

# RAMPBESTRIJDINGSPLAN

## Rotterdam The Hague Airport



Dit rampbestrijdingsplan is een vertrouwelijk document.

Gehele of gedeeltelijke overname of reproductie van de inhoud, het gebruik van gehele of gedeeltelijk bewerkte versies en verspreiding en/of verstrekking aan derden van dit rampbestrijdingsplan op welke wijze dan ook, is **niet toegestaan** zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de VRR.

**Colofon**

Dit document is tot stand gekomen onder regie van de VRR – Risico- en Crisisbeheersing, afdeling Crisisbeheersing.

**Adres**

Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond  
Risico- en Crisisbeheersing  
Postbus 9154, 3007 AD Rotterdam  
[www.vr-rr.nl](http://www.vr-rr.nl)

**Druk**

Versie 6.0, ..... 2024

**Eindredactie**

VRR – Risico- en Crisisbeheersing, afdeling Crisisbeheersing.  
[crisisbeheersing@vr-rr.nl](mailto:crisisbeheersing@vr-rr.nl)

**Leden Werkgroep RBP RTHA:**

- Koninklijke Marechaussee, Brigade Zuid-Holland
- Rotterdam The Hague Airport (RTHA)
- Gemeente Rotterdam
- Politie Eenheid Rotterdam
- Politie – Meldkamer Politie Rotterdam
- VRR – Meldkamer Brandweer Rotterdam-Rijnmond
- VRR – GHOR
- VRR – Afdeling Crisisbeheersing
- VRR – Regionale Brandweer Rotterdam-Rijnmond
- VRR – Afdeling Communicatie

## Inhoudsopgave

---

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Inhoudsopgave</b>   | <b>2</b>  |
| <b>Inleiding</b>   | <b>4</b>  |
| Inleiding  | 4         |
| Doelstelling en afbakening (en doelgroep)                        | 4         |
| Publicatie   | 4         |
| Wettelijke grondslag   | 4         |
| Opstellen, beheer en actualisatie                                | 4         |
| Vaststellingsprocedure   | 5         |
| Oefenen en instructie  | 5         |
| Evaluatie  | 5         |
| Leeswijzer   | 5         |
| <b>H1 Operationele crisisbeheersing</b>                          | <b>6</b>  |
| 1.1 Bestuurlijke & Operationele Coördinatie                      | 6         |
| 1.1.1 Bevoegd gezag  | 6         |
| 1.1.2 Operationele afspraken Politie Eenheid Rotterdam en KMar   | 6         |
| 1.2 Relatie RBP met andere plannen                               | 7         |
| 1.3 Alarmering & Opschaling                                      | 8         |
| 1.4 Leiding & Coördinatie  | 9         |
| 1.5 Crisiscommunicatie   | 10        |
| 1.6 Informatiemanagement   | 11        |
| <b>H2 Objectgegevens</b>   | <b>12</b> |
| 2.1 Algemene informatie  | 12        |
| 2.1.1 Uitbreidingswerkzaamheden hoofdgebouw                      | 12        |
| 2.2 Verzorgingsgebied luchthavenbrandweer                        | 13        |
| 2.3 Bereikbaarheidsgegevens RTHA                                 | 14        |
| 2.4 Operationele informatie                                      | 15        |
| 2.4.1 Opstellocatie voor de 1e voertuigen                        | 15        |
| 2.4.2 Uitgangsstellingen   | 15        |
| 2.4.3 Loodsposten voor bijstand van buiten de regio              | 15        |
| 2.4.4 Operationele informatie                                    | 15        |
| <b>H3 Scenario's en beeldvorming</b>                             | <b>20</b> |
| 3.1 Scenario's en beeldvorming                                   | 20        |
| 3.2 Vliegtuigongeval   | 20        |
| 3.2.1 Scenario 1 Vliegtuigongeval zeer nabij (zone 2) of op RTHA | 20        |
| 3.2.2 Scenario 2 Vliegtuigongeval in Nederland buiten RTHA       | 22        |
| 3.2.3 Scenario 3 Luchtvaartongeval buiten Nederland              | 23        |
| 3.3 Incidenttype Infectieziekte                                  | 23        |
| 3.4 Security-gerelateerd incident                                | 24        |
| 3.5 Incident met effect op openbare orde en veiligheid           | 24        |
| 3.6 Overige aandachtspunten                                      | 25        |
| 3.6.1 Nationale crisisorganisatie                                | 25        |
| 3.6.2 Ambassade-protocol   | 25        |
| 3.6.3 Onderzoeken  | 25        |
| <b>Bijlage I Poorten en hekken</b>                               | <b>27</b> |
| <b>Bijlage II Overdrachtsprotocol</b>                            | <b>28</b> |
| <b>Bijlage III Zonering</b>                                      | <b>29</b> |
| <b>Besluit tot Vaststelling</b>                                  | <b>30</b> |
| <b>Afkortingen &amp; Begrippen</b>                               | <b>31</b> |
| <b>Versiebeheer</b>  | <b>32</b> |

# Inleiding

---

## Inleiding

Dit rampbestrijdingsplan is door de Werkgroep rampbestrijdingsplan (RBP) Rotterdam The Hague Airport opgesteld, waarin vertegenwoordigers zitting hebben van Rotterdam The Hague Airport (RTHA), Politie Eenheid Rotterdam, Koninklijke Marechaussee – Brigade Zuid-Holland (KMar), Gemeente Rotterdam – Directie Veiligheid en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR).

## Doelstelling en afbakening (en doelgroep)

Het rampbestrijdingsplan Rotterdam The Hague Airport (hierna: RBP RTHA) is van toepassing op calamiteiten:

- waarop de Wet veiligheidsregio's (Wvvr) van toepassing is;
- die plaatsvinden op de luchthaven of in de directe omgeving van de luchthaven; dit betreft de zone 1 en 2<sup>1</sup> zoals weergegeven op het plattegrond, zie § 2.2;
- Waarbij het vliegtuig RTHA als vertrek- of aankomstluchthaven heeft.

In algemene zin geldt, dat in dit plan alleen zaken zijn opgeschreven die afwijkend dan wel aanvullend zijn ten opzichte van overige (reguliere) plannen en protocollen, zoals het Regionaal Crisisplan, de GRIP-regeling, het calamiteitenplan RTHA, etc. De informatie is gericht op gebruik ten tijde van een calamiteit of incident door het Commando Plaats Incident (CoPI), het Regionaal Operationeel Team (ROT), het Gemeentelijk/Regionaal Beleidssteam (GBT/RBT) en de actiecentra van de hulpverleningsdiensten.

In het calamiteitenplan RTHA wordt de volgende definitie aangehouden met betrekking tot een calamiteit, namelijk: een onverwachte gebeurtenis die (ernstige) schade en/of verstoring van bedrijfsvoering kan veroorzaken, of een situatie waarin dergelijke gevreesd wordt, en waarbij gecoördineerde inzet binnen RTHA en/of in samenwerking met (overheids-)partners noodzakelijk is.<sup>2</sup>

In dit plan wordt de definitie aangehouden zoals die in het calamiteitenplan RTHA beschreven staat.

## Publicatie

Het RBP RTHA is een vertrouwelijk document, wat inhoudt dat vertrouwelijke informatie door RTHA afgegeven of die de belangen van de staat kan schaden, bij publicatie wordt afgeschermd.

Na vaststelling wordt het plan ingevoerd in de MS Teams-omgeving, waartoe de operationele hulpverleningsdiensten, gemeenten en partners in de crisisbeheersing waar nodig via de Regionaal Operationeel Leider (ROL), de Leider CoPI (LC), Calamiteiten Coördinator (CaCo) en de Informatiemanager (IM) toegang hebben. Ten behoeve van operationele voorbereiding is dit plan op reguliere wijze inzichtelijk.

## Wettelijke grondslag

De wettelijke grondslag voor het RBP RTHA is gelegen in art. 17 Wet veiligheidsregio's en nader uitgewerkt in hoofdstuk 6, §2 van het Besluit veiligheidsregio's.

## Opstellen, beheer en actualisatie

Het RBP RTHA is opgesteld door de Werkgroep RBP RTHA van de VRR (hierna: de werkgroep). De beheerder van het plan is de afdeling Crisisbeheersing van de VRR. De beheerder controleert tenminste één maal per jaar de juistheid van de specifieke gegevens en voert zo nodig wijzigingen door ten behoeve van de actualiteit van het plan.

De werkgroep draagt zorg voor de actualisatie van dit plan. Indien de locatie-specifieke informatie is gewijzigd, worden de gegevens zo spoedig mogelijk door de beheerder in het plan aangepast en ter kennisname aan de operationele diensten en de gemeente Rotterdam aangeboden. Leden van de

---

<sup>1</sup> Mocht er zich een calamiteit buiten dat gebied voordoen, dan treden de reguliere processen in werking. Zie ook Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen.

<sup>2</sup> Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om persoonlijk, lichamelijk of psychisch letsel of acute gezondheidsschade, maar ook om schade aan gebouwen, middelen of goederen, schade aan derden of aan het milieu of imagoschade.

werkgroep houden zicht op de actualiteit van de bronbestanden.

Het beleid planvorming van de afdeling Crisisbeheersing is van toepassing op het verdere beheer, de vaststelling, inwerkingtreding, wijziging en evaluatie.

### **Vaststellingsprocedure**

Het RBP RTHA is vastgesteld door het Algemeen Bestuur van de VRR.

Het rampbestrijdingsplan treedt in werking uiterlijk vier weken na de vaststelling van het plan.

### **Oefenen en instructie**

Na vaststelling van het plan wordt de inhoud ervan bekend gemaakt bij degenen die een operationele of bestuurlijke functie vervullen in de crisisbeheersing en voor wie kennis van dit plan relevant is.

Het RBP RTHA wordt conform het bepaalde in artikel 6.2.3 Besluit veiligheidsregio's opgenomen op de multi-oefenkalender van de Afdeling Crisisbeheersing (VRR), zodat de operationele hulpverleners en bestuurders bekend raken met de incidentscenario's op de luchthaven en de afspraken die daaromtrent in dit rampbestrijdingsplan zijn gemaakt.

### **Evaluatie**

Van oefeningen en daadwerkelijke calamiteiten op de luchthaven worden evaluaties opgesteld. Deze evaluaties worden verwerkt in de actualisatie van het rampbestrijdingsplan en dienen ter verbetering van de multidisciplinaire crisisbeheersing in het algemeen en de operationele inzetprocedures met betrekking tot de luchthaven in het bijzonder.

Dit plan is geactualiseerd, onder andere naar aanleiding van de tweejaarlijkse oefeningen op donderdag 22 november 2018 en 17 november 2022.<sup>3</sup> Tevens is een aantal aandachtspunten verwerkt naar aanleiding van de bommelding op het Wings Hotel op 26 januari 2019. Daarnaast wordt er in dit plan aandacht geschonken aan het feit dat de luchthaven momenteel onderhavig is aan uitbreidingswerkzaamheden aan de noord en oostzijde van het hoofdgebouw.

### **Leeswijzer**

Het rampbestrijdingsplan Rotterdam The Hague Airport (RTHA) bevat een inleiding en drie hoofdstukken:

De inleiding bevat algemene bepalingen, die vooral procedureel van aard zijn.

Hoofdstuk 1 beschrijft de operationele crisisbeheersing.

Hoofdstuk 2 beschrijft de luchthaven en operationele informatie (objectgegevens).

Hoofdstuk 3 benoemt de incidentscenario's, waarbij multidisciplinaire samenwerking op de luchthaven van belang is.

In de bijlagen zijn aanvullende uitwerkingen van dit plan opgenomen inclusief het vaststellingsbesluit en versiebeheer.

---

<sup>3</sup> In 2023 en 2024 zijn geen oefeningen gehouden op RTHA.

# H1 Operationele crisisbeheersing

---

## 1.1 Bestuurlijke & Operationele Coördinatie

Voor de bestuurlijke en operationele coördinatie is de Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijding Procedure (GRIP) van toepassing. Aanvullend voor de situatie op RTHA is de Commissie van Overleg (CVO). De CVO is het crisisteam/actiecentrum van RTHA dat verantwoordelijk is voor het opstarten en aansturen van de luchthavenprocessen tijdens een crisissituatie.

### 1.1.1 Bevoegd gezag

- In het kader van handhaving openbare orde en veiligheid is de burgemeester het bevoegd gezag. Dit betreft zowel land- als airside gebied binnen het luchthaventerrein.
- Voor wat betreft de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde is de Hoofdofficier van Justitie het bevoegd gezag. De minister kan ten behoeve van de beveiliging van de Burgerluchtvaart (Luchtvaartwet, artikel 37a t/m 37v) aanwijzingen geven.
- De minister van Justitie en Veiligheid is belast met de beveiliging van de burgerluchtvaart. De minister – of de commandant van de KMar namens de minister – kan aanwijzingen geven aan de exploitant van de luchthaven, een luchtvaartmaatschappij en aan degenen die vracht aanbieden, vervoeren of laten vervoeren.
- Binnen het stelsel Bewaken en Beveiligen geeft de NCTV uitvoering aan de taken van de minister van Veiligheid en Justitie. In dat geval stuurt de NCTV de Dienst Koninklijke en Diplomatieke Beveiliging (DKDB) en de Brigade Speciale Beveiligingsopdrachten (BSB) van de KMar aan.
- Ingevolge art. 4 lid 3 van de Politiewet kan de Minister van Veiligheid en Justitie algemene en bijzondere aanwijzingen geven aan de KMar in het kader van de politietaken op de luchthaven en de beveiliging van de Burgerluchtvaart.

### 1.1.2 Operationele afspraken Politie Eenheid Rotterdam en KMar

- De KMar en de Politie eenheid Rotterdam kennen een specifieke, wettelijk geregelde verdeling van taken en verantwoordelijkheden binnen het werkingsgebied van het rampbestrijdingsplan RTHA. Binnen het luchthaventerrein is de KMar op basis van art. 4, lid 1.c Politiewet 2012 verantwoordelijk voor de politietaken (zie niet-gearceerde deel afbeelding), daarbuiten de politie eenheid Rotterdam (zie ook § 2.4.5 en bijlage III met betrekking tot Toegangen op en buiten het terrein).
- Zowel de KMar als de Politie Eenheid Rotterdam hebben zitting in het CoPI (én ROT) conform de GRIP-regeling.
- Indien Politie op het luchthaventerrein ondersteuning levert aan de KMar, dan staat deze ondersteuning onder aansturing van de KMar.



## 1.2 Relatie RBP met andere plannen

- Nationaal handboek Crisisbesluitvorming<sup>4</sup>
- Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen<sup>5</sup>.
- Regionaal Crisisplan Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond<sup>6</sup>.
- Regionaal Risicoprofiel Rotterdam-Rijnmond.
- Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdingsprocedure Rotterdam-Rijnmond<sup>7</sup>
- Incidentbestrijdingsplan Infectieziektebestrijding<sup>8</sup>.
- Incidentbestrijdingsplan Dreiging & Terrorismegevolgbestrijding<sup>9</sup>
- Handreiking Crisisbeheersing op luchthavens<sup>10</sup>.
- Burgerluchtvaart Opschalingsrichtlijn<sup>11</sup>
- Calamiteitenplan RTHA<sup>12</sup>.
- Overdrachtsprotocol (operationele) leiding en coördinatie bij een calamiteit op RTHA.

<sup>4</sup> Nationaal handboek Crisisbesluitvorming, Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV), december 2022, Den Haag.

<sup>5</sup> Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen, NCP-L, Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV), september 2020, Den Haag.

<sup>6</sup> Regionaal Crisisplan Rotterdam-Rijnmond 2020 – 2024, versie 3.0, Veiligheidsregio Rotterdam-Rotterdam, april 2020, Rotterdam.

<sup>7</sup> Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdingsprocedure Rotterdam-Rijnmond, versie 8.0, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, april 2020, Rotterdam.

<sup>8</sup> Incidentbestrijdingsplan Infectieziektenbestrijding, versie 2.0, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, 11 juli 2016, Rotterdam.

<sup>9</sup> Incidentbestrijdingsplan Dreiging & Terrorismegevolgbestrijding, versie 2.2, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, 15 juni 2020, Rotterdam.

<sup>10</sup> Handreiking Crisisbeheersing op luchthavens, werkversie 1.0, Instituut Fysieke Veiligheid, 2021, Arnhem

<sup>11</sup> Handreiking Burgerluchtvaart Opschalingsrichtlijn (BOR), Bestuurlijke kaders en publiek-private samenwerking bij een terroristische dreiging richting de burgerluchtvaart, Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV), mei 2022, Den Haag

<sup>12</sup> Calamiteitenplan RTHA, 1 december 2024, Rotterdam.

### 1.3 Alarmering & Opschaling

RTHA kent de volgende vliegtuig gerelateerde alarmvormen:

1. Voorzorgslanding (alarmvorm 1)
2. Noodsituatie (alarmvorm 2 t/m 5)
3. Crash (alarmvorm 6 t/m 9)

Voor uitleg en hantering van deze alarmvormen zie verderop in deze paragraaf. De alarmvorm wordt initieel bepaald door de Duty Manager Operations (DMO) van de Havendienst van RTHA. Na alarmering van de luchthavenbrandweer wordt de alarmvorm telefonisch doorgegeven aan de MKB van de VRR. Op basis hiervan worden operationele eenheden gealarmeerd conform inzetvoorstellen en wordt relevante informatie via GMS gedeeld met andere disciplines.

Elke melding die een meldkamer ontvangt, wordt geclassificeerd conform de LMC (Landelijke Meldingsclassificatie) en geeft een typering van een incident. De alarmering die volgt, leidt tot een initiële inzet van hulpdiensten, vaak op basis van een vooraf bepaalde inzetbehoefte. Eenheden/functionarissen ter plaatse bepalen de ernst en omvang van het incident en geven een incidentkwalificatie en een situatierapport af. De kwalificatie ter plaatse kan leiden tot op- of afschaling waardoor meer of minder eenheden en/of functionarissen gealarmeerd worden.

Als een nader bericht langer dan 6 minuten na aankomst van de eerste eenheid uitblijft én er geen gehoor is bij actief nader bericht vragen bij de operationeel leidinggevende, zal de meldkamer van de betreffende discipline opschalen naar het eerst bovenliggende scenario waardoor de operationele inzet c.q. slagkracht wordt vergroot. De meldkamer zorgt ervoor dat relevante informatie gedeeld blijft worden met andere operationele disciplines. Overige afspraken omtrent alarmering en opschaling, waaronder de GRIP-regeling, blijven onverkort van kracht.

#### **Uitleg en hantering begrippen:**

##### **Voorzorgslanding (alarmvorm 1)**

Een luchtvaartuig is nog in de lucht en wil omwille van (technische) problemen graag snel landen. Ongeacht de grootte van het luchtvaartuig en aantal persons on board (P.O.B.)<sup>13</sup> is er in basis alleen inzet van de luchthavenbrandweer en kennisgeving aan de VRR met alarmopvolging door de OvD-B.

##### **Noodsituatie (alarmvorm 2 t/m 5)**

Een noodsituatie zijn incidenten met, aan, in of nabij een luchtvaartuig zoals een ongeval, een brand, een grote brandstoflekage etc. waarbij er direct gevaar is voor de inzittenden, het luchtvaartuig zelf en/of de omgeving. Naast inzet van de luchthavenbrandweer is aanvullende inzet vanuit de VRR nodig. Er zijn 4 niveaus van opschaling bij de noodsituatie die gelijk loopt aan de reguliere opschaling van de overheidsbrandweer bij incidenten. De opschaling loopt van 'klein' (alarmvorm 2) via 'middel' (alarmvorm 3) en 'groot' (alarmvorm 4) tot 'zeer groot' (alarmvorm 5). Dit is gebaseerd op de grootte van het luchtvaartuig en/of het aantal P.O.B.'s. Voor elke alarmvorm is vooraf per discipline het soort en aantal operationele eenheden vastgelegd. Verdere opschaling is aan de hoogst leidinggevende(n) op plaats incident.

##### **Crash (alarmvorm 6 t/m 9)**

Een crash van een luchtvaartuig spreekt voor zich. Een crash impliceert direct gevaar voor de inzittenden, het luchtvaartuig zelf en de omgeving. Naast inzet van de luchthavenbrandweer is aanvullende inzet vanuit de VRR nodig. Er zijn 4 niveaus van opschaling bij de crash die gelijk loopt aan de reguliere opschaling van de overheidsbrandweer bij incidenten. De opschaling loopt van 'klein' (alarmvorm 6) via 'middel' (alarmvorm 7) en 'groot' (alarmvorm 8) tot 'zeer groot' (alarmvorm 9). Dit is gebaseerd op de grootte van het luchtvaartuig en / of het aantal P.O.B.'s. Voor elke alarmvorm is vooraf per discipline het soort en aantal operationele eenheden vastgelegd. Verdere opschaling is aan de hoogst leidinggevende(n) op plaats incident.

---

<sup>13</sup> Persons on board (P.O.B.) is het totale aantal personen aan boord van het toestel. Daarnaast wordt in de luchtvaart soms de term PAX gebruikt waarmee het aantal passagiers wordt aangeduid.



Aan een Landelijke Meldingsclassificatie (LMC) is niet automatisch een GRIP-alarmering gekoppeld hoewel in veel gevallen behoefte zal bestaan aan multidisciplinaire coördinatie doordat diverse diensten en organisaties bij de incidentbestrijding betrokken zijn. Ten aanzien van de multidisciplinaire opschaling dient de vigerende GRIP-regeling als uitgangspunt. Na een bevestiging van de classificatie luchtvaartongeval vindt een opschaling naar ten minste GRIP 1 plaats. Dit geldt niet voor een incident met de classificatie “klein” tenzij er één of meerdere doden zijn gevallen.

**Acties:**

- RTHA alarmeert de meldkamers van de operationele diensten, luchthavenbrandweer en Koninklijke Marechaussee (KMar).
- Meldkamer Rotterdam en OPSCENT van de KMar alarmeren volgens uitrukvoorstel hulpverleningsdiensten
- De Luchthavenbrandweer bemant voertuigen en rukt uit.
- Bij aankomst bij het incident wordt door luchthavenbrandweer zo spoedig mogelijk aanvullende informatie c.q. een sitrap gegeven. Aan de hand daarvan volgt op- of afschaling.
- Brandweer: OvD-B gaat naar de luchthaven en alarmeert eventueel extra potentieel na overleg met de DMO. De DMO is telefonisch bereikbaar. De telefoonnummers zijn opgenomen in hoofdstuk 2.4.5 Operationele informatie.
- Indien de alarmering niet leidt tot een GRIP- incident, wordt wel de OvD Bevolkingszorg door de meldkamer brandweer gealarmeerd en geïnformeerd.
- De meldkamers informeren elkaar over de situatie en de genomen maatregelen.
- Indien de melding niet via RTHA komt, alarmeert de MKR volgens normale procedure. De MKB stelt RTHA in kennis en het OC-Rotterdam deelt het incident met KMar.

#### **1.4 Leiding & Coördinatie**

Bij incidenten op de luchthaven stuurt de On Scene Commander (OSC) van de luchthavenbrandweer de inzet van de brandweer aan tot de komst van de OvD-B. Na aankomst van de OvD-B wordt de (operationele) leiding en coördinatie overgedragen conform het overdrachtsprotocol (zie bijlage II).

De Commissie van Overleg (CVO) is het crisisteam/actiecentrum van RTHA en in eerste instantie verantwoordelijk voor het opstarten en aansturen van de luchthavenprocessen tijdens een crisissituatie. De KMar-functionaris in de CVO vervult de liaisonfunctie tussen de OvD-P KMar in het CoPI en de CVO. De OvD-P KMar stuurt de politieprocessen op het luchthaventerrein aan. De luchthavenvertegenwoordiger in het CoPI vervult de liaisonfunctie tussen CoPI en de CVO, dat de luchthavenprocessen aanstuurt en daarmee het CoPI ondersteunt.

Op het moment dat het CoPI operationeel is, wordt deze verantwoordelijk voor de incidentbestrijding. De CVO blijft het actiecentrum van waaruit de overige luchthavenprocessen worden gecoördineerd en het CoPI wordt ondersteund.

De CVO<sup>14</sup> wordt voorgezeten door de Duty Manager Operations (DMO) van RTHA en bestaat uit de volgende vaste functionarissen:

- Duty Manager Operations (DMO), voorzitter CVO;
- Duty Manager Passenger & Security (DMPS), plaatsvervangend voorzitter;
- Vertegenwoordiger KMar, Brigade Zuid-Holland;
- Vertegenwoordiger luchtvaartmaatschappij of diens afhandelaar
- Eventueel een vertegenwoordiger van de betrokken luchtvaartmaatschappij;
- On Scene Commander tenzij...<sup>15</sup>;
- TD-piket ('storingsdienst') Assets & Projects;
- Plotter;
- Eventueel andere vertegenwoordigers op uitnodiging van de voorzitter.

De op- en afschaling bij een acute of dreigende crisis binnen het werkingsgebied van het RBP verloopt conform de GRIP-procedure van de VRR. Bij een multidisciplinaire opschaling is de operationele leiding over de calamiteit bij GRIP 1 en GRIP 2 conform de GRIP-regeling in handen van de Leider CoPI

---

<sup>14</sup> RTHA kent naast het CVO (Groot) een CVO Klein. Het CVO Klein bestaat uit het kernteam Duty Manager Operations, Duty Manager Passenger & Security en de On Scene Commander. Bij een opschaling binnen de GRIP-structuur is sprake van een CVO Groot met de bezetting als aangeven in de tekst.

<sup>15</sup> Tenzij de luchthavenbrandweer operationeel is ingezet bij de bestrijding van de calamiteit en de OSC operationeel leiding geeft aan deze inzet.

respectievelijk de Regionaal Operationeel Leider. Bij een niet-acute crisis zal vaak vanaf het begin gekeken worden hoe de organisatie het beste ingericht kan worden en of er afgeweken moet worden van de hoofdstructuur.

In geval van GRIP 2 of hoger informeert de CaCo het Nationaal Coördinatie Centrum (NCC). Het NCC monitort vanaf dat moment het incident via LCMS.

Bij elk scenario waarbij het vliegtuig een Nederlandse luchthaven als vertrek- of aankomstluchthaven 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 van verwanten, inzet van psychosociale hulpverlening, informatievoorziening en openbare orde en veiligheid. Bij burgerluchtvaartongevallen kan op verzoek van de getroffen veiligheidsregio ook Schiphol betrokken worden, evenals de Veiligheidsregio Kennemerland vanwege haar expertise ('expertregio').

## 1.5 Crisiscommunicatie

Het uitgangspunt bij de organisatie van de crisiscommunicatie over incidenten op en rond RTHA is dat de communicatie *in overleg met betrokken partijen* wordt gevoerd, waarbij het primaat van de communicatie over het incident bij de crisisteams van de overheid ligt en de civiele partijen met name communiceren over de reguliere processen.

De crisiscommunicatie bij incidenten kan in vier situaties worden onderscheiden:

1. Incidenten zonder inzet van de overheidshulpdiensten (OHD):
2. Incidenten die (vooral) betrekking hebben op openbare veiligheid:
3. Incident die (vooral) betrekking hebben op handhaving van openbare orde:
4. Incidenten die betrekking hebben op handhaving van openbare orde en/of veiligheid waarbij is opgeschaald binnen de GRIP-structuur:

### Incidenten zonder inzet van de overheidshulpdiensten (OHD)

Hierbij kan worden gedacht aan incidenten die vooral betrekking hebben op de continuïteit en het functioneren van de luchthaven, bijvoorbeeld verminderde bereikbaarheid, extreme drukte etc. Tijdens deze reguliere bedrijfsvoering doet de luchthaven zelf de woordvoering. Het Communicatiepiket RTHA is verantwoordelijk voor de woordvoering en communicatie (geadviseerd het Operationeel Piket RTHA) over RTHA. De betrokken luchtvaartmaatschappij(en) is/zijn verantwoordelijk voor alle communicatie over deze luchtvaartmaatschappij en het vliegtuig.

### Incidenten die (vooral) betrekking hebben op openbare veiligheid

Voorbeelden hiervan kunnen zijn een brand in één van de gebouwen of een technische hulpverlening op het terrein van RTHA waarbij de primaire incidentbestrijding bij de brandweer en/of ambulancedienst ligt. In die gevallen ligt de woordvoering over het incident en de incidentbestrijding primair bij de VRR.

### Incident die (vooral) betrekking hebben op handhaving van openbare orde

De KMar voert op het luchthaventerrein de politietaken uit onder verantwoordelijkheid van lokaal bevoegd gezag. De KMar doet de woordvoering bij incidenten in het kader van openbare orde op het luchthaventerrein waarbij niet is opgeschaald binnen de GRIP-regeling.

### Incidenten die betrekking hebben op handhaving van openbare orde en/of veiligheid waarbij is opgeschaald binnen de GRIP-structuur

Voor grootschalige en/of complexe incidenten op of rond RTHA wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de generieke GRIP-regeling. Dit geldt ook voor de crisiscommunicatie. Bij een opschaling conform de GRIP-structuur wordt de communicatieadviseur voor het CoPI ingevuld door de VRR. Als er sprake is van:

- een openbare ordecomponent
- (groot) opsporingscomponent
- dreiging/aanslag

wordt het CoPI uitgebreid met een communicatieadviseur van de Koninklijke Marechaussee. De communicatieadviseurs stemmen vervolgens samen af welke taken op welke wijze opgepakt en uitgevoerd worden en adviseren de Leider CoPI hierover. Daarbij gelden twee aandachtspunten die vragen om maatwerk:

- a. Omdat de communicatieadviseur van de KMar mogelijk niet tijdig beschikbaar is, wordt gelijktijdig een communicatieadviseur van de Politie Eenheid Rotterdam gealarmeerd zodat direct in de beschikbaarheid is voorzien totdat de communicatieadviseur van de KMar ter plaatse en operationeel inzetbaar is.

- b. De communicatieadviseur van de politie werkt nauw samen met de communicatieadviseur van de KMar en ondersteunt en adviseert waar nodig.

Tijdens een GRIP 2 wordt de sectie Communicatie ROT ook operationeel. De sectie Communicatie ROT bestaat uit een Hoofd Sectie Communicatie en een actiecentrum Communicatie. Het hoofd van deze sectie is verantwoordelijk voor de coördinatie van de communicatie, de aanpak en de inzet van een aantal communicatiemiddelen en legt het advies over de communicatiestrategie en de woordvoeringslijn voor aan de Regionaal Operationeel Leider. Indien sprake is van één van de drie bovengenoemde uitzonderingssituaties, verdient het aanbeveling dat een communicatieadviseur van de KMar zo mogelijk aansluit bij het actiecentrum Communicatie van het ROT.

Op het moment dat er sprake is van een GRIP 3 of 4 komt het GBT en/of RBT bijeen. De communicatieadviseur van het GBT/RBT is verantwoordelijk voor het advies aan de burgemeester resp. voorzitter van de VRR over de communicatiestrategie en woordvoeringslijn. Met betrekking tot het proces crisiscommunicatie coördineert het Hoofd sectie Communicatie de crisiscommunicatie, adviseert de communicatieadviseur GBT/RBT en draagt zorg voor de eenduidige uitvoering op basis van de door het GBT/RBT vastgestelde communicatiestrategie en woordvoeringslijn. De burgemeester resp. voorzitter VRR besluit hierin. Daarnaast komt in het geval van een GRIP 3 of GRIP 4 ook het Gemeentelijk Actiecentrum Communicatie resp. het Regionaal Actiecentrum Communicatie bijeen.

Bij dreiging of aanslag is in de Koepelnotitie van het NCTV verder bepaald dat de Communicatieadviseur van de politie het advies over de communicatiestrategie en de woordvoeringslijn geeft aan de Leider CoPI. Indien de communicatieadviseur van de KMar plaats neemt in het CoPI op grond van het scenario, legt deze het communicatieadvies voor aan de Leider CoPI. Als de communicatieadviseur de woordvoering verzorgt, spreekt deze niet namens de KMar maar namens de gezamenlijke hulpdiensten i.c. het CoPI.

## **1.6 Informatiemanagement**

Het informatiemanagement is gericht op het verkrijgen van een door alle hulpverlenende diensten gedeeld beeld van de betreffende calamiteit; de aard, omvang en effecten daarvan, de verwachte ontwikkeling (scenariovorming) van de calamiteit, de gestelde doelen, prioriteiten en genomen beslissingen in de incidentbestrijding. De informatievoorziening wordt netcentrisch georganiseerd met behulp van het Landelijk Crisis Management Systeem (LCMS), zodat CoPI, ROT, GBT, MKR, CVO en OPSCent hun informatie kunnen inbrengen en er een gedeeld beeld kan ontstaan van de situatie.

Informatiemanagement tussen landelijk en regionaal niveau geschiedt grotendeels via het LCMS. De rijksoverheid doet onderling aan informatiemanagement via het NCC en langs lijn 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 de nationale crisisstructuur en partners. Ter ondersteuning van de informatiebehoefte kan het Interdepartementaal Afstemmingsoverleg (IAO) besluiten het proces informatiemanagement in een specifiek multidisciplinair (team)verband te organiseren.

## H2 Objectgegevens

### 2.1 Algemene informatie

RTHA is een luchthaven van nationale betekenis. De luchthaven richt zich primair op Commercial Aviation (charter en lijndienst), General Aviation (zakelijk, militair en regeringsvluchten), Maatschappelijk luchtverkeer (traumahelikopter, politiehelikopter, Search and Rescue (SAR) en Maritime Incident Response Group (MIRG) en klein luchtverkeer (privé, zakelijk en commercieel). Daarnaast fungeert RTHA als uitwijkvluchthaven voor Amsterdam Airport Schiphol. De afgelopen jaren vlogen er ruim meer dan 2 miljoen passagiers vanaf of naar de luchthaven. De meeste bestemmingen vanaf RTHA liggen in Europa. Luchtvaartuigen in de categorie Commercial Aviation vliegen normaliter tussen 07.00 uur en 23.00 uur. Onder voorwaarden kan dit reeds vanaf 06.00 uur en uiterlijk tot 01.00 uur. Het aantal aanwezigen op de luchthaven is afhankelijk van het moment en is zoals vanzelfsprekend vakantie- en seizoensgebonden. Daarbij geldt dat er doorgaans maximaal 1.500 tot 2.000 personen (passagiers, medewerkers etc.) tegelijkertijd aanwezig zijn in de terminal, vertrekhal en op het platform.

RTHA is 24/7 geopend voor maatschappelijk luchtverkeer (de traumahelikopter, de politiehelikopter en helikoptervluchten ten behoeve van de inzet van het MIRG-team<sup>16</sup>). Zakenvluchten, ambulancevluchten, regeringsvluchten en militair luchtverkeer kunnen en mogen eveneens 24/7 gebruik maken van RTHA. Jaarlijks zijn er gemiddeld 60.000 vliegbewegingen. Naast bovengenoemd luchtverkeer bestaan dit aantal óók uit vluchten met de kleine(re) sport- en lesvliegtuigjes.

Vliegveiligheid, maar ook openbare orde en veiligheid kunnen aanleiding zijn om een tijdelijke vrijstelling van de nachtsluiting (23.00 – 06.00 uur) aan te vragen. Door bijvoorbeeld weersomstandigheden of brandstofstoringen kunnen vluchten uitvallen en grote aantallen passagiers zich ophopen in de terminal. Dit kan ongeregelde heden en onveilige situaties veroorzaken. Om de situatie te beheersen, kan het wenselijk zijn om 's nachts tijdelijk (door) te vliegen. Na akkoord van de burgemeester en de KMar kan RTHA dit verzoek indienen bij ILenT/luchtvaart.

| Type toestellen die RTHA (zeer) frequent aandoen / 'home based' zijn |                                       |                     |   |
|--|---------------------------------------|---------------------|---|
| Commercial Aviation  | General Aviation                      | Maatschappelijk     | Klein luchtverkeer                      |
| Boeing 737-700 / 737-800<br>Embraer 190<br>Airbus A320 / A319 / A321 | Dassault Falcon 8X<br>Cessna Citation | Airbus EC135 / H135 | Cirrus SR22<br>Beechcraft<br>Cessna 172 |

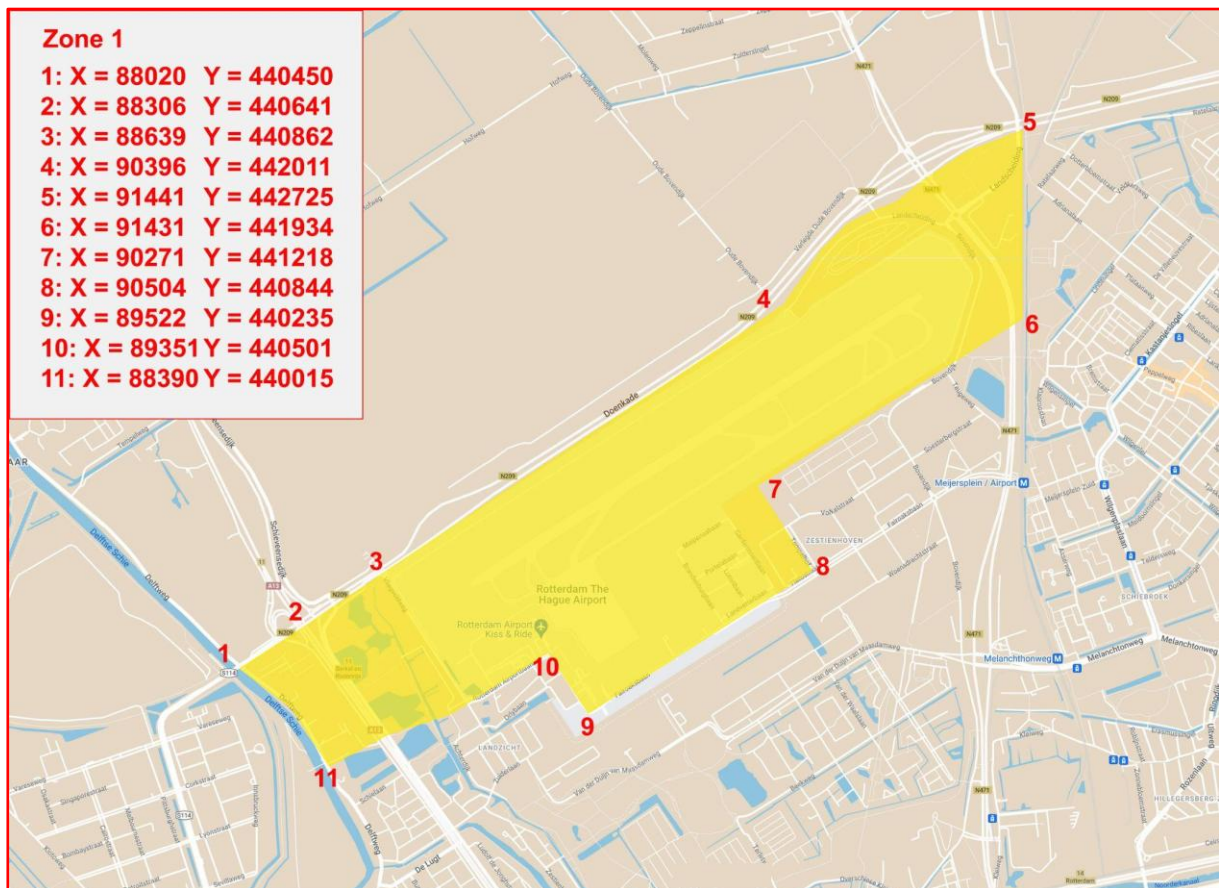
Het maatgevend scenario voor een crash op RTHA is een Boeing 737-800 met maximaal 196 Personen on Board (P.O.B.). Worst case scenario is crash van een uitwijkend toestel met >300 P.O.B.

#### 2.1.1 Uitbreidingswerkzaamheden hoofdgebouw

RTHA is continu aan het vernieuwen en verduurzamen. Naast de geplande uitbreiding(en) van de terminal zullen de komende jaren op een aantal locaties op landzijde en op airside veranderingen en verbouwingen plaatsvinden. In basis zullen deze aanpassingen niet leiden tot een afwijkende inzet bij calamiteiten. Bij calamiteiten aan airside worden aankomende hulpverleningsvoertuigen vanaf UGS A actief naar de plek van het incident begeleid door een voertuig van de Havendienst.

<sup>16</sup> In het kader van incidentbestrijding op de Noordzee beschikt de VRR over een Maritime Incident Response Group (MIRG). MIRG.NL is een samenwerkingsverband tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Kustwacht Nederland, Korps Marine brandweer, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR), Gezamenlijke Brandweer (GB) en Havenbedrijf Rotterdam (HbR).

## 2.2 Verzorgingsgebied luchthavenbrandweer



### Zone 1:

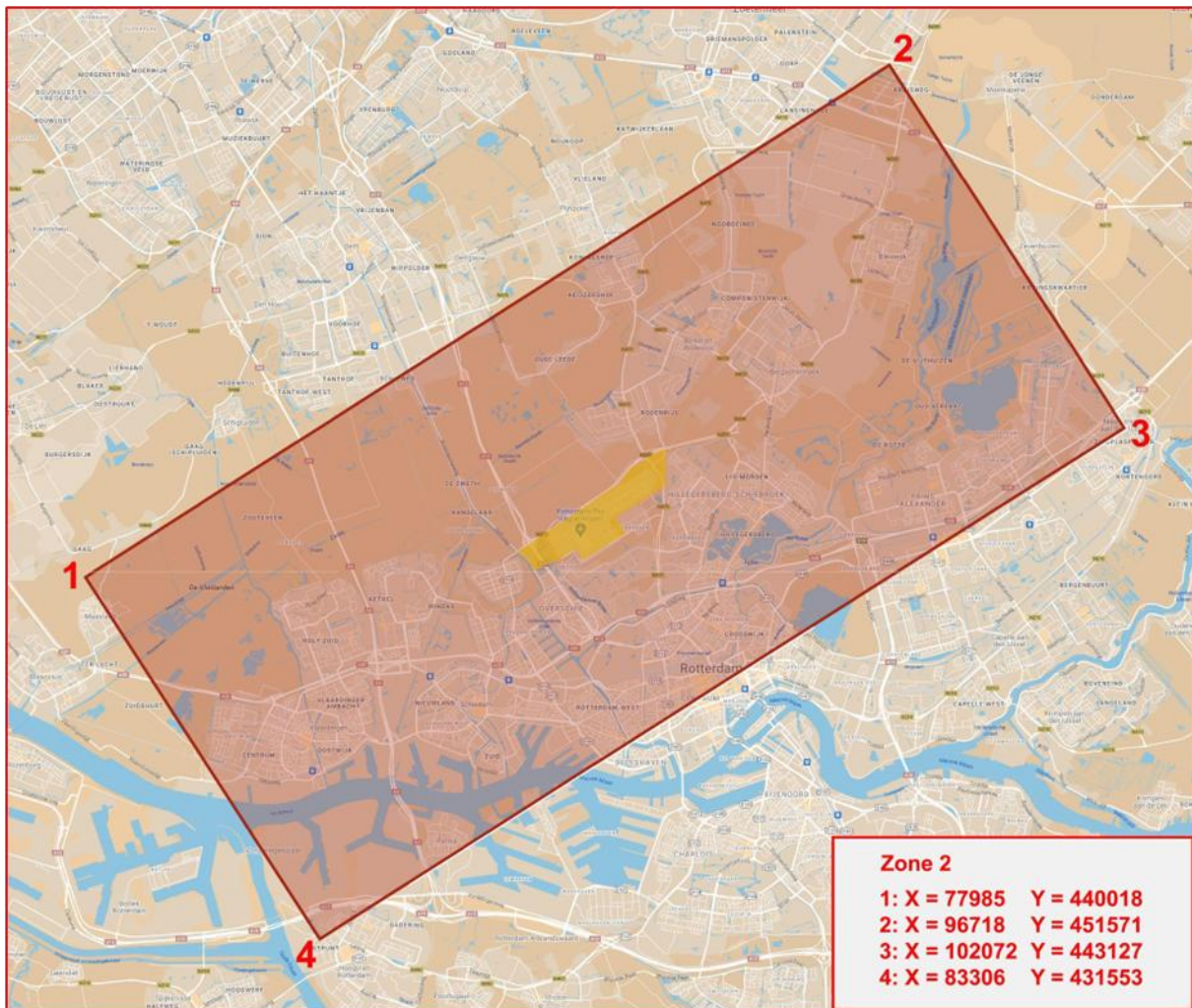
Zone 1 is het gehele luchthaventerrein inclusief het zogenaamde 1.000 meter-gebied in het verlengde van Runway 06-24. Zone 1 is ten opzichte van de luchthaven als volgt begrensd (150m links en rechts van de baan en 1000m voor en achter de baan):

- in het Noorden door de Doenkade;
- in het Oosten door de Doenkade en de Randstadrail spoorlijn;
- in het Zuiden door de Fairoaksbaan;
- in het westen door de Delftweg.

In de tekening van zones 1 en 2 zijn de belangrijke hoekpunten van het gebied voorzien van de x,y coördinaten

De wijk Schiebroek valt buiten het verzorgingsgebied van de luchthavenbrandweer gezien de grote omweg die gemaakt zou moeten worden om dit gebied vanaf de luchthaven te bereiken.





### Zone 2:

Zone 2 is het gebied tot een straal van 10 kilometer buiten de luchthaven. Dit is het gebied waarin de luchthavenbrandweer uitrukt indien een toestel buiten de luchthaven neerstort, hetgeen wel consequenties zal hebben voor het aantal vliegbewegingen (bijvoorbeeld een tijdelijke sluiting van de luchthaven). Zie bijlage III.

### Directe gebied buiten zone 1:

Incidenten die buiten zone 1 plaatsvinden, vallen in principe buiten de werkingssfeer van dit RBP, het calamiteitenplan van RTHA en ook buiten de in dit document gedefinieerde begrenzing van de inzet van de luchthavenbrandweer. Hier gelden dus de reguliere operationele afspraken. Bij incidenten buiten het inzetgebied maar binnen de grenzen van de VRR wordt de luchthavenbrandweer wel altijd meegealarmeerd met de meldingsclassificatie LVO door de MKB. Na overleg komt de luchthavenbrandweer op verzoek ter plaatse.

### Bereikbaarheid:

De functionele bereikbaarheid, aanrijdroutes en toegangsmogelijkheden van zone 1 zijn in dit document geborgd en beschreven. De bereikbaarheid in het gebied buiten zone 1 is onderhavig aan de lokaal aanwezige geografie, gebiedsbestemming en infrastructuur. Omdat met name het gebied in de directe omgeving van de luchthaven doorgaans agrarisch is ingericht, geldt dit ook voor de infrastructuur. Zeker bij nat weer zal de in de weilandgebieden aanwezige infrastructuur niet altijd bestand blijken tegen de materiële belasting ervan door hulpverleningsdiensten en is dus sprake van beperkte/ belemmerde bereikbaarheid.

## 2.3 Bereikbaarheidsgegevens RTHA

Naam bedrijf

| Rotterdam The Hague Airport

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <b>Adresgegevens</b>              | Rotterdam Airportplein 60, 3045 AP, Rotterdam |
| <b>Telefoon (informatiebalie)</b> | 010-44 63 444                                 |
| <b>Hoofdactiviteit</b>            | Vervoer van mensen en goederen                |

## 2.4 Operationele informatie

### 2.4.1 Opstellocatie voor de 1e voertuigen

- Brandweer: Het 1e peloton gaat naar UGS A (Poort 18).
- GHOR: De primair opgeschaalde ambulance-eenheden en OvD-G's gaan naar UGS A (Poort 18).
- Politie: één eenheid van Politie, meldt zich samen met de OvD-Politie bij de locatie vanwaar de OvD-KMar op dat moment de coördinatie voert. De reden hiervan is om z.s.m. alle toegangswegen tot de luchthaven te kunnen blokkeren. Uitgangspunt voor de primaire verkeersposten is weergegeven in § 3.2.1 en in het bijbehorende kaartje.
- KMar: Het eerste voertuig gaat naar UGS A (Poort 18) om een juiste inschatting te maken van het incident (verder conform inzetschema).
- MCU/VC: De Mobiele Commando Unit en Verbindings-Commando Unit gaan naar UGS A (Poort 18).

### 2.4.2 Uitgangsstellingen

De overige hulpverleningsvoertuigen gaan naar de twee uitgangsstellingen, zoals deze in overleg tussen Politie, Brandweer, GHOR en KMar bepaald zijn:

- UGS-C**     **Matlingeweg** (rechter rijstrook oostelijke rijbaan voor de kruising met de Vlaardingweg)
- UGS-D**     **G.K. van Hogendorpweg** (vanuit centrumkant gezien vóór het Van Limburg-Stirumplein/ afslag Melanchtonweg) opstellen.

### 2.4.3 Loodsposten voor bijstand van buiten de regio

Ten behoeve van de bijstandverlenende brandweer en ambulance-eenheden van buiten de regio Rotterdam-Rijnmond zijn loodsposten vastgesteld. Ambulance-eenheden uit andere regio's zullen overigens vooral direct naar de uitgangsstellingen A, C of D worden gestuurd. Het loodspostenoverzicht staat in LCMS en is bekend bij de meldkamer.

### 2.4.4 Operationele informatie

| Operationele informatie                              |  |
|--|--|
| <b>Primaire Opstellocatie/ Opvangpunt voertuigen</b> | <p><b>UGS A (Poort 18)</b>, zie § 2.4 en Bijlage III.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Na overleg worden de eenheden onder begeleiding van een voertuig van RTHA naar de plaats van het incident of de uitgangspositie geleid.</li> <li>• Eenheden kunnen ook worden verzocht om door te rijden naar een ander aangegeven punt binnen het luchthaventerrein (door commandovoertuig <b>B91</b>) van RTHA).</li> <li>• De KMar zet een verkeerscirculatie brongebied uit en kan in overleg met de OSC anders beslissen.</li> </ul> |
| <b>Locatie CoPI (MCU/VC)</b>                         | <p>Zowel de Mobiele Commando Unit (MCU) als de Verbindings-/Commandowagen (VC) zijn zelfvoorzienend. Hierdoor is een vaste opstelplaats niet noodzakelijk. Dit betekent dat de MCU en VC in principe overal kunnen worden opgesteld, afhankelijk van de exacte locatie van het incident. Te denken valt aan een locatie bij het</p>  |

|   |  |
|---|--|
|   | terminalgebouw, de kazerne van de luchthavenbrandweer maar ook ergens in het terrein.  |
| <b>Bereikbaarheidsgegevens</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Duty Manager Operations:</li> <li>• Duty Manager Passenger &amp; Security:</li> <li>• KMar, algemeen nummer externen:</li> <li>• KMar OPSCENT, bij spoed:</li> <li>• Als KMar OPSCENT belt geven ze ..... als nummer mee (nummerherkenning)</li> <li>• KMar NCV<sup>17</sup>:</li> <li>• Meldkamer Brandweer</li> <li>• Meldkamer Ambulance</li> <li>• OC Frontdesk Politie Rotterdam</li> <li>• Afdeling Operations:</li> <li>• Duty Manager Operations bij start van het incident:</li> <li>• Duty Manager Operations bij zitting in CVO:</li> <li>• RTHA NCV:</li> <li>• MKA NCV:</li> <li>• MKB NCV:</li> <li>• MKP NCV:</li> </ul> |
| <b>Communicatie tussen overheidsbrandweer en RTHA</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• C2000 Incidentkanaal wordt door de MKB bepaald.<sup>18</sup> Communicatie tussen de operationeel leidinggevend (OSC – BV – OD) verloopt via BV-NET xx</li> </ul>  |
| <b>Communicatie met OSC</b>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• De communicatie met de OSC verloopt in principe via de gespreksgroepkoppeling GELI-RTHA<sup>19</sup> met BV-NET xx en wordt door de MKB verzorgd.</li> <li>• De koppeling is zo ingericht dat, gelet op de korte responsetijd van de luchthavenbrandweer, de OSC zelf niet hoeft te schakelen.</li> </ul>   |
| <b>Bereikbaarheid CoPI<sup>20</sup></b>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• MCU 17-9996 bereikbaar op</li> <li>• VC90-1 17-9998 bereikbaar op</li> <li>• VC90-2 17-9997 bereikbaar op</li> </ul>  |
| <b>Bereikbaarheid OvD-P KMar</b>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• OvD-P KMar: (24/7 piket)</li> <li>• B.g.g. Chef van Dienst KMar: (06.00-23.00 u) of KMar OPSCENT: (24/7)</li> </ul>   |
| <b>Vertegenwoordiger in het CoPI</b>                  | Het operationeel piket RTHA vertegenwoordigt RTHA in het CoPI. <sup>21</sup>   |
| <b>Vertegenwoordiger in het ROT en GBT/RBT</b>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het directiepiket van RTHA treedt op als bedrijfsvertegenwoordiger in het ROT.</li> <li>• Indien noodzakelijk kan één van de andere leden van het Directieteam als bedrijfsvertegenwoordiger in het GBT/RBT optreden. Dit betreft een kanspiket.</li> <li>• KMar sluit conform de GRIP-regeling aan in het CoPI en in het ROT.</li> </ul> <p>Omdat de KMar de politietaken op het luchthaventerrein vervult, neemt de Commandant</p>  |

<sup>17</sup> Noodcommunicatievoorziening (NCV).

<sup>18</sup> Door het Geïntegreerd Meldkamer Systeem (GMS) zal er automatisch een vrije gespreksgroep gekozen worden.

<sup>19</sup> Er is in C2000 standaard een gelieerdenkanaal ingesteld op gespreksgroep 362.

<sup>20</sup> De beide VC's worden regelmatig gewisseld waardoor soms de VC90-2 bij de alarmering van het CoPI aan de MCU gekoppeld is.

<sup>21</sup> Omdat het operationeel piket buiten kantooruren van huis moet komen en niet beschikt over een voorrangvoertuig, vervult de OSC de rol van bedrijfsvertegenwoordiger in het CoPI indien het eerste plenair overleg plaatsvindt voor aankomst van het operationeel piket tenzij de luchthavenbrandweer operationeel is ingezet bij de bestrijding van de calamiteit en de OSC operationeel leiding geeft aan deze inzet.



|   |  |
|---|--|
|   | van de KMar <sup>22</sup> deel aan het driehoeksoverleg en/of het GBT/RBT.   |
| <b>CVO</b>  | Bij de havendienst op eerste verdieping van gebouw 11 wordt door RTHA de Commissie van Overleg (CVO) ingericht.  |
| <b>Persvoorlichting</b>   | De pers wordt in principe opgevangen in K1.72 op de eerste verdieping van het Terminalgebouw   |
| <b>Verwanteninformatie</b>                                      | Ten behoeve van het verstrekken van informatie aan verwanten kan vanuit het proces Bevolkingszorg ikzoekmijnnaaste.nl worden opgestart. Verwanten kunnen bellen naar 088—0908 000. Informatie hierover kunnen verwanten krijgen op de website <a href="http://www.ikzoekmijnnaaste.nl">www.ikzoekmijnnaaste.nl</a>   |
| <b>Slachtoffers niet Nederlandse nationaliteit</b>              | Consulaire bijstand - zie Ambassade Protocol (en §3.6).  |
| <b>Validatie, Verificatie en Identificatie van slachtoffers</b> | <p>Zie Hoofdstuk 3, § 5 van het Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen voor uitwerking proces.</p> <p>Houdt rekening met het feit dat passagiersinformatie van de luchtvaartmaatschappij beperkte informatie biedt, 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!</p>   |
| <b>Opvang (licht) gewonden</b>                                  | <p>Triage van de slachtoffers zal op of in nabijheid van plaats incident plaatsvinden</p> <p>T1 en T2 slachtoffers worden in principe direct vanuit plaats incident vervoerd naar een ziekenhuis en T3-slachtoffers zullen ter plaatse worden behandeld.</p> <p>Indien dit niet mogelijk is, door bijvoorbeeld het grote aantal slachtoffers,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wordt een gewondenverzamelplaats voor T1- en T2-slachtoffers ingericht in nabijheid van het incident.</li> <li>• T3-slachtoffers zullen na primaire triage in de remise van de brandweerkazerne RTHA worden opgevangen in het Fletcher Hotel-Restaurant Wings-Rotterdam <sup>23</sup> – via achterzijde (airside – hangar – hotel). Indien nodig kunnen bussen van RTHA worden ingezet voor vervoer. De KMar zorgt voor een eerste registratie van de slachtoffers die naar de remise van de brandweerkazerne RTHA worden gebracht. De GHOR beslist na secundaire triage of vervoer naar een ziekenhuis wel of niet noodzakelijk is.</li> </ul> |
| <b>Morgue (doden)</b>   | Te realiseren op de stelconplaten direct naast de brandweerkazerne RTHA.   |
| <b>Opvang niet-gewonde/ lopende passagiers</b>                  | Fletcher Hotel-Restaurant Wings-Rotterdam <sup>24</sup> – via achterzijde (airside – hangar – hotel). Indien nodig kunnen bussen van RTHA worden ingezet voor vervoer.   |

<sup>22</sup> In geval van GRIP 3 en 4 is dit de piketfunctionaris van de Districtsleiding tenzij de Commandant KMar besluit om vanuit de Eenheidsleiding aan te sluiten.

<sup>23</sup> Bij elk incident wordt ter plekke bepaald welke ruimtes in gebruik kunnen worden genomen: afhankelijk van welke ruimtes beschikbaar zijn en welke taken opgepakt moeten worden. De eerste opvang vindt in principe plaats in de hangar, tenzij daar een groot evenement plaatsvindt. Dan wordt in overleg met de directie van het hotel uitgeweken naar een andere ruimte.

<sup>24</sup> Idem.

|   |   |
|---|---|
|   | Passagiers in de opvanglocatie, worden <u>dringend</u> geadviseerd zich te laten onderzoeken door de medische hulpverleners.  |
| <b>Opvang familie</b>                   | Fletcher Hotel-Restaurant Wings-Rotterdam – relaties/verwanten via hoofdingang (landzijde) van het hotel, hotelmedewerkers verwijzen door.  |
| <b>Hereniging familie met reizigers</b> | Fletcher Hotel-Restaurant Wings-Rotterdam - afhankelijk van welke ruimtes beschikbaar zijn.   |
| <b>Hoofd- en andere ingangen</b>        | <p>Om fysiek met voertuigen toegang te krijgen tot airside van RTHA zijn er 2 toegangspoorten (primair en secundair) in gebruik. Daarnaast zijn er diverse afgesloten doorgangen in het periferie hekwerk rondom de luchthaven, die eventueel bij calamiteiten als alternatieve ingang of uitgang gebruikt kunnen worden.</p> <p><b><u>Primaire toegangspoort 18 = UGS A (24/7 open)</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poort 18 is 24/7 bemenst met minimaal 2 luchthavenbeveiligers</li> <li>• Poort 18 is afgesloten met op afstand bestuurbare slagbomen, zowel om de luchthaven op te rijden als om de luchthaven af te rijden</li> <li>• Bij calamiteiten fungeert Poort 18 als UGS A, alle 1<sup>e</sup> lijns operationeel noodzakelijke eenheden zullen door de meldkamers aangestuurd worden om naar dit adres te rijden</li> </ul> <p><b><u>Secundaire toegangspoort 19 = UGS B (open tussen 05.30 en 22.00 uur)</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poort 19 is bemenst met minimaal 2 luchthavenbeveiligers tussen 05.30 uur en 22.00 uur</li> <li>• Buiten deze tijden is Poort 19 gesloten</li> <li>• Poort 19 kan buiten openingstijden operationeel gemaakt worden onder regie van de Duty Manager Passenger &amp; Security op aangeven van de Duty Manager Operations. Dit zal na overleg met de On Scene Commander plaatsvinden</li> </ul> <p><b><u>Doorgangen in periferiehekwerk (afgesloten hekken)</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle doorgangen in het periferiehekwerk rondom de luchthaven zijn in principe afgesloten en kunnen alleen op verzoek geopend worden. Doorgangen kunnen operationeel gemaakt worden onder regie van de Duty Manager Passenger &amp; Security op aangeven van de Duty Manager Operations. Dit zal na overleg met de On Scene Commander plaatsvinden</li> <li>• De doorgangen kunnen dan als extra optionele ingang en/of uitgang dienen, o.a. bedoeld voor de afvoer van gewonden. Na opening zullen de doorgangen altijd beveiligd moeten worden met een luchthavenbeveiligers</li> </ul> <p>De beschikbare doorgangen in het periferiehekwerk zijn:<br/><u>Via Fairoaksbaan:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hek 16 (tussen hangar, Wingshotel en RAS/IAS). Sluit aan op het platform / randweg</li> <li>• Hek 20 (Jetcenter, gebouw 47 met VIP-lounges). Sluit aan op het platform / randweg</li> </ul> |

|   |  |
|---|--|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Hek 22 (tussen Erasmus Catering en MMT). Sluit aan op het platform / randweg</li> <li>Hek 23 (achterzijde gebouw 48b, naast Erasmus Catering). Sluit aan op het platform / randweg</li> </ul> <p><u>Via Vliegveldweg:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hek 3 (Noordzijde vliegveldweg). Sluit aan op Kop Runway 06 / randweg</li> </ul> <p><u>Via Doenkade (vanaf de A13):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hek 7. Sluit aan op randweg</li> </ul> <p><u>Via G.K van Hogendorpweg (N471):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hek 8. Sluit aan op randweg</li> </ul> <p><u>Via Bovendijk:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hek 9. Sluit aan op randweg</li> <li>Hek 10. Sluit aan op Brandweeroefenplaats / randweg</li> </ul> <p>De verschillende poorten zijn weergegeven in een plattegrond in bijlage III.</p> |
| <b>Uitgang ambulances</b>                   | Afhankelijk van de locatie en aard van het incident worden de aan- en afvoerroute(s) bepaald (Poort 19 is hiervoor een goede optie).   |
| <b>Uitgangstellingen RTHA</b>               | <p>Door de MKB zal duidelijk worden aangegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>welke uitgangstelling (<b>UGS</b>) er gebruikt gaat worden.</li> <li>Hoe de verdeling van het potentieel plaatsvindt (het potentieel direct naar RTHA en welk naar een andere uitgangstelling).</li> </ul>  |
| <b>Uitgangstellingen buiten gebied RTHA</b> | <p><b>UGS C : Matlingeweg</b> (Spaanse polder)<br/>Rechterrijstrook, Oostbaan voor kruising met Vlaardingweg.</p> <p><b>UGS D: G.K. van Hogendorpweg (N471):</b><br/>Vanuit Centrumkant, voor het van Limburg-Stirumplein (vluchtstrook)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fungeren als (voorlopige) opstelplaats voor alle overige hulpverleningsvoertuigen/ eenheden</li> <li>Deze uitgangstelling(en) zijn of worden bepaald in overleg tussen: Politie, Brandweer, GHOR en KMar.</li> <li>Deze uitgangstellingen zijn <b>niet gemarkeerd als UGS</b>, het betreft hier (toegewezen) rijbaangedeelten.</li> </ul>  |
| <b>Verdeling potentieel</b>                 | De MKR geeft duidelijke instructies welke voertuigen direct naar RTHA gaan en welke voertuigen naar de uitgangstelling.  |

## H3 Scenario's en beeldvorming

---

### 3.1 Scenario's en beeldvorming

Het Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen is een plan dat op hoofdlijnen de nationale uitgangspunten en (samenwerkings-)afspraken beschrijft bij de gezamenlijke aanpak van burgerluchtvaartongevallen in het binnenland en luchtvaartongevallen in het buitenland met Nederlandse slachtoffers.

Het betreft een overkoepelend plan en refereert aan onderliggende plannen zoals dit RBP. In het Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen worden de volgende scenario's beschreven voor luchtvaartongevallen:

- I. In Nederland op een luchthaven
- II. In Nederland buiten een luchthaven
- III. Op de Noordzee
- IV. In het buitenland en op internationale wateren

De scenario's beschreven in het RBP RTHA vallen onder deze landelijke scenario's<sup>25</sup>.

In de Handreiking Crisisbeheersing op luchthavens is een uitgebreidere beschrijving van het wettelijk kader en betrokken partijen opgenomen. Tevens zijn de incidenttypen beschreven en voorzien van voorbeeldscenario's die kunnen helpen bij de beeldvorming tijdens de voorbereiding op incidentbestrijding en crisisbeheersing<sup>26</sup>.

De brandbestrijding of technische hulpverlening in gebouwen of landside-terreinen van RTHA vindt plaats volgens de reguliere hulpverleningsprocessen door de overheidsbrandweer. De overheidsbrandweer wordt hierbij ondersteund door de bedrijfsbrandweer van de luchthaven. De specifieke afspraken en maatregelen in dit RBP zijn hier in principe niet van toepassing.

### 3.2 Vliegtuigongeval

De scenario's worden hieronder kort benoemd:

#### 3.2.1 Scenario 1 Vliegtuigongeval zeer nabij (zone 2) of op RTHA

#### Aandachtspunten bij Scenario 1

*Vier hoofdkenmerken van dit scenario:*

1. Behoorlijke impact op de luchthaven en op de inzet van regionale hulpdiensten.
2. Grote kans op vele doden en zwaargewonden.
3. Het incident heeft vanaf het begin af aan een internationale dimensie.
4. Communicatiekwesaties aangaande de slachtofferlijst.

Afhankelijk van de beschikbare tijd en de aanvliegroute zullen door Politie de volgende wegen preventief worden afgesloten:

- Bij aanvliegroute baan 06 dan afsluiting: A-13 en de Vliegveldweg
- Bij aanvliegroute baan 24 dan afsluiting: G.K. van Hogendorpweg / Bovendijk. Houd rekening met infrastructuur in de omgeving, zoals Randstadrail, station Meijersplein en HSL.

In samenwerking met de KMar worden de volgende toegangen bewaakt:

1. Verkeersposten op de aansluiting Doenkade en A-13: Politie.
2. Verkeerspost Vliegveldweg en Doenkade: Politie
3. Achterdijk / Vliegveldweg: Politie
4. Fairoaksbaan / Tempelhof: Politie.
5. Verkeerspost op de kruising Vliegveldweg / Rotterdam Airportbaan, zicht op Zaventembaan: KMar.
6. UGS A – Arlandabaan Platformzijde
7. UGS B – Fairoaksbaan

---

<sup>25</sup> Het Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen staat in MS Teams in de map Multiplanvorming en kan tijdens relevante incidenten geraadpleegd worden.

<sup>26</sup> De Handreiking Crisisbeheersing op luchthavens is eveneens opgenomen in de map Multiplanvorming in MS Teams.

Bij afvoer van veel gewonden moeten de (snel)wegen in de wijde omgeving van RTHA verkeersluw gemaakt worden.

Toegangen **op het luchthaventerrein** worden bewaakt door KMar. Toegangen **buiten het luchthaventerrein** worden bewaakt door Politie (gearceerde delen):

De bewaking van de fietsbrug, nabij post 7, zal bewaakt worden door collega's van de KMar.

### 3.2.2 Scenario 2 Vliegtuigongeval in Nederland buiten RTHA

#### **Aandachtspunten bij Scenario 2**

*Drie hoofdkenmerken van dit scenario:*

1. De luchthaven van vertrek of aankomst is nauw betrokken bij de crisisbeheersing.
2. Grote kans op vele doden en zwaar gewonden.
3. Het incident heeft vanaf het begin af aan een internationale dimensie.

Bij een vliegtuigongeval in dit gebied (en oplopend tot een gebied van 40 km buiten RTHA) kan de luchthavenbrandweer met 1 crashtender bijstand verlenen aan de VRR. Bij elk vliegtuigongeval in de regio Rotterdam wordt de luchthavenbrandweer automatisch mee gealarmeerd en zal direct met 1 crashtender uitrukken. In overleg is aanvullend specialistisch blusmaterieel van de luchthavenbrandweer beschikbaar.

Indien het vliegtuig van RTHA vertrokken is of RTHA als bestemming heeft, dient rekening gehouden te worden met familieleden en afhalers van familieleden en persbelangstelling op de luchthaven. De Commissie van Overleg (CvO) is het crisisteam/actiecentrum van RTHA en zal de eigen luchthavenprocessen opstarten en aansturen.

#### *Melding & Alarmering*

- Melding kan binnenkomen via Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) of 112 (meldkamer betreffende veiligheidsregio).
- Bij 112-melding informeert meldkamer betreffende veiligheidsregio, de Meldkamer Rotterdam.
- OC Rotterdam stelt KMar op de hoogte door middel van het delen van het incident in GMS.
- MKB Rotterdam verifieert bij RTHA of melding bekend is en informeert zo nodig het NCC<sup>27</sup>.

#### *Opschaling*

- Indien het ongeval in een andere veiligheidsregio heeft plaatsgevonden, schaaft de VRR op naar GRIP 2 (of hoger).

#### *Leiding & Coördinatie*

- Bestrijding vindt plaats onder gezag van de Burgemeester/Voorzitter Veiligheidsregio van de betreffende veiligheidsregio.
- Het ROT van de VRR ondersteunt betreffende veiligheidsregio.

#### *Liaisons*

- Het Directiepijket RTHA sluit aan als liaison in het ROT Rotterdam.
- Meldkamer Rotterdam stuurt (op verzoek) een VRR-functionaris op leidinggevend niveau<sup>28</sup> met een multidisciplinaire focus en Informatiemanager naar het ROT desbetreffende veiligheidsregio.
- Meldkamer Rotterdam stuurt in beginsel een CoPI met aangepaste samenstelling<sup>29</sup> richting RTHA om luchthaven te ondersteunen.

#### *Informatiemanagement*

- Informatiewisseling betreffende veiligheidsregio met RTHA verloopt via ROT Rotterdam.
- Alle relevante informatie, waaronder actuele contactgegevens worden gedeeld via LCMS.
- Vlucht- en vliegtuiggegevens zijn enkel bekend bij de vertrek- en ontvangende vliegvelden.
- Vluchtgegevens worden zo snel als mogelijk aangeleverd door CVO RTHA aan de Meldkamer Rotterdam/het ROT Rotterdam en door de Meldkamer Rotterdam/ het ROT Rotterdam aan betreffende veiligheidsregio gestuurd.

---

<sup>27</sup> Bij GRIP 2 of hoger.

<sup>28</sup> Indien door een veiligheidsregio om een liaison wordt gevraagd, wordt in beginsel een ROL gestuurd. Door de dienstdoende ROL wordt de hulpvraag afgestemd met de ROL van de vragende veiligheidsregio.

<sup>29</sup> Voor dergelijke scenario's c.q. incidenten valt te denken aan: LC, IM, GIM, politie, KMar, GHOR, Bevolkingszorg, Communicatie en RHTA.

### *Crisiscommunicatie*

- Betreffende veiligheidsregio stemt communicatiestrategie af met Hoofd Communicatie ROT<sup>30</sup> VRR én Operationeel Piket RTHA.
- Afstemming met CVO RTHA en voorlichting luchtmaatschappij vindt plaats via ROT Rotterdam.

### *3.2.3 Scenario 3 Luchtvaartongeval buiten Nederland*

#### **Aandachtspunten bij Scenario 3**

*Vier hoofdkenmerken van dit scenario:*

1. Een beperkte inzet van regionale hulpdiensten; een grote inzet van ministeries.
  2. Verificatie van Nederlandse betrokkenen kan enige tijd duren.
  3. Een grote afhankelijkheid van het land waarin het incident plaatsvindt.
  4. Communicatie aangaande de slachtofferlijst.
- Repatriëren of opvangen van slachtoffers van de 'eigen' burgers die in het vliegtuig zaten vanuit het buitenland.
  - Opvang en verdere verzorging (inclusief psychosociale hulpverlening) van de slachtoffers die weer in Nederland zijn aangekomen. Het kan daarbij gaan om doden (hulp bij identificatie), gewonden en anderszins getroffen.
  - Coördinatie van de informatievoorziening en de hulpverleningsactiviteiten vanuit Nederland.
- Indien het vliegtuig van RTHA vertrokken is, of RTHA als bestemming heeft, dient ook rekening gehouden te worden met familieleden en afhalers van familieleden én persbelangstelling op de luchthaven. In dat geval start de VRR de regionale crisisorganisatie op en verleent zij hun medewerking aan de nationale crisisorganisatie. Het NCC is voor de VRR dan het centrale aanspreekpunt.

### **3.3 Incidenttype Infectieziekte**

#### **Drie hoofdkenmerken van dit scenario:**

1. Alarmering en opschaling zijn vaak alleen gebaseerd op sterke vermoedens; alleen anamnese / advies van artsen Infectieziektenbestrijding – en eventueel nader laboratoriumonderzoek – geeft duidelijkheid of er sprake is van een infectieziekte en wat daarvan het gevaar is.
2. Registratie – en met name het identificeren en vervolgens in quarantaine plaatsen – van de hoog-risico-contacten is van groot belang om de verspreiding te beperken. Er is een internationale procedure voor de registratie van ziektegevallen en andere passagiers van toepassing.
3. Informatievoorziening is belangrijk bij het reguleren van gevoelens van angst en onzekerheid bij direct betrokkenen.

RTHA is een categorie B-vliegveld. In principe wijkt een vliegtuig uit naar Schiphol in het geval dat er melding komt vanuit de gezagvoerder dat er iemand aan boord is met (het vermoeden van) een A-ziekte<sup>31</sup>.

In uitzonderlijke gevallen, bv. bij uitwijk, kan het gebeuren dat betreffende vlucht toch op RTHA land.

- De gezagvoerder meldt het voorval via het OPS-centre van de eigen vliegtuigmaatschappij en bij de luchtverkeersleiding.
- De luchtverkeersleiding informeert de luchthavenexploitant (Eindhoven Airport / Schiphol Group) over de situatie.
- De luchthavenexploitant neemt contact op met de GGD Rotterdam-Rijnmond. In dat geval wordt direct vanuit de Duty Manager Operations (010-.....) contact opgenomen met de arts infectieziektebestrijding (IZB) GGD 010-.....<sup>32</sup>.
- Bij het vermoeden van een A-ziekte<sup>33</sup> blijven de inzittenden gescheiden van anderen in afwachting van het advies van de arts IZB, tenzij vanuit medische noodzaak anders wordt besloten.

<sup>30</sup> Het is de verantwoordelijkheid van het Hoofd Communicatie ROT om deze afstemming te bewaken en indien nodig tot stand te brengen. Het Hoofd Communicatie koppelt de resultaten van de afstemming terug aan de Regionaal Operationeel Leider.

<sup>31</sup> COVID-19 en monkeypox worden ook gegroepeerd onder de groep A-ziekten maar vallen buiten deze maatregel.

<sup>32</sup> Overdag krijg je het actiecentrum infectieziekten GGD Rotterdam-Rijnmond aan de lijn en buiten kantooruren wordt het gesprek direct doorgeschakeld naar de MKA, dan via Meldkamer Ambulance vragen naar Arts infectieziektenbestrijding (GGD).

<sup>33</sup> Met uitzondering van COVID of Monkeypox.

- De arts IZB maakt een risico-inschatting en geeft op basis hiervan een eerste advies over mogelijke maatregelen aan boord van het vliegtuig, de GGD gaat zo nodig ter plaatse voor screening en onderzoek.
- RTHA draagt er zorg voor dat – in overleg met de LVNL – het vliegtuig naar een vooraf bepaalde locatie taxiëert. Niemand mag het vliegtuig of de luchthaven verlaten totdat het advies van de arts Infectieziekten beschikbaar is, tenzij dit medisch noodzakelijk is.
- De CVO RTHA wordt geactiveerd om de eerste cruciale besluiten op de vliegbasis voor te bereiden, waaronder de opvang van passagiers.
- De arts IZB bepaalt (in overleg met de Landelijke Coördinatie Infectieziektebestrijding (LCI) welke maatregelen getroffen moeten worden en voert deze uit in samenspraak met RTHA.
- Indien er ter plaatse een quarantainelocatie geregeld moet worden, wordt dat in overleg tussen gemeente, RTHA en GGD bepaald.
- Bepaalde infectieziekten kunnen aanleiding zijn om de toegang tot het Schengengebied te weigeren aan een 3<sup>e</sup> Lander<sup>34</sup> en EU-onderdaan<sup>35</sup>. In dergelijke gevallen heeft de KMar als grensbewaker een rol in dat proces.

### 3.4 Security-gerelateerd incident

Onder dit incidenttype worden de volgende categorieën onderscheiden:

1. *Kaping*: het met geweld overnemen (of daarmee dreigen) van de controle van een vliegtuig door één of meerdere kapers. Hierna landt het vliegtuig op een luchthaven of laten de kapers het vliegtuig neerstorten.
2. *Sabotage*: het bewust risicovol handelen door personen met als doel het vliegtuig en de passagiers ernstige schade toe te brengen of ernstig te hinderen.
3. *Fataal ongeval als gevolg van vliegen boven een conflictgebied*.

#### Drie hoofdkenmerken van dit scenario:

1. Het duurt meestal lang voordat er gevalideerde informatie is over de toedracht van het incident.
2. De indicatie van bewust menselijk handelen kan angst en onzekerheid inboezemen, omdat de vraag blijft of er nog meer onheil volgt.
3. Het incident kan bewust veroorzaakt worden om bijvoorbeeld een maatschappelijk of politiek doel te dienen, maar ook vanuit een persoonlijk motief.

Bij een dreiging of aanslag op de luchthaven vindt de incidentbestrijding plaats conform IBP Dreiging & Terrorismegevolgbestrijding van de VRR.<sup>36</sup> Indien bij een aanslag de opstellocatie van de eerste voertuigen in onveilig gebied ligt, wijst de OvD-P KMar een andere locatie aan.

In het geval van een kaping, gaat de KMar haar politieprocessen uitvoeren. Meerdere specialistische eenheden zijn hierbij betrokken, zoals de Politie afdeling Luchtvaart, de Dienst Specialistische Interventie (DSI) en Forensische Opsporing. Afhankelijk van waar het gekaapte vliegtuig komt te staan, wordt per situatie bekeken of overige vliegtuigen wel of niet kunnen vliegen. Bij een kaping wordt getracht het vliegtuig door de luchtverkeersleiding naar de vooraf vastgestelde positie – de zogenaamde Isolated Aircraft Parking Position – te dirigeren.

Als een schietincident in de stationshal plaatsvindt, wordt de stationshal mogelijk ontruimd, waardoor passagiers niet of vertraagd kunnen inchecken en dus ook niet kunnen vliegen.

### 3.5 Incident met effect op openbare orde en veiligheid

#### Drie hoofdkenmerken van dit scenario:

1. De dreiging die uitgaat van het (mogelijk) bewust veroorzaken van een incident. Hierdoor is het voor hulpdiensten lastig om voorbereid te zijn op wat er mogelijk nog staat te gebeuren.
2. 'Klein incident, groot effect': het kunnen de afgeleide effecten zijn die de crisis veroorzaken (bijvoorbeeld een verstoring van het passagiersproces).

<sup>34</sup> Schengengrenscore (SGC), artikel 6, lid 1, sub e, gevaar voor de volksgezondheid, juncto Vreemdelingenwet art. 6, verplichting tot ophouden op aangeven ruimte of plaats en beveiliging tegen ongeoorloofd vertrek..

<sup>35</sup> Vreemdelingenbesluit art. 8.8, lid 1, sub b: in het geval van potentieel epidemische ziekten.

<sup>36</sup> De verantwoordelijkheden en bevoegdheden zijn ook beschreven in de Handreiking Burgerluchtvaart Opschalingsrichtlijn (BOR). De maatregelenmatrix (bijlage 4 van de handreiking) is niet bij de operationele diensten bekend.



3. De samenloop van omstandigheden, maar ook de mate waarin het mogelijk is om 'aan de voorkant' te sturen op het mogelijke verloop van het scenario, zullen van grote invloed zijn op de beheersbaarheid van het incident.

### 3.6 Overige aandachtspunten

#### 3.6.1 Nationale crisisorganisatie

De incidentspecifieke kenmerken bepalen wie wordt gealarmeerd. Wel kan bij elk van de scenario's de nationale crisisorganisatie (Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing (ICCb) / Ministeriële Commissie Crisisbeheersing (MCCb) inclusief ondersteuning, worden geactiveerd.<sup>37</sup>

#### 3.6.2 Ambassade-protocol

Het verdrag van Wenen inzake consulaire betrekkingen biedt een staat die een diplomatieke vertegenwoordiging uitzendt naar een andere staat (de zendstaat) de mogelijkheid consulaire werkzaamheden te verrichten in de staat die een diplomatieke vertegenwoordiging van een andere staat ontvangt (de ontvangststaat) 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.

De ambassades richten zich vervolgens tot de gemeente Rotterdam met vragen over hun onderdanen. De betrokken luchtvaartmaatschappijen stellen vragen over de bemanning en passagiers. De gemeente Rotterdam stelt de ambassades op de hoogte van de verblijfplaats en toestand van hun onderdanen en voert overleg over repatriëring van de slachtoffers. Ambassades kunnen via de Regionaal Operationeel Leider het verzoek doen om met een delegatie het opvangcentrum voor de slachtoffers en de ziekenhuizen, zo ook het plaats incident te mogen bezoeken. De burgemeester van de gemeente Rotterdam besluit als Voorzitter GBT over het verlenen van deze toegang, hierbij rekening houdend met de internationale verplichtingen, de effectiviteit van de rampenbestrijding en de veiligheid van het ambassadepersoneel. Zie document Ambassade-protocol.

#### 3.6.3 Onderzoeken

Houdt rekening met verschillende onderzoeken die kunnen worden opgestart, denk hierbij aan:

- Onderzoeksraad voor Veiligheid.
- Openbaar Ministerie.
- Politie, Landelijke Eenheid, Dienst Infrastructuur, afdeling Luchtvaart
- Inspectie Justitie en Veiligheid (IJV).
- Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd (IGJ).
- Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).
- Commissie van Onderzoek (CvO), ministerie van Defensie.
- Internationale onderzoeken.
- Onderzoek door de betrokken luchtvaartmaatschappij(en).

---

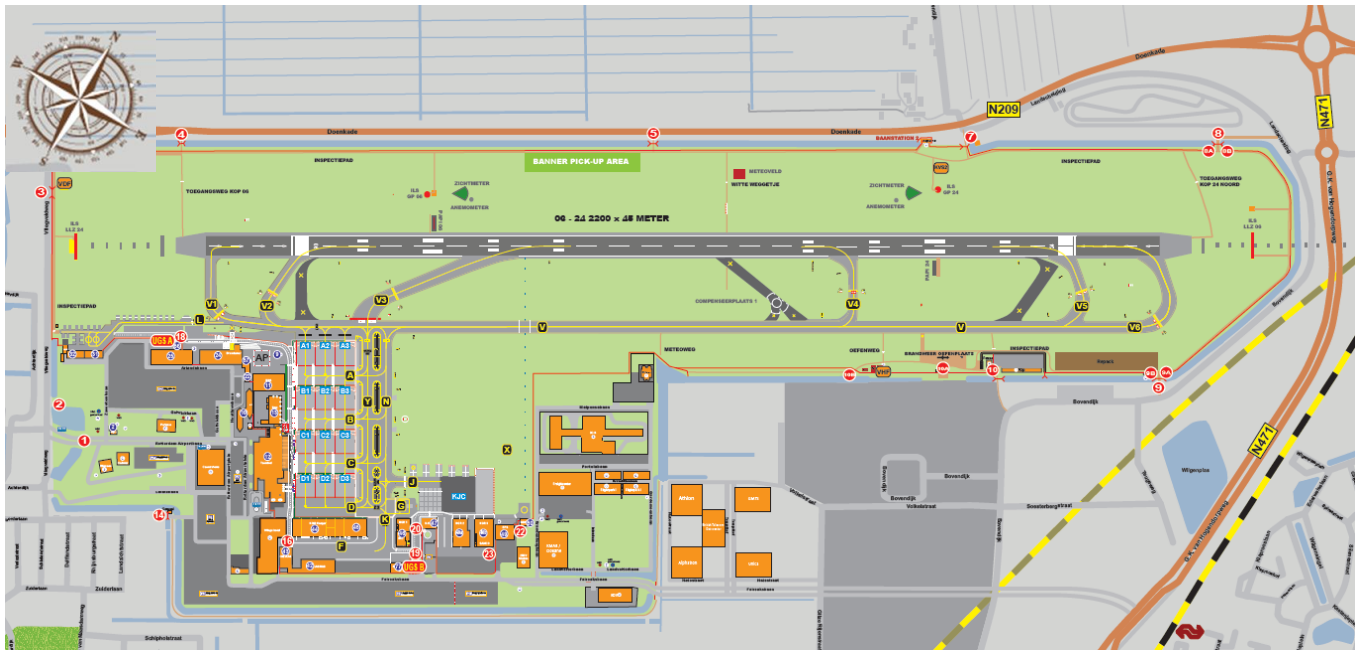
<sup>37</sup> Handreiking Crisisbeheersing op Luchthavens, werkversie 1.0, pag. 45.

---

## Bijlage I Poorten en hekken

### Opmerking opstelplaats MCU/ VC:

Zowel de Mobiele Commando Unit (MCU) als de Verbindings-/Commandowagen (VC) zijn zelfvoorzienend. Hierdoor is een vaste opstelplaats niet noodzakelijk. Dit betekent dat de MCU en VC in principe overal kunnen worden opgesteld, afhankelijk van de exacte locatie van het incident. Te denken valt aan een locatie bij het terminalgebouw, de kazerne van de luchthavenbrandweer maar ook ergens in het terrein.



## Bijlage II Overdrachtsprotocol

| <b>Overdrachtsprotocol Rotterdam The Hague Airport</b><br>(Operationele) leiding en coördinatie bij een calamiteit op RTHA (ook opgenomen in de Alarmregeling van RTHA).   |   |
|--|---|
| <b>Onderscheiden worden:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Overdracht operationele leiding op plaats calamiteit (OSC → OvD-B)</li> <li>Overdracht algemene leiding en coördinatie op/rond plaats calamiteit (CVO → CoPI)</li> </ul> |   |
| Voorzorgslanding   | De overheidsdiensten komen (in beginsel) ter plaatse, maar wellicht dat na overleg wordt besloten om niet (meer) ter plaatse te komen.  |
| Noodsituatie // OPS LVO <sup>38</sup>  | De <b>Officier van Dienst (OvD-B)</b> komt van de overheidsbrandweer. Deze meldt zijn aanwezigheid persoonlijk zo snel mogelijk via C2000 en fysiek aan bij de <b>On Scene Commander (OSC)</b> . Indien de OvD-B zijn aanwezigheid niet (meer) noodzakelijk acht, kan hij besluiten de leiding niet over te nemen c.q. geeft hij de leiding (terug) aan OSC en meldt hij zich af bij de OSC, nadat hij heeft ge(de)brieft. Tevens meldt hij het wel/niet overnemen van de leiding via C2000 aan de MKB.   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Ongeval // Luchtvaart // Noodsituatie // OPS LVO (Klein, Middel, Groot, Zeer Groot)</li> <li>Ongeval // Luchtvaart // Crash // OPS LVO (Klein, Middel, Groot, Zeer Groot)</li> </ul>                  | <ol style="list-style-type: none"> <li>I. De <b>On Scene Commander (OSC)</b> heeft de operationele leiding over de brandbestrijding, hulpverlening en redding op de plaats van de calamiteit totdat de dienstdoende <b>Officier van Dienst Brw (OvD-B)</b> van de overheidsbrandweer is gearriveerd en de operationele leiding van de OSC heeft overgenomen.</li> <li>II. De OvD-B meldt zich bij UGS A (Poort 18) en wordt begidst door Airport Authority naar plaats incident, laat zich brieven door de OSC en neemt de operationele leiding van de OSC over. De OvD-B geeft expliciet het moment aan waarop de operationele leiding en coördinatie van de OSC worden overgenomen. Het exacte tijdstip van overdracht wordt via C2000 doorgegeven aan de meldkamer (MKB) en door de plotter in de CVO geregistreerd.</li> <li>III. Indien de OvD-B zijn aanwezigheid niet (meer) noodzakelijk acht, kan hij besluiten de leiding niet over te nemen c.q. geeft hij de leiding (terug) aan de OSC en meldt hij zich af in de CVO, nadat hij de CVO heeft ge(de)brieft.</li> <li>IV. Wanneer een GRIP-fase wordt afgekondigd, wordt er een <b>Commando Plaats Incident (CoPI)</b> gealarmeerd en ingericht. In de GRIP-regeling staat beschreven wie bevoegd is tot opschalen GRIP.</li> <li>V. Zodra de <b>Leider CoPI</b> - ter plaatse komt meldt deze zijn aanwezigheid per telefoon persoonlijk aan de voorzitter van de Commissie van Overleg; de Duty Manager Operations zal doorgaans als voorzitter van de CVO optreden. Zodra het eerste plenaire overleg van het CoPI plaatsvindt, brengt het Operationeel Piket de actuele stand van zaken en de verwachte ontwikkelingen in namens de <b>Commissie van Overleg (CVO)</b>. De vastgestelde GRIP-fase wordt bevestigd en er worden afspraken gemaakt met de voorzitter van de CVO ten aanzien van de vergaderfrequentie van het CoPI in relatie tot die van de CVO. Zodra het CoPI operationeel is, voorziet de CVO in een liaison, zijnde het Operationeel Piket, die zich op de afgesproken vergadermomenten meldt in het CoPI.</li> <li>VI. De Leider CoPI geeft via C2000 aan de MKB expliciet het moment aan waarop het CoPI operationeel is en de operationele leiding en coördinatie<sup>39</sup> wordt overgenomen. Het exacte tijdstip van overdracht wordt doorgegeven aan de MKB en door de plotter in de CVO geregistreerd. Zodra het CoPI besluit dat de GRIP-situatie wordt opgeheven, vindt in het CoPI de overdracht van de algemene leiding en coördinatie plaats aan de voorzitter van de CVO. Het exacte tijdstip van overdracht wordt via C2000 doorgegeven aan de meldkamer (MKB) en door de plotter in de CVO geregistreerd. De (H)OvD-B krijgt dan zo nodig de operationele leiding op de plaats van de calamiteit.</li> <li>VII. Zodra de calamiteit onder controle is en de aanwezigheid van de (H)OvD-B niet langer nodig is, geeft hij de leiding terug aan de OSC en meldt hij zich af in de CVO, nadat hij de CVO heeft ge(de)brieft.</li> </ol> |

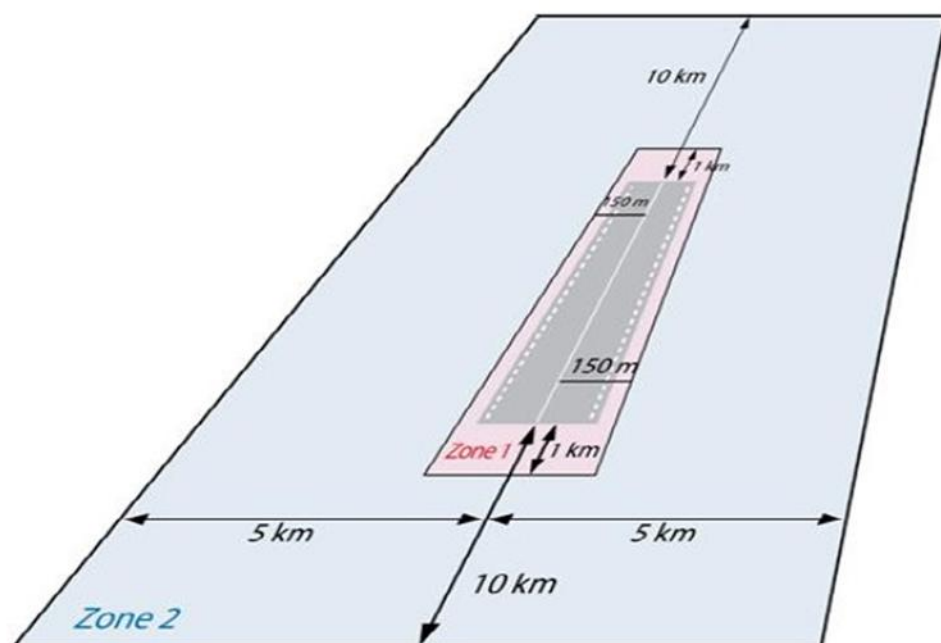
<sup>38</sup> In het geval van een Ongeval // Luchtvaart // Noodsituatie // OPS LVO (Klein, Middel, Groot, Zeer Groot) kan het voorkomen dat een eventueel aangekondigde noodlanding succesvol verloopt alvorens de OvD-B ter plaatse is. In dat geval kan het zijn dat het al 'einde alarm' is en er afgeschaald wordt voordat de commando-overdracht heeft plaatsgevonden. Omdat er voorkomend al processen zijn opgestart, is het gewenst dat de OvD-B alsnog ter plaatse gaat ter evaluatie en afronding.

<sup>39</sup> De CVO fungeert als actiecentrum luchthaven. De besluitvorming over de incidentbestrijding ligt bij het CoPI en de CVO kan worden belast met de (gedeeltelijke) uitvoering van de besluiten voor zover het luchthavenprocessen betreft.

## Bijlage III Zonering

---

- Zone 1 Dit omvat het gehele luchtvaartterrein inclusief het zogenaamde 1.000 meter-gebied in het verlengde van de runway. Indien een luchtvaartongeval plaatsvindt in dit gebied, rukt de luchthavenbrandweer altijd uit.
- Zone 2 is het gebied tot een straal van 10 kilometer buiten de luchthaven. Dit is het gebied waarin de luchthavenbrandweer uitrukt indien een toestel buiten de luchthaven neerstort, hetgeen wel consequenties zal hebben voor het aantal vliegbewegingen (bijvoorbeeld een tijdelijke sluiting van de luchthaven).



**Figuur 2.1 Zonering op en rondom de start- en landingsbaan (Handreiking Crisisbeheersing op luchthavens, 2011).**

## **Besluit tot Vaststelling**

---

Het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond,

overwegende en/of gelet op het belang van een goede afstemming in de preparatie op en bestrijding van incidenten op of bij Rotterdam The Hague Airport,

besluit:

het Rampbestrijdingsplan Rotterdam The Hague Airport vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de vergadering d.d. ...-2024 te Rotterdam.

De Voorzitter,

De Secretaris,

Drs. C.J. Schouten

Mr. Drs. A. Littooi

## Afkortingen & Begrippen

---

|         |   |
|---------|---|
| AC-GZ   | Algemeen Commandant Geneeskundige Zorg                    |
| AFO     | Airport Fire Officer                                      |
| ATb     | Alerteringssysteem Terrorismebestrijding                  |
| BSB     | Brigade Speciale Beveiligingsopdrachten KMar              |
| CoPI    | Commando Plaats Incident                                  |
| CVO     | Commissie van Overleg                                     |
| CvO     | Commissie van Onderzoek, Ministerie van Defensie          |
| DKDB    | Dienst Koninklijke en Diplomatieke Beveiliging            |
| DMO     | Duty Manager Operations                                   |
| DMS     | Duty Manager Security                                     |
| DPG     | Directeur Publieke Gezondheid                             |
| DSI     | Dienst Speciale Interventies                              |
| GGB     | Grootschalig Geneeskundige Bijstand                       |
| GMS     | Geïntegreerd Meldkamer Systeem                            |
| GHOR    | Geneeskundige HulpverleningsOrganisatie in de Regio       |
| GRIP    | Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijding Procedure    |
| HOvD-B  | Hoofddofficier van Dienst Brandweer                       |
| HOvD-G  | Hoofddofficier van Dienst Geneeskundige Zorg              |
| HOvD-P  | Hoofddofficier van Dienst Politie                         |
| HSL     | Hogesnelheidslijn   |
| ICCb    | Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing            |
| IM      | Informatiemanager   |
| IZB     | Infectieziektenbestrijding                                |
| KMar    | Koninklijke Marechaussee                                  |
| LC      | Leider Commando Plaats Incident                           |
| LCI     | Landelijke Coördinatie Infectieziektebestrijding          |
| LCMS    | Landelijk Crisismanagement Systeem                        |
| LVNL    | Luchtverkeersleiding Nederland                            |
| MCCb    | Ministeriele Commissie Crisisbeheersing                   |
| MCU     | Mobiele Commando Unit                                     |
| MKA     | Meldkamer Ambulance                                       |
| MKB     | Meldkamer Brandweer                                       |
| MKP     | Meldkamer Politie   |
| MKR     | Meldkamer Rotterdam                                       |
| NCC     | Nationaal CrisisCentrum                                   |
| NCTV    | Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid |
| NKC     | Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie                     |
| OMAc    | Operationeel Medewerker Actiecentrum GHOR                 |
| OPSCENT | Operations Center Koninklijke Marechaussee                |
| OSC     | On Scene Commander  |
| OvD-B   | Officier van Dienst Brandweer                             |
| OvD-Bz  | Officier van Dienst Bevolkingszorg                        |
| OvD-G   | Officier van Dienst Geneeskundige Zorg                    |
| OvD-OC  | Officier van Dienst Operationeel Centrum Politie          |
| OvD-P   | Officier van Dienst Politie                               |
| RBP     | Rampbestrijdingsplan                                      |
| RTHA    | Rotterdam The Hague Airport                               |
| ROL     | Regionaal Operationeel Leider                             |
| ROT     | Regionaal Operationeel Team                               |
| GBT     | Gemeentelijk Beleidsteam                                  |
| RBT     | Regionaal Beleidsteam                                     |
| R&C     | Risico- en Crisisbeheersing                               |
| SIS     | Slachtofferinformatiesysteem                              |
| TOA     | Technisch Officier Alarmcentrale                          |
| UGS     | Uitgangstelling   |
| VC      | Verbindings-/commandowagen                                |
| VRR     | Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond                       |
| Wvr     | Wet veiligheidsregio's                                    |

## Versiebeheer

| Revisie | Datum         | Opmerkingen/Wijzigingen  |
|---------|---------------|--|
| RBP 1.0 | Mei 2000      | Rampbestrijdingsplan Rotterdam The Hague Airport behorend bij het ROB.   |
| RBP 2.0 | Januari 2007  | Rampbestrijdingsplan Rotterdam The Hague Airport geactualiseerd.   |
| RBP 3.0 | Juni 2012     | Rampbestrijdingsplan Rotterdam The Hague Airport geactualiseerd.<br>– Aangepast aan: Regionaal Crisisplan, Regionaal Risicoprofiel en Handreiking CB Luchthavens (2011).   |
| RBP 3.1 | November 2012 | Evaluatiepunten uit systeem oefening 31 oktober 2012 verwerkt.   |
| RBP 3.2 | November 2012 | Regiopolitie Rotterdam-Rijnmond aangepast naar Politie Eenheid Rotterdam.<br>Aanpassing verwijzing naar actuele GRIP-regeling.<br>Aanpassing VOR 1 alarmeringswijze, n.a.v. systeem oefening.<br>Enkele aanpassingen in scenariobeschrijvingen.  |
| RBP 3.3 | Januari 2013  | Aanpassing verzorgingsgebied luchthavenbrandweer.  |
| RBP 3.4 | April 2013    | Kleine wijzigingen n.a.v. VD maart 2013.   |
| RBP 4.0 | December 2013 | Ondertekende versie na vaststelling door Algemeen Bestuur VRR.   |
| RBP 5.0 | Februari 2019 | Plan aangepast naar nieuw format.<br>– GMK aangepast naar Meldkamer Rotterdam<br>– Algemeen – Term calamiteit wordt aangehouden in overeenstemming met Calamiteitenplan RTHA.<br>– Blz. 5 – Inleiding aangepast.<br>– Blz. 5 – Vertrouwelijkheid document (Kopje Publicatie).<br>– Blz. 6 – Vaststelling door AB en toegevoegd dat het plan is aangepast naar aanleiding van 28 november 2014 en 22 november 2016. En de aankomende uitbreidingswerkzaamheden aan de noord en oostzijde van het hoofdgebouw.<br>– Blz. 7 – Paragraaf 1.1 aangevuld CvO en KMar. Zin aangepast: Indien VOR 2 t/m 7 niet leiden...<br>– Blz. 8 – VOR 2 t/m 7 alinea III gesplitst en alinea V en VI bijeen. Voetnoot 2 aangepast.<br>– Blz. 8 – Voetnoot m.b.t. ter plaatse gaan van OvD-B.<br>– Blz. 9 – Paragraaf 1.4.1 aangepast.<br>– Blz. 9 – Paragraaf 1.4.2 toegevoegd m.b.t. Bevoegd gezag.<br>– Blz. 9 – Paragraaf 1.5 Crisiscommunicatie.<br>– Blz. 9 – Politie (aangepast in Politie Eenheid Rotterdam).<br>– Blz. 10 – Uitbreidingswerkzaamheden hoofdgebouw - aan de noord en oostzijde.<br>– Blz. 11 – Paragraaf 2.4.1. GHOR: De eerste vijf ambulances...<br>– Blz. 11 – Het zogenoemde 'VFR' (Visual Flight Rules) gebied (Buiten A/B gebied).<br>– Blz. 12 – NB. Een (1) eenheid van Politie, samen met de CvD-Politie meldt zich bij de brigade Zuid-Holland op de Brandenburgbaan 6.<br>– Blz. 12 – OvD-Politie.<br>– Blz. 13/14/15 – Operationeel info aangepast:<br>o Opstelplaats VC t.b.v. GHOR verwijderd<br>o Alle telefoonnummers aangepast<br>o Incidentkanaal aangepast<br>o Communicatie overheidsbrandweer en RTHA<br>o Communicatie met OSC<br>o Bereikbaarheid CoPI en KMar aangepast<br>o Vertegenwoordiger in het ROT en BT toegevoegd |



|         |            |  |
|---------|------------|--|
|         |            | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ SIS toegevoegd</li> <li>○ Slachtoffers niet NL'se slachtoffers toegevoegd</li> <li>○ Opvang(locatie) lichtgewonden, niet gewonden/lopende personen, familie en hereniging met familieleden - Worldhotel Wings</li> <li>○ Hoofd en andere ingangen aangepast: Fair Oaksbaan en Doenkade</li> <li>○ Operationele informatie: hek 16 en hek 7</li> <li>○ Operationele opstellocatie/opvangpunt voertuigen – UGS A (poort 18). En Communicatie tussen operationeel leidinggevers.</li> <li>○ Hoofd en andere ingangen – Primaire toegangspoort hulpdiensten: UGS A (poort 18).</li> <li>○ Uitgang ambulances, Uitgangstellingen RTHA, Uitgangstellingen RTHA buiten gebied RTHA en Verdeling potentieel aangepast.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Blz. 16 – Voetnoot 6 toegevoegd.</li> <li>- Blz. 16/20 – Scenario's tekst aangepast en verschoven. Bij scenario 2 en 6 tekst aangepast. Paragraaf 3.5 en 3.6 toegevoegd.</li> <li>- Blz. 17 – Kaart toegevoegd, aangepaste kaart in Bijlage III toegevoegd.</li> <li>- Blz. 17 – Toegangen op en buiten het terrein, zin aangepast.</li> <li>- Blz. 18 – Scenario 3 (zie paragraaf 3.2.3 op) met betrekking tot een luchtvaartongeval <b>buiten</b> de regio met veel inzittenden met bestemming of vertrekpunt RTHA.</li> <li>- Blz. 19 – Werkwijzen scenario's terroristische dreiging en aanslag toegevoegd.</li> <li>- Blz. 20 – Tekst Landelijke scenario's toegevoegd.</li> <li>- Blz. 21 – Bijlage I Uitrukvoorstel aangepast, tekst De nieuwe landelijke meldkamerclassificering luchtvaartongevallen toegevoegd en voetnoten 8,9,10 aangepast.</li> <li>- Blz. 23 – Bijlage II aangevuld – Overzicht vliegtuigen.</li> <li>- Blz. 24 – Bijlage III aangevuld – Poorten</li> </ul> |
| RBP 6.0 | ..... 2024 | <p>Het RBP is aangepast en in overeenstemming gebracht met andere planvormen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het calamiteitenplan RTHA is herzien en de definitie met betrekking tot een calamiteit is gewijzigd. In dit plan wordt de definitie aangehouden zoals die in het calamiteitenplan RTHA beschreven staat.</li> <li>- Het RBP is aangepast naar aanleiding van de oefeningen op 22 november 2018 en 17 november 2022.</li> <li>- Hoofdstuk 1. Operationele crisisbeheersing is geheel herzien: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bevoegd gezag</li> <li>○ Operationele afspraken met Politie-eenheid Rotterdam en KMar</li> <li>○ Relatie met andere plannen</li> <li>○ Aanpassing alarmvormen in relatie met landelijke meldkamerclassificering luchtvaartongevallen</li> <li>○ Aanpassing Leiding &amp; Coördinatie aan herzien calamiteitenplan RTHA</li> <li>○ Aanpassing en uitgebreidere beschrijving crisiscommunicatie, in overeenstemming gebracht met GRIP-regeling</li> <li>○ Uitgebreidere beschrijving informatiemanagement, in overeenstemming met Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen</li> </ul> </li> <li>- Hoofdstuk 2. Objectgegevens geactualiseerd: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ In overeenstemming met calamiteitenplan RTHA</li> <li>○ Verzorgingsgebied luchthavenbrandweer aangepast van A- en B-gebied naar Zone 1 en Zone 2 conform Handreiking Crisisbeheersing op luchthavens</li> </ul> </li> </ul>   |

|   |   |
|---|---|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Operationele informatie waaronder telefoonnummers etc. geactualiseerd</li> <li>○ Vertegenwoordiging RTHA in crisisteam aangepast aan calamiteitenplan RTHA</li> <li>○ SIS gewijzigd in <a href="http://ikzoekmijnnaaste.nl">ikzoekmijnnaaste.nl</a></li> </ul>   |
| - | <p>Hoofdstuk 3. Scenario's en beeldvorming aangepast aan Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen en Handreiking Crisisbeheersing op luchthavens:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Vliegtuigongeval op de luchthaven, buiten de luchthaven in Nederland en in het buitenland</li> <li>○ Infectieziekte</li> <li>○ Security-gerelateerd incident</li> <li>○ Incident met effect op openbare orde en veiligheid</li> </ul> |
| - | <p>Bijlagen aangepast:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bijlage I Poorten en hekken geactualiseerd, geen vaste opstelplaats meer voor MCU en VC</li> <li>○ Bijlage II Overdrachtsprotocol geactualiseerd</li> <li>○ Bijlage III Zonering toegevoegd</li> <li>○ Voormalige bijlage I Uitrustingsaanpak verwijderd</li> <li>○ Voormalige bijlage II Overzicht vliegtuigen verwijderd, is opgenomen in de tekst</li> </ul>   |
|   | Afkortingen en begrippen aangevuld en aangepast   |