



Concept mei 2018

## Inhoudsopgave

1. Waarom stelt Veiligheidsregio Kennemerland een Regionaal Risicoprofiel op? .....	3
Welke vragen beantwoordt het risicoprofiel? .....	3
Veiligheidsregio Kennemerland in vogelvucht .....	3
2. Risicobeeld van Kennemerland .....	5
3. Impact en waarschijnlijkheid van mogelijke incidenten.....	5
4. Zijn de capaciteiten van de regio en haar partners voldoende?.....	6
Expertoordeel: capaciteiten zijn voldoende .....	6
Aandachtspunten bij de beschikbare capaciteiten .....	7
5. Bevindingen relevant voor het crisisbeheersingsbeleid van de veiligheidsregio .....	7
Zorg voor een flexibele en veerkrachtige crisisbeheersingsorganisatie, onder andere met als doel om ook 'nieuwe crises' te kunnen beheersen.....	7
Versterk de crisisbeheersing voor maatschappelijke onrust .....	8
Verstevig het continuïteitsmanagement van Veiligheidsregio Kennemerland.....	8
Ontwikkel het informatiemanagement .....	8
Zet in op de doorontwikkeling van risicocommunicatie. Draag hiermee bij aan weerbaarheid .....	9
De veiligheidsregio als netwerkorganisatie: blijf investeren in de samenwerking.....	9
Bijlage I: Het risicobeeld per gemeente.....	10
Beverwijk.....	10
Bloemendaal.....	10
Haarlem.....	10
Haarlemmermeer .....	10
Haarlemmerliede en Spaarnwoude .....	11
Heemskerk.....	11
Heemstede.....	11
Uitgeest.....	12
Velsen .....	12
Zandvoort .....	12
Bijlage II: Risico-hotspots in de regio Kennemerland.....	13
Hotspot Noordzeekanaalgebied.....	13
Hotspot Luchthaven Schiphol .....	13
Bijlage III Overzicht van grotere incidenten periode 2011-2017 .....	15
GRIP opschalingen Risico-hotspot Schiphol.....	16
GRIP opschalingen Risico-hotspot Noordzeekanaalgebied.....	16
Bijlage IV De risicoanalyse nader toegelicht.....	17
Risicodiagram Kennemerland 2018 .....	18

# 1. Waarom stelt Veiligheidsregio Kennemerland een Regionaal Risicoprofiel op?

Het Regionaal Risicoprofiel<sup>1</sup> biedt inzicht in fysieke veiligheidsrisico's die gevolgen kunnen hebben in de regio Kennemerland: rampen en crises die de regio kunnen treffen. Het risicoprofiel ondersteunt bestuurders en uitvoerende diensten bij het stellen van prioriteiten en het maken van keuzes ten aanzien van de voorbereiding en uitvoering van de risico- en crisisbeheersing<sup>2</sup>. Het risicoprofiel is een wettelijk planfiguur (Wet op de veiligheidsregio's art. 15.) en wordt opgesteld aan de hand van een landelijk bepaald format.

Het Regionaal Risicoprofiel bestaat uit een hoofdrapport en twee deelrapporten. Dit document vat deze drie rapporten samen met als doel de raden van de gemeenten inzicht te geven in de werkwijze, conclusies en aanbevelingen voordat het risicoprofiel bestuurlijk wordt vastgesteld als één van de pijlers voor het Beleidsplan Risico- en Crisisbeheersing 2019-2022.

Het Regionaal Risicoprofiel is opgesteld door een multidisciplinaire projectgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeenten, Brandweer Kennemerland, GGD Kennemerland, Veiligheidsbureau, Bevolkingszorg en Communicatie Kennemerland, Politie Eenheid Noord-Holland, Meld- en Informatiecentrum Kennemerland (MICK), Koninklijke Marechaussee (KMar) en Defensie.

## Welke vragen beantwoordt het risicoprofiel?

Het risicoprofiel geeft antwoord op vier vragen:

- Risico-inventarisatie: hoe ziet het risicobeeld van Kennemerland er uit?
- Risicoanalyse: hoe erg is dat? (hiervoor hebben de vertegenwoordigers van de kolommen de impact en waarschijnlijkheid van een aantal geselecteerde scenario's ingeschat)
- Capaciteitanalyse: zijn de capaciteiten van de regio en haar partners als voldoende aan te merken?
- Welke bevindingen in dit risicoprofiel zijn relevant voor de versterking van de risico- en crisisbeheersing in de komende jaren?

## Veiligheidsregio Kennemerland in vogelvlucht

Veiligheidsregio Kennemerland (VRK) is één van de 25 veiligheidsregio's in Nederland. De VRK voert taken uit op het terrein van brandweertzorg, rampen- en crisisbeheersing en geneeskundige hulpverlening namens de gemeentebesturen van: Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede & Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Uitgeest, Velsen en Zandvoort.

Het verzorgingsgebied van de veiligheidsregio telt ruim een half miljoen inwoners.

De gemeenten Haarlem en Haarlemmermeer hebben beide rond de 150.000 inwoners en zijn hiermee aanzienlijk groter dan de overige gemeenten.

Kennemerland grenst aan de veiligheidsregio's Noord-Holland Noord, Zaanstreek-Waterland, Amsterdam-Amstelland en Hollands Midden. In het risicoprofiel wordt ook omschreven welke risico's regio-overstijgend zijn. Dat wil zeggen: er zijn risico's die vanuit Kennemerland andere regio's kunnen beïnvloeden (zoals incidenten rond Schiphol) en omgekeerd kunnen risico's vanuit buurregio's effecten hebben in Kennemerland (zoals incidenten in het Amsterdamse Westelijk Havengebied).



Figuur I. Veiligheidsregio Kennemerland<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Door Jan Willem van Aalst - Eigen werk, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=54643847>

## 2. Risicobeeld van Kennemerland

Het risicobeeld van Kennemerland kan als volgt worden samengevat:

- Er is een zeer groot aantal uiteenlopende dreigingen en verstoringen dat voor kan komen in Kennemerland.
- Daarbij zijn de gebieden Schiphol en het Noordzeekanaal (inclusief de Tata Steel-site) als 'hotspots' aan te merken. In deze gebieden is een clustering van verschillende typen risico's.
- In Kennemerland wordt intensief gewoond, gewerkt en gerecreëerd. De regio als geheel is zeer afhankelijk van een goede (fysieke en vitale) infrastructuur. Dat maakt de regio dus kwetsbaar voor uitval van infrastructuur.
  - fysieke infrastructuur: verkeer, vervoer (Schiphol, Noordzeekanaal, vele weg- en treinverbindingen en -tunnels);
  - vitale infrastructuur: energie (elektriciteit en gas), drinkwater, ICT-voorziening.
- Bij veel risico's in de regio Kennemerland zal de impact van een crisis de regiogrenzen al snel overstijgen, zoals bij overstromingen, natuurbranden, uitval vitale infrastructuur, ziektegolf en maatschappelijke onrust. Dit brengt een eigen dynamiek met zich mee, waarbij interregionale en nationale samenwerking van belang is.
- De regio is dicht bevolkt, kent een gemêleerde bevolkingssamenstelling en er worden veel grote evenementen georganiseerd. Sociaal-maatschappelijke veiligheid is daarom ook een belangrijk thema.

In bijlage 1 wordt een nadere toelichting gegeven van het risicobeeld per gemeente.

### **Risico-hotspots Schiphol en het Noordzeekanaal**

Twee gebieden in de regio worden aangemerkt als risico-hotspot:

- het Noordzeekanaal (inclusief de Tata Steel-site);
- de luchthaven Schiphol.

Onder risico-hotspot wordt verstaan: een gebied met een relatief grote dichtheid en diversiteit van risico's. Bij risico- en crisisbeheersing zijn daardoor een groot aantal partijen actief, elk met eigen verantwoordelijkheden en bevoegdheden, die van elkaar afhankelijk zijn en op elkaar inwerken.

Daarbij kenmerkt een risico-hotspot zich door een groot economisch belang.

Elk incident heeft invloed op de continuïteit van bedrijfsactiviteiten. Ook kan een incident tot (vervolg)incidenten bij andere bedrijven leiden (domino-effecten). Een incident op Schiphol of het Noordzeekanaal kan effecten hebben, die reiken tot ver buiten het incidentgebied en zelfs de regio.

In bijlage 2 worden beide gebieden verder toegelicht.

Incidenten die in de regio plaatsvinden dragen ook bij aan het risicobeeld. Bijlage 3 geeft een overzicht van type incidenten die de afgelopen jaren tot multidisciplinaire opschaling hebben geleid.

## 3. Impact en waarschijnlijkheid van mogelijke incidenten

De analyse uit het risicoprofiel (zie voor een nadere toelichting bijlage 4) wijst uit dat de volgende negen scenario's het meest waarschijnlijk zijn en de grootste impact kunnen genereren:

- Maatschappelijke onrust
- Terroristische aanslag
- Ziektegolf

- Dreiging infectieziekte uit het buitenland
- Incident luchtvaart
- Incident treinverkeer
- Incident wegverkeer
- Uitval elektriciteit
- Uitval ICT (Cyberincident)

Bij de bovengenoemde 9 scenario's wordt de impact niet alleen bepaald door het aantal mogelijke slachtoffers, maar voor een groot deel door:

- de kosten (hulpverlening, reparatie, langdurige ziekte etc.)
- de verstoring van het dagelijks leven
- de sociaal-psychologische impact

In enkele gevallen ontstaat bestuurlijk afbreukrisico (lokaal, regionaal). Dit laatste is het geval wanneer de risicobeheersing (bijv. vergunningverlening) of de incidentbestrijding of crisisbeheersing in het publieke oordeel tekort is geschoten.

Uit de risicoanalyse blijkt ook dat de samenleving steeds afhankelijker is geworden van (fysieke en vitale) infrastructuren. Hierdoor wordt de impact van een verstoring van deze infrastructuren steeds groter. De continuïteit van de samenleving wordt bij deze scenario's bedreigd of verstoord.

#### 4. Zijn de capaciteiten van de regio en haar partners voldoende?

Met capaciteiten worden in het kader van een risicoprofiel niet alleen de operationele capaciteiten ('de rode, gele en witte auto's') bedoeld. Het begrip capaciteiten wordt gehanteerd voor het totaal van:

- kennis en methoden (zoals plannen, procedures, opleiden, etc.)
- mensen
- middelen (onder meer materiaal en systemen)

Voor een deel zal de regio in geval van dreiging, incidenten en crises zelf moeten voorzien in de benodigde capaciteiten, maar voor een deel zal ook een beroep moeten of kunnen worden gedaan op buurregio's, ketenpartners, het bedrijfsleven en op de weerbaarheid van de inwoners van de regio.

##### Expertoordeel: capaciteiten zijn voldoende

Het oordeel van de experts is dat de capaciteiten van de veiligheidsregio en haar partners in principe op orde zijn en proportioneel ten opzichte van de risico's. Dat wil zeggen: mensen, middelen en methoden zijn theoretisch voldoende. Voor de regio zijn de extra gelden afkomstig van het rijk van essentieel belang voor het op peil houden van deze capaciteiten. Deze gelden worden toegekend om een aantal specifieke risico's in de regio, waaronder de risico's die samenhangen met de nationale luchthaven, te kunnen beheersen. Hoe elk van de betrokken actoren de capaciteiten in de praktijk inzet, valt buiten het kader van de capaciteitanalyse.

Er zijn de afgelopen jaren goede samenwerkingsregelingen, convenanten met partners en bijstandsregelingen vanuit andere regio's of het rijk ontstaan. Voor Schiphol en het Noordzeekanaalgebied heeft de VRK specifieke planvorming. VRK heeft voorts gerichte aandacht (bijvoorbeeld in regionale of landelijke projecten) voor de thema's:

- terroristische aanslag
- ziektegolf en bedreiging volksgezondheid
- luchtvaartongeval

## Aandachtspunten bij de beschikbare capaciteiten

- Bij incidenten komt de primaire hulpverlening vanuit de capaciteiten voor de basiszorg snel op gang. Echter, wanneer bijstand nodig is, kan het wel enige tijd duren voordat deze daadwerkelijk beschikbaar is, ter plaatse is en ingezet kan worden. Er kan dus in het beginstadium van een groot incident of ramp een tijdelijke 'dip' ontstaan in de beschikbaarheid van benodigde hulpverleningscapaciteiten. Dit vraagt om extra aandacht voor de weerbaarheid en veerkracht van de samenleving.
- Het multidisciplinaire crisisbeheersingsbeleid van de VRK kan versterkt worden op de volgende thema's:
  - Maatschappelijke crises
  - Uitval van vitale sectoren, in het bijzonder elektriciteit en ICT/cyberincidenten
  - Stremmingen in de infrastructuur waarbij de impact zich voor een groot deel in de sociaal-maatschappelijke omgeving manifesteert.

## 5. Bevindingen relevant voor het crisisbeheersingsbeleid van de veiligheidsregio

Het risicoprofiel heeft de volgende bevindingen opgeleverd die relevant zijn voor het crisisbeheersingsbeleid van de Veiligheidsregio Kennemerland:

### **Zorg voor een flexibele en veerkrachtige crisisbeheersingsorganisatie, onder andere met als doel om ook 'nieuwe crises' te kunnen beheersen**

De crisisbeheersingsorganisatie is op orde en de capaciteiten zijn in theorie voldoende om een breed palet van scenario's te kunnen beheersen. Een verdere doorontwikkeling is wenselijk met als doel dat de organisatie niet alleen robuust is, maar ook flexibel en veerkrachtig. Daarmee kan de (generieke) organisatie een zo groot mogelijk palet aan risico's, dreiging, incidenten en crises het hoofd bieden. Dit is van belang gezien de maatschappelijke ontwikkelingen en de daarmee gepaard gaande 'nieuwe crises'.

De 'klassieke' rampen en grote incidenten moeten zeker een plaats hebben bij de voorbereiding op de crisisbeheersing, maar daarnaast moet er ruim aandacht zijn voor 'nieuwe crises'. Met nieuwe crises wordt bedoeld: gebeurtenissen waarvan de impact zich (ook en vooral) in de sociaal maatschappelijke omgeving manifesteert, zoals gebrek aan eerste levensbehoeften, verstoring van het dagelijks leven en sociaal psychologische impact. Of met mogelijke impact in het politiek-bestuurlijke veld. Voorbeelden zijn uitval van vitale sectoren, cyberincidenten, mobiliteitsproblemen als gevolg van verkeersongevallen. Ook opvang van vluchtelingen is een voorbeeld. De crisisbeheersing vraagt bij dergelijke crises vrijwel altijd om samenwerking en afstemming met vele andere partijen.

Meer concreet zou de VRK de komende jaren kunnen inzetten op bijvoorbeeld:

- Een gestroomlijnde coördinatie bij bovenregionale crises en dan vooral op de bestuurlijke aspecten hiervan;
- Een meer flexibele toepassing van GRIP (bijvoorbeeld: het proces crisiscommunicatie zo inrichten dat flexibel ingespeeld kan worden op wat nodig is om de impact van incidenten te kunnen beheersen - ook zonder GRIP opschaling).

- Verdere ontwikkeling van algemene vaardigheden van de crisisfunctionarissen (te denken valt aan het invoeren van Team Resource Management<sup>4</sup>, het versterken van bestuurlijke sensitiviteit etc.).

### **Versterk de crisisbeheersing voor maatschappelijke crises**

Afgelopen jaren zijn in het land en ook in Kennemerland verschillende keren maatschappelijke crises (ook wel aangeduid als ‘maatschappelijke onrust’) ontstaan. Maatschappelijke onrust is in het risicoprofiel 2018 tevens een scenario dat grote impact kan hebben. Maatschappelijke onrust kan vele oorzaken hebben: zedenzaken, verwarde personen, geweldsincidenten, bedreigingen van de gezondheid, spanningen tussen bevolkingsgroepen, een bedreiging van de volksgezondheid etc. De impact, ook bestuurlijk, kan groot zijn. Maatschappelijke onrust is enigszins te beperken door uitstekende communicatie en sterk bestuurlijk leiderschap. Een met verschillende partners afgestemde werkwijze voor het omgaan met maatschappelijke onrust zal bijdragen aan de kwaliteit van de crisisorganisatie.

Maatschappelijke onrust kan worden voorkomen of beperkt door goed integraal veiligheidsbeleid. De VRK gebruikt in gevallen van maatschappelijke onrust een draaiboek uit 2007, dat in de praktijk weinig wordt gebruikt. Bovendien worden veel werkzaamheden achter de schermen door een beperkt aantal GGD- en politiemedewerkers verricht. Kortom, de crisisbeheersing rondom maatschappelijke onrust is nog weinig robuust.

Daarom wordt aanbevolen om de huidige werkwijzen te evalueren met als doel de crisisorganisatie op dit onderdeel te versterken. Vernieuwde planvorming en specifieke communicatietraining kunnen hier een onderdeel van zijn.

### **Verstevig het continuïteitsmanagement van Veiligheidsregio Kennemerland**

Bij een deel van de risico's die de regio bedreigen, is een belangrijk neveneffect dat de continuïteit van de (primaire) dienstverlening door VRK mogelijk in het gedrang komt (meldkamer, brandweezorg, ambulancezorg). Dit geldt in ieder geval voor de risico's: overstroming, uitval elektriciteit, uitval ICT (bijvoorbeeld door een cyberincident) extreme weersomstandigheden en ziektegolf (besmettelijke ziekte). De VRK heeft een Continuïteitsplan uit 2016 dat voorziet in een plan voor de continuïteit van de incidentbestrijding en crisisbeheersing van de VRK bij uitval ICT en/of elektriciteit. De aanbeveling is om het Continuïteitsplan uit te breiden met werkwijzen bij uitval personeel. Continuïteitsmanagement behelst meer dan het eenmalig opstellen van een plan of draaiboek. Daarom is het van belang het continuïteitsmanagement meer dan nu het geval is op te nemen in planvorming en bij opleiding, oefening en in de dagelijkse praktijk.

### **Ontwikkel het informatiemanagement**

Op basis van de inzichten uit dit risicoprofiel zou het informatiemanagement zich meer dan nu het geval is moeten richten op:

- Het in kaart brengen van minder zelfredzame personen en kwetsbare objecten.
- Het in kaart brengen van knelpunten bij uitval vitale infrastructuren
- Data middels een geografisch informatiesysteem (GIS)<sup>5</sup> beschikbaar stellen voor het crisisinformatiemanagement.
- Het actueel houden van het risicoprofiel door het te koppelen aan actuele informatie.

<sup>4</sup> TRM is een vorm van teamtraining waarbij expliciet aandacht besteed wordt aan aspecten die een grote invloed hebben op de kwaliteit van de prestaties en het voorkomen van menselijke fouten.

<sup>5</sup> Een geografisch informatiesysteem (GIS) is een informatiesysteem waarmee (ruimtelijke) gegevens of informatie over geografische objecten, zogeheten geo-informatie kan worden opgeslagen, beheerd, bewerkt, geanalyseerd, geïntegreerd en gepresenteerd.



Ook het risicoprofiel kan voor meer doelen ingezet worden dan nu het geval is, bijvoorbeeld:

- voor scenario-ontwikkeling bij crisisbeheersing;
- als scenariobank en voor het stellen van prioriteiten bij opleiden, trainen en oefenen;
- als bouwstof voor risico- en crisiscommunicatie.

Het risicoprofiel wordt zo een meer levend en dynamisch document.

### **Zet in op de doorontwikkeling van risicocommunicatie. Draag hiermee bij aan weerbaarheid**

Vanaf januari 2017 wordt risicocommunicatie door de VRK regio breed aangepakt. Voor verschillende incidenttypen heeft de VRK bijvoorbeeld op haar website informatie en handelingsperspectieven beschikbaar.

De bevinding is om deze aanpak verder uit te bouwen en bij risicocommunicatie de boodschap mee te nemen dat de incidentbestrijding en crisisbeheersing hun grenzen hebben. Bij een groot incident zal in de beginfase de hulpverleningsvraag groter zijn dan de op dat moment beschikbare capaciteiten. Wanneer bijstand nodig is, zal het enige tijd duren voordat deze daadwerkelijk ingezet kan worden. Daarom zal de professionele hulpverlening niet in alle gevallen toereikend zijn, zeker niet in de eerste momenten van een groot incident. Het publiek moet worden geïnformeerd over wat het kan verwachten en wat niet. Op dergelijke momenten zal een beroep gedaan worden op de weerbaarheid van de samenleving. Het is belangrijk dat de professionele hulpdiensten hun inzet meer afstemmen op ('spontane') hulp vanuit de samenleving.

### **De veiligheidsregio als netwerkorganisatie: blij investeren in de samenwerking**

De VRK heeft de afgelopen jaren gebouwd aan een netwerk van partners in risicobeheersing. Het is zaak dit netwerk uit te breiden en te onderhouden. Het daadwerkelijk beïnvloeden van risico's vraagt om netwerkregie. Daarnaast geldt: tijdens daadwerkelijke crises zijn "kennissen" soms belangrijker dan kennis. VRK moet daarom blijven investeren op de samenwerking met partners.

Uit het risicoprofiel blijkt dat Kennemerland een aantal regiogrensoverschrijdende risico's heeft, die mogelijk grote impact kunnen hebben ver buiten de regio. Ook andersom zijn er risico's – bijvoorbeeld vanuit het westelijk havengebied van Amsterdam – die van buitenaf grote impact kunnen hebben op Kennemerland. Vanuit deze wetenschap is het nuttig om met andere veiligheidsregio's samen te werken bij het zoeken naar risicobeheersingsmaatregelen. Rond bijvoorbeeld het Noordzeekanaalgebied en rond Schiphol is reeds sprake van intensieve samenwerking.

## Bijlage 1: Het risicobeeld per gemeente

In deze bijlage is een overzicht opgenomen van de risico's per gemeente, vanuit het perspectief van veiligheid en gezondheid.

### **Beverwijk**

De Beverwijkse Bazaar is een belangrijke trekpleister voor vele bezoekers. Op het terrein zijn 25.000 personen per (weekend)dag aanwezig. De samenkomst van zoveel mensen brengt behalve economische bedrijvigheid ook risico's met zich mee (brand, besmetting, verkeersongevallen etc). Daarnaast is er een omvangrijk bedrijventerrein (De Pijp) en een haven die grenst aan het Noordzeekanaal. Bij diverse bedrijven wordt gewerkt met brandbare en/of explosieve stoffen en giftige stoffen. Transport van gevaarlijke stoffen vindt plaats over de weg en over het water. Een (groot) deel van het terrein van Tata Steel (en Linde Gas) bevindt zich binnen de gemeentegrenzen. Ook bevindt zich in de gemeente het gascompressorstation van de Gasunie.

De Wijkertunnel ligt voor de helft op het gemeentelijk grondgebied. De Velser wegtunnel en de Velser spoortunnel monden uit in Beverwijk. Een belangrijk en intensief gebruikt vervoersknooppunt is het stationsgebied.

Het Brandwondencentrum van het Rode Kruis Ziekenhuis en het revalidatiecentrum Heliomare bij Wijk aan Zee vervullen een bovenregionale functie.

### **Bloemendaal**

Voor de gemeente Bloemendaal geldt dat meer dan 50 procent van het grondgebied duin- en bosgebied betreft (o.a. het Nationaal Park Zuid Kennemerland). Naast waterwingebied is het een Natura 2000 gebied vanwege de grote waarde voor het landelijk en Europees natuurbeleid. In het gebied bestaat vanzelfsprekend ook een risico op bos- en duinbrand.

Op het strand van de gemeente bevinden zich meerdere strandpaviljoens, deze trekken veel bezoekers en regelmatig worden hier evenementen gehouden.

### **Haarlem**

Haarlem is de oudste en grootste stad van de regio en qua inwoneraantal de dertiende gemeente van Nederland. Tevens bevindt zich hier het Provinciehuis van Noord-Holland. Ook het hoofdkantoor van politie-eenheid Noord-Holland, de rechtbank en andere belangrijke voorzieningen zijn hier gevestigd. De historische binnenstad heeft veel monumenten en cultureel erfgoed (o.a. Grote Kerk, Vleeshal, Verweijhal, Teylers museum, Frans Hals Museum, Corrie ten Boom huis, beschermde stadsgezichten). Haarlem trekt jaarlijks meer dan een miljoen bezoekers.

De risicosituatie van Haarlem wordt onder meer gekenmerkt door grote en kleinere evenementen die door het jaar heen plaats vinden (o.a. Bevrijdingspop).

Voorts zijn er verschillende gebouwen met een grootchalige publieksfunctie (winkelcentra). Ikea is een grote regionale trekpleister (ongeveer 2,5 miljoen bezoekers per jaar).

In de gemeente bevinden zich diverse tankstations en opslagen voor brandbare gassen (LPG, propaan). Bedrijven waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen of verwerkt zijn vooral in de Waarderpolder geconcentreerd (zoals MSD en Edilon-Sedra). De Kunstijsbaan Kennemerland heeft een (kleine) hoeveelheid - enkele honderden kilogrammen - ammoniak in opslag.

### **Haarlemmermeer**

Haarlemmermeer bestaat uit 26 kernen en is qua oppervlakte een van de grotere gemeenten van Nederland.

Het inwonertal van Haarlemmermeer en de vestiging van bedrijven is de afgelopen jaren sterk gegroeid. De huidige gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude zal per 1 januari 2019 volledig fuseren met Haarlemmermeer.

De Haarlemmermeer – de naam zegt het al - is een Nederlandse 'droogmakerij'. De Haarlemmermeerpolder is omgeven door een ringvaart. De ontstaansgeschiedenis van Haarlemmermeer legt ook een risico bloot: overstroming van Dijkkring 14. Als onderdeel van een groot gebied in de Randstad onder zeeniveau bestaat de kans op overstromingen als gevolg van hoog

rivierwater of duin- of dijkdoorbraken. In de Haarlemmermeerpolder – dus onder zeeniveau - bevinden zich diverse speciale objecten: zoals gezegd de nationale luchthaven Schiphol, maar ook justitiële inrichtingen, het Spaarne ziekenhuis, drinkwater- en energievoorzieningen, wegen- en treintunnels (Schipholtunnel, Schipholspoortunnel).

Haarlemmermeer wordt doorsneden door verkeersaders: o.a. de A4, A5, A9, A44, N201, het spoor tussen Amsterdam en Leiden via Schiphol en de Hogesnelheidslijn via Rotterdam naar België. Er is transport van gevaarlijke stoffen over de weg (voornamelijk LPG) en middels buisleidingen(kerosine, aardgas en kooldioxide). Binnen de gemeente bevinden zich 21 bedrijven die vallen onder het besluit externe veiligheid inrichtingen en twee bedrijven die vallen onder de wetgeving van het Besluit risico's en zware ongevallen (dit zijn AFS en KLM Maintenance & Engineering).

De risicosituatie in de gemeente wordt natuurlijk sterk gekleurd door de aanwezigheid van Schiphol in het noordoosten van de gemeente. De nationale luchthaven brengt een specifieke risicosetting met zich mee. Op Schiphol, maar ook bij verschillende andere bedrijven in de gemeente vindt opslag en verwerking van gevaarlijke stoffen plaats. Ook zijn er vuurwerkopslagen. Er zijn enkele hoge gebouwen en objecten (zoals windmolens) in de gemeente gesitueerd.

Een groot evenement dat jaarlijks in de gemeente plaatsvindt is Mystery Land (meer dan 100.000 bezoekers).

### **Haarlemmerliede en Spaarnwoude**

De gemeente zal per 1 januari 2019 fuseren met de gemeente Haarlemmermeer.

In de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude is eeuwenlang een strijd gevoerd tegen het water.

De gemeente werd aan de noordkant begrensd door het IJ, nu grotendeels ingepolderd, en aan de zuidkant door het Haarlemmermeer, nu de Haarlemmermeerpolder. Dit blijkt ook uit de lijst van monumenten, waarop dijken, sluizen en gebouwen van het Hoogheemraadschap van Rijnland staan. De huidige polders zijn veelal in gebruik voor landbouw en hebben belangrijke natuurwaarden, onder meer voor weide- en trekvogels. Haarlemmerliede en Spaarnwoude wordt doorsneden door een aantal zeer drukke autosnelwegen en ligt 'onder de rook van Schiphol'.

De gemeente ligt aan het Noordzeekanaal. Hier is ook een pont-verbinding (Buitenhuizen), waarover gevaarlijke stoffen vervoerd worden. De gemeente ligt in de nabijheid van opslagterminals (met gevaarlijke stoffen) in het Westpoortgebied (Amsterdam).

In de gemeente is een deel van recreatiegebied Spaarnwoude gesitueerd. Dit brengt specifieke risico's met zich mee zoals bijvoorbeeld gerelateerd aan de evenementen Awakenings en Latin Village.

Op het bedrijventerrein Polanenpark is het Brzo-bedrijf Air Products gevestigd.

### **Heemskerk**

Heemskerk heeft een groot bos- en duingebied: het Noordhollands Duinreservaat. Dit bestaat uit circa 500 ha aaneengesloten duingebied en 500 ha aaneengesloten bosgebied. In dit gebied is een drinkwaterpompstation gevestigd.

Het gebied trekt veel fietsers en wandelaars. Bij mooi weer zitten de stranden vol. Op topdagen betekent dit maximaal 10.000 strandgasten en op normale zonnige dagen rekent men op 1.500-2.000 strandgasten.

Op verschillende plaatsen in de gemeente worden giftige, brandbare en/of explosieve stoffen opgeslagen. Over verschillende wegen in de gemeente worden gevaarlijke (giftige) stoffen vervoerd: over de A9 afslag Heemskerk tot aan de Tolweg en over de Rijksstraatweg. De bedrijven Tata Steel en Linde Gas liggen gedeeltelijk binnen de grens van de gemeente.

### **Heemstede**

Heemstede is een gemeente met een rijke geschiedenis en een hoge monumentendichtheid (de gemeente heeft alleen al bijna 100 rijksmonumenten). De gemeente is relatief dichtbevolkt en kent een aantal grotere zorginstellingen, zoals De Hartekamp en Meer en Bosch.

Ook heeft Heemstede enkele jachthavens.

## **Uitgeest**

Uitgeest is de afgelopen jaren sterk gegroeid. Rondom de oude dorpskern zijn nieuwe woonwijken ontstaan. Uitgeest heeft een nieuw station en omdat het een zogenoemd 'dubbeltraject' betreft (enkelspoor met treinverkeer in beide richtingen) is er een licht verhoogd risico op spoorincidenten. Nabij het station bevindt zich een rangeerterrein.

Binnen de gemeente zijn diverse (stationaire) installaties gevestigd, waar gewerkt wordt met brandbare stoffen.

Er is een instelling met een grootschalige publieksfunctie (Bob's Partyhouse, maximaal 3000 bezoekers).

Op 1 januari 2017 heeft een ambtelijke samenvoeging plaatsgevonden met Bergen, Heiloo en Castricum, alle drie gelegen in de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord.

## **Velsen**

Velsen is een gemeente met zeer veel industrie. Het terrein van Tata Steel (en Linde Gas) bevindt zich voor een groot deel op gemeentelijk grondgebied.

Het Noordzeekanaal brengt de nodige risicovolle bedrijfsactiviteiten met zich mee.

Het Sluizencomplex wordt uitgebreid met een nieuwe grote zeesluis (oplevering 2019).

Vanzelfsprekend brengt alle bedrijvigheid ook veel verkeer en vervoer met zich mee, over weg, water en spoor. De tunnels die zich in de gemeente bevinden, verdienen daarbij extra aandacht (Velserspoortunnel, Velsertunnel, Wijkertunnel). Verder is er de Felisonterminal van DFDS-ferry; per jaar is dit bedrijf verantwoordelijk voor 730 vaarbewegingen van en naar Newcastle. Elk schip heeft capaciteit voor ruim 900 passagiers met hun auto's, naast vrachtverkeer. Ook leggen zo'n vier keer per maand in de cruiseterminal 'echte' cruiseschepen aan, met tot 750 gasten en ongeveer even veel personeelsleden.

In Velsen bevindt zich een deel van recreatiegebied Spaarnwoude. Dit gebied heeft een regionale functie. Hier wordt ook jaarlijks een aantal evenementen gehouden, waarvan Dance Valley de bekendste is. Sommige evenementen tellen tot 60.000 bezoekers. Daarnaast trekken het IJmuidenstrand en Marina Seaport veel bezoekers.

Velsen heeft een omvangrijk (binnen)duingebied dat onderdeel is van het Nationaal Park Zuid-Kennemerland.

## **Zandvoort**

Zandvoort staat bekend om het Circuitpark Zandvoort. Op het circuit vindt jaarlijks een aantal grote evenementen plaats waar veel publiek op afkomt. Jaarlijks vinden twee evenementen plaats, waar meer dan 40.000 bezoekers uit binnen- en buitenland op af komen.

De westkant van de gemeente wordt begrensd door de Noordzee en het strand. Het strand van Zandvoort is 9 kilometer lang. Op mooie dagen wordt het strand druk bezocht. Op hoogtijdagen gaat het om meer dan 100.000 bezoekers. Er zijn verschillende strandpaviljoens. Dit brengt de nodige verkeersproblematiek met zich mee. Ongeveer een derde van de arbeidsplaatsen in de gemeente houdt verband met toerisme.

Zandvoort is gelegen op een overwegend stabiel duinmassief. Erosie en afslag van de brede duinenkust vormen geen bedreiging. Enige jaren geleden speelde de vraag of de verstedelijkte Zandvoortse boulevard een verhoogd risico vormde voor overstroming vanuit zee. Uit onderzoek van het Hoogheemraadschap Rijnland (2006) bleek dat Zandvoort geen 'zwakke schakel' is in de zeevering. De duinen (Nationaal Park Zuid-Kennemerland en de Amsterdamse Waterleidingduinen) zijn belangrijke natuurgebieden (Natura 2000) en waterwingebieden.

Specifieke omstandigheden voor de hulpverlening in Zandvoort zijn: de excentrische ligging, de bereikbaarheid via slechts twee toegangswegen, de lastige bereikbaarheid vooral tijdens evenementen en het drukke toeristische seizoen.

## Bijlage 2: Risico-hotspots in de regio Kennemerland

### Hotspot Noordzeekanaalgebied

Het Noordzeekanaal is een hoofdtransportas van de Noordzee naar het achterland van Noordwest Europa. Jaarlijks passeren meer dan 100.000 schepen het Noordzeekanaal, waarvan de binnenvaartschepen de grootste groep vormen. Over het Noordzeekanaal worden jaarlijks 80 miljoen ton goederen vervoerd. Daarnaast is er personenvervoer: de ponten en rivier- en zee-cruiseschepen. Bovendien is er ook kleine pleziervaart.

De beroepsvaart, die bestaat uit binnenvaart- en zeeschepen, vervoert voornamelijk bulkclading (kolen, landbouwproducten, droge lading et cetera), containers en olieproducten (brandbare vloeistoffen en gassen). Deze laatste categorie bedient de opslagterminals voor olieproducten in het Westelijk Havengebied van Amsterdam.

De logistiek voor grondstoffen en producten van Tata Steel verloopt grotendeels via het Noordzeekanaal.

Het Noordzeekanaal is belangrijk voor de waterhuishouding in een groot deel van Midden-West Nederland (Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht). De afvoer van overtollig water uit deze gebieden gebeurt via het spuigemaal, een onderdeel van het sluisencomplex bij IJmuiden.

Elke vijf jaar vindt in Amsterdam en IJmuiden het maritiem-nautische evenement SAIL plaats. De schepen verzamelen in IJmuiden voor de pre-SAIL. Bij de Sail-in-parade en Sail-out-parade passeren honderden schepen van verschillende grootte de sluisen en het kanaal. Het evenement trekt tienduizenden bezoekers.

In de directe omgeving van het Noordzeekanaal is een aantal risicobronnen gelokaliseerd (IJmond, Westpoort):

- Havens: de buitenhavens en de havens van IJmuiden en Beverwijk. Er is veel bedrijvigheid gerelateerd aan scheepvaart en visserij (koelvemen).
- Sluisen: het sluisencomplex in IJmuiden als primaire zeekering. Het bestaat uit de Zuidersluis/Kleine sluis, Middensluis en Noordersluis en het spuisluisen en spuigemaal. In 2019 wordt de oplevering van een vierde, nieuwe, grote sluis verwacht die het grotere en groeiende scheepvaartverkeer kan bedienen.
- Gevaarlijke stoffen: verschillende Brzo- en Bevi-bedrijven in de IJmond. In het Westpoortgebied Amsterdam liggen vele olie- en benzineterminals die deels via het Noordzeekanaal bevoorrad worden;
- Tata Steel en gelieerde bedrijven: dit industriegebied ligt verspreid over drie gemeenten en heeft een eigen infrastructuur met havens, wegen en spoor;
- De Noordzee: de Noordzee met verschillende vaarroutes van en naar het Noordzeekanaal;
- Tunnels: twee autotunnels (Velsertunnel en Wijkertunnel) en een spoortunnel (Velserspoortunnel) vormen een belangrijke infrastructurele verbinding met Noord-Holland 'boven het kanaal'.

### Hotspot Luchthaven Schiphol

De luchthaven Schiphol is de grootste burger- en vrachtluchthaven in Nederland en een van de vitale bedrijfssectoren. Daarnaast is Schiphol een bedrijventerrein waar tal van (internationaal georiënteerde) activiteiten plaatsvinden, die direct of indirect te maken hebben met het vervoer door de lucht van passagiers en vracht.

Het bedrijvencomplex beslaat circa 2.500 hectare. Er zijn circa vijfhonderd bedrijven gevestigd met in totaal circa 60.000 werknemers. Dagelijks passeren circa 100.000 (trein)passagiers en vele duizenden bezoekers, afhalers en wegbrengers de luchthaven. Een gedeelte van de luchthaven heeft een intensieve bebouwing. De gebouwen hebben verschillende functies, zoals op- en overslag, kantoorfuncties, parkeerplaatsen, horeca, winkels en doorloop van grote aantallen personen.

Risico's op het luchthavengebied strekken verder dan uitsluitend luchtvaartongevallen. Een aantal risicofactoren zijn:

- De gebouwen: in het bijzonder de Terminal is een complex gebouw met veel ter plaatse onbekende mensen. Een brand of explosie in dit gebouw kan grote gevolgen hebben voor de aanwezige mensen en de bedrijfsprocessen (zie maatschappelijk thema 2: gebouwde omgeving)
- Het transport: naast het risico van vliegtuigongevallen moet op Schiphol rekening worden gehouden met: ernstige ongevallen bij het wegverkeer, treinverkeer en in tunnels, en ook branden in tunnels (o.a. Schipholtunnel A4, de Buitenveldertunnel, de Abdijtunnel van Regionet n de Schiphol spoortunnel).
- Gevaarlijke stoffen: op de luchthaven is een grote opslag van kerosine met een daarbij behorend distributiesysteem. Deze inrichting valt onder het Besluit risico's zware ongevallen 2015. Tevens worden gevaarlijke stoffen op de luchthaven vervoerd en opgeslagen. Deze kunnen de bron zijn van een calamiteit met of zonder besmettingsgevaar .
- Besmettelijke ziekten: vanaf de luchthaven komen en vertrekken veel internationaal reizende passagiers. Zij kunnen dragers zijn van besmettelijke ziekten die zij elders hebben opgelopen. Hierdoor kan een uitbraak van een besmettelijke ziekte ontstaan. (zie ook maatschappelijk thema: gezondheid).
- Terrorisme: de luchthaven is een mogelijk doelwit voor terroristische dreiging en aanslagen (zie maatschappelijk thema: sociaal-maatschappelijke omgeving).

## Bijlage 3 Overzicht van grotere incidenten periode 2011-2017

Incidenten die in de regio plaatsvinden dragen ook bij aan het risicobeeld. Het overzicht van GRIP-opstapelingen geeft enigszins zicht op welk type incidenten tot multidisciplinaire opstapeling leiden.

jaar	totaal	GRIP 1	GRIP 2	GRIP 3	GRIP 4
2011	20 (7)	7 (1)	13 (6)	0	0
2012	38 (7)	28 (2)	8 (4)	2 (1)	0
2013	18 (10)	11 (5)	7 (5)	0	0
2014	29 (17)	15 (6)	14 (11)	0	0
2015	22 (12)	12 (6)	8 (6)	1	1
2016	13 (3)	7 (0)	6 (3)	0	0
2017	22 (11)	19 (8)	2 (2)	1 (1)	0

Tabel 1. Overzicht GRIP-opstapelingen in Kennemerland 2011 - 2017 (tussen haakjes is het aantal keren GRIP Schiphol van het totaal aantal GRIP-opstapelingen)

Uit het overzicht van GRIP-opstapelingen komt het volgende, zeer globale beeld per maatschappelijk thema naar voren.

### Natuurlijke omgeving

- extreem weer in de regio: gladheid (2012, 2015), zware storm (2011).
- duinbrand met ontruiming campings (2017).

### Gebouwde en technologische omgeving

- Branden hebben in de afgelopen periode regelmatig geleid tot een multidisciplinaire opstapeling van de crisisbeheersingsorganisatie. Multidisciplinaire opstapeling gebeurt omdat het om complexe of bijzondere gebouwen gaat of om gebouwen met verminderd zelfredzame mensen. Vaak moet een gebouw (gedeeltelijk) worden ontruimd en moeten mensen elders worden ondergebracht.
- ook zijn er verschillende incidenten met gevaarlijke stoffen geweest. Het betrof bijvoorbeeld gaslekkages, koolmonoxide, cyanide, kerosine, ammoniak.
- Regelmatig worden in de regio explosieven uit WOII gevonden en geruimd. Hiervoor wordt niet altijd een GRIP-opstapeling afgekondigd.

### Verkeer en vervoer

Er hebben zich verschillende incidenten voorgedaan op de weg, het spoor, het vliegveld en op het water. De meest opvallende:

- Schiphol: ontruiming trein in Schiphol spoortunnel (2012);
- een brand in de Schipholtunnel A4 leidde tot verkeerschaos en langdurige stremming na brand in tunnel (2017);
- vliegtuig naast de landingsbaan (2017);
- nautisch: stuurloos schip Noordzee (2012).

### Vitale sectoren

Een aantal keren heeft uitval van vitale voorzieningen tot de opgeschaalde crisisorganisatie geleid:

- stroomuitval (2015, 2017);
- uitval gas (2012) en een langdurige uitval gas in Velsen-Noord (2015);
- uitval ICT, telefonie of C2000 (2013, 2016).

### Gezondheid

- mogelijke ebola besmetting op Schiphol (2014)

#### *Sociaal-maatschappelijke omgeving*

- gezinsdrama Hoofddorp (2011);
- Nuclear Security Summit (2014, kern-OT geen GRIP-opstaling);
- Initiële ondersteuning crisisopvang voor gemeenten bij opvang vluchtelingen (geen GRIP, 2015) vluchtelingen Haarlemmermeer (2015);
- incidenten (security), soms met vermoeden van aanslag met explosieven/terrorisme (2016);
- Verhoging controle en terrorisme-maatregelen Schiphol (2016, geen opstaling).

#### **GRIP opstalingen risico-hotspot Schiphol**

Sinds 2016 wordt bij zogenoemde voorarmen naar een lager GRIP-niveau opgeschaald (proactief, anticiperend). Dat leidt tot minder GRIP 2 opstalingen.

- er waren in 2016 verschillende security-gerelateerde opstalingen op Schiphol en omgeving;
- mogelijke ebola besmetting op Schiphol (2014);
- opvang verwanten vliegtuigcrash Oekraïne (crash MH17, vlucht vanaf Schiphol) (2014);
- vliegtuig naast de landingsbaan (GRIP 3, 2017).

#### **GRIP opstalingen risico-hotspot Noordzeekanaalgebied**

In het Noordzeekanaalgebied zijn verschillende incidenten geweest die niet tot een opstaling van de crisisorganisatie hebben geleid. Ook bij Sail 2015 was het aantal incidenten op het water klein.

Van de incidenten op en om het Noordzeekanaal zijn de meest opvallende:

- enkele scheepsbranden;
- lekkende binnenvaarttanker gevuld met stookolie. Ongeveer 250.000 liter gelekt (2011);
- regio Kennemerland en Zaanstreek-Waterland in effectgebied (rook) van zeer grote brand in Amsterdams havengebied (GRIP 2, 2011);
- inzet AMAS in Westpoortgebied (Oiltanking 2012);
- incidenten in Westpoortgebied: Branden bij Oiltanking en Diergaarde (2011), Lekkage Ponton Eurotank (2015), Explosie Chemtura (2016), Emissie SO<sub>3</sub> Sonneborn (2017).



## Bijlage 4 De risicoanalyse nader toegelicht

Het risicoprofiel is opgesteld volgens de methodiek van de landelijke Handreiking Regionaal Risicoprofiel.<sup>6</sup>

Op basis van het risicoprofiel van de regio zijn 19 incidenttypen geselecteerd.

Maatschappelijk thema		Crisistypen		Geselecteerd incidenttype	
1	Natuurlijke omgeving	1.1	Overstromingen	1	Dijkdoorbraak (regionale kering)
		1.2	Natuurbranden	2	Duinbrand
		1.3	Extreme weersomstandigheden	3	Storm en clusterbuien met hagel
2	Gebouwde omgeving	2.1	Brand in kwetsbare objecten	4	Brand in ziekenhuis
3	Technologische omgeving	3.1	Ongevallen met brandbare / explosieve stof in open lucht	5	Tankputbrand
		3.2	Ongevallen met giftige stof in open lucht	6	Incident giftige stof
4	Vitale infrastructuur en voorzieningen	4.1	Verstoring energievoorziening	7	Uitval elektriciteit
		4.2	Verstoring drinkwatervoorziening	8	Uitval drinkwater
		4.3	Verstoring ICT	9	Uitval ICT als gevolg van cyberincident
5	Verkeer en vervoer	5.1	Luchtvaartincidenten	10	Luchtvaartincident
		5.2	Incidenten op of onder water	11	Incident op het water
		5.3	Verkeersincidenten op land	12	Incident wegtunnel
		5.4	Incidenten in tunnels	13	Incident treintunnel
6	Gezondheid	6.1	Bedreiging volksgezondheid	14	Infectieziekte vanuit het buitenland
		6.2	Ziektegolf	15	Ziektegolf
7	Sociaal-maatschappelijke omgeving	7.1	Paniek in menigten	16	Incident in menigte
		7.2	Verstoring openbare orde	17	Ordeverstoring
		7.3	Maatschappelijke onrust (sociaal-psychologisch)	18	Maatschappelijke onrust
		7.4	Terrorisme	19	Terroristische aanslag

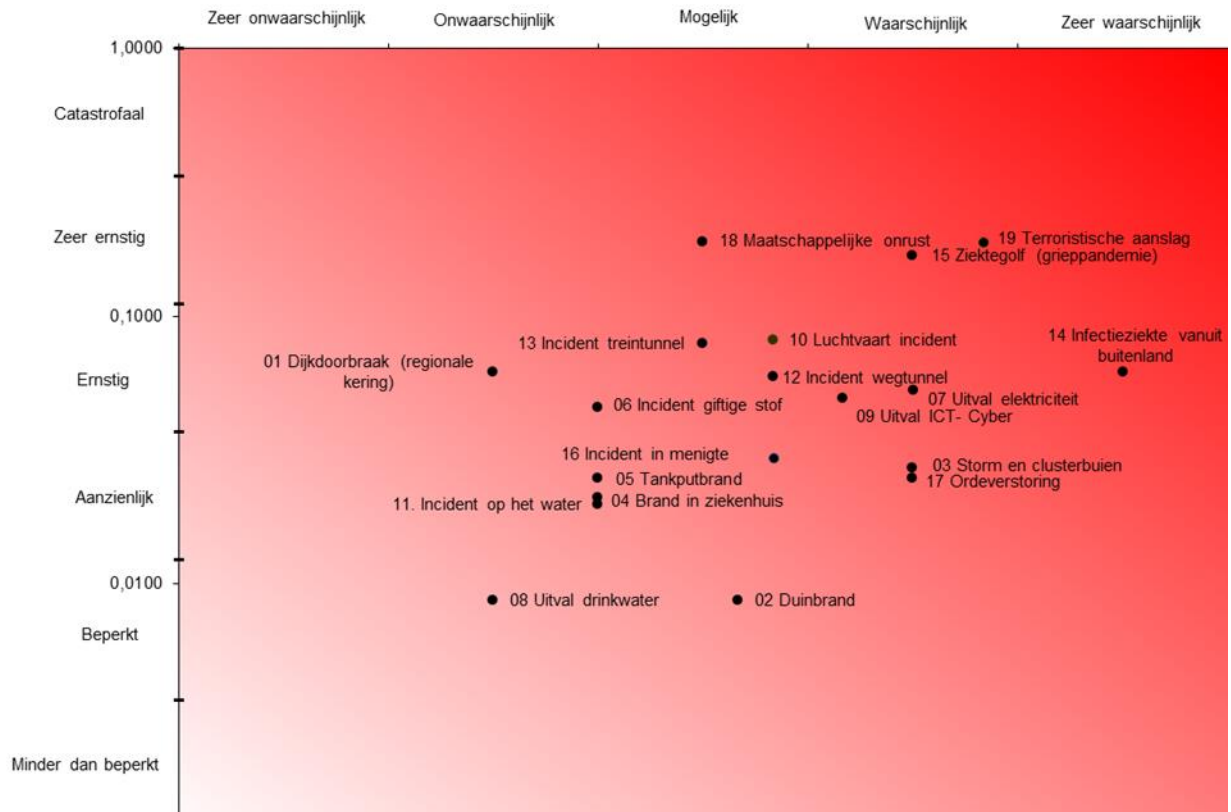
Tabel 2. Totaaloverzicht geselecteerde crisis- en incidenttypen

Deze incidenttypen zijn nader uitgewerkt in scenario's.

<sup>6</sup> <https://www.ifv.nl/kennisplein/Documents/20091105-Politie-NVBR-GHORNLCoordinerend-Gemeentesecretarissen-Handreiking-Regionaal-Risicoprofiel.pdf>

## Risicodiagram Kennemerland 2018

In het risicodiagram van Kennemerland is terug te zien hoe de afzonderlijke scenario's scoren op impact (de mogelijke gevolgen) en waarschijnlijkheid (de kans dat het scenario zich voor zal doen in de komende periode). Deze inschatting leidt tot onderstaand risicodiagram voor de regio Kennemerland.



Figuur 2. Risicodiagram Veiligheidsregio Kennemerland 2018