



Versie: vastgesteld, april 2019



Kerngegevens

Naam	Veiligheidsregio Kennemerland
Bezoekadres	Zijlweg 200 2015 CK Haarlem
Postadres	Postbus 5514 2000 GM Haarlem
Telefoon	023-515 9500
Website	www.vrk.nl
Voor vragen of opmerkingen :	vbk@vrk.nl of 023-515 9777

Colofon

- Veiligheidsregio Kennemerland
 - Brandweer Kennemerland
 - GHOR/GGD Kennemerland
 - Veiligheidsbureau Kennemerland
 - MICK
- Politie Eenheid Noord-Holland
- Koninklijke Marechaussee
- Bureau Bevolkingszorg / AOV gemeenten in Kennemerland
- Defensie

Inhoud

0.1	Samenvatting van het Regionaal Risicoprofiel Veiligheidsregio Kennemerland.....	5
0.2	Waarin verschilt het geactualiseerde risicoprofiel t.o.v. het voorgaande risicoprofiel?	6
1.	Regionaal Risicoprofiel: wat is het en wat levert het op?.....	7
1.1	Het Regionaal Risicoprofiel: wat is het?	7
1.2	Doelstelling: wat levert het risicoprofiel op en wat niet?	7
1.3	Actualisatie van het Regionaal Risicoprofiel Kennemerland 2012.....	8
1.4	Uitgangspunten actualisatie.....	8
1.5	Aanpak van de actualisatie en besluitvorming.....	9
1.6	Leeswijzer	10
2.	Risico-inventarisatie: wat kan ons overkomen?	11
2.1	Inleiding.....	11
2.2	Karakteristiek van Kennemerland.....	11
2.3	Risico's in de regio per maatschappelijk thema.....	14
2.4	Het risicobeeld per gemeente	17
2.5	Regio-overstijgende risico's.....	20
2.6	Incidenten van de afgelopen periode (2011-2017)	21
2.7	Ontwikkelingen van belang voor de veiligheidsregio	22
2.8	Het risicobeeld van de regio Kennemerland en de selectie van incidenttypen	23
2.9	Selectie van 19 representatieve incidenttypen	24
3.	Risicoanalyse: hoe erg is dat?	27
3.1	De scenarioanalyse	27
3.2	Risicodiagram, impactbeoordeling en duiding.....	28
3.3	Duiding van de resultaten	31
3.4	Conclusies risico-analyse.....	32
4.	Capaciteiteninventarisatie: wat moeten wij kunnen?	33
4.1	Inleiding.....	33
4.2	Inventarisatie van generieke capaciteiten voor crisisbeheersing.....	33
4.3	Specifieke capaciteiten rampenbestrijding en crisisbeheersing.....	34
4.4	Conclusies en aanbevelingen uit de capaciteiteninventarisatie.....	35

5.	Conclusies: wat heeft het opgeleverd.....	37
5.1	Opbrengsten van het risicoprofiel	37
5.2	Samenvatting en conclusies.....	37
5.3	Aandachtpunten voor het beleid van de veiligheidsregio	39
6.	Bijlagen	44
	Bijlage I. Methodiek voor het Regionaal Risicoprofiel	45
	Bijlage II. Aanpak van de actualisatie.....	47
	Bijlage III. Projectgroep	49

Figuren en tabellen

Figuur / tabel	Blz.
Figuur 1. Proces actualisatie Regionaal Risicoprofiel Veiligheidsregio Kennemerland 2018	9
Figuur 2. Veiligheidsregio Kennemerland	11
Figuur 3. Maatschappelijke ontwrichting als gevolg van uitval van vitale sectoren	16
Figuur 4. Schematische weergave van de scenario-uitwerking	27
Figuur 5: Risicodiagram van de Veiligheidsregio Kennemerland 2018	28
Figuur 6. Bijdrage van de afzonderlijke impactcriteria aan de totale impactbeoordeling voor elk scenario (staafdiagram)	29
Tabel 1. Overzicht GRIP-opstapelingen in Kennemerland 2011 - 2017	21
Tabel 2. Totaaloverzicht relevante crisistypen volgens maatschappelijk thema's	23
Tabel 3. Totaaloverzicht geselecteerde crisis- en incidenttypen	25

0.1 Samenvatting van het Regionaal Risicoprofiel Veiligheidsregio Kennemerland

Het risicoprofiel bestaat uit een risico-inventarisatie ofwel het risicobeeld, een risico-analyse en een globale capaciteiteninventarisatie. Het voorliggende risicoprofiel is een actualisatie van het regionaal risicoprofiel Kennemerland uit 2012. Het is opgesteld volgens de door alle veiligheidsregio's geaccepteerde methodiek.

Het spectrum van de Kennemerlandse risico's is breed. Uit het risicobeeld (risico-inventarisatie) komt naar voren dat vrijwel alle van de 70 geïnventariseerde incidenttypen kunnen plaatsvinden in Kennemerland. Uit de risico-analyse blijkt tevens dat een aantal risico's sterk profileert door een mogelijk hoge impact en waarschijnlijkheid. Deze prominente risico's zijn:

- terroristische aanslag,
- ziektegolf,
- maatschappelijke onrust als gevolg van een triggerincident,
- infectieziekte uit het buitenland,
- luchtvaartincident,
- uitval elektriciteit,
- uitval ICT (a.g.v. cyberincident),
- incident treintunnel en
- incident wegtunnel.

Bij deze prominente scenario's wordt de impact niet alleen bepaald door het aantal mogelijke doden en gewonden, maar tevens voor een groot deel door:

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

In enkele gevallen ontstaat bestuurlijk afbreukrisico (lokaal, regionaal). Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer de risicobeheersing (bijv. vergunningverlening) of crisisbeheersing in het publieke oordeel te kort heeft geschoten. De impact van deze scenario's manifesteert zich dus vooral in het sociaal-maatschappelijk veld.

De crisisorganisatie veiligheidsregio moet zich specifiek op de prominente risico's voorbereiden, voor zover deze niet te ondervangen zijn met de generieke crisisorganisatie en - capaciteiten.

Betekent het voorgaande dat de VRK zich de komende beleidsperiode louter moet richten op de hierboven genoemde prominente risico's? Nee. Voor een aantal van de prominente risico's levert de VRK al de nodige inspanningen.

Uit de capaciteiteninventarisatie is gebleken de generieke capaciteiten van de crisisorganisatie principe op orde zijn en proportioneel ten opzichte van de risico's. Dat wil zeggen mensen, middelen en methoden zijn voldoende.

Van de prominente risico's heeft de VRK de onderwerpen terrorisme gevolg bestrijding, een ziektegolf (griep of een besmettelijke ziekte vanuit het buitenland), luchtvaartongevallenbestrijding en bestrijding van incidenten in tunnels al prominent opgenomen in haar activiteiten.

Het werkgebied van de veiligheidsregio's is (sinds 2010) verbreed van rampen- en incidentbestrijding naar risicobeheersing en crisisbeheersing. Aandachtspunten en thema's voor de veiligheidsregio's beperken zich niet alleen meer tot fysieke veiligheid (gezondheid en gebouwde en technologische omgeving), de sociaal-maatschappelijke veiligheid en economische veiligheid spelen daarnaast een prominente rol. Ten eerste vanwege de bevolkingsdichtheid, de bevolkingssamenstelling en de vele grote evenementen. Ten tweede door de aanwezigheid van Schiphol, andere vitale infrastructuren en Tata Steel.

Uit het risicoprofiel komt een aantal aandachtspunten voor de VRK voor de komende beleidsperiode naar voren:

1. Positioneer het regionaal risicoprofiel en het Nationaal Veiligheidsprofiel als ondersteunend instrument voor veiligheidsbeleid (risico- én crisisbeheersing)
2. Doorontwikkeling van de generieke crisisbeheersing.
3. De veiligheidsregio als netwerkorganisatie: versterk samenwerking met gemeenten en ketenpartners.
4. Richt je bij de risico- crisisbeheersing meer op 'nieuwe crises'.
5. Versterk de verbinding tussen risicobeheersing en crisisbeheersing.
6. Verstevig het continuïteitsmanagement van Veiligheidsregio Kennemerland, vooral bij cyberincidenten, bij grootschalige uitval van personeel (door ziekte of anderszins). Versterk de samenwerking met de vitale sectoren.
7. Doorontwikkeling van risicocommunicatie. Draag hiermee bij aan (zelf)redzaamheid. Het is een krachtig beïnvloedingsinstrument.
8. Ontwikkel het informatiemanagement t.b.v. risicobeheersing en crisisbeheersing. Bijvoorbeeld door het in kaart brengen van minder zelfredzame personen en objecten. En door knelpunten in kaart te brengen bij uitval vitale infrastructuren.

0.2 Waarin verschilt het geactualiseerde risicoprofiel t.o.v. het voorgaande risicoprofiel?

Bij deze actualisatie enkele nieuwe incidenttypen toegevoegd of gewijzigd en enkele zijn afgevoerd.

Toegevoegd:

- Uitval ICT door cyberincident
- Terroristische aanslag

Afgevoerd zijn:

- Ontploffing WOII-bom nabij flatgebouw (instorting)
- Incident brandbare stof door een buisleiding
- Verkeersincidenten op land: botsing intercity
- Ongeval en brand in Velsertunnel
- Besmettelijke dierziekte' is afgevoerd.

Gewijzigd en herzien:

- Het scenario voor extreem weer 'twee weken extreme kou, sneeuw en ijzel' is vervangen door 'storm en windstoten met clusterbuien met hagel.
- Brand in parkeergarage' is als 'brand in complex gebouw' opgenomen bij het scenario 'grote brand in complex gebouw met verminderd zelfredzamen mensen.
- Overige scenario's

Omdat de scenario's exemplarisch zijn voor een incidenttype, zijn deze in het nieuwe risicoprofiel meer generiek benoemd naar het incidenttype.

De scenario's zijn herzien. Daardoor zijn enkele beoordelingen van de mogelijke impact en waarschijnlijkheid enigszins verschoven in het risicodiagram. deze verschuivingen zijn echter niet essentieel en vallen binnen het onderscheidend vermogen van de gehanteerde methode.

In plaats van een aantal 'prioritaire risico's aan te wijzen op grond van het risicodiagram, wordt bij dit risicoprofiel niet zozeer geadviseerd op prioritaire risico's te richten, maar vooral op een aantal prioritaire thema's waarop de veiligheidsregio kan doorontwikkelen. Dit zijn (maatschappelijke onrust, uitval vitaal en incidenten met nadrukkelijk impact in de sociaal-maatschappelijke omgeving).

1. Regionaal Risicoprofiel: wat is het en wat levert het op?

1.1 Het Regionaal Risicoprofiel: wat is het?

Adequate crisisbeheersing begint met het kennen van de risico's. Dat zijn natuurlijke én door mensen veroorzaakte risico's: onze samenleving is ondenkbaar zonder risico's. Wanneer deze risico's leiden tot grote incidenten, rampen en crises, moet de veiligheidsregio zijn voorbereid om deze adequaat het hoofd te bieden.

Het Regionaal Risicoprofiel is een inventarisatie en analyse van de in een veiligheidsregio aanwezige risico's, inclusief relevante risico's uit aangrenzende gebieden. Het regionaal risicoprofiel is bedoeld om inzicht in de aanwezige risico's te krijgen, zodat daarop maatregelen kunnen worden getroffen.

Het Regionaal Risicoprofiel biedt inzicht in fysieke veiligheidsrisico's: grote branden, rampen en crises die de regio kunnen treffen. Het risicoprofiel is in de Wet veiligheidsregio's gepositioneerd als een strategisch instrument om gerichte keuzes te maken voor het beleid ten aanzien van de rampenbestrijding en crisisbeheersing. Het risicoprofiel ondersteunt bestuurders en uitvoerende diensten bij het stellen van prioriteiten en maken van gefundeerde beleidskeuzes ten aanzien van de voorbereiding en uitvoering van de crisisbeheersing (Wvr, art. 15). Die keuzes kunnen zich richten op het verminderen van de waarschijnlijkheid dat iets zich voor gaat doen (proactie en preventie), het verminderen van de impact als het zich voordoet (preparatie, repressie en nazorg) of het risico accepteren. De risico's zijn echter nooit tot nul te reduceren; een risicoloze samenleving is niet voorstelbaar.

Elke veiligheidsregio is dus verplicht een regionaal risicoprofiel op te stellen. Het regionaal Risicoprofiel wordt opgesteld aan de hand van de door alle veiligheidsregio's geaccepteerde methode. Het Regionaal Risicoprofiel biedt het eerste inzicht, de beleidskeuzes worden uiteindelijk verankerd in het beleidsplan crisisbeheersing.

Het Regionaal Risicoprofiel geeft antwoord op drie vragen:

- Wat bedreigt ons?
- Hoe erg is dat?
- Wat moeten we kunnen en wat hebben we daarvoor nodig?

Het Regionaal Risicoprofiel bestaat uit drie delen:

1. Een risico-inventarisatie: dit geeft antwoord op de vraag: 'wat bedreigt ons?' en geeft een overzicht van de risicovolle situaties die tot een brand, ramp of crisis kunnen leiden, en een overzicht van de soorten branden, rampen en crises die zich in de veiligheidsregio kunnen voordoen (Wvr, art. 15).
2. Een risico-analyse: dit geeft antwoord op de vraag: 'hoe erg is dat?' en geeft een weging en inschatting van de gevolgen van de soorten branden, rampen en crises (Wvr, art. 15).
3. Een capaciteitanalyse: dit geeft antwoord op de vraag: 'wat moeten we kunnen en wat hebben we daarvoor nodig?' en geeft een overzicht van de capaciteiten waarover de veiligheidsregio samen met haar partners kan beschikken.

Wanneer in dit rapport kortweg over 'risicoprofiel' wordt gesproken, wordt bedoeld het onderhavige Regionaal Risicoprofiel Veiligheidsregio Kennemerland 2018.

1.2 Doelstelling: wat levert het risicoprofiel op en wat niet?

Het risicoprofiel heeft nadrukkelijk de focus op bestrijding en beheersing van grote incidenten (grote branden en rampen) en crises. De dagelijkse hulpverlening door de diverse hulpdiensten wordt - conform de landelijke handreiking - buiten beschouwing gelaten.

Het regionaal risicoprofiel dient als basis voor het Regionaal Beleidsplan Crisisbeheersing, waarin het regionaal beleid voor multidisciplinaire crisisbeheersing wordt vastgelegd. Crisisbeheersing omvat hierbij de processen:

risicobeheersing, incidentbestrijding en herstel, informatiemanagement, kennismanagement & kwaliteitszorg. Het risicoprofiel wordt, net als het beleidsplan crisisbeheersing, voorafgaand aan vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraden. Daarmee helpt het risicoprofiel de raadsleden bij het meebepalen van het veiligheidsbeleid.

1.3 Actualisatie van het Regionaal Risicoprofiel Kennemerland 2012

Het onderhavig risicoprofiel is een actualisatie van het Regionaal Risicoprofiel Kennemerland 2012. Ook dit risicoprofiel is opgesteld aan de hand van de door alle veiligheidsregio's geaccepteerde methode (Handreiking Regionaal Risicoprofiel, IFV, 2009). Voor een toelichting op de gehanteerde methodiek verwijzen we naar bijlage I van dit hoofdrapport.

Het Regionaal Beleidsplan moet ten minste eens in de vier jaar worden vastgesteld. Veiligheidsregio Kennemerland heeft de ambitie om voor de raadsperiode 2018-2022 te komen tot een Regionaal Beleidsplan (RB) Veiligheidsregio Kennemerland (VRK), dat procesmatig synchroon loopt en inhoudelijk aansluit op het Meerjarenbeleidsplan Politie (MJBPP) en de Integrale Veiligheidsplannen (IVP) van de gemeenten in Kennemerland. Omdat het Regionaal Beleidsplan mede gebaseerd moet¹ zijn op het Regionaal Risicoprofiel, ligt het voor de hand om het Beleidsplan Veiligheidsregio op te stellen op basis van een geactualiseerd risicoprofiel.

1.4 Uitgangspunten actualisatie

Landelijke ontwikkelingen rond het Regionaal Risicoprofiel: minder statisch, meer dynamisch

Bij de ontwikkeling en professionalisering van het regionaal risicoprofiel bestaan landelijk de volgende wensen en ambities²:

- het kunnen vergelijken van de regionale risicoprofielen onderling en met het Nationaal Veiligheidsprofiel. Het Nationaal Veiligheidsprofiel (2016) is feitelijk een risicoprofiel op nationaal niveau;
- een risicoprofiel dat bruikbaar is bij alle fasen van risico- en crisisbeheersing. Denk hierbij aan de Visie Risicogerichtheid en uitvoering Omgevingswet. De afgelopen jaren heeft het risicoprofiel steeds meer een plek gekregen bij uitwerken van beleid en bij activiteiten. Het wordt echter nog niet als levend en dynamisch document ervaren;
- een meer dynamisch risicoprofiel. Risicobeoordeling en risicoduiding gebeurt op basis van meer actuele (real time) informatie. Hierbij kan goed worden aangesloten bij de ontwikkelingen op het gebied van informatiemanagement, zoals gis-informatie en informatiedeling tussen veiligheidspartners.

Nieuwe inzichten en percepties van risico's

Binnen het veiligheidsdomein wordt vaak het onderscheid gemaakt tussen klassieke incidenten en rampen, en 'nieuwe crises'. Bij 'klassieke' rampen en incidenten is vooral de fysieke veiligheid in het geding, zoals bij branden, verkeersongevallen, ongevallen met gevaarlijke stoffen etc. Met nieuwe crises wordt bedoeld incidenten waarbij de impact zich vooral in de sociaal-maatschappelijke omgeving manifesteert. Een ziektegolf kan er toe leiden dat veel mensen niet kunnen werken waardoor het dagelijks leven verstoord raakt. De continuïteit van de vitale processen in de samenleving kan verstoord of bedreigd worden. Ook kan er maatschappelijke onrust ontstaan door een incident met grote sociaal-psychologische impact. Deze 'nieuwe' crises zijn feitelijk niet nieuw. Nieuw is het feit dat in de huidige samenleving allerlei processen sterk met elkaar verknoopt zijn, er een grote afhankelijkheid is van fysieke en vitale infrastructures en dat sociale media snel kunnen leiden tot maatschappelijke onrust. Daarom neemt het belang van 'nieuwe' crises toe voor de veiligheidsregio.

In het geactualiseerde risicoprofiel is meer aandacht moet zijn voor 'nieuwe' crises en aan de mogelijke keteneffecten. Denk aan overstromingen, wateroverlast, extreme weersomstandigheden, uitval van vitale

¹ art. 14 en 15 van de WvR

² Is momenteel onderwerp van IFV-onderzoek i.o.v. RVDR

sectoren en nutsvoorzieningen (elektriciteit, gas, drinkwater, ICT), cyberincidenten, incidenten bij evenementen, incidenten die maatschappelijke onrust teweeg brengen (bijv. een grote zedenzaak, terrorisme).

Verschillende incidenten kunnen aanleiding zijn voor andere. Bijvoorbeeld: een storm leidt vaak tot een stroomstoring, waaruit weer andere incidenten ontstaan. Dit zijn keteneffecten. Vooral bij de vitale infrastructuur bestaat een grote onderlinge afhankelijkheid.

Gebeurtenissen in de samenleving

Diverse ontwikkelingen in de samenleving, zoals cyberincidenten, terrorismedreiging en maatschappelijke onrust moeten ook een plaats krijgen in het risicoprofiel. Terrorismen en cyber krijgen een plaats in dit risicoprofiel als oorzaak voor andere incidenttypen (incident bij evenement, uitval ICT).

Representatieve scenario's voor een incidenttype; less is more

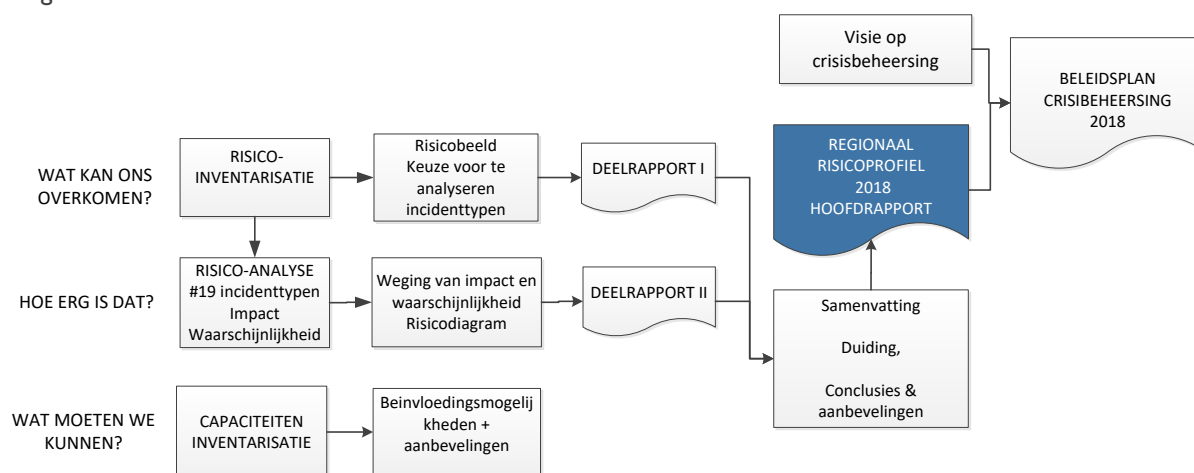
Uitgangspunt is dat de uitgewerkte scenario's exemplarisch en representatief zijn voor het incidenttype. Om prioriteiten te bepalen en keuzes te maken is het uitgangspunt om liever minder dan meer scenario-uitwerkingen op te nemen. Bij de scenario-analyse wordt tevens een capaciteiteninventarisatie gemaakt, waardoor aanbevelingen voor het beleidsplan mogelijk worden.

1.5 Aanpak van de actualisatie en besluitvorming

Er is gekozen voor een sobere actualisatie van het bestaande Regionaal Risicoprofiel uit 2012.

Het proces van de actualisatie en de verschillende deelproducten staan in onderstaande figuur samengevat. Meer informatie is te vinden in bijlage 2 van dit hoofdrapport.

In figuur:



Figuur 1. Het proces van actualisatie van het Regionaal Risicoprofiel Kennemerland 2018

I.6 Leeswijzer

Het risicoprofiel bestaat naast dit hoofdrapport uit twee deelrapporten, de risico-inventarisatie (deelrapport I) en de risicoanalyse en capaciteiteninventarisatie (deelrapport II). In dit hoofdrapport is achtereenvolgens opgenomen:

- de samenvatting van de risico-inventarisatie (hoofdstuk 2);
- de samenvatting van de risicoanalyse (hoofdstuk 3);
- de samenvatting van de capaciteiteninventarisatie (hoofdstuk 4);
- conclusies en aanbevelingen (hoofdstuk 5);
- bijlagen

Fysieke omgeving

Kennemerland wordt aan de gehele westzijde begrensd door de Noordzee. Het gemeentelijk ingedeeld gebied reikt tot 1 km vanaf de kust. De Noordzee is druk bevaren. De kuststrook met strand, duinen en bos strekt zich uit over vijf gemeenten. Het uitgestrekte bos- en duingebied aan de kust heeft de status van Natura 2000 gebied vanwege haar grote ecologische waarde (nationaal en internationaal).

De regio wordt doorsneden door het Noordzeekanaal. Het gebied is overigens ook vrij waterrijk: het Spaarne, de Ringvaart, de Zijkanalen van het Noordzeekanaal en het Uitgeestermeer.

In het oosten van de regio bevinden zich polders. De grootste daarvan is de Haarlemmermeerpolder, omgeven door de Ringvaart. Het recreatiegebied Spaarnwoude is een groene buffer tussen Haarlem, Velsen en Amsterdam.

Leefomgeving en infrastructuur

Kennemerland is een drukke, dichtbevolkte regio in de Randstad. Haarlem is de grootste en oudste stad van de regio, met vele historische monumenten.

Wonen, werken, verkeer, recreatie en natuur zijn dikwijls nauw verweven in de regio. De regio trekt ook grote aantallen bezoekers naar bijvoorbeeld evenementen, de kust en de Bazaar in Beverwijk.

De regio heeft een uitgebreide infrastructuur voor het vervoer van personen en goederen over wegen, vaarwegen, spoorwegen en door de lucht. Hiermee hangt samen de aanwezigheid van de havens, tunnels, stations, emplacementen en de luchthaven Schiphol.

Ook kunnen de hoogspanningsleidingen en buisleidingen voor het transport van gas en andere stoffen tot infrastructuur worden gerekend.

Risico-hotspots

Twee in het oog springende gebieden waar verschillende risico's geconcentreerd zijn worden aangemerkt als risico-hotspot:

- het Noordzeekanaal;
- 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 verschillende verantwoordelijkheden en bevoegdheden, die van elkaar afhankelijk zijn en op elkaar inwerken.

Daarbij kenmerkt een risico-hotspot zich door een groot economisch belang. De schade van een dag stremming van het vliegverkeer op Schiphol of van de scheepvaart op het Noordzeekanaal kan in de miljoenen euro's lopen.

Elk incident heeft invloed op de continuïteit van een of meer bedrijfsactiviteiten. Ook kan een incident tot (vervolg)incidenten bij andere bedrijven leiden (domino effecten). Een incident op Schiphol of het Noordzeekanaal kan keteneffecten tot gevolg hebben, die reiken tot ver buiten het gebied. Beide risico-hotspots worden hierna kort omschreven.

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 Amsterdam⁶.

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

⁶ Olieterminals: o.a. BP Terminal, Vopak Terminal, Oiltanking, EuroTank, Nustar.

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 (Velser spoortunnel) 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 Abdijntunnel van de Zuid Tangent en 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 (zie maatschappelijk thema: technologische omgeving)
- *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).

2.3 Risico's in de regio per maatschappelijk thema

Aan de hand van onderstaande maatschappelijke thema's is een inventarisatie van relevante crisis- en incidenttypen gemaakt:

1. Natuurlijke omgeving
2. Gebouwde omgeving
3. Technologische omgeving
4. Vitale infrastructuur en voorzieningen
5. Verkeer en vervoer
6. Gezondheid
7. Sociaal-maatschappelijke omgeving

Natuurlijke omgeving

Dit maatschappelijk thema gaat over de crisistypen: overstromingen, natuurbranden, extreme weersomstandigheden, aardbevingen, plagen en dierziekten.

- In Kennemerland kunnen overstromingen plaatsvinden, vooral in de poldergebieden. De effecten kunnen vooral in de laaggelegen Haarlemmermeerpolder groot zijn, mede door het aantal bijzondere objecten (o.a. Schiphol, ziekenhuis, vitale sectoren).
- In de duin- en bosgebieden van de kustgemeenten kunnen branden ontstaan.
- De gehele regio kan worden getroffen door extreme weersomstandigheden. De samenleving is complex en kent vele onderlinge afhankelijkheden. Weerextremen leiden mede daardoor steeds vaker tot ontwrichting of grote schade. Weersituaties die tot extreme situaties leiden, zoals stormen in Nederland, zijn vaak juist extreem door de combinatie van verschillende factoren, die elk op zich niet eens zo uitzonderlijk hoeven te zijn.

Gebouwde omgeving

Dit maatschappelijk thema omvat de crisistypen brand in kwetsbare objecten en instorting van gebouwen. Vrijwel iedere gemeente in Kennemerland heeft gebouwen met niet- of verminderd zelfredzame personen en gebouwen met een grootschalige publieksfunctie. Van oudsher bevinden zich in de regio enkele grote zorginstellingen met verminderd zelfredzame bewoners. Verschillende gemeenten hebben ondergrondse en (bijzonder) hoge bebouwing. Ook is de regio rijk aan cultureel erfgoed en beeldbepalende gebouwen. Haarlem heeft een dichtbebouwde oude binnenstad. Branden in deze gebouwtypen kunnen grote impact hebben en vergen specifiek brandweeroptreden.

Technologische omgeving

Het gaat bij dit maatschappelijk thema om incidenten met gevaarlijke stoffen: brandbare, explosieve, giftige of radioactieve stoffen. Binnen de gehele regio vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats via weg, water en buisleidingen.

- Brandbare vloeistoffen en gassen (LPG, propaan) vormen hiervan de hoofdmoot.
- Ook zijn er verschillende stationaire inrichtingen met gevaarlijke stoffen (Brzo en Bevi-bedrijven). De meeste bevinden zich in het Noordzeekanaalgebied: bijvoorbeeld Tata Steel en Westpoortgebied Amsterdam) en rond Schiphol.
- In 2015 vestigde Air Products zich op het Polanenpark in Haarlemmerliede-Spaarnwoude. Een Brzo-bedrijf dat technische en medische gassen afvult en distribueert.
- Over de rijkswegen worden radioactieve stoffen vanuit Petten over de rijkswegen (o.a. over A9 en naar Schiphol) vervoerd.

Vitale infrastructuur en voorzieningen

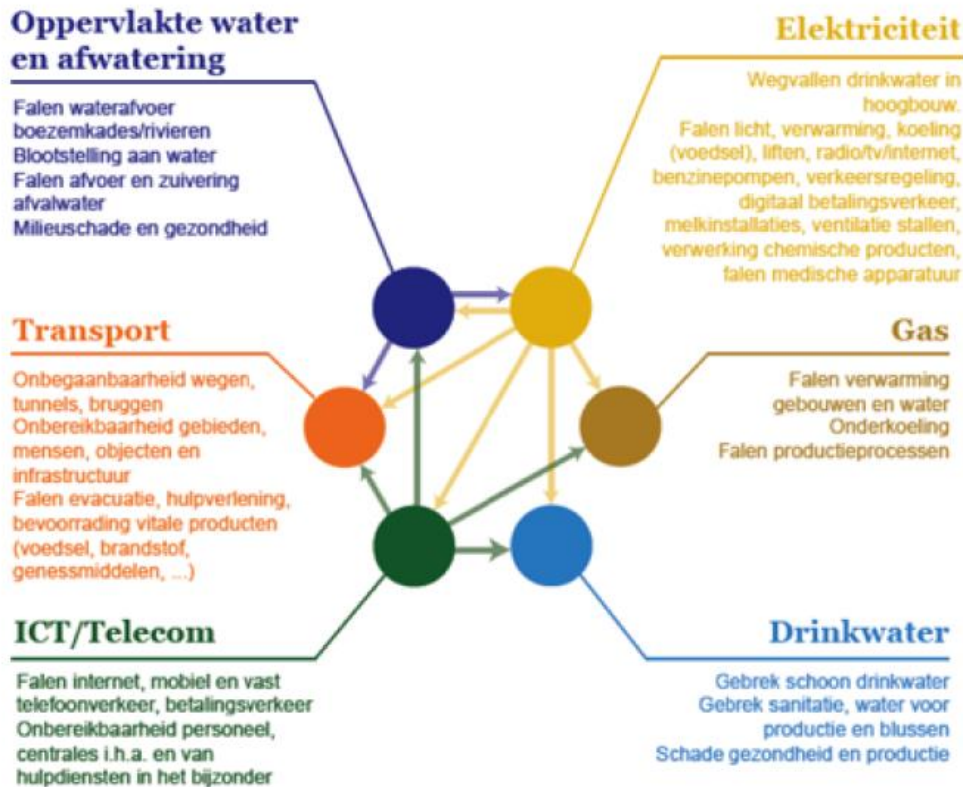
We spreken van vitale infrastructuur, opgedeeld in vitale sectoren, als het gaat om producten, diensten en de onderliggende processen die, als zij uitvallen, maatschappelijke ontwrichting kunnen veroorzaken. Bij dit maatschappelijk thema gaat het o.a. om energievoorziening, drinkwatervoorziening, rioolwaterafvoer en afvalwater, tele- en datacommunicatie (ICT), afvalverwerking en voedselvoorziening. De bevolkingsdichtheid van de regio is hoog en er wordt een aanzienlijk deel van het bruto nationaal product in deze regio verdiend. De afhankelijkheid van vitale voorzieningen is in Kennemerland groot. In figuur 3 wordt een beeld gegeven van de maatschappelijke ontwrichting die uitval van vitale sectoren kunnen teweegbrengen.

- De regio is daarom kwetsbaar voor uitval van een vitale sector. Het gaat hier vooral om de sectoren: energie, drinkwater en telecom/ICT (bijv. cyberincidenten). Bij uitval van een vitale sector (zeker bij stroomvoorziening) zullen keteneffecten ontstaan.
- In de duinen wordt van oudsher het drinkwater geproduceerd voor Kennemerland en Amsterdam.

Verkeer en vervoer

De regio beschikt over een uitgebreide infrastructuur. Mede door de bevolkingsdichtheid en de bedrijvigheid worden alle verkeers- en vervoersmodaliteiten maximaal benut: weg, water, spoor en lucht. Incidenten kunnen een grote impact hebben. Binnen dit maatschappelijk thema wordt onderscheid gemaakt in de volgende crisistypen: luchtvaartincidenten, incidenten op het water, verkeersincidenten op het land en incidenten in tunnels.

- De regio heeft relatief veel en drukke snelwegen: o.a. de A4, A5, A9, A22, A44 en A200. Over deze rijkswegen vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.
- Vervoer van industriële producten over spoor en (snel)weg van en naar het industriegebied aan de IJmond. Overigens vindt er geen vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor meer plaats.
- Vervoer van gevaarlijke stoffen over het Noordzeekanaal van en naar Amsterdam. Voor de kust bevindt zich bovendien de 'vaargeul' voor zeeschepen richting het Noordzeekanaal, met 'wachtplaats' waar schepen tijdelijk voor anker liggen.
- Twee tunnels onder het Noordzeekanaal: de Velsertunnel (A22) en de Wijkertunnel (A9). Hierdoor vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.
- Op en rond het luchthaventerrein van Schiphol bevinden zich verschillende tunnels: o.a. de Schipholtunnel voor wegverkeer (autosnelweg A4, secundaire wegen), Schipholspoortunnel voor treinverkeer en de bustunnel voor de buslijn Zuidtangent.
- De eigen baan voor de Hogesnelheidslijn HSL-zuid begint/eindigt in deze regio (station Hoofddorp).



Figuur 3. Maatschappelijke ontwrichting als gevolg van uitval van vitale sectoren (Uit: TNO, Veiligheidsregio Hollands Midden, Hoogheemraadschap van Rijnland (2013) Informatiepreparatie overstromingsrisico's en domino-effecten

Gezondheid

Bij dit maatschappelijk thema gaat het om de crisistypen bedreiging volksgezondheid en ziektegolf.

- De bevolkingsdichtheid en de aanwezigheid van twee havens (zeehaven en luchthaven) maakt Kennemerland kwetsbaar voor bedreiging van de volksgezondheid. Een besmettelijke ziekte (epidemie) kan zich snel uitbreiden.
- In de komende jaren zullen de effecten van de vergrijzing meer zichtbaar worden
- Ook de gevolgen van de extramuralisering van de zorg zullen merkbaar zijn.

Sociaal-maatschappelijke omgeving

Onder het maatschappelijk thema sociaal-maatschappelijke omgeving vallen de crisistypen: paniek in menigten, verstoring openbare orde, maatschappelijke onrust en terrorisme.

- In Kennemerland vinden veel en uiteenlopende grote evenementen plaats. Het vijfjaarlijkse evenement Sail is de grootste publiekstrekker. Op het circuit van Zandvoort worden ook internationale race-events georganiseerd. Een deel van de evenementen in de regio wordt geclassificeerd als evenement met een verhoogd risico.
- De regio trekt veel bezoekers, toeristen en badgasten uit binnen- en buitenland. Grote aantallen bevinden zich vaak in een klein gebied.
- Voor dit thema geldt ook dat diverse traumatische gebeurtenissen of misstanden die in de regio en daarbuiten hebben plaatsgevonden aantonen dat de persoonlijke en maatschappelijke schade en impact zeer groot kan zijn. Gebleken is dat het belangrijk is dat de hulpverleningsdiensten in dergelijke gevallen multidisciplinair capaciteit inzetten om direct en indirect betrokkenen op te vangen en te begeleiden.
- De regio is rijk aan cultureel erfgoed (monumenten, musea, archieven etc.).

2.4 Het risicobeeld per gemeente

In deze paragraaf is een overzicht opgenomen⁷ 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.

De gemeente heeft duinen en strand met meerdere strandpaviljoens.

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 natuurbesluit. 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 twaalfde gemeente van Nederland. Tevens bevindt zich hier het Provinciehuis van Noord-Holland. Ook het hoofdkantoor van politie, 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). 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 grootschalige 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 kg - ammoniak in opslag.

⁷ Overzichten op kaart kunnen worden gevonden bij de [Provinciale risicokaart](http://risicokaart.nl) (risicokaart.nl).

Haarlemmermeer

Haarlemmermeer bestaat uit 26 kernen en is qua oppervlakte een van de grotere gemeenten van Nederland. Haarlemmermeer is de afgelopen jaren sterk gegroeid wat betreft inwoneraantal en de vestiging van bedrijven. 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 I4. 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 drinkwaterpomstation 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 monumenten dichtheid (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 heeft risico's onder andere de snelweg A9 en het Uitgeestermeer. Daarnaast is er een licht verhoogd risico op spoorincidenten door het zogenoemde 'dubbeltraject' betreft (enkelspoor met treinverkeer in beide richtingen). 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 zeeluis (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 (Velser Spoortunnel, 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.

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 Velser strand 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 zeekering.

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. Per 1 januari heeft een ambtelijke samenvoeging plaatsgevonden met Haarlem.

2.5 Regio-overstijgende risico's

Bij het risicobeeld hoort ook een overzicht van risico's die effecten en impact kunnen hebben op andere (veiligheids)regio's en risico's die vanuit andere regio's Kennemerland kunnen beïnvloeden. Dit overzicht geeft inzicht in de noodzaak en mogelijkheden voor interregionale samenwerking (proactief, preparatief en responsief).

Risico's die vanuit Kennemerland andere regio's kunnen beïnvloeden

Incidenten die in Kennemerland plaatsvinden, kunnen effect hebben op buurregio's. Speciale aandacht wordt gevraagd voor:

- overstromingen
- duinbranden
- een grote brand of een emissie van gevaarlijke stoffen
- het vliegverkeer van en naar Schiphol
- incidenten op het Noordzeekanaal
- incidenten op de snelwegen
- incidenten in de Schiphol treintunnel
- uitval/verstoring vitale infrastructuur/sector
- ziektegolven
- (terroristische) aanslagen

Risico's die vanuit buurregio's Kennemerland kunnen beïnvloeden

Veel van bovengenoemde incidenten kunnen vanuit een buurregio effect hebben op Kennemerland. Speciale aandacht moet uitgaan naar het Amsterdamse Westelijk Havengebied, waar onder meer uitbreiding plaatsvindt van opslag van gevaarlijke stoffen.

In de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord bevindt zich de onderzoeksreactor ECN (Petten). Transport van radioactieve stoffen vanuit Petten naar afnemers, vooral over de A9 en naar Schiphol.

Bij grotere incidenten in het Noordzeekanaalgebied is interregionale samenwerking nodig. Deze is geborgd in het Incidentbestrijdingsplan Noordzeekanaal (2015). Bij waterongevallen op andere locaties (Noordzeekanaal en Ringvaart) kunnen ook buurregio's betrokken zijn.

Een ander risico vormt de vaarroute op de Noordzee. Overboord slaan van gevaarlijke stoffen door extreme weersomstandigheden of moedwillig dumpen van gevaarlijke stoffen kunnen voor milieu- en

gezondheidsproblemen zorgen op de stranden. De verantwoordelijkheid van de afhandeling van dergelijke incidenten ligt primair bij Rijkswaterstaat. De gemeenten hebben hierbij eigen verantwoordelijkheden (m.n. op de stranden).

2.6 Incidenten van de afgelopen 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: stuurlaas 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-opstapeling);
- 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 opstapeling).

Risico-hotspot Schiphol

Uit bovenstaande tabel blijkt dat Schiphol een groot deel van de GRIP-opstapelingen voor zijn rekening neemt.

Opvallende incidenten:

- sinds 2016 wordt bij zogenoemde vooralarmen naar een lager GRIP-niveau opgeschaald (proactief, anticiperend). Dat leidt tot minder GRIP 2 opstapelingen;
- er waren in 2016 verschillende security-gerelateerde opstapelingen 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).

Risico-hotspot Noordzeekanaalgebied

In het Noordzeekanaalgebied zijn verschillende incidenten geweest die niet tot een opstapeling 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 Diergaard (2011), Lekkage Ponton Eurotank (2015), Explosie Chemtura (2016), Emissie SO₃ Sonneborn (2017).

2.7 Ontwikkelingen van belang voor de veiligheidsregio

Bij de risico-inventarisatie is ook gekeken naar regionale, interregionale en landelijke ontwikkelingen die van belang zijn voor de VRK⁸.

Ook komende jaren zullen deze onderwerpen een bepalende rol spelen voor de veiligheidsregio's en haar partners.

- Natuurlijke omgeving:
 - Extreem weer.
 - Overstromingen hebben landelijk grote aandacht (impactanalyse, evacuatie)
- Gebouwde en technologische omgeving:
 - Verstedelijking, uitbreiding woningen en bedrijfsgebouwen.
 - Uitbreiding Westpoortgebied Amsterdam.
- Verkeer:
 - Toename mobiliteit weg, spoor, lucht.

⁸ Zie Deel Inventarisatie/risicobeeld par 2.6

- Vele infrastructurele werken, o.a. Project Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA-project).
- Nieuwe grote sluis IJmuiden (2019)
- Uitbreiding en groei Schiphol.
- Vitale voorzieningen:
 - Steeds grotere afhankelijkheid van continuïteit energievoorziening en ICT.
 - Energietransitie: uitfasering aardgas.
 - Toename van cyberincidenten.
- Gezondheid:
 - vergrijzing en extramuralisering van de zorg.
- Sociaal maatschappelijke omgeving:
 - vergrijzing,
 - verwarde personen
 - migranten/vluchtelingen,
 - maatschappelijke onrust als gevolg van triggerincident.
 - toename van grote en meerdaagse evenementen
 - verhoogde terreurdreiging
 - gemeenten hebben bredere taakstelling voor jeugd en zorg gekregen

De volgende landelijke ontwikkelingen binnen de veiligheidsregio's spelen de komende jaren:

- Landelijke Meldkamer Organisatie.
- Omgevingswet, visie risicogerichtheid
- Uitfasering Waarschuwings- en Alarmeringsstelsel (sirenes)

2.8 Het risicobeeld van de regio Kennemerland en de selectie van incidenttypen

Algemeen risicobeeld van de regio Kennemerland

Uit de risico-inventarisatie blijken nagenoeg alle crisis- en incidenttypen te kunnen voorkomen. Alleen het crisistype aardbevingen wordt als niet-relevant voor de regio beschouwd.

Maatschappelijk thema	Crisistypen
1. Natuurlijke omgeving	1.1 Overstromingen
	1.2 Natuurbranden
	1.3 Extreme weersomstandigheden
	1.4 Aardbevingen
	1.5 Plagen
	1.6 Dierziekten
2. Gebouwde omgeving	2.1 Branden in kwetsbare objecten
	2.2 Instorting in grote gebouwen en kunstwerken
3. Technologische omgeving	3.1 Ongevallen met brandbare / explosieve stof in open lucht
	3.2 Ongevallen met giftige stof in open lucht
	3.3 Kernincidenten
4. Vitale infrastructuur en voorzieningen	4.1 Verstoring energievoorziening
	4.2 Verstoring drinkwatervoorziening
	4.3 Verstoring rioolwaterafvoer en afvalwaterzuivering
	4.4 Verstoring ICT
	4.5 Verstoring afvalverwerking
	4.6 Verstoring voedselvoorziening
5. Verkeer en vervoer	5.1 Luchtvaartincidenten

Maatschappelijk thema		Crisistypen
		5.2 Incidenten op of onder water
		5.3 Verkeersincidenten op land
		5.4 Incidenten in tunnels
6.	Gezondheid	6.1 Bedreiging volksgezondheid
		6.2 Ziektegolf
7.	Sociaal-maatschappelijke omgeving	7.1 Paniek in menigten
		7.2 Verstoring openbare orde
		7.3 Maatschappelijke onrust (sociaal-psychologisch)
		7.4 Terrorisme

Tabel 2. Totaaloverzicht relevante crisistypen volgens maatschappelijke thema's

De bevindingen van de inventarisatie maken het mogelijk een risico-karakteristiek ofwel het risicobeeld van Kennemerland te schetsen:

- Vrijwel alle van de 70 incidentscenario's (zie lijst) kunnen in Kennemerland voorkomen.
- Daarbij zijn Schiphol en het Noordzeekanaalgebied als 'hotspots' aan te merken. In deze gebieden is een clustering van verschillende typen risico's.
- Veel risico's gerelateerd zijn aan infrastructuur:
 - fysieke infrastructuur: verkeer, vervoer (Schiphol, Noordzeekanaal)
 - vitale infrastructuur: energie (elektriciteit en gas), drinkwater, ICT-voorziening.
 In Kennemerland wordt intensief gewoond, gewerkt en gerecreëerd. Er vindt een groot economisch verkeer plaats. De regio als geheel is zeer afhankelijk van een goede (fysieke en vitale) infrastructuur, dat maakt de regio dus kwetsbaar voor uitval van infrastructuur.
- Bij veel risico's in de regio Kennemerland kan de impact de regiogrenzen 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 zijn.
- De sociaal-maatschappelijke veiligheid en economische veiligheid spelen naast fysieke veiligheid een prominente rol in deze regio. Ten eerste vanwege de bevolkingsdichtheid, de bevolkingssamenstelling en de vele grote evenementen. Ten tweede door de aanwezigheid van Schiphol, andere vitale infrastructuren en Tata Steel.

2.9 Selectie van 19 representatieve incidenttypen

Op basis van het risicobeeld – zoals ontstaan na de inventarisatie - een keuze gemaakt van 19 voor Kennemerland representatieve incidenttypen die nader geanalyseerd worden. Voor deze selectie hebben de volgende criteria als uitgangspunt gediend.

Landelijke beleidsprioriteiten

Op grond van het Nationaal Veiligheidsprofiel (2016) zijn de scenario's overstroming vanuit zee, ernstige griepandemie, keteneffecten elektriciteitsuitval, stralingsincidenten en overstroming vanuit een rivier als scenario's met ernstige overall impact aangemerkt.

Deze scenario's kunnen ook plaatsvinden in de regio Kennemerland. Mede om deze reden zijn overstroming, ziektegolf en uitval energievoorziening geselecteerd. Stralingsincidenten kunnen voorkomen, maar spelen een weinig prominente rol in Kennemerland.

De incidenthistorie binnen Kennemerland

De afgelopen jaren hebben natuurbranden, extreme weersomstandigheden, branden in kwetsbare objecten, uitval vitale infrastructuur, luchtvaartincidenten en verkeersincidenten in de regio plaatsgevonden, en zijn om die reden geselecteerd.

De specifieke kenmerken van Kennemerland

In Kennemerland kunnen het Noordzeekanaalgebied en Schiphol worden aangemerkt als risico-hotspots. Er vinden verschillende grote evenementen plaats. Om deze reden zijn ongevallen met brandbare/giftige stof, incident op het water, luchtvaartincidenten, incidenten in weg- en treintunnels, bedreiging volksgezondheid en paniek in menigte geselecteerd.

Ontwikkelingen in de samenleving

Incidenten in het sociaal-maatschappelijk domein lijken een steeds grotere rol te spelen, zo ook in Kennemerland. Maatschappelijke onrust kan het gevolg zijn van verschillende triggerincidenten, zoals een zedenzaak, familiedrama of ernstige geweldsdelicten. Ook heeft de komst van migranten/vluchtelingen tot maatschappelijke commotie geleid.

Cyberincidenten hebben onze grote afhankelijkheid van ICT en onze kwetsbaarheid hiervoor blootgelegd.

Terrorisme vormt een reëel risico.

Daarom zijn (dreiging van) terroristische aanslag, uitval ICT als gevolg van een cyberincident en 'maatschappelijke onrust als gevolg van een trigger incident' uitgewerkt.

De mogelijke bovenregionale effecten

Incidenten met mogelijk bovenregionale effecten stellen specifieke eisen aan risico- en crisisbeheersing. Daarom is het nuttig om ook deze incidenttypen nader uit te werken. Om deze reden zijn natuurbranden, ongevallen met brandbare vloeistof, incident op het Noordzeekanaal, weg- en spoorincidenten, luchtvaartincidenten en bedreiging volksgezondheid geselecteerd.

Spreiding van de 19 incidenttypen over de 7 maatschappelijke thema's

Hiermee wordt bewerkstelligd dat zoveel mogelijk sectoren en zoveel mogelijk typen crises worden afgedekt.

In tabel 3 wordt het resultaat van de selectie weergegeven.

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

Maatschappelijk thema		Crisistypen		Geselecteerd incidenttype	
		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 3. Totaaloverzicht geselecteerde crisis- en incidenttypen

3. Risicoanalyse: hoe erg is dat?

Bij de risicoanalyse gaat het om de vraag: hoe erg is dat (wat ons kan overkomen)?

Uit het overzicht (het risicobeeld) dat in het vorige hoofdstuk is beschreven, is een selectie gemaakt van 19 incidenttypen. Aan de hand van fictieve voorbeeldscenario's worden waarschijnlijkheid en mogelijke impact beoordeeld. Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van deze risicoanalyse.

Een uitgebreid verslag hiervan is te vinden in Deelrapport II bij dit risicoprofiel. Daarin zijn ook de volledige scenario-uitwerkingen opgenomen.

3.1 De scenarioanalyse

De geselecteerde incidenttypen (paragraaf 2.8) zijn door het projectteam in samenspraak met diverse deskundigen van ketenpartners vertaald naar (fictieve) scenario's.

Een scenario wordt in de Handreiking Regionaal Risicoprofiel omschreven als “een mogelijk verloop van een incident, of – meer precies – een verwacht karakteristiek verloop van een incidenttype vanaf de basisoorzaken tot en met de einduitkomst. Een scenariobeschrijving geeft een gestructureerde beschrijving van de gebeurtenissen die consequenties hebben voor de regionale veiligheid, de oorzaak daarvan, de context en de gevolgen”.

Uitgangspunten voor de scenario's is dat zij ernstig, maar geloofwaardig zijn. De scenario's zijn bedoeld als representatief en exemplarisch voor een bepaald incidenttype (soms crisistype). Zij moeten immers maatgevend zijn voor de crisisbeheersingsorganisatie. Daarbij gaat het om de 'bovengrens' tot waar de VRK zich met haar partners wil voorbereiden voor crisisbeheersing en rampenbestrijding.

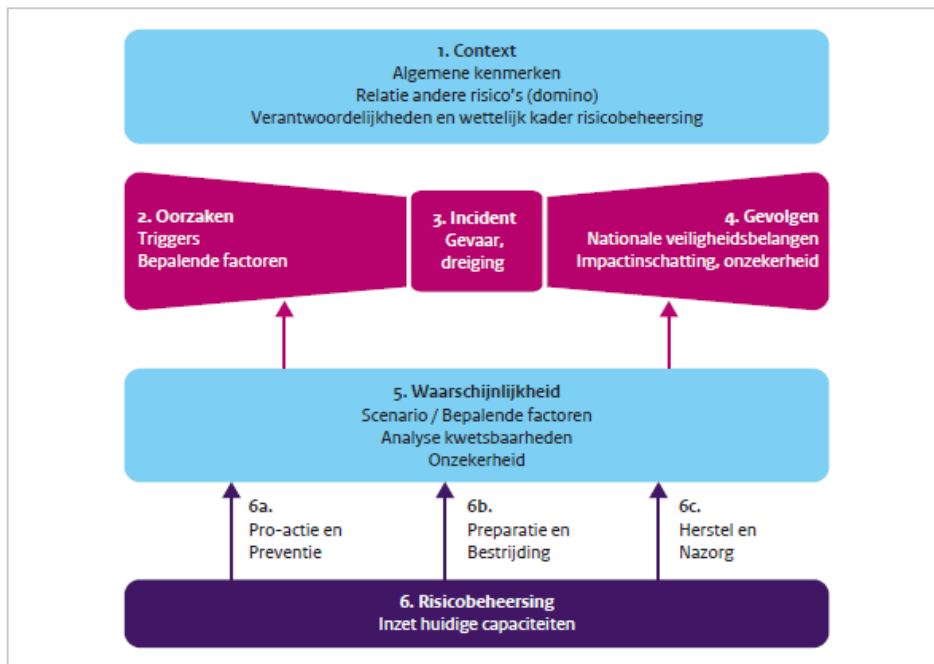
Aan de hand van de beschreven scenario's kan het gedachtenexperiment worden uitgevoerd: wat is de impact van dit scenario, wat is de waarschijnlijkheid dat dit scenario zich voordoet en wat zijn de beïnvloedingsmogelijkheden die de veiligheidsregio's samen met haar partners ter beschikking staan (capaciteiten).

Voor elk van deze scenario's is een scenario-analyse gemaakt, die de volgende rubrieken bevat:

- een beschrijving van de context van het incidenttype dat door het scenario wordt gerepresenteerd. De context bestaat uit een beschrijving van kenmerken van het incidenttype, de actoren die een rol spelen bij risicobeheersing en crisisbeheersing;
- een scenariobeschrijving;
- een beoordeling van de scenario's op de mogelijke impact en op de waarschijnlijkheid dat een scenario zich voor kan doen.
 - Impactbeoordelingen zijn op basis van 10 criteria bepaald.
 - Waarschijnlijkheden zijn door de deskundigen geschat. Vaak is daarvoor te weinig incidenthistorie voorhanden om een betrouwbare schatting te kunnen doen.
 - Elk scenario heeft dus twee scores. Deze scores zijn weergegeven in het risicodiagram van veiligheidsregio Kennemerland (figuur 5).
- een inventarisatie van de capaciteiten waarover de veiligheidsregio en haar partners beschikken voor risico- en crisisbeheersing.

De scenario-uitwerking is schematisch weergegeven in figuur 4.

Figuur 2.1 Schematische weergave van het vlinderdasmodel waarin de verschillende elementen van de beoordeling per risicocategorie zijn weergegeven.

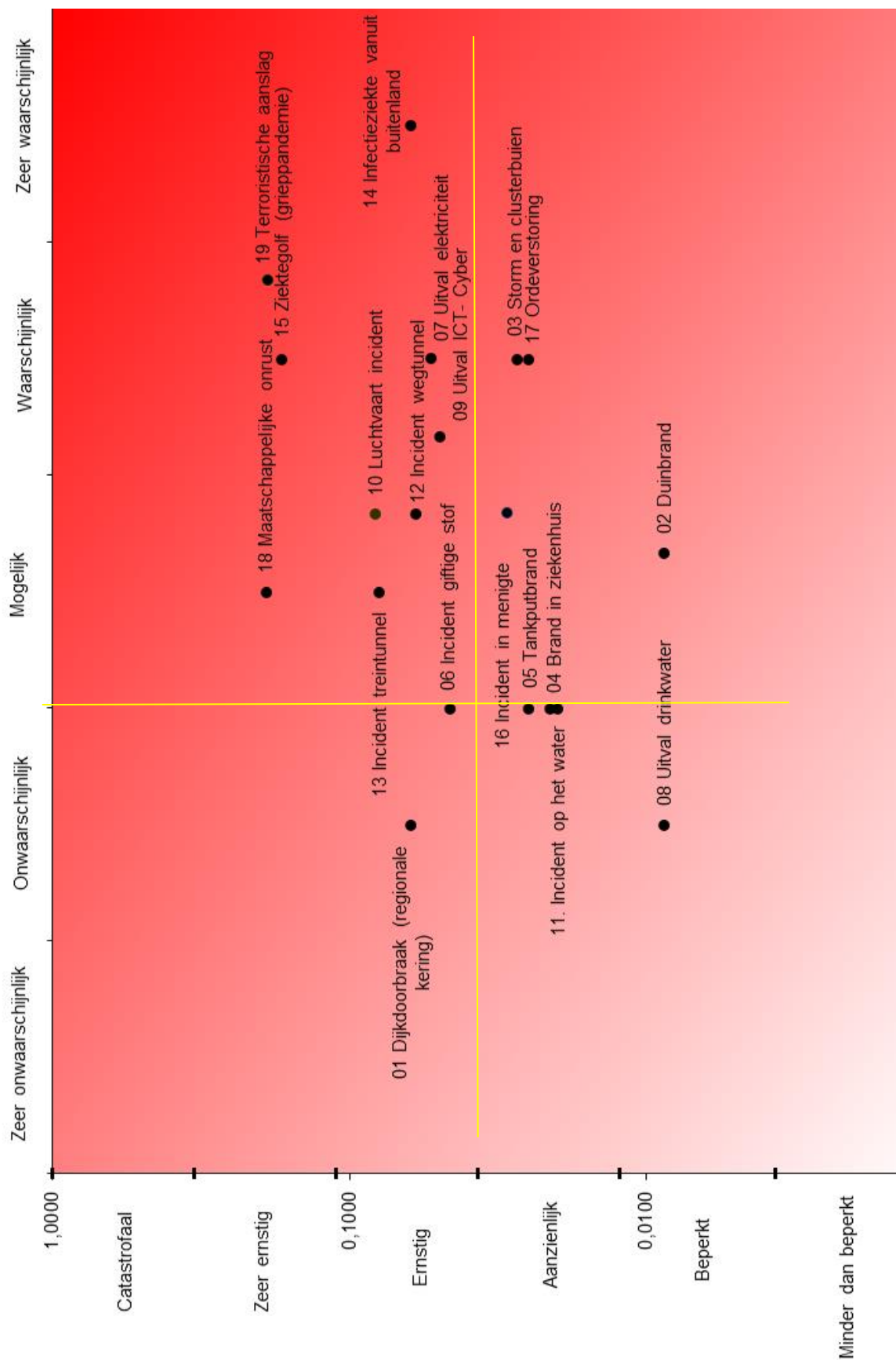


Figuur 4. Schematische weergave van het vlinderdasmodel waarin verschillende elementen van de scenario-uitwerking zijn weergegeven (Uit: Nationaal Veiligheidsprofiel 2016)

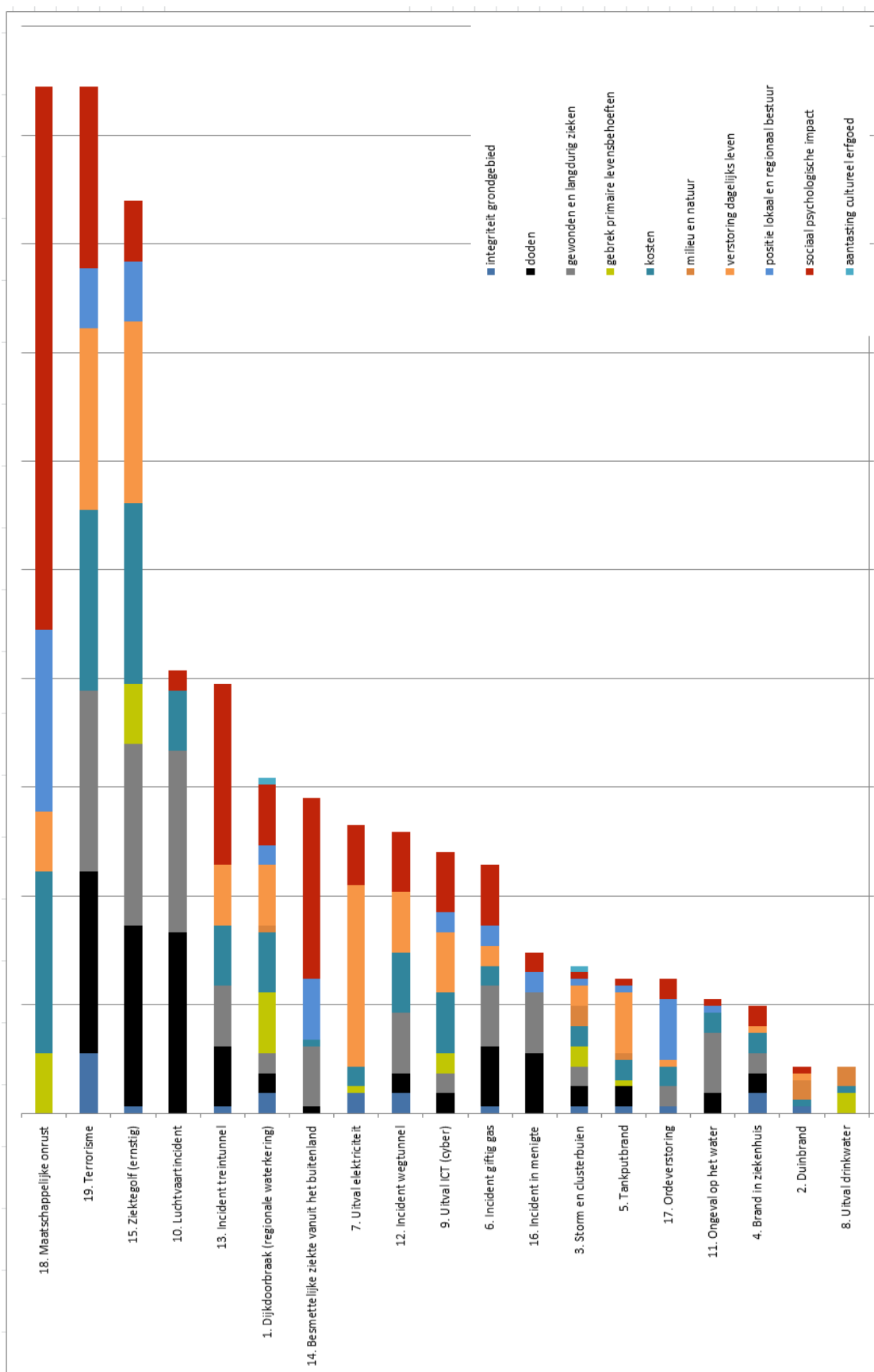
3.2 Risicodiagram, impactbeoordeling en duiding

De resultaten van de scenario-analyse zijn in één figuur samengevat (fig. 5). Dit risicodiagram maakt het mogelijk de scenario's te wegen voor de twee dimensies van een risico, namelijk impact en waarschijnlijkheid. De meest prominente scenario's bevinden zich rechtsboven in het diagram (grote impact en hoge waarschijnlijkheid). Voor de duiding is het diagram in vier kwadranten verdeeld. De duiding wordt in 3.3. gegeven.

De beoordeling van de scenario's langs de twee dimensies impact en waarschijnlijkheid maakt een weging van scenario's mogelijk. Het risicodiagram geeft inzicht in de grootte van de impact, maar maakt niet duidelijk welk van de impactcriteria het meest bepalend zijn. Omdat dit wel inzicht geeft in de beïnvloedingsmogelijkheden en benodigde capaciteiten is een staafdiagram gemaakt waarin dit wel te zien is (fig. 6).



Figuur 5. Risicodiagram Veiligheidsregio Kennemerland 2018



Figuur 6. Bijdrage van de afzonderlijke impactcriteria aan de totale impactbeoordeling voor elk scenario. De scenario's zijn naar impact gerangschikt. Voor een duiding, zie par. 3.3

3.3 Duiding van de resultaten

Om het risicodiagram nader te duiden hebben we de scenario's ingedeeld in de volgende vier clusters.

Cluster 1: ernstig/zeer ernstig en mogelijk/zeer waarschijnlijk

De meest prominente plaats in het risicodiagram hebben de negen scenario's met een impact die wordt ingeschat als 'zeer ernstig' of 'ernstig'. De geschatte waarschijnlijkheid varieert van 'mogelijk' tot 'zeer waarschijnlijk'. Het betreft de scenario's:

- Maatschappelijke onrust (a.g.v. trigger incident)
- Aanslag (terrorisme)
- Ziektegolf (griep ernstig)
- Besmettelijke ziekte uit het buitenland (crisistype bedreiging volksgezondheid)
- Luchtvaartincident
- Incident treinverkeer (treintunnel)
- Incident wegverkeer (wegtunnel)
- Uitval elektriciteit
- Uitval ICT (Cyberincident)

Duiding:

- Een aantal scenario's scoort hoog op het aantal mogelijke slachtoffers (doden en gewonden):
 - ziektegolf, bedreiging volksgezondheid, uitval vitaal, terrorisme, maatschappelijke onrust, verkeersincidenten (luchtvaartincident, incidenten wegtunnel, incident treintunnel).
- De impact van veel scenario's manifesteert zich vooral in het sociaal-maatschappelijk veld:
 - gebrek primaire levensbehoeften, verstoring dagelijks leven, positie lokaal en regionaal bestuur en sociaal psychologische impact.
 - maatschappelijke onrust, terrorisme, ziektegolf, bedreiging volksgezondheid, uitval elektriciteit of ICT, verkeersincidenten.
- Een aantal van deze scenario's komt ook in het Nationaal Veiligheidsprofiel (NVP) als prominent naar voren: griepepidemieën, uitval elektriciteit en ICT, terrorisme / moedwillige verstoring.

Cluster 2: ernstig/aanzienlijke impact en onwaarschijnlijk

Het betreft hier scenario's met 'ernstige' tot 'aanzienlijke' impact en waarschijnlijkheid 'onwaarschijnlijk'.

- Dijkdoorbraak (regionaal)
- Incident giftige stof

Duiding

- Bij een dijkdoorbraak wordt de impact bepaald door de verstoring van het dagelijks leven, het mogelijke gebrek aan primaire levensbehoeften en de sociaal psychologische impact.
- Bij een incident met giftige stof is behalve het aantal mogelijke doden en gewonden ook de sociaal-psychologisch impact relatief hoog.

Cluster 3: impact aanzienlijk en mogelijk/waarschijnlijk

Scenario's met 'aanzienlijke' impact en waarschijnlijkheid 'mogelijk' tot 'waarschijnlijk'. Het betreft hier de scenario's:

- Storm en clusterbuien met hagel
- Incident in menigte (evenement)
- Verstoring openbare orde (geweld tegen hulpverleners)
- Incident brandbare vloeistof (tankputbrand)
- Brand in complex gebouw
- Incident op het water

Duiding

- Storm en clusterbuien leiden niet alleen tot gewonden en verstoring van het dagelijks leven, maar ook gebrek aan primaire levensbehoeften (bijv. voor mensen die afhankelijk zijn van thuiszorg), hoge kosten (schade en herstel).
- Bij de scenario's incident in menigte en verstoring openbare orde zijn de thema's veiligheid en orde zeer met elkaar verweven. Bij de risicobeheersing en crisisbeheersing kunnen bestuurlijke dilemma's ontstaan waarover de burgemeester naderhand verantwoording aflegt aan de raad.
- Incident brandbare vloeistof (tankput), brand in complex gebouw en incident op het water zijn meer klassieke incidenten waarbij de impact vooral wordt veroorzaakt door het mogelijk aantal doden en gewonden. Bij de tankputbrand kan flinke verstoring van het dagelijks leven ontstaan door de langdurige rookproductie van de brand.

Cluster 4: impact beperkt, mogelijk/onwaarschijnlijk

Scenario's met een impactscore 'beperkt' en met de waarschijnlijkheid van 'mogelijk' of 'onwaarschijnlijk'.

- Brand binnenduigebied
- Uitval drinkwater

Duiding

- De waarschijnlijkheid van het incidenttype duin- en bosbrand hangt samen met de grootte van het gebied en de lange periodes van droogte van de afgelopen jaren.
- Een langdurige uitval van drinkwater langer dan 48 uur wordt onwaarschijnlijk geacht.

3.4 Conclusies risico-analyse

Bij de prominente scenario's (cluster 1) 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 en 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 te kort heeft geschoten.

Uit de risico-analyse blijkt ook dat door de grote afhankelijkheid van (fysieke en vitale) infrastructuren de impact van een verstoring daarvan evenredig groot is. De continuïteit van de samenleving wordt bedreigd of verstoord. Dit leidt tot een generiek aandachtspunt voor de veiligheidsregio: richt je op het voorkomen en beperken van verstoringen van de vitale belangen van de samenleving t.w. territoriale veiligheid, fysieke veiligheid, economische veiligheid, ecologische veiligheid, sociale en politieke stabiliteit. Dat vraagt zowel bij risicobeheersing als crisisbeheersing een verbreding van de blik van de veiligheidsregio. Daarmee wordt aan de essentie van de Wet veiligheidsregio's, namelijk een verbreding van incidentbestrijding naar crisisbeheersing, invulling gegeven.

4. Capaciteiteninventarisatie: wat moeten wij kunnen?

4.1 Inleiding

In bovenstaande hoofdstukken is bekeken welke incidenttypen kunnen voorkomen in de regio en welke daarvan potentieel de grootste bedreiging vormen voor de regio Kennemerland. Dit is bepaald aan de hand van representatieve en geloofwaardige ernstige scenario's. Daarmee zijn deze scenario's ook min of meer maatgevend voor de benodigde capaciteiten die daartegenover geplaatst kunnen worden.

Met capaciteiten worden niet alleen de operationele capaciteiten ('de rode, gele en witte auto's') bedoeld. Het gaat over het gehele operationele, tactische en strategische instrumentarium dat de veiligheidsregio ter beschikking staat. 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 zelf moeten voorzien in de benodigde capaciteiten, maar voor een deel zal ook een beroep moeten of kunnen worden gedaan op ketenpartners, het bedrijfsleven en op zelfredzaamheid van de inwoners van de regio.

Ten overvloede wordt nogmaals benadrukt dat het capaciteiten betreft voor het bestrijden van grote incidenten en (maatschappelijke) crises. Dat betekent dat wij de capaciteiten beschouwen vanaf GRIP I. Dat is het opschalingsniveau waarbij multidisciplinaire samenwerking noodzakelijk wordt geacht. De capaciteiten voor de basishulpverlening ('dagelijkse zorg') is een monodisciplinaire verantwoordelijkheid en vallen buiten de scope van dit risicoprofiel. De betreffende sectoren houden dat op niveau.

Met beïnvloeden van risico's wordt bedoeld: de mogelijkheden om het ontstaan (de waarschijnlijkheid) en de potentiële impact van een incident of crisis te beperken (risicobeheersing), of als er toch een incident gebeurt of crisis ontstaat de impact hiervan te beperken (incidentbestrijding en crisisbeheersing).

4.2 Inventarisatie van generieke capaciteiten voor crisisbeheersing

De generieke crisisbeheersingsorganisatie van de VRK bestaat uit de hoofdstructuur zoals beschreven in het Crisisplan VRK 2015. Binnen deze structuur werken de disciplines meldkamer, brandweer, GHOR, politie, KMar, gemeenten gecoördineerd samen om de crisis te pareren.

De multidisciplinaire crisisbeheersingsprocessen bestaan uit:

- alarmering en opschaling
- leiding en coördinatie
- (operationeel) informatiemanagement
- crisiscommunicatie
- resource management (ondersteunend proces)

De coördinatie van de crisisbeheersing gebeurt op operationeel, tactisch en strategisch niveau respectievelijk in de teams COPI, OT en BT.

Het Operationeel Team (OT) en Beleidsteam (BT) werken vanuit het regionaal coördinatiecentrum (RCC).

De VRK heeft twee RCC's: een op de Zijlweg te Haarlem en een op Schiphol (KMK).

De sleutelfuncties van de crisisorganisatie worden gevuld met zg. 'hard piket' (24uur x 7dagen beschikbaar) aangevuld met medewerkers op 'zacht' piket (vrije instroom).

Het Regionaal Actiecentrum Communicatie (RAC) is verantwoordelijk voor de communicatie. De verschillende deelnemende partijen zijn verantwoordelijk voor de eigen processen. Dit gebeurt onder het opperbevel van de

burgemeester of de voorzitter van de veiligheidsregio. Relevante en betrokken externe partijen kunnen binnen deze structuur deelnemen.

Relevant is ook het onderscheid in de zg. algemene keten en verschillende functionele ketens.

Rampenbestrijding en handhaving van de openbare orde vormen tezamen de algemene keten. Kenmerkend daarvoor is dat het algemene bevolkingszorg betreft. Daarentegen wordt in een functionele keten één specifiek terrein bestreken, zoals elektriciteit, sociale zekerheid, financieel verkeer, voedselveiligheid of een milieucomponent als bodem. Functionele ketens sluiten wanneer nodig is als externe partij aan bij de crisisorganisatie.

Bijstand en coördinatie op bovenregionaal en nationaal niveau

Wanneer bij de bestrijding van het incident of de crisis meer capaciteiten nodig zijn, kunnen de operationele diensten voor bijstand een beroep doen op het Landelijk Operationeel Coördinatie Centrum (LOCC), dat de benodigde bijstand coördineert (brandweer, politie, GHOR, gemeenten, Defensie)

Wanneer een incident of crisis bovenregionale impact heeft, kan in de zg. GRIP 5 structuur tussen veiligheidsregio's worden afgestemd. Eén van de regio's (doorgaans de bronregio) vervult de functie van coördinerend regio. Bij incidenten met impact waarbij nationale belangen in het spel zijn, wordt vanuit rijksniveau de crisisbeheersing gefaciliteerd of gestuurd.

Kwaliteitscyclus crisisbeheersing

De crisisorganisatie van de VRK is een lerende organisatie die werkt volgens een vastgelegde kwaliteitscyclus. De multidisciplinaire crisisorganisatie wordt ondersteund door het Veiligheidsbureau Kennemerland (VBK) met planvorming, opleidingen en oefeningen (MOTO) en evaluaties. De disciplines verzorgen deze activiteiten voor de 'eigen' crisisbeheersingsprocessen binnen de eigen dienst.

De generieke capaciteiten in principe op orde en proportioneel ten opzichte van de risico's. Dat wil zeggen mensen, middelen en methoden zijn theoretisch voldoende. Hoe elk van de betrokken actoren deze in praktijk brengt, valt buiten het kader van deze capaciteiteninventarisatie.

4.3 Specifieke capaciteiten rampenbestrijding en crisisbeheersing

De minimaal vereiste capaciteiten van de crisisorganisatie volgens de Wet Veiligheidsregio's zijn nader uitgewerkt in Referentiekader Regionaal Crisisplan (IFV, 2016). Dit is op te vatten als de ondergrens voor de capaciteiten.

Een bovengrens voor de op te tuigen capaciteiten bestaat niet, daarvoor is juist het fenomeen regionaal risicoprofiel in de wet opgenomen zodat het bestuur daar een afgewogen besluit over kan nemen (in het Beleidsplan Veiligheidsregio).

In het ideale geval is de veiligheidsregio (samen met haar partners) in staat om alle grote incidenten en crises het hoofd te bieden. De generieke capaciteiten zouden dan volstaan. De VRK beschikt over de nodige generieke capaciteiten zoals hiervoor omschreven.

Het risicoprofiel maakt het mogelijk prioritaire risico's te onderscheiden (risico's met potentieel de grootste impact en waarschijnlijkheid). Per scenario is een analyse gemaakt van de benodigde capaciteiten en beïnvloedingsmogelijkheden (zie deelrapport II). Verschillende scenario's zijn met de generieke capaciteiten te pareren, andere scenario's vragen om specifieke voorbereiding in de vorm van procedures en/of kennis.

Specifieke capaciteiten

Bij sommige incidenttypen vergt de bestrijding specifiek materieel of specifieke werkwijzen (bijv. vliegtuigbrandbestrijding, bestrijding van grote vloeistofbranden, scheepsbrandbestrijding). Dit betreft de operationele capaciteiten. Hieronder wordt verstaan de primaire hulpverlening (= redden, gewonden verzorgen, bronbestrijding, orde en veiligheid bewaken) door brandweer, GGD/GHOR (RAV) en politie/KMar.

In enkele gevallen is eigen een bedrijfsbrandweer nodig om de risico's adequaat af te dekken (Schiphol, Tata Steel). Ook kan het speelveld van actoren bij crisisbeheersing zodanig complex zijn, dat specifieke afspraken over crisisbeheersing op voorhand gemaakt moeten worden. Dit resulteert in aanvullende specifieke planvorming. Zo zijn er rampbestrijdingsplannen voor BRZO-bedrijven en plannen voor incidentbestrijding en crisisbeheersing bij de risico-hotspots Schiphol en het Noordzeekanaal.

Het oordeel van de experts is dat de specifieke capaciteiten in principe op orde zijn en proportioneel ten opzichte van de risico's. Dat wil zeggen mensen, middelen en methoden zijn theoretisch voldoende. Hoe elk van de betrokken actoren deze in praktijk brengt, valt buiten het kader van deze capaciteiteninventarisatie.

4.4 Conclusies en aanbevelingen uit de capaciteiteninventarisatie

Conclusies uit de capaciteiteninventarisatie

Bij de scenario-analyses is globaal gekeken naar de beschikbare en benodigde capaciteiten bij het bijbehorend incidenttype. De overall conclusie van deze capaciteiteninventarisatie is dat:

- Het oordeel van de experts is dat de specifieke en generieke 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. Hoe elk van de betrokken actoren deze in praktijk brengt, valt buiten het kader van deze capaciteiteninventarisatie.
- Er zijn de afgelopen jaren goede samenwerkingsregelingen, convenanten tussen met partners en bijstandsregelingen vanuit andere regio's of het rijk (LOCC) ontstaan.
- Bij het voorgaande wordt opgemerkt dat bij incidenten de primaire hulpverlening vanuit de capaciteiten voor de basiszorg snel op gang komt. Wanneer bijstand nodig is, kan het wel enige tijd duren voordat deze daadwerkelijk 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.
- De KMar geeft wel tekort aan capaciteit aan voor de taken op Schiphol.

Deze bevindingen stemmen overeen met bevindingen uit eerdere capaciteiten analyses voor de VRK uit 2012 en Noordzeekanaal-gebied.

De capaciteiteninventarisatie leidt tot de volgende aandachtspunten voor de veiligheidsregio:

- *Doorontwikkeling van de generieke crisisorganisatie*

De crisisbeheersingsorganisatie is goeddeels op orde. Een verdere doorontwikkeling is mogelijk 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 van risico's, dreiging, incidenten en crises het hoofd bieden.

- *Risicocommunicatie*

Neem bij risicocommunicatie ook de boodschap mee dat de incidentbestrijding en crisisbeheersing hun grenzen hebben. Bij een groot incident zal de hulpverleningsvraag groter zijn dan de (initiële) beschikbaarheid. Wanneer bijstand nodig is, zal het enige tijd duren voordat deze daadwerkelijk ingezet kan worden. Daarom zal de 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. Daarbij zullen mensen in deze fase op zichzelf zijn aangewezen. Daarbij zijn zij geholpen met handelingsperspectieven.

- *Continuïteitsmanagement*

De VRK beschikt over een Continuïteitsplan (2016), dat beoogt de continuïteit van de incidentbestrijding, hulpverlening en crisisbeheersing te waarborgen tijdens uitval van ICT en of elektriciteit. Bij dit risicoprofiel is een aantal scenario's gepasseerd waarbij een deel van de VRK-medewerkers (hulpverleners en medewerkers van de crisisorganisatie) niet beschikbaar zal zijn. Bijvoorbeeld bij een ziektegolf of extreem weer. De

crisisorganisatie van de VRK kan robuuster worden door het opstellen van een continuïteitsplan voor de uitval van personeel.

- *Maatschappelijke onrust*

Maatschappelijke onrust is in dit risicoprofiel een dominant gegeven. Veel onderzochte scenario's kunnen leiden tot maatschappelijke onrust. Ook kan een incident als een familiedrama of zedenzaak trigger zijn voor maatschappelijk onrust. Maatschappelijke onrust is enigszins te beperken door uitstekende communicatie en sterk bestuurlijk leiderschap. Een met verschillende partners afgestemde werkwijze voor het pareren van maatschappelijke onrust zal bijdragen aan de kwaliteit van de crisisorganisatie.

5. Conclusies: wat heeft het opgeleverd?

5.1 Opbrengsten van het risicoprofiel

Het risicoprofiel biedt zicht op grote branden, rampen en crises die de regio mogelijk kunnen treffen. In de voorgaande hoofdstukken is antwoord gegeven op de vragen:

- wat bedreigt ons?
- hoe erg is dat?
- wat moeten we kunnen en wat hebben we daarvoor nodig?

Crisisbeheersing begint met het kennen van de risico's. Met die kennis kunnen de bij de veiligheid betrokken actoren in gezamenlijkheid onderzoeken op welke wijze de risico's zoveel mogelijk te beperken zijn. Dat betekent: met welke maatregelen is enerzijds de waarschijnlijkheid van een mogelijk incident te minimaliseren en anderzijds (wanneer een incident gebeurt) de impact hiervan te beperken. In het eerste geval gebeurt dat door proactieve en preventieve maatregelen, in het tweede geval is een goed georganiseerde incidentbestrijding en crisisbeheersing nodig. Inzicht in welke capaciteiten (in de zin van kennis, mensen en middelen) daarvoor nodig zijn helpt om het beleid te concretiseren.

Met vaststelling van het risicoprofiel wordt voldaan aan een van de wettelijke vereisten voor de veiligheidsregio. Het Regionaal Risicoprofiel biedt het eerste inzicht, de strategische beleidskeuzes en prioriteiten die het bestuur – op basis van het risicoprofiel - maakt worden uiteindelijk verankerd in het beleidsplan crisisbeheersing.

Het risicoprofiel heeft meer dan alleen strategische waarde. Het bevat waardevolle informatie die zowel in de 'koude' als in de 'warme' fase nuttig kan zijn. Onder andere biedt het informatie ten behoeve van risicocommunicatie. Maar ook ten tijde van een crisis kan informatie uit het risicoprofiel meer dan nuttig zijn, denk bijvoorbeeld aan inzicht in betrokken actoren, mogelijke keteneffecten en inzicht in de mogelijke impact op de samenleving.

Er is een zeker risico verbonden aan risico-inventarisatie. Er bestaat een risico dat wij niet alle risico's in beeld hebben. Wij hebben slechts zicht op bekende risico's. Het risico bestaat dat er zich nog risico's in onze 'dode hoek' bevinden. Ook om die reden moet de generieke crisisorganisatie voldoende robuust en flexibel zijn.

5.2 Samenvatting en conclusies

In deze paragraaf wordt een korte samenvatting van het risicobeeld, de risico-analyse en de capaciteiteninventarisatie gegeven.

Het spectrum van de Kennemerlandse risico's is breed. Uit het risicobeeld (inventarisatie) komt naar voren dat vrijwel alle van de 70 geïnventariseerde incidenttypen kunnen gebeuren in Kennemerland. Daarbij past een doorontwikkeling van de generieke crisisorganisatie.

Uit de risico-analyse blijkt dat een aantal risico's sterk profileert door een mogelijk hoge impact en waarschijnlijkheid. Deze prominente risico's zijn: terroristische aanslag, ziektegolf maatschappelijke onrust als gevolg van een triggerincident, infectieziekte uit het buitenland, luchtvaartincident, uitval elektriciteit en uitval ICT (a.g.v. cyberincident), incident treintunnel en incident wegtunnel.

De crisisorganisatie veiligheidsregio moet zich specifiek op deze risico's voorbereiden, voor zover deze niet te ondervangen zijn met de generieke crisisorganisatie en - capaciteiten.

Bij deze prominente scenario's wordt de impact niet alleen bepaald door het aantal mogelijke doden en gewonden, maar tevens voor een groot deel door:

- de kosten (hulpverlening, reparatie, langdurige ziekte etc.);
- de verstoring van het dagelijks leven; en
- de sociaal-psychologische impact.
- In enkele gevallen ontstaat bestuurlijk afbreukrisico (lokaal, regionaal) afbreukrisico. Dit is het geval bijvoorbeeld wanneer de risicobeheersing (bijv. de vergunningverlening) of crisisbeheersing in het publieke oordeel te kort heeft geschoten.

De impact van deze scenario's manifesteert zich dus vooral in het sociaal-maatschappelijk veld.

Betekent het voorgaande dat de VRK zich de komende beleidsperiode louter moet richten op de hierboven genoemde prominente risico's? Nee. Voor een aantal van de prominente risico's levert de VRK al de nodige inspanningen.

Uit de capaciteiteninventarisatie is gebleken dat de VRK de onderwerpen terrorismegevolg bestrijding en een ziektegolf (griep of een besmettelijke ziekte vanuit het buitenland) al prominent heeft opgenomen in haar activiteiten.

De VRK beschikt over een continuïteitsplan bij uitval elektriciteit en/of ICT. De aandacht voor uitval van vitale sectoren, in het bijzonder uitval energie (elektriciteit, aardgas) en uitval ICT staat echter nog in de kinderschoenen. Er is weliswaar een bovenregionaal platform (NW4) met de vitale sectoren, maar hier zouden meer concrete activiteiten kunnen worden ontplooid.

In 2017 is de VRK begonnen met de uitrol van een plan voor risicocommunicatie.

Voor Schiphol en het Noordzeekanaalgebied heeft de VRK specifiek beleid, o.a. in de vorm van specifieke planvorming.

Voor deze aandachtsgebieden moet het beleid zeker worden voortgezet en ontwikkeld (maar er is geen nieuw beleid nodig).

Daarom wordt geconcludeerd dat de VRK met de specifieke inspanningen op de goede weg is op het gebied van:

- terroristische aanslag
- ziektegolf en bedreiging volksgezondheid
- luchtvaartongeval

En dat deze inspanningen moeten worden voortgezet.

Daarnaast wordt geconcludeerd dat het beleid te versterkt moet worden met activiteiten op het gebied van:

- Maatschappelijke onrust (a.g.v. trigger incident)
- Uitval van vitale sectoren, in het bijzonder elektriciteit en ICT/cyberincidenten
- (Verkeers)ongevallen waarbij niet alleen slachtoffers vallen, maar waarbij de impact voor een groot deel zich in de sociaal-maatschappelijke omgeving manifesteert.

Het bovenstaande kan worden geduid binnen de sociaal-maatschappelijke context:

- In de samenleving is alles steeds meer fysiek en virtueel met elkaar verbonden via steeds complexer wordende systemen, met grote onderlinge afhankelijkheden. Maatschappelijke veerkracht is noodzakelijk om ontwrichtende gebeurtenissen te weerstaan, de gevolgen daarvan te verwerken en zo snel mogelijk te herstellen. Dat betekent dat we steeds meer moeten samenwerken met andere partners dan het 'klassieke rampengilde'. Met een andere verhouding in bevoegdheden en besluitvorming.
- We moeten rekening houden met steeds meer ouderen en verminderd zelfredzamen in thuisituaties. Zij kunnen bij een calamiteit niet altijd rekenen op ondersteuning vanuit een zorginstelling.
- Door extramuralisering van de geestelijke gezondheidszorg zullen ook verwarde personen meer zichtbaar worden.

Het werkgebied van de veiligheidsregio's is verbreed van rampen- en incidentbestrijding naar risicobeheersing en crisisbeheersing. Aandachtspunten en thema's voor de veiligheidsregio's beperken zich niet alleen meer tot fysieke veiligheid (gezondheid en gebouwde en technologische omgeving), maar met name de sociaal-maatschappelijke veiligheid en economische veiligheid spelen naast fysieke veiligheid een prominente rol in deze regio. Ten eerste vanwege de bevolkingsdichtheid, de bevolkingssamenstelling en de vele grote evenementen. Ten tweede door de aanwezigheid van Schiphol, andere vitale infrastructuren en Tata Steel.

5.3 Aandachtspunten voor het beleid van de veiligheidsregio

Op basis van de bevindingen van de risico-inventarisatie, de risico-analyse en de capaciteiteninventarisatie kan een aantal aandachtspunten worden geformuleerd voor de (voorbereiding op) risico- en crisisbeheersing van de VRK voor de komende beleidsperiode. Deze aandachtspunten betreffen niet alleen de prominente risico's uit het risicodiagram) maar beogen vooral de generieke crisisorganisatie verder te ontwikkelen. Het is logisch om deze te verankeren in het Beleidsplan Crisisbeheersing.

Bij deze aandachtspunten komen onderwerpen aan de orde die onderkend zijn vanuit het Nationaal Veiligheidsprofiel, de strategische agenda van het Veiligheidsberaad en de strategische agenda van het DOVN. Het beleid van de veiligheidsregio moet zeker met deze agenda's zijn afgestemd.

Aandachtspunten voor de crisisbeheersing de komende beleidsperiode

1. Positioneer het regionaal risicoprofiel en het Nationaal Veiligheidsprofiel als ondersteunend instrument voor veiligheidsbeleid (risico- en crisisbeheersing)
2. Doorontwikkeling van de generieke crisisbeheersing.
3. De veiligheidsregio als netwerkorganisatie: versterk samenwerking met gemeenten en ketenpartners.
4. Richt je bij de risico- crisisbeheersing meer op 'nieuwe crises'.
5. Versterk de verbinding tussen risicobeheersing en crisisbeheersing.
6. Verstevig het continuïteitsmanagement van Veiligheidsregio Kennemerland, vooral bij cyberincidenten, bij grootschalige uitval van personeel (door ziekte of anderszins). Versterk de samenwerking met de vitale sectoren.
7. Doorontwikkeling van risicocommunicatie. Draag hiermee bij aan (zelf)redzaamheid. Het is een krachtig beïnvloedingsinstrument.
8. Ontwikkel het informatiemanagement t.b.v. risicobeheersing en crisisbeheersing. Bijvoorbeeld door het in kaart brengen van minder zelfredzame personen en objecten. En door knelpunten in kaart te brengen bij uitval vitale infrastructuren.

Toelichting op de aandachtspunten

Ad 1. Positioneer het regionaal risicoprofiel en het Nationaal Veiligheidsprofiel als ondersteunend instrument voor veiligheidsbeleid (risico- en crisisbeheersing)

Het is belangrijk om bij de inventarisatie ook informatie vanuit vitale partners te betrekken en bij de analyse gebruik te maken van elkaars kennis en ervaring. Een gezamenlijke duiding van de risico's is belangrijk om de juiste beheersmaatregelen te kunnen treffen en is een eerste stap in de voorbereiding op crises.

Doorontwikkeling van het risicoprofiel als beleidsinstrument, maar ook als informatiebron bij incidenten en crises.

Het risicoprofiel 2012 heeft beantwoord aan het primaire en formele doel, namelijk het bieden van een uitgangspunt voor bestuurlijke beleidskeuzen (beleidsplan crisisbeheersing). De strategische aanbevelingen zijn grotendeels overgenomen door het bestuur en verwerkt in het Beleidsplan Veiligheidsregio 2015-2018. Het risicoprofiel kan echter ook voor vele andere doeleinden worden gebruikt, bijvoorbeeld:

- voor scenario-ontwikkeling bij crisisbeheersing;

- als scenariobank en prioritering van MOTO-activiteiten;
- als grondstof voor risico- en crisiscommunicatie;
- als onderbouwing van tactisch-operationele aanbevelingen (capaciteitanalyse).

Het risicoprofiel wordt zo een meer levend en dynamisch document.

Bij de ontwikkeling en professionalisering van het regionaal risicoprofiel zijn landelijk de volgende ambities⁹ gesteld:

- Een meer dynamisch risicoprofiel geschikt voor alle fasen van risico- en crisisbeheersing
 - Risicobeoordeling en risicoduiding gebeurt op basis van meer actuele (real time) informatie. Daarbij is de ontwikkeling van geo-informatie en informatiedeling tussen veiligheidspartners een voorwaarde. Dynamische ontsluiting van data (informatie) bij databronnen (ketenpartners van de veiligheidsregio, zoals het Havenbedrijf, waterschappen etc.).
 - Een kortere cyclus van actualisering, waarbij je het midden moet zien te bewaren tussen starheid (zoals nu) en waan van de dag.
- Het kunnen vergelijken van regionale risicoprofielen onderling en met het Nationaal Veiligheidsprofiel. Verschillende Nationaal Risicobeoordelingen zijn gebundeld tot een all-hazard Nationaal Veiligheidsprofiel (2017), feitelijk een risicoprofiel op nationaal niveau.
- Informatiemanagement: De koppeling van informatie uit risicoprofiel met het Operationeel Informatiemanagement. Daarmee kan de planvorming rigoureuus ingekort en dus overzichtelijker worden.

Ad 2. Doorontwikkeling van de generieke crisisbeheersing

Uit de capaciteitanalyse kunnen we stellen dat in de basis de crisisbeheersing op orde is. Een verdere ontwikkeling is gezien het risicobeeld van Kennemerland gepast. We kunnen hierbij denken aan:

- visie op ambitie en strategie van de veiligheidsregio;
- de veiligheidsregio als netwerkpartner: samenwerking met ketenpartners; Netwerkbijeenkomsten op tactisch-operationeel niveau
- de coördinatie bij bovenregionale crises (bestuurlijke aspecten GRIP 5);
- flexibele toepassing van GRIP;
- verbinding met andere domeinen, bovenregionaal;
- lerende organisatie;
- verdere ontwikkeling van algemene skills van de crisisfunctionarissen (TRM, bestuurlijke sensitiviteit etc.)

Ad 3. De veiligheidsregio als netwerkorganisatie: samenwerking met gemeenten en ketenpartners

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. Voor het Noordzeekanaalgebied en voor Schiphol gebeurt dit al.

De VRK heeft reeds gebouwd aan een netwerk van partners in risicobeheersing, dat is van groot belang voor de regio. 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. Jaarlijks organiseert de VRK een bijeenkomst met partners in risico- en crisisbeheersing.

Gemeenten hebben nadrukkelijk een rol in de totstandkoming van het beleid van de veiligheidsregio. Samenwerking met verschillende partners bij crisisbeheersing is onontbeerlijk. De landelijke (model)convenanten bieden handvatten voor versterking van de samenwerking tussen de algemene kolom en de functionele kolommen. Denk in het bijzonder aan:

⁹ Dit is momenteel (2018) onderwerp van IFV-onderzoek i.o.v. RVDR

- Luchthaven Schiphol,
- Het Noordzeekanaalgebied
- Vitale sectoren (elektriciteit, gas, ICT, drinkwater), In het bijzonder uitval energie (elektriciteit, gas) en ICT.
- Samenwerking tussen veiligheidsregio's onderling en met rijksdiensten en gemeenten bij cyberincidenten.
- de gezamenlijke voorbereiding van evenementen door organisatoren, gemeenten, politie, brandweer en GHOR.
- Voorbereiding op maatschappelijke onrust.
- Terrorisme, polarisatie etc. Terrorismegevolgbestrijding. Samenwerking tussen RCC (OT, BT) en SGBOn.
- Extreem weer: Heeft relatie met klimaatverandering en –adaptatie en klimaat stresstesten van gemeenten.

Ad 4. Richt je bij de risico- en crisisbeheersing meer op '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. Impact is ook mogelijk in het politiek-bestuurlijke veld. Voorbeelden zijn uitval van vitale sectoren, cyberincidenten, mobiliteitsproblemen als gevolg van verkeersongevallen. Ook opvang van migranten is een voorbeeld.

Klassieke incidenten blijven gebeuren natuurlijk, maar de veiligheidsregio is daarop in principe voldoende voorbereid en uitgerust. De crisisbeheersing vraagt vrijwel altijd om samenwerking en afstemming met vele andere partijen dan enkel de veiligheidsregio. Daarom moeten de klassieke incidenten zeker een plaats hebben bij de voorbereiding op crisisbeheersing, maar daarnaast moet er ruim aandacht zijn voor 'nieuwe crises' (incidenten, crises en dreigingen in het sociaal maatschappelijke domein).

Deze 'nieuwe' crises zijn feitelijk niet nieuw. Nieuw is het feit dat in de huidige samenleving allerlei processen sterk met elkaar verknoot zijn, er een grote afhankelijkheid is van fysieke en vitale infrastructuren en dat sociale media snel kunnen leiden tot maatschappelijke onrust. Daarom neemt het belang van 'nieuwe' crises toe voor de veiligheidsregio. Zij lijken vaker tot opschaling van de crisisorganisatie te leiden. De impact van dit soort crises kan groot zijn.

Richt het beleid behalve op de klassieke incidenten op (echte) crises die de vitale belangen van de samenleving bedreigen. De crisisbeheersing vraagt vrijwel altijd om samenwerking en afstemming met vele andere partijen.

Ad 5. Versterk de verbinding tussen risicobeheersing en crisisbeheersing

Onderzoek welke mogelijkheden er 'aan de voorkant' liggen om grote incidenten en crisis te voorkomen en beperken. Denk hierbij aan:

- Dynamisch risicoprofiel
- Multidisciplinaire risicobeheersing en visie risicogerichtheid. Opstellen beleid risicobeheersing (visie risicogerichtheid)
- Water & Evacuatie
- Positioneren Veiligheidsregio's bij de implementatie van de Omgevingswet
- Ontwikkel het informatiemanagement t.b.v. risicobeheersing én crisisbeheersing

Ad 6. Draag met risico- en crisiscommunicatie bij aan (zelf)redzaamheid en maatschappelijke veerkracht.

Vanaf januari 2017 wordt risicocommunicatie door de VRK regiobreed aangepakt. Voor verschillende incidenttypen heeft de VRK op haar site informatie en handelingsperspectieven beschikbaar. Deze handelingsperspectieven kunnen worden gebruikt bij de communicatie tijdens een incident of crisis.

Bij verschillende incidenten kan continuïteit van de primaire hulpverlening en de reguliere dienstverlening niet gegarandeerd worden. Bijvoorbeeld bij cyberincidenten of extreem weer. Dan is het extra belangrijk dat burgers zichzelf en elkaar kunnen helpen. Risicocommunicatie kan hierbij een goede dienst bewijzen. Zet meer in op en ga uit van zelfredzaamheid en verminderde rol overheid. Door extramuralisering van de zorg wonen minder zelfredzame mensen langer thuis. Deze mensen zijn zeer afhankelijk van een goede *risico- en crisiscommunicatie*.

Goede risico- en crisiscommunicatie voor weerbaarheid en veerkracht van de samenleving.

Maatschappelijke onrust is enigszins te beperken door uitstekende communicatie en sterk bestuurlijk leiderschap. De VRK moet communiceren welke verwachtingen men kan hebben, handelingsperspectieven geven en initiatieven voor (zelf)redzaamheid stimuleren en ondersteunen. Hierbij vallen risico- en crisiscommunicatie samen.

De WAS-sirenes zullen worden uitgefaseerd en worden vervangen door NL-Alert. Dit zal een nog steviger inzet van crisiscommunicatie vragen.

Ad 7. 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 het Continuïteitsplan (2016) opgesteld dat voorziet in de continuïteit van de incidentbestrijding en crisisbeheersing bij uitval ICT en/of elektriciteit. Het Continuïteitsplan van de VRK kan worden uitgebreid met werkwijzen bij uitval personeel.

Continuïteitsmanagement behelst meer dan het eenmalig opstellen van een plan of draaiboek. Daarom is het van belang het continuïteitsmanagement op te nemen in planvorming en bij opleiding, oefening en in de dagelijkse praktijk.

Ad 8. Ontwikkel het informatiemanagement t.b.v. risicobeheersing en crisisbeheersing

- Sluit het crisisinformatiemanagement aan bij ontwikkelingen als zaakgericht werken en geo-en gisinformatie
- Maak risico- en objectgegevens digitaal beter beschikbaar. Werk hierbij samen met de betrokken ketenpartners.
- Knelpunten (openbare orde en veiligheidsrisico's) in kaart brengen van uitval vitale infrastructuren (continuïteitsmanagement)
- Waar bevinden zich de kwetsbare objecten en groepen? Informatie over minder zelfredzame mensen. Houd risicoprofiel permanent actueel door het te koppelen aan actuele informatie. Ontsluit de informatie naar de crisisorganisatie. Een scenario-databank kan leiden tot eenvoudiger planvorming.

Ad 9. Versterk de voorbereiding op maatschappelijke onrust

Afgelopen jaren is er in het land en ook in Kennemerland verschillende keren maatschappelijke onrust ontstaan. Maatschappelijke onrust kan vele oorzaken hebben: zedenzaken, verwarde personen,

geweldsincidenten, bedreigingen van de gezondheid, spanningen tussen bevolkingsgroepen, een rapport over bijvoorbeeld fijnstof, etc. De impact, ook bestuurlijk, kan groot zijn.

Maatschappelijke onrust heeft een sterke relatie met integraal veiligheidsbeleid. De VRK gebruikt voor maatschappelijke onrust een draaiboek uit 2007, dat bij weinig functionarissen bekend blijkt te zijn. 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 kan hier een onderdeel van zijn. In de veiligheidsregio Noord-Holland Noord heeft in 2013 een nieuw draaiboek/protocol maatschappelijke onrust ontwikkeld. De VRK kan hierbij aansluiten.

De GGD heeft dit gedeeltelijk opgepakt. De aanbevelingen zijn wel verwerkt in mono- of multidisciplinaire plannen. Bij bijvoorbeeld zedenzaken (MO) is veel maatwerk nodig, hierbij zijn processen en rollen duidelijk, maar is er niet perse een scenario of draaiboek wat gevolgd wordt.

6. Bijlagen

Bijlage 1 Methodiek voor het Regionaal Risicoprofiel

Bijlage 2 Aanpak van de actualisatie

Bijlage 3 Projectgroep en klankbord

Bijlage I Methodiek voor het Regionaal Risicoprofiel

Het regionaal risicoprofiel van Kennemerland (2018) is opgesteld aan de hand van de methodiek zoals voorgesteld in de landelijke Handreiking Regionaal Risicoprofiel (2009). Er zijn 3 stappen te onderscheiden. De eerste twee stappen (inventarisatie en analyse) vormen gezamenlijk het Regionaal Risicoprofiel. Het risicoprofiel geeft antwoord op de vraag: Wat bedreigt ons en hoe erg is dat? De derde stap, de capaciteitanalyse is noodzakelijk om het (strategisch) beleid te kunnen bepalen, hier gaat het om de vraag: Wat moeten we kunnen en wat hebben wij daarbij nodig?

1. Risico-inventarisatie en het risicobeeld van de regio Kennemerland

Bij de risico-inventarisatie wordt de vraag beantwoord: Wat bedreigt ons?

Uitgangspunt zijn 7 maatschappelijke thema's, die elk worden onderverdeeld in crisistypen (25 in totaal) die op hun beurt worden onderverdeeld in incidenttypen (>70 in totaal). Zie voor de indeling: bijlage I bij deelrapport I.

Allereerst is voor 70 incidenttypen (25 crisistypen) verdeeld over zeven maatschappelijke thema's informatie verzameld ten aanzien van risicobronnen (risicoveroorzakende objecten en activiteiten) en risico-ontvangers (kwetsbare objecten). Hierbij is gebruik gemaakt van

- de Provinciale Risicokaart;
- de aanvullingen en opmerkingen van de projectgroepleden
- de incidenthistorie, regionaal en in enkele gevallen landelijk.

Het resultaat van de inventarisatie is het risicobeeld: een overzicht van incidenttypen die in de regio kunnen gebeuren. Het principe wordt gehanteerd dat een nadere analyse (volgende stap) van een beperkt aantal (ongeveer 20) incidenttypen volstaat. Een representatieve set van incidenttypen volstaat. De projectgroep heeft 19 incidenttypen geselecteerd voor nadere analyse.

2. Risico-inventarisatie

Elk van de 19 geselecteerde incidenttypen zijn in de risicoanalyse uitgewerkt in scenario's. Een scenario is een meer concrete beschrijving van een incidenttype. Een scenario kan dus als (voor)beeld worden gebruikt voor het gedachte-experiment om impact en waarschijnlijkheid te bepalen. Per scenario is vervolgens kort beschreven:

- Context: Samenhang met andere scenario's; keteneffecten
- Impact: de expertinschatting van de gevolgen van het scenario;
- Waarschijnlijkheid: de expertinschatting van de waarschijnlijkheid dat het beschreven scenario of een scenario van vergelijkbare orde grootte de komende vier jaren zich zal voordoen.

Volgens de methodiek wordt de impact beoordeeld aan de hand van de zogenoemde zes vitale belangen:

1. Territoriale veiligheid
2. Fysieke veiligheid
3. Economische veiligheid
4. Ecologische veiligheid
5. Sociale en politieke stabiliteit
6. Veiligheid cultureel erfgoed

Experts hebben per vitaal belang aangegeven hoe groot de mogelijke impact zal zijn en vervolgens is hier middels een multicriteria-analyse een totaalscore voor gegenereerd.

Ook is de waarschijnlijkheid op basis van het oordeel van experts bepaald. De experts hebben hierbij waar mogelijk gebruik gemaakt van bestaande kennis en informatiebronnen, zoals incidenthistorie en historisch vergelijkbare gebeurtenissen. Het resultaat van de risico-analyse wordt weergegeven in een risicodiagram.

3. Capaciteiteninventarisatie

De uitgewerkte (19) scenario's zijn representatief voor de risico's in de regio Kennemerland. De capaciteiten van de veiligheidsregio en haar partners moeten idealiter daarmee in overeenstemming zijn. Om de consequenties van het risicoprofiel voor het beleidsplan in beeld te krijgen, is het nodig om een zogenoemde capaciteiteninventarisatie voor de belangrijkste incidenttypen (prioritaire risico's) uit te voeren. Dit houdt in: nagaan welke capaciteiten reeds beschikbaar zijn. Daarbij wordt ook duidelijk wat nog meer gedaan kan of moet worden om de risico's zo goed mogelijk te beheersen (zowel in de fase van risicobeheersing als in de acute fase bij crisisbeheersing).

Capaciteiten zijn niet alleen de operationele capaciteiten ('de rode, gele en witte auto's'). Het gaat over het gehele strategisch, tactisch en operationeel instrumentarium dat de veiligheidsregio ter beschikking staat. Het woord capaciteiten wordt gehanteerd voor combinaties van kennis, mensen en middelen.

Voor een deel zal de regio zelf moeten voorzien in de benodigde capaciteiten, maar voor een deel zal ook een beroep moeten of kunnen worden gedaan op bijstand vanuit andere regio's of het rijk, op het bedrijfsleven en op de burger.

4. Definities crisistype, incidenttype en scenario

Crisistype

Categorie van mogelijke branden, rampen en crises die qua soort effecten en qua ontwikkeling in de tijd op elkaar lijken. Een voorbeeld van een crisistype is extreem weer.

Incidenttype

Elk crisistype kent verschillende verschijningsvormen. Deze specificaties van crisistypen worden incidenttypen genoemd. Zo worden voor het crisistype extreme weersomstandigheden de volgende incidenttypen onderscheiden: koudegolf, hittegolf, storm en windhozen, aanhoudende laaghangende mist.

Een volledige lijst van maatschappelijke thema's, crisistypen en incidenttypen is te vinden in de bijlage I van deelrapport I (risico-inventarisatie).

Scenario

Een fictief verloop van een incident, of – meer precies – een verwacht karakteristiek verloop van een incidenttype vanaf de basisoorzaken tot en met de einduitkomst. Een scenariobeschrijving geeft een gestructureerde beschrijving van de gebeurtenissen die consequenties hebben voor de regionale veiligheid, de oorzaak daarvan, de context en de gevolgen.

Bijlage 2 Aanpak van de actualisatie

Om het Regionaal Risicoprofiel Kennemerland 2012 te actualiseren in aansluiting op de gestelde uitgangspunten is gekozen voor een aanpak in een aantal stappen.

Stap 1: actualisatie van de risico-inventarisatie

- Aan de hand van een enquête onder de projectgroep leden (AOV'ers gemeenten betrokken via AOV/BZ in projectgroep)
- Een check van Provinciale risicokaart en andere (open) informatiebronnen.
- Duiding van de resultaten en advies voor nader te analyseren scenario's (herzien, afvoeren, toevoegen). TO-besluit: Keuze 19 scenario's

Stap 2: uitwerking risico-analyse en capaciteiteninventarisatie

- Scenario uitwerkingen (19) met beschrijvingen van
 - Context van het crisistype
 - Scenario met bijbehorende beoordeling van impact en waarschijnlijkheid
 - Capaciteiten en beïnvloedingsmogelijkheden

Stap 3: duiding van de resultaten en redactie van het rapport

- Hoofdrapport
 - Samenvatting, Inventarisatie, analyse en capaciteiten
 - Conclusies en aanbevelingen voor beleid crisisbeheersing
- Deelrapport Inventarisatie (Wat kan ons overkomen?)
- Deelrapport Analyse (Hoe erg is dat? Wat moeten wij kunnen)

Stap 4: Besluitvorming

- Consultatie en vraag zienswijze aan gemeenteraden en enkele rijksheren.
- Vaststelling door het Algemeen Bestuur

Voor de stappen 1 tot en met 3 is een projectgroep samengesteld met leden vanuit de volgende diensten:

- Veiligheidsregio Kennemerland,
 - Veiligheidsbureau
 - Brandweer
 - GHOR/GGD
 - MICK
 - Communicatie (Facilitaire Dienst)
- Politie (Eenheid Noord-Holland, Conflict en Crisisbeheersing)
- Bevolkingszorg
- Gemeenten (AOV)
- KMAR
- Defensie

Bij de stappen 1 en 2 zijn de volgende publieke en private partners van de veiligheidsregio geraadpleegd:

- Hoogheemraadschap Rijnland
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
- PWN en Waternet
- Schiphol (AAS)
- Centraal Nautisch Beheer (Havenbedrijf Amsterdam)
- Rijkswaterstaat
- Liander

- Prorail
- Tata Steel

Stap 4: Besluitvorming (bestuurlijk traject) bestaat uit de volgende deelstappen:

- Concept Regionaal Risicoprofiel geagendeerd bij het TO en VT
- Overleg met Bestuurscommissie Openbare Veiligheid (BCOV)
- Akkoord van het Dagelijks Bestuur
- Concept Regionaal Risicoprofiel voorgelegd aan de gemeenteraden conform de Wet veiligheidsregio's artikel 15 lid 3: 'Het bestuur van de veiligheidsregio stelt het risicoprofiel vast na overleg met de raden van de deelnemende gemeenten, waarbij het bestuur de raden tevens verzoekt hun wensen kenbaar te maken omtrent het in het beleidsplan op te nemen beleid.'
- Tevens zijn het regionaal college van de politie, de besturen van de Waterschappen en andere rijksheren in de crisisbeheersing gevraagd hun 'zienswijze ter zake' te geven op het concept (conform Wet veiligheidsregio's artikel 15 lid 4).
- Deze wensen en zienswijzen worden daarop voorgelegd aan het bestuur van de Veiligheidsregio.
- Na verwerking van de reacties van de raadpleging is het Regionaal Risicoprofiel definitief vastgesteld door het Algemeen Bestuur (Q3 2018).

Bijlage 3 Projectgroep

Evelien Henstra (<i>projectleider</i>)	Veiligheidsbureau Kennemerland, VRK
Natascha Basten (<i>projectondersteuning</i>)	Veiligheidsbureau Kennemerland, VRK
Schelte Egbers (<i>redactie</i>)	Veiligheidsbureau Kennemerland, VRK
Nick Oortwijn	Veiligheidsbureau Kennemerland, VRK
Eric de Weerd	Brandweer Kennemerland, VRK
Hans de Vries	Brandweer Kennemerland, VRK
Hans Peijen	GGD, VRK
Arnoud Jansen	Communicatie, VRK
Jorg Koning	Politie, Eenheid Noord-Holland
Frank Tax	Meld- en Informatiecentrum Kennemerland , VRK
Neil Jordan	Gemeente Haarlemmermeer (namens AOV)
Bas Koppes	Bevolkingszorg Kennemerland
John Bodelier	Koninklijke Marechaussee
Simon Stenneberg	Veiligheidsbureau Kennemerland, VRK
Albert-Jan Kluijver	Defensie