie en regie →	Melding en alarmering	Op- en afschaling	Leiding en coördinatie	Informatie-management	Communicatie	Validatie/verificatie	Info verwanten	Opvang	Onderzoek	Nafase (herstel + nazorg)
Scenario's ↓										
Scenario 1 In Nederland op luchthaven	VR	VR	VR	VR i.s.m. Rijk (NCC)	VR (RAC) i.s.m. Rijk (NKC) en Airline	VR/ Gemeente i.s.m. Airline	VR/ Gemeente en Airline	VR/ Gemeente en Airline	OM/OvV/ Inspecties	VR/ Gemeente
Scenario 2 In Nederland buiten de luchthaven	VR	VR	VR	VR i.s.m. Rijk (NCC)	VR (RAC) i.s.m. Rijk (NKC) en Airline	VR/ Gemeente i.s.m. Airline	VR/ Gemeente en Airline	VR/ Gemeente en Airline	OM/OvV/ Inspecties	VR/ Gemeente
Scenario 3 Noordzee	Kustwacht	IenM/Rijk	Kustwacht (Noordzee) VR (land)	IenM/NCC i.s.m. VR	IenM/NKC i.s.m. RAC en Airline	VR/ Gemeente i.s.m. Airline	VR/ Gemeente en Airline	VR/ Gemeente en Airline	OM/OvV/ Inspecties	IenM/Rijk i.s.m. VR/ Gemeente
Scenario 4 Buitenland/ internationale wateren	BZ	Rijk	BZ/Rijk	BZ i.s.m. Rijk (NCC)	BZ i.s.m. NKC	BZ i.s.m. Airline	BZ en Airline	VR Gemeente en Airline	OM/OvV/ Inspecties	Rijk

NKC = Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie

Rijk = rijksoverheid breed, bijvoorbeeld in MCCb / ICCb

RAC = Regionaal Actiecentrum Communicatie

1. Melding en alarmering/op- en afschaling

Algemeen

De melding kan van 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 afschaling 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 (hulpdiensten, regionale crisisorganisatie) op regionaal niveau georganiseerd en uitgevoerd op basis van meldingsclassificaties, inzetvoorstellen, het crisisplan, het specifiek rampenbestrijdingsplan voor de luchthaven en protocollen.

Op basis van deze indeling komen materieel en personeel van de hulpdiensten ter plaatse. Door het kwalificeren van een incident wordt de ernst van het incident aangegeven en daarmee een eventuele opschaling bepaald. De hulpdiensten van de overheid gebruiken voor de multidisciplinaire en bestuurlijke opschaling de kwalificaties Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdings Procedure (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 conform het IBP NZ een zogenaamde "Fasekwalificatie". De Kustwacht kan aan de hand van haar beeldopbouw van het maritieme incident en de fasekwalificatie de veiligheidsregio adviseren omtrent de GRIP-kwalificatie.

In samenspraak tussen de veiligheidsregio en de Kustwacht wordt bepaald welk materieel en welk personeel van de hulpdiensten bij de aanlandingsplaatsen ter plaatse komt.

Op deze wijze sluit het hulpverleningsproces op het water aan 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, IenM en VenJ, 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. Voor meer informatie zie het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming.

Bij een incident met het regeringstoestel of een voor Koninklijk Huis of regering gecharterd of in gebruik zijnd toestel lopen de alarmering en opschaling via het ministerie van IenM. De vluchtcoördinator van IenM coördineert de vluchten van leden van het Koninklijk Huis of bewindspersonen. Het DCC-IenM functioneert als liaison vanuit het rijk naar KLM en besluit in overleg met de ministeries van AZ en BZ en het NCC welk departement deelneemt aan het crisisoverleg van KLM op tactisch strategisch niveau, het CECC.

Bij scenario 3 komt naast de eerder beschreven nationale opschalingsstructuur, de opschalingsstructuur voor de Noordzee (cfr. IBP NZ) erbij. Tussen beide opschalingsstructuren vindt wederzijdse informatie uitwisseling plaats tussen o.a. het Opschalingsteam Kustwacht en het ROT van de coördinerende veiligheidsregio. Het Regionaal Beleidsteam (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.

2. Leiding en coördinatie

Scenario 1, 2, 4

De GRIP-kwalificatie regelt opschaling voor 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 van de betreffende gemeente c.q. de voorzitter van de betreffende veiligheidsregio heeft ingeval van een ramp of een dreiging voor het ontstaan ervan het opperbevel over de organisaties die deelnemen aan de bestrijding van een ramp en coördineert de incidentbestrijding ter plekke.

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.

Scenario 3

Bij een incident in de Noordzee liggen de leiding en coördinatie op operationeel niveau bij de Nederlandse Kustwacht onder beleidsverantwoordelijkheid van het ministerie van IenM (IBP NZ). Met betrekking tot de effecten van het incident vindt nauwe afstemming plaats met het RBN (IenM), DCC en met (de meldkamer en het ROT van) de veiligheidsregio.

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 desbetreffende veiligheidsregio de 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 (o.a. België, Duitsland en Engeland) worden overgebracht, zal de Kustwacht de taken m.b.t. het inregelen van verdere acute geneeskundige zorg en de opvang van de slachtoffers met de buitenlandse autoriteiten coördineren. Het ministerie van BZ zal bij dit proces worden betrokken zoals eerder omschreven.

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 hierop aangesloten coördinatieteam (zoals CoPI, OT/ROT, Gemeentelijk Beleids Team (GBT)/RBT, het Kustwachtcentrum, RAC en Meldkamer) hun informatie kunnen inbrengen en er een gedeeld beeld kan ontstaan over de situatie. De veiligheidsregio zorgt voor een regionaal totaalbeeld van alle partijen, zorgt voor de veredeling van de beschikbare informatie en zorgt dat dit tijdig aan alle betrokken partners beschikbaar wordt gesteld.

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. De liaison (Informatiemanager) van de VR Noord-Holland Noord ondersteunt het Operationeel Team van de Kustwacht bij de informatie-uitwisseling tussen de Kustwacht en de desbetreffende veiligheidsregio.

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.

4. Communicatie

Regionaal

De veiligheidsregio heeft een coördinerende rol bij crisiscommunicatie. Elke veiligheidsregio heeft een RAC dat het OT en BT ondersteunt. Het RAC is verantwoordelijk voor de uitvoering van de pers- en publieksvoorlichting en zorgt ervoor dat relevante doelgroepen zo snel mogelijk geïnformeerd worden over de situatie. Het RAC werkt samen met en stemt haar crisiscommunicatie af met andere partners, waaronder de luchthaven en de luchtvaartmaatschappij of afhandelaar die zitting kunnen hebben in het RAC. Bedrijven en organisaties hebben ook zelf een verantwoordelijkheid en belang om naar hun klanten te communiceren.

Scenario 3

De Kustwacht heeft binnen haar operationeel team ook een incidentvoorlichter. Deze heeft een ondersteunende rol naar de andere partners, waaronder de gemeente, provincie en veiligheidsregio etc.

Nationaal

Indien nodig ondersteunt de Eenheid Communicatie van het NCC het lokaal of regionaal bevoegd gezag en de betrokken departementale directies Communicatie met adviezen, middelen en een netwerk van ervaringsdeskundigen. De mogelijkheid bestaat om tussen rijk en veiligheidsregio/gemeente communicatielians uit te wisselen. Afstemming tussen nationaal en lokaal/regionaal niveau vindt dan plaats door middel van de liaison ter plaatse. Zodra de nationale crisisorganisatie is geactiveerd, coördineert het NKC de pers- en publieksvoorlichting vanuit de rijksoverheid. Het NKC adviseert de crisisgremia op rijksniveau over de te volgen communicatiestrategie en de communicatieve gevolgen van (voor)genomen besluiten. Bij een incident of ongeval met het regeringstoestel onderhoudt de Rijksvoorlichtingsdienst (RVD) de contacten met de pers en kan een callcenter inrichten. De RVD onderhoudt zelfstandig contact met KLM. Indien het NKC is opgeschaald, wordt crisiscommunicatie met pers en publiek gecoördineerd door het NKC.

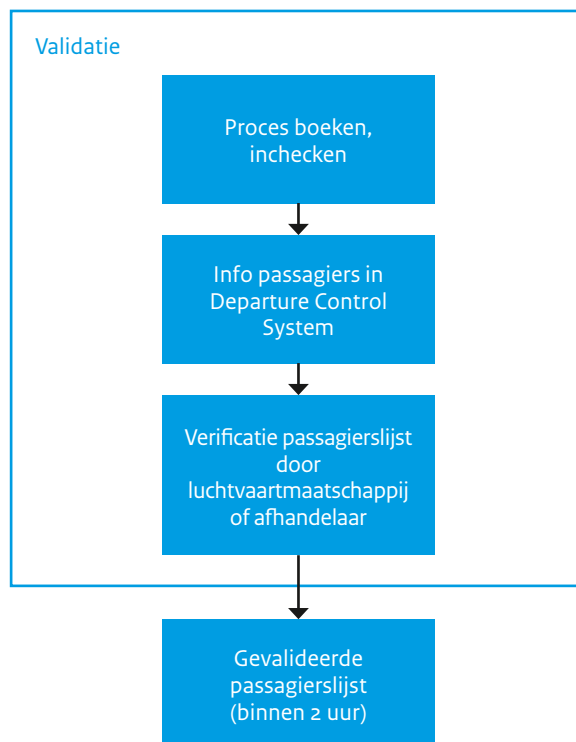
5. Validatie en verificatie passagiersgegevens, identificatie slachtoffers

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. De tweede stap is om met informatie uit verschillende bronnen de gevalideerde passagierslijst aan te vullen met andere gegevens van die passagier, zodat duidelijk wordt welke persoon op de passagierslijst stond 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 in ziekenhuis, 3) overleden, 4) vermist of 5) status onbekend. In geval van een dodelijk slachtoffer is het LTFO de verantwoordelijke organisatie om het slachtoffer te identificeren. Wanneer de status van passagiers bekend is, kunnen verwanten hierover worden geïnformeerd.



Validatie van de passagierslijst

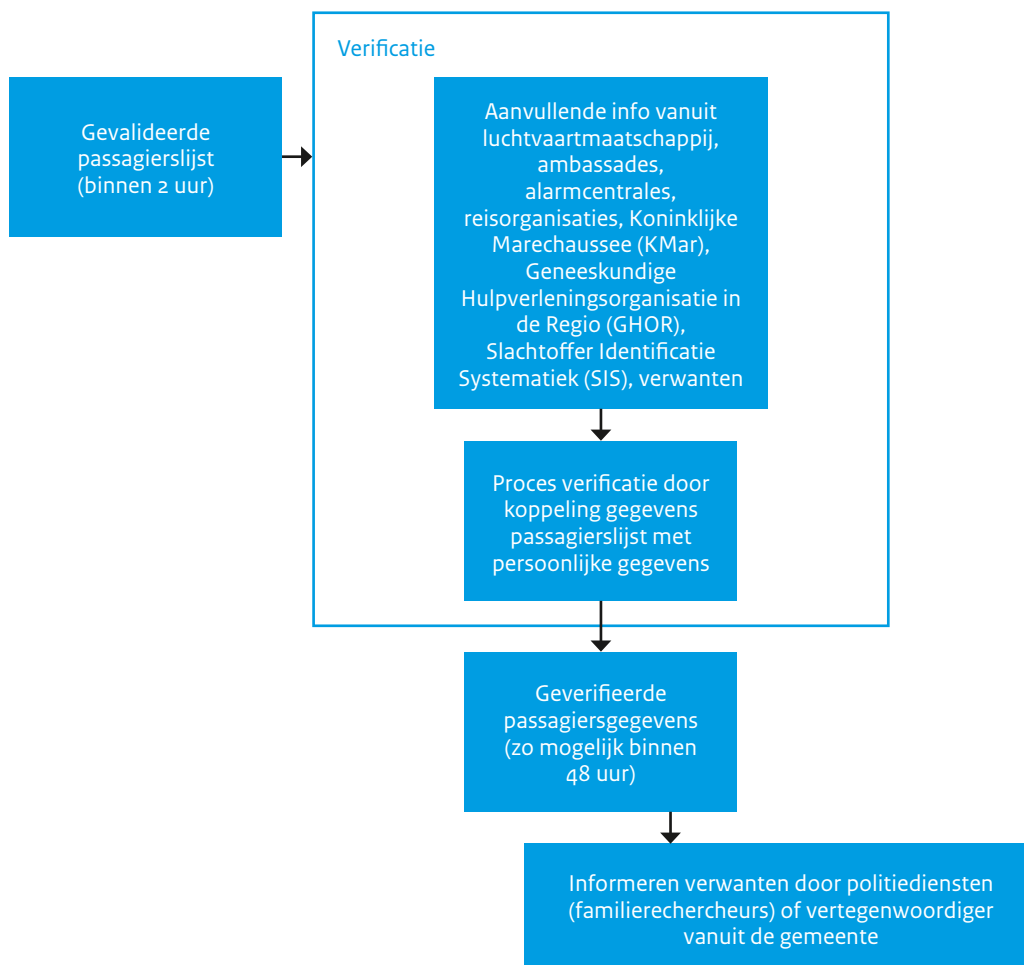
De luchtvaartmaatschappij/afhandelaar beschikt over de passagierslijst en is op grond van EU Verordening 996/2010 verplicht zo snel mogelijk en in elk geval binnen twee uur¹ een gevalideerde passagierslijst (*Verified Passenger Manifest, VPM*) voor te leggen met de best mogelijke informatie over alle personen aan boord. De luchtvaartmaatschappij stuurt de lijst aan het AC van de luchthaven van vertrek of bestemming. Dit AC stuurt de gevalideerde passagierslijst naar het ROT van de eigen veiligheidsregio. Indien het ongeval plaats vond in een andere veiligheidsregio, stuurt het ROT de gevalideerde passagierslijst door naar het ROT van de betreffende veiligheidsregio. In het geval van een ongeval in het buitenland is er mogelijk al een passagierslijst in handen van de autoriteiten via de luchthaven van bestemming over vertrek aldaar. Via het ministerie van BZ kan gecheckt worden in het buitenland of dit het geval is. Zo niet dan kan desgewenst de gevalideerde passagierslijst die in het bezit is van het ROT van de luchthaven in Nederland naar het buitenland worden gestuurd. In beide beschreven situaties zal de VPM zo snel als mogelijk ter beschikking worden gesteld aan het NCC o.a. om de informatievoorziening richting burgemeesters op gang te brengen.



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. Voor de Noordzee is de Kustwacht in samenspraak met het DCC-IenM hiervoor verantwoordelijk. Indien bij ongevallen in het binnenland de nationale crisisstructuur is geactiveerd, geschiedt de uitvoering door de gemeente c.q. veiligheidsregio dan wel de Kustwacht van het verificatieproces in alle gevallen in afstemming met het ICCb/MCCb. Zo nodig vindt ook de uitvoering van het verificatieproces plaats onder regie van ICCb/MCCb.

¹ De termijn van twee uur is van toepassing op maatschappijen van EU-lidstaten; voor maatschappijen uit andere landen kan dit ook langer duren.



De passagiersinformatie 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 welke op de passagierslijst staat ook daadwerkelijk aan boord is geweest. Op basis van alle verzamelde informatie wordt een *Enhanced Verified Passenger Manifest (EVP)* opgesteld. Deze informatie wordt onder verantwoordelijkheid van de gemeente door onder andere het LTFO aangevuld zodat passagiersinformatie verder kan worden geverifieerd, mede op basis van gegevens uit andere bronnen en op basis van gegevens die verwanten leveren die zich bij een van de instanties melden. Voor het verifiëren van de passagiersgegevens kan in voorkomend geval 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 sommige 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 kunnen 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. Het LTFO gaat vervolgens verder met de identificatie van slachtoffers en levert een identificatielijst op. Op basis van deze lijst worden de nabestaanden definitief geïnformeerd. In geval van het regeringstoestel beschikken de vluchtcoördinator van IenM en KLM over een definitieve passagierslijst. Zij leveren deze lijst aan het DCC-IenM, die deze vervolgens ter beschikking stelt van het NCC.

Bij ongevallen in het buitenland is het verificatieteam onder voorzitterschap van het ministerie 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. Het ministerie van BZ Contactcenter is 24/7 en vanuit de hele wereld bereikbaar via nummer: + 31 247 247 247. In situaties waarin ICCb/MCCb de regie voeren, is het verificatieteam onderdeel van de nationale crisisorganisatie.

Het streven is de geverifieerde passagiersgegevens (EVP) 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 zal moeten worden afgewogen of het wenselijk is al informatie aan nabestaanden te verstrekken waarvan de passagiersgegevens zijn geverifieerd, voordat zekerheid bestaat over de gegevens van alle passagiers op de passagierslijst. Er zal naar worden gestreefd om zo mogelijk binnen 48 uur zoveel mogelijk verwanten met geverifieerde passagiersgegevens te informeren.

Slachtoffer Informatie Systematiek (SIS)

De SIS is een landelijke aanpak die bij een incident bijdraagt aan een snel contact of hereniging van verwanten en slachtoffers. Gemeenten, GHOR en LTFO werken samen binnen SIS. Bij een incident kan een verwant bellen naar Verwantencontact 088 269 00 00, het telefoonnummer van de Frontoffice SIS. Via SIS kan informatie van ziekenhuizen over slachtoffers gekoppeld worden aan informatie van verwanten die op zoek zijn naar hun familie. SIS kan door de gemeente worden geactiveerd. SIS beperkt zich tot de niet-zelfredzame gewonde slachtoffers en wordt niet gebruikt voor ongedeerde, vermiste of overleden slachtoffers.

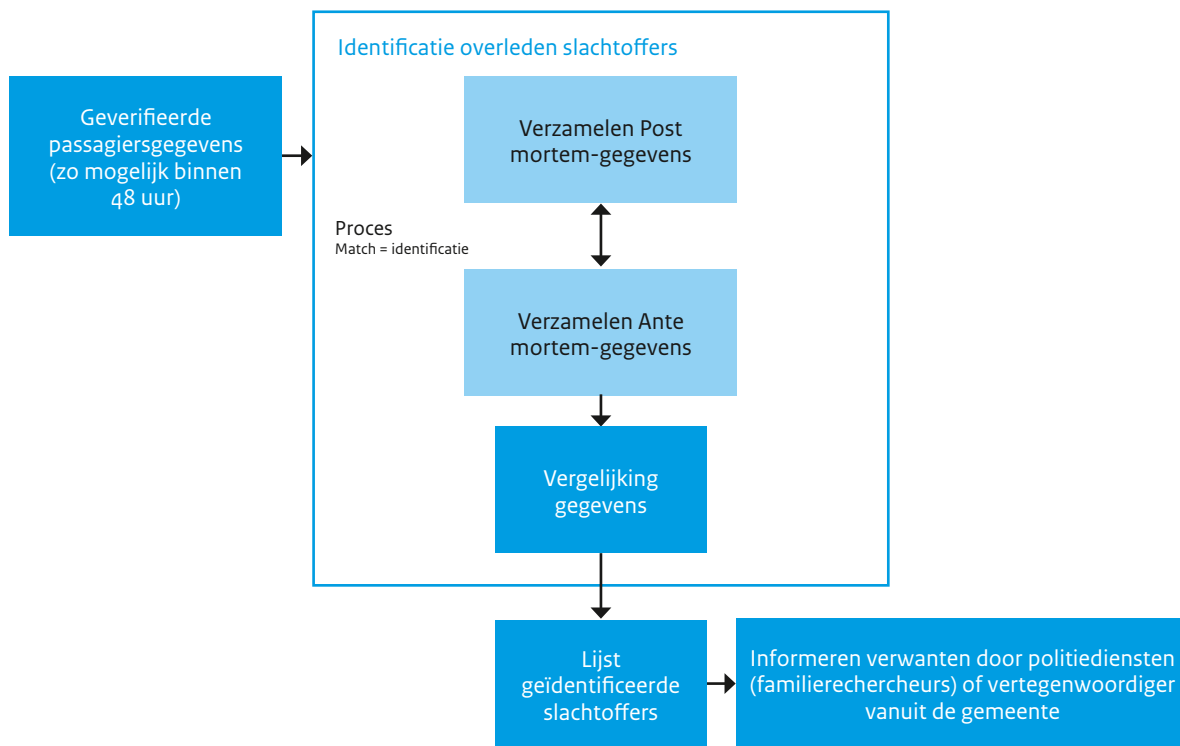
Privacy

Voor het delen van persoonsgegevens 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* (2013). 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. Indien er geen of weinig persoonsgegevens beschikbaar zijn, geeft het ziekenhuis ten behoeve van identificatie fysieke kenmerken van de patiënt door aan de GHOR. Indien 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 het ministerie van BZ en/of het NCC.

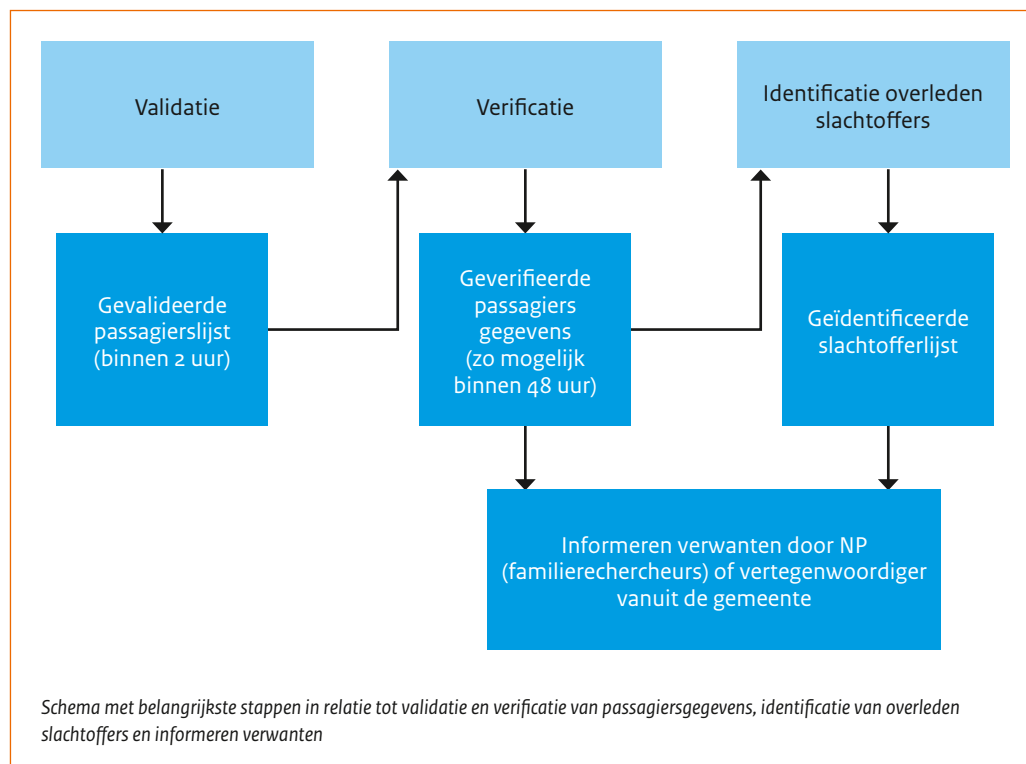
Bij een ongeval in het buitenland verwerkt het ministerie van BZ persoonsgegevens in het kader van consulaire bijstand conform de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp). De Wbp geldt niet voor overleden Nederlanders. Desalniettemin gaat BZ ook met het bekend stellen van gegevens over overleden, zowel 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 LTFO van de NP. Het LTFO werkt volgens internationaal vastgestelde procedures. Slachtoffers worden (indien mogelijk) geïdentificeerd aan de hand van DNA, tandkundige 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 het LTFO ter plaatse ondersteuning bieden. Het verzamelen van gegevens bij nabestaanden in Nederland wordt door familierechercheurs onder coördinatie van het LTFO 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.



6. Informeren verwanten

Bij een luchtvaartongeval in Nederland inclusief 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. Ook als luchtvaartongevallen niet op of bij een luchthaven plaats vinden, worden op de luchthaven in de regel faciliteiten ingericht voor de opvang van verwanten.

De verwanten worden met de ongedeerden en lichtgewonden herenigd. Verwanten die niet herenigd zijn met een ongedeed of lichtgewond slachtoffer worden over het verificatie- en identificatieproces op de hoogte gehouden. De SIS 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 NP.

Bij een luchtvaartongeval in Nederland inclusief de Noordzee met buitenlandse slachtoffers treedt het ministerie van 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 NP en gemeenten.

Het ministerie van 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 NP de gebruikelijke procedure bij 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 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 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. De GHOR speelt hierin een rol door het zo nodig snel starten van PSH aan slachtoffers en/of nabestaanden op de luchthaven of opvanglocatie. Dit geldt bij een ongeval op de Noordzee ook na aanlanding van de slachtoffers.

Bij een ongeval in het buitenland gaat de verantwoordelijkheid voor de opvang van slachtoffers na aankomst in Nederland over naar het ministerie van VenJ in samenwerking met de gemeente/veiligheidsregio en de Airline. Het ministerie van BZ werkt operationeel samen met andere partijen in Nederland zoals het LOCC (bijvoorbeeld voor het regelen van opvang in Nederland, informeren van burgemeesters etc.).

8. Onderzoek

Strafrechtelijk onderzoek

Het Openbaar Ministerie is verantwoordelijk voor de opsporing van strafbare feiten en de vervolging van verdachten. Aan strafrechtelijke onderzoeken naar luchtvaartongevallen wordt landelijk leiding gegeven 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 NP. De NP is in opdracht van het OM verantwoordelijk voor het sporenonderzoek op de plaats van het ongeval. Bij een luchtvaartongeval is dit het LTFO. Conform de aanwijzing afstemming OvV – OM van het College van Procureurs-Generaal worden afspraken gemaakt tussen de (zaaks)OvV 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. 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 verzoek van het land, waarbij de verplichtingen die voortvloeien uit International Civil Aviation Organization (ICAO) annex 13 bepalend zijn.

In voorkomend geval levert de ILT 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. Ook andere instanties zoals rijksinspecties kunnen onderzoek doen naar het ongeval.

9. Nafase (nazorg en herstel)

Bij een luchtvaartongeval in Nederland geldt dat in afstemming met de burgemeester of de voorzitter van de veiligheidsregio de plaats van het incident wordt vrijgegeven. Dit gebeurt telkens in afstemming met de KMar en/of NP in verband met eventueel “plaats delict” en onderzoekinstanties. Op de Noordzee gebeurt het vrijgeven in samenspraak met de diensten door de Kustwacht. In overleg met RWS ZD en het ministerie van IenM zal worden bekeken op welke wijze de berging van het vliegtuig in de Noordzee moet geschieden. Indien noodzakelijk komen verschillende gespecialiseerde bedrijven voor de berging, afvoer van gevaarlijke stoffen en sloop- en herstelwerkzaamheden. De regionale crisisorganisatie zal worden beëindigd en lopende processen kunnen door belanghebbende actoren in een ad hoc op te richten projectorganisatie worden 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: inrichten (tijdelijke) herdenkingsplaats, herdenkingsbijeenkomst, informatiebijeenkomsten voor slachtoffers/verwanten of betrokken burgers en hulpverleners, psychosociale hulpverlening, begeleiden bezoekers op plaats ongeval, repatriëring, gezondheidsonderzoek, maatschappelijke discussie, nasleep media en communicatie, informatievoorziening en informatiemanagement, contact overheid – luchtvaartmaatschappij – slachtoffers, evaluaties en onderzoeken en de uitkomsten daarvan, schadeafhandeling, aansprakelijkheid, herstelwerkzaamheden, afzetting en vrijgeven van het ongevalsgebied, metingen en monsters vastleggen, milieueffecten/grondsanerend, bergingswerkzaamheden, bedrijfsprocessen terug naar normale situatie brengen, inzamelen brokstukken en lading, afhandelen en coördineren van de effecten en consequenties door of naar aanleiding van het luchtvaartongeval. Organisaties zijn zelf verantwoordelijk voor de kosten die voortkomen uit extra inzet tijdens een crisis en in de nafase. Beslissingen over financiële consequenties worden in de gebruikelijke gremia genomen.

Bij een luchtvaartongeval in Nederland kan het LOCC een veiligheidsregio of een enkele gemeente bijstand, steunverlening of ondersteuning bieden met het oog op de nafase. Bij een luchtvaartongeval in het buitenland kan het LOCC 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.

Hoofdstuk 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, dat per scenario en/of situatie op maat kan worden gebruikt.

Dilemma's/sleutelbesluiten	Welke partijen betrokken	Wie gaat erover (bevoegd gezag)
Sluiten luchtruim en/of luchthaven en/of andere infrastructuur	LVNL/lenM/gemeente (burgemeester)/VR/lenM-partners/Kustwacht	lenM in afstemming met ICCb/MCCb en luchthaven
Inschatten gevolgen voor al dan niet tijdelijk 'downsizen' vliegverkeer	Luchthaven/LVNL/VR/ Gemeente	Burgemeester/luchthaven
Handhaving openbare orde en veiligheid	Luchthaven, VR/gemeente, NP, KMar, OM, VenJ	Burgemeester/HovJ/minVenJ
Inschatting terroristische (vervolg) dreiging	AIVD/NP/KMar/NCTV	NCTV in afstemming met ICCb/MCCb
Activeren SIS	Gemeente/VR/Kustwacht	Gemeente/VR
Inrichten verificatieproces binnenland	VR/gemeente i.s.m. Airline/VenJ	VR in afstemming met ICCb/MCCb
Activeren en inrichten verificatieteam buitenland	BZ/NCC/VR	ICCb/MCCb
Validatie en publicatie passagierslijst binnenland	Airline/VR/Kustwacht	VR/gemeente i.a.m. ICCb/MCCb
Validatie en publicatie passagierslijst buitenland	BZ	BZ i.s.m. Airline/onder regie ICCb/MCCb
Validatie en publicatie slachtofferlijst binnenland	LTFO	VR/gemeente i.s.m. Airline
Verificatie en publicatie slachtofferlijst buitenland	LTFO	BZ i.s.m. Airline/onder regie ICCb/MCCb
Verificatie en publicatie lijst geïdentificeerden binnenland	LTFO	VR/gemeente i.s.m. Airline
Verificatie en publicatie lijst geïdentificeerden buitenland	LTFO/onder regie ICCb/MCCb	BZ i.s.m. Airline/ICCb/MCCb
Informereren verwanten binnenland	Gemeente/VR NP (bij dodelijke slachtoffers)	VR/Gemeente i.s.m. Airline
Informereren verwanten buitenland	BZ/NCC LTFO (bij dodelijke slachtoffers)	BZ i.s.m. Airline
Schaarste capaciteiten	VR/LOCC	ICCb/MCCb
Bijstand uit buitenland	VR/LOCC	ICCb/MCCb
Verplaatsen Nederlandse capaciteiten naar buitenland	VR/LOCC/BZ/NP (LTFO)	Betrokken ministerie/ICCb/MCCb
Liaisons bij scenario 1 en 2 naar de regio	NCC, BZ, lenM, Kustwacht, RWS, NCTV	VR
Leiding en coördinatie scenario 1 en 2 als regio en rijk beiden zijn opgeschaald	NCC, ICCb, MCCb, NKC	VR
Leiding en coördinatie bij scenario 3 en 4 als regio en rijk beiden zijn opgeschaald	VR, NCC, NKC, Kustwacht	ICCb/MCCb

Bijlage A

Wet- en regelgeving

Deze bijlage bevat een overzicht van de belangrijkste internationale en nationale wet- en regelgeving die van toepassing is bij luchtvaartongevallen in de burgerluchtvaart.

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 ook 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 die al dan niet bindend of niet bindend zijn en een internationale of nationale reikwijdte hebben. De Annexen van ICAO bevatten bindende (de zogenaamde 'Standards') en niet bindende voorschriften (de zogenaamde 'recommendations').

In de tabel is een onderscheid gemaakt tussen documenten die meer van toepassing zijn op crisisbeheersing en documenten die (onder andere) focussen op passagiersinformatie.

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 Netwerkaart Crisisbeheersing Burger Luchtvaart* (Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) 2016) en het bijbehorende bevoegdheidenschema bieden een beknopt en nader inzicht van relevante wetgeving inclusief bevoegdheden en crisispartners.

	Wet- en regelgeving Internationaal	Wet- en regelgeving Nationaal	Bindende documenten Nationaal/ Internationaal	Niet bindende maar adviserende en informatieve documenten Nationaal/ Internationaal
Crisisbeheersing Luchtvaartongevallen	<ul style="list-style-type: none"> • ICAO-Annex 9 Facilitation (2005) • ICAO-Annex 14 Aerodromes (2014) • Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 • EU-Commission Regulation (EU) 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) 	<ul style="list-style-type: none"> • Instellingsbesluit Ministeriële Commissie Crisisbeheersing 2016 • Wet en Besluit veiligheidsregio's (2010) • Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (2009)² 	<ul style="list-style-type: none"> • Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming (2016) • Incidentbestrijdingsplan Noordzee (2015) • Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen burgerluchtvaart (2016) op grond van artikel 21 en 23 van Verordening 996/2010 van de Europese Unie (2014) 	<ul style="list-style-type: none"> • 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 (2011) • Bestuurlijke Netwerkkarta Crisisbeheersing Burgerluchtvaart (2016)
Passagiersinformatie Luchtvaartongevallen en overig	<ul style="list-style-type: none"> • ICAO-Annex 12 Search & Rescue (2004) • ICAO-Annex 13 Aircraft Accident and Incident Investigation (2010) • EU-Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC (2010) 	<ul style="list-style-type: none"> • - 	<ul style="list-style-type: none"> • - 	<ul style="list-style-type: none"> • 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 (2015) • ICAO Safety Management Manual (SSM) (2009)

(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 veiligheidsmanagement systeem invoeren: luchtvaartmaatschappijen (Annex 6: Operations of Aircraft); luchtverkeersdienstverlening 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

² Alleen van toepassing op luchthavens zonder EASA-certificaat.

onder verantwoordelijkheid van de exploitant. Een militaire luchthaven en een militaire luchthaven met civiel medegebruik (momenteel alleen Eindhoven) vallen onder de verantwoordelijkheid van het ministerie 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 Infrastructuur en Milieu. 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, waar de luchtvaartmaatschappij geregistreerd is en wie 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.

Deze deskundigen mogen bijstand verlenen bij de identificatie van de slachtoffers en deelnemen aan vergaderingen met overlevenden van zijn/haar land.

Incidentbestrijding en planvorming overheid

De veiligheidsregio stelt op grond van de Wet veiligheidsregio's een regionaal crisisplan op en betreft 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 zijn het Instellingsbesluit MCCb 2016 en het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming 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 partners³.

³ Crisisbeheersing staat in het kader van het Nationaal Handboek voor coördinatie en besluitvorming over het geheel van maatregelen en voorzieningen met het oog op een samenhangende aanpak dat de rijksoverheid treft in samenwerking met betrokken publieke en private partners in een situatie waarbij de nationale veiligheid in het geding is of kan zijn of bij een andere situatie, waarbij van een grote maatschappelijke impact sprake is of kan zijn. Deze definitie is breder dan de definitie uit de Wet veiligheidsregio's. Crisisbeheersing staat in dat verband voor handhaving van de openbare orde.

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 ontvangstaat) ten behoeve van 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 vrijelijk in verbinding te stellen met hun onderdanen en hen vrijelijk te bezoeken. De Nederlandse overheid moet buitenlandse ambassades en consulaten in Nederland informeren in het geval 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. Ook beschrijft de procedure hoe ambassades en consulaten toegang krijgen tot hun onderdanen. In de procedure heeft het ministerie van 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:

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

Bijlage B

Criteria plan bijstand luchtvaartmaatschappijen tbv 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)*⁴ 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 of relevant personeel; het moet regelmatig getoetst worden en worden aangepast bij veranderingen.

Een (ERP) moet rekening houden met het volgende.

• Overheidsbeleid

Het ERP moet voorzien in:

- het reageren op ongevallen, ter voorbeeld: 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:

- 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) (*);
- oprichting 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 beschikbaar zijn voor onmiddellijke activiteiten (*);
- aanwijzen van een manager met passende kwaliteiten en autoriteit voor het managen en verantwoordelijk zijn voor de ontwikkeling, implementatie en onderhoud van het ERP (*);
- aanwijzen van een vertegenwoordiger met het oog op 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 normale operatie naar noodoperatie (**) (**);
- voorzien in de transitie van noodoperatie naar normale operatie (**) (**).

• Notificaties

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

⁴ 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

- hoofdstuk 4 van de IOSA Standards Manual.

Zie: <https://www.iata.org/whatwedo/safety/audit/iosa/Documents/ISM-9th-Edition-Sept2015.pdf>

Opmerking: dit zijn statische verwijzingen en er wordt geen rekening gehouden met tussentijdse aanpassingen.

- **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 (*) (***)
 - Communicatie apparatuur (*)
 - Onderhoud van logboeken die gebruikt worden bij ongevallen (*)
 - Kantoor meubilair en benodigdheden (*) (***)
 - Relevante documenten (emergency response checklisten 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 registratie van het luchtvaartuig, personeel van het luchtvaartuig, de operatie en gevaarlijke stoffen (*) (***)
 - Lijst van contacten en personeel geassocieerd met het burgerluchtvaartongeval (*)

- **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 de 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 NP (*)

- **(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. Ook 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 moet voorzien 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, alsmede een adequate invulling van een redelijk niveau van bijstand beschreven.

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 onderstaande checklist samengevat, waarbij bij de uitwerking van het door een luchtvaartmaatschappij op te stellen plan rekening wordt gehouden met het bovenstaande.

Checklist van onderwerpen die in het Emergency Responseplan (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 of relevant personeel en regelmatig getoetst en geüpdate 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 vast 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 tbv EU verordening

Functionaris	Taak	Vastgelegd in
Aanspreek- en contactpersoon luchtvaartmaatschappij	Informeren van slachtoffers en verwanten, voorzien in ondersteuning op praktisch, emotioneel, fysiek en logistiek gebied	Protocollen luchtvaartmaatschappijen, EU996/2010
Familierechercheur	<ul style="list-style-type: none">Onder coördinatie LTFO aanspreekpunt voor nabestaanden over het identificatieproces van dodelijke slachtoffers.Daarnaast eventueel vanuit OM aanspreekpunt voor slachtoffers/verwanten voor het eventuele strafrechtelijk (politie)onderzoek.	Slachtoffers bij rampen worden geïdentificeerd volgens internationaal afgesproken standaard. Deze kan worden gedownload vanaf de website van Interpol (Bron: http://www.Interpol.org)
SIS Backoffice medewerker	Informeert verwant indien bekend over verblijfplaats niet-zelfredzame gewonde slachtoffers	Handreiking implementatie SIS
Aanspreek- en informatiepunt gemeente	<ul style="list-style-type: none">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 niet is geactiveerd de taken uit van de familierechercheur (zie hierboven, behalve informatie over een 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.	<ul style="list-style-type: none">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 team-leider 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.	<i>Ambassadeprocedure in geval van een incident op Schiphol (2010).</i>
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.

Twee telefoonnummers staan centraal bij contact over slachtoffers:

- ongeval in Nederland: 088-26900000 (SIS verwanteninformatie)
- ongeval in buitenland: + 31 247 247 247 (BZ 24/7 Contact Center)

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.; 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), contactpersoon BZ/Ambassades/Consulaten en casemanager(s) van Slachtofferhulp Nederland.

- **De familierechercheur**

De familierechercheur is een executieve politiefunctie die, naast de professionele bagage die hij/zij reeds bezit, scholing heeft gevolgd op het gebied van de psychosociale, juridische en praktische dienstverlening, gericht op deze specifieke doelgroep. De familierechercheur vormt vanuit de NP 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 hij namens de NP kan delen 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 het LTFO 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)**

In Nederland werken gemeenten, de geneeskundige hulpverlening en de NP binnen het project SIS samen en in opdracht van het Veiligheidsberaad aan de verbetering van de systematiek van slachtofferinformatie. Onder de noemer SIS hebben deze partijen afspraken gemaakt over het informeren van verwanten over niet-zelfredzame gewonde slachtoffers en de daarbij horende taakverdeling en communicatieprocessen tijdens en na een ramp op nationale bodem.

- **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 getroffen en 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 case manager 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 (waar 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 die voorziet in de bijstand aan de slachtoffers van burgerluchtvaartongevallen en hun familieleden.

Bijlage D

Lijst van afkortingen

AC	Actiecentrum
ACI	Airports Council International
AIVD	Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst
ANSP	Air Navigation Service Provider
ANVR	Algemene Nederlandse Vereniging van Reisbureaus
AZ	Ministerie van Algemene Zaken
BT	Beleidsteam
BZ	Ministerie van Buitenlandse Zaken
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
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing
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)
GBT	Gemeentelijk Beleidsteam
GHOR	Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdingsprocedure
HID	Hoofdingenieur directeur
HovJ	Hoofdofficier van Justitie
IAO	Interdepartementaal Afstemmingsoverleg
IATA	International Air Transport Association
IBP NZ	Incident Bestrijdingsplan Noordzee
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICCb	Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IFV	Instituut Fysieke Veiligheid
IGZ	Inspectie Gezondheidszorg
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
ILT-LV	Inspectie Leefomgeving en Transport-Luchtvaart
IMO	Internationale Maritieme Organisatie
IOCB	Interdepartementaal Overleg Crisisbeheersing
IVenJ	Inspectie Veiligheid en Justitie
JRCC	Joint Research Coordination Center
KLM	Koninklijke Luchtvaartmaatschappij
KMar	Koninklijke Marechaussee
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
LCMS	Landelijk Crisis Management Systeem
LOCC	Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum
LTFO	Landelijk Team Forensisch Opsporing
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
MCCb	Ministeriële Commissie Crisisbeheersing
MIK	Maritiem Informatie Knooppunt
NCC	Nationaal Crisiscentrum
NCP-L	Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen Burgerluchtvaart
NCTV	Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid

NKC	Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie
NP	Nationale Politie
OM	Openbaar Ministerie
OT	Operationeel Team
OvJ	Officier van Justitie
OvV	Onderzoeksraad voor de Veiligheid
PSH	Psycho Sociale Hulpverlening
RAC	Regionaal Actiecentrum Communicatie
RBN	Regionaal Beleidsteam Noordzee
RBT	Regionaal Beleidsteam
RCC	Rescue Coordination Center
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
ROT	Regionaal Operationeel Team
RVD	Rijksvoorlichtingsdienst
RWS	Rijkswaterstaat
RWS ZD	Rijkswaterstaat Zee en Delta
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft
SAR	Search And Rescue
SCOT	Snel inzetbaar Consulair Ondersteunend Team
SGBO	Staf Grootschalig en Bijzonder Optreden
SIS	Slachtoffer Informatie Systematiek
TRIP	Travel Information Portal
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
VenJ	Ministerie van Veiligheid en Justitie
VPM	Verified Passenger Manifest (gevalideerde passagierslijst)
VR	Veiligheidsregio
VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
Wvr	Wet veiligheidsregio's

Bijlage E

Literatuur

- Ambassadeprotocol rondom Schiphol* (NCC, 2015).
- 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 Netwerkaarten Crisisbeheersing. Kaart 19 – Burgerluchtvaart* (IFV, 2015).
- Protocol Vrijgeven namen slachtoffers in buitenland* (NCC, 2012)
- Crisisbestrijdingsplan Schiphol* (VR Kennemerland, versie 2.1, dec 2015).
- Evaluatie Nationale Crisisbeheersingsorganisatie MH17* (WODC/UT, 9 dec 2015).
- Handboek Evacués uit het buitenland in Nederland* (NCC, 2014/2015).
- Handreiking Crisisbeheersing op luchthavens* (Instituut Fysieke Veiligheid, 2011).
- Handreiking regionale implementatie SIS* (Instituut Fysieke Veiligheid, 2013).
- Incident Bestrijdingsplan Noordzee* (Rijkswaterstaat Zee en Delta, 2015).
- Leidraad Vrijgeven namen vermisten in buitenland* (concept) (NCC, okt 2015).
- 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 Crisisbesluitvorming*, Ministerie van Veiligheid en Justitie, 2016.
- Onderzoeksrapport Turkish Airlines* (Onderzoeksraad voor Veiligheid, juli 2010).
- Rampbestrijdingsplannen Lelystad Airport* (VR Flevoland, 2014), *Rotterdam The Hague Airport* (VR Rotterdam-Rijnmond, 2013), *Maastricht Aachen Airport* (VR Zuid-Limburg, 2011), *Groningen Airport Eelde* (VR Drenthe, 2014), *Eindhoven Airport* (concept) (Luchthaven Eindhoven, 1 juli 2016)

Bijlage F

Algemene bepalingen

Vaststellingsprocedure

Het Nationaal Crisisplan is opgesteld door een kerngroep met vertegenwoordigers namens de luchthavens, de veiligheidsregio's, ministeries van IenM, BZ en VenJ, in samenwerking met een klankbordgroep waarin alle relevante partijen vertegenwoordigd waren. Het is door de minister van Veiligheid en Justitie met instemming van de ministerraad aan de Tweede Kamer verzonden.

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 in overeenstemming is met dit Nationaal Crisisplan. Het kabinet gaat ervan uit dat partijen hun plannen zo nodig binnen 12 maanden aanpassen.

Beheer en actualisatie

Het NCP-L is in beheer bij het Interdepartementaal Overleg Crisisbeheersing (IOCB). Het IOCB besluit wanneer actualisatie nodig is. Partijen die niet in het IOCB vertegenwoordigd zijn kunnen een lid van het IOCB 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 Nationaal Crisisplan wordt gebruikt kunnen leiden tot leerpunten en aanpassing van de afspraken die in dit Crisisplan zijn opgenomen.

Uitgave

Nationaal Coördinator
Terrorismebestrijding
en Veiligheid (NCTV)
Postbus 20301, 2500 EH Den Haag
070 751 5050

Meer informatie

www.nctv.nl
info@nctv.minvenj.nl
[@nctv_nl](https://twitter.com/nctv_nl)

September 2016 | 96102