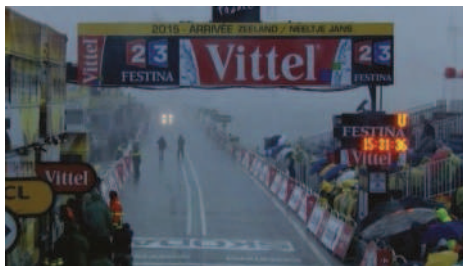




*Nu écht: peloton in Schoutenstraat te Utrecht. #TDFutrecht  
#GrandDepart #foto. Meer op site: <http://bit.ly/1HovliL>*

Ramon Mosterd @RamonMosterd



*Finish Neeltje Jans #TdF2015 #TdFZeeland*

Gerben Maurix @Gerbi969

# 7

## **Tour de France in Nederland: van Utrecht tot Neeltje Jans**

*Hans Zuidijk, Tamo Vogel, Menno van Duin*

### **7.1 Inleiding**

In 2015 vond de start van de Tour de France in Utrecht plaats. Na een telefoontje van tourbaas Prudhomme aan de toenmalige burgemeester van Utrecht, Aleid Wolfsen, werd dit bericht op 8 november 2013 wereldkundig gemaakt. Daarmee werd een lange periode van voorbereiding en lobby beloofd. Voor de zesde keer in de geschiedenis van de Tour de France zou 's werelds grootste wielerevenement starten op Nederlandse bodem. Na Amsterdam (1954), Scheveningen (1973), Leiden (1978), 's Hertogenbosch (1996) en Rotterdam (2010) was het nu de beurt aan Utrecht.

Bij de presentatie van het etappeschema werd bekendgemaakt dat ook de gehele tweede etappe in Nederland zou worden gereden. Vanuit Utrecht zou, via het Groene Hart en de binnenstad van Rotterdam, over de Zuid-Hollandse eilanden koers worden gezet naar Zeeland. De finish zou die dag liggen op Neeltje Jans, halverwege de Oosterscheldekering.

Met twee Touretappes in Nederland zouden de renners drie provincies aandoen, vier veiligheidsregio's doorkruisen en voerde de route door maar liefst vijftien gemeenten met een veelvoud aan dorpen en steden. Een dergelijk groot, internationaal wielerevenement vraagt om tal van voorbereidingen van allerlei organisaties. Ook verschillende veiligheidsregio's (Utrecht, Hollands Midden, Rotterdam-Rijnmond en Zeeland) moesten aan de slag om het evenement zowel feestelijk als veilig te laten verlopen. In dit hoofdstuk beschrijven we hun voorbereidingen en gaan we in op de vraag in hoeverre bij de voorbereiding op

dit soort evenementen het lokale, regionale dan wel nationale niveau dient te worden betrokken.

## 7.2 Feitenrelaas

Met Utrecht als plaats van ‘Le Grand Depart’ ging op zaterdag 4 juli 2015 de Tour de France voor de zesde keer in haar historie in Nederland van start. Al in 2002 stelde de gemeente Utrecht zich officieel kandidaat voor het organiseren van de start van dit wielerevenement. In 2010 leek de gemeente succes te hebben, maar toen koos de organisatie van de Tour voor Rotterdam. Christian Prudhomme (directeur Société du Tour de France) moedigde Utrecht echter destijds aan om door te zetten en in de daaropvolgende jaren bleef de gemeente proberen de Tourstart binnen te halen. Utrecht stelde zich in 2012 nogmaals kandidaat voor de jaren 2014, 2015 en 2016. De start van de Tour in 2014 werd toegewezen aan het Engelse Yorkshire, maar in 2015 zou dan eindelijk de Ronde van Frankrijk in de Domstad starten (Bottenburg et al., 2015, p. 5-6).

Al voordat dit heugelijke nieuws officieel bekend was gemaakt, waren er in Zeeland plannen om bij het initiatief van Utrecht aan te haken. Toen eind 2013 bekend werd dat de start van de Tour de France in Utrecht zou plaatsvinden, meldde de provincie Zeeland zich bij de Tourorganisatie om een etappe binnen te halen.<sup>85</sup> Binnen enkele weken volgden geruchten over een etappe in Zeeland; de Tourorganisatie had duizend hotelkamers in Zeeland geboekt. De geruchten hielden aan en op 24 mei 2014 werd officieel bekendgemaakt dat de tweede etappe zou finishen op Neeltje Jans.<sup>86</sup>

Vanaf november 2013 kon de gemeente Utrecht beginnen met de voorbereidingen. De projectorganisatie kreeg de naam ‘Le Tour Utrecht’ en bestond voornamelijk uit medewerkers van de gemeente. In de loop van de tijd groeide de organisatie uit naar een omvang van 40 fte

85 PZC, 8 november 2013. Sport: Zeeland wil een Touretappe. Op 26 augustus 2016 ontleend aan <http://www.pzc.nl/sport/zeeuwse-sport/zeeland-wil-een-touretappe-1.4086794>.

86 PZC, 24 mei 2014. Regio: Zeeuws nieuws: Tour de France finisht 5 juli 2015 op Neeltje Jans. Op 26 augustus 2016 ontleend aan <http://www.pzc.nl/regio/zeeuws-nieuws/tour-de-france-finisht-5-juli-2015-op-neeltje-jans-1.4374120>.

in 2015 en werkte het met een totale begroting van 15,2 miljoen euro (Bottenburg et al., 2015, p. 6). De projectorganisatie kreeg bij aanvang een aantal opdrachten mee, zoals de opdracht om een perfect en veilig evenement te organiseren, het beste uit de stad te laten zien, de promotie van (dopingvrije) sport en het versterken van de relatie met het bedrijfsleven.

Naast de organisatie van het wielerevenement heeft de projectorganisatie ook een 'activatieprogramma' op poten gezet dat bestond uit een aaneenschakeling van grote en kleine publieksevenementen rond de twee Touretappes. Hierbij had de projectorganisatie vooral een coördinerende rol; de organisatie van de evenementen lag in handen van lokale organisaties, verenigingen en het bedrijfsleven. In totaal hebben er in die dagen 250 kleine en grote evenementen plaatsgevonden, variërend van een waterfietsenrace tot het fietsevenement 'Toerversie Utrecht' waaraan maar liefst 14.000 wielersliefhebbers hebben deelgenomen.

Ook in andere plaatsen langs het parcours van de tweede etappe werden side-events georganiseerd die aanhaakten bij de doorkomst van de Tourkaravaan. In Rotterdam vonden onder meer op de Coolsingel tal van parcoursactiviteiten plaats en in Zeeland werden voorafgaand aan de aankomst van de wielrenners op Neeltje Jans tal van activiteiten georganiseerd.

In de week voorafgaand aan de start van de wielervedstrijd werd duidelijk dat Nederland te maken zou krijgen met een warme periode. De projectorganisatie 'Le Tour Utrecht' stelde daarom een 'hitteprotocol' op dat op 30 juni door het Utrechtse college van B&W in werking werd gesteld. Met partijen als het KNMI werd sindsdien dagelijks gemonitord hoe de weersverwachting zich zou ontwikkelen. Daarnaast zijn met partnerorganisaties als Vitens en Randstad hittemaatregelen genomen, zoals extra watertappunten, extra flesjes water, extra voorzieningen voor de 1500 zogeheten 'Tourmakers' (vrijwilligers die tijdens de voorbereiding en wedstrijd voor verschillende diensten werden ingezet) en extra inhuur van professionals voor lange diensten die eigenlijk door Tourmakers zouden worden ingevuld. Deze extra maatregelen betekenden 150.000 euro aan kosten die niet in de oorspronkelijke begroting waren opgenomen (Gemeente Utrecht, 2015, p. 41).

Op de dag dat de Tour de France in Utrecht van start ging (zaterdag 4 juli) werden temperaturen bereikt van ruim 32 graden Celsius.

De eerste etappe bestond uit een individuele tijdrif van 13,8 kilometer door het centrum van de stad, met de start en finish gelegen bij de Jaarbeurs. Ruim 400.000 bezoekers volgden de race langs het parcours of in een ‘hospitality’-locatie waar bedrijven hun relaties konden ontvangen (Gemeente Utrecht, 2015). De openingstijdrif werd uiteindelijk gewonnen door de Australiër Rohan Dennis.

De tweede Touretappe op zondag 5 juli ging over een afstand van 166 kilometer. Op deze dag dreigde niet de hoge temperatuur, maar het onweer spelbreker te worden. De etappe startte in een zonovergoten Utrecht waar de renners in een rustig tempo langs de oude grachten fietsten. Maar na ruim 70 kilometer van het parcours te hebben afgelegd, kwamen de renners in steeds dreigender weer terecht. Bij het passeren van de Erasmusbrug in Rotterdam en met nog 60 kilometer te gaan, kwam de regen in grote hoeveelheden naar beneden. De wind sloeg gaten in het peloton en in meerdere groepen werd koers richting de finish gezet. Op de Brouwersdam rijden de renners de Provincie Zeeland binnen waar de laatste 22 kilometers onder toezicht oog van 15.000 bezoekers werden afgelegd. Uiteindelijk wist de Duitser Greipel op Neeltje Jans naar de winst te sprinten.

### 7.3 De voorbereidingen van vier veiligheidsregio's

#### *Veiligheidsregio Utrecht*

Binnen de veiligheidsregio Utrecht kwam de voorbereiding van het evenement een jaar vóór het startschot goed op gang. Vanaf de zomer van 2014 werden door de hulpdiensten afzonderlijk, maar in goede onderlinge afstemming, voorbereidingen getroffen. Dat gebeurde in drie overleggen die alle drie rapporteerden aan de ‘vijfhoek’, bestaande uit de burgemeester van Utrecht (tevens voorzitter van de veiligheidsregio Utrecht), de politiechef, de hoofdofficier van justitie, de directeur van de veiligheidsregio Utrecht en de directeur Publieke Gezondheid (DPG).

Ten eerste werd binnen de politie een Staf Grootchalig en Bijzonder Optreden (SGBO) geformeerd. Ten tweede was er de Commissie Afstemming Stedelijke Evenementen (CASE), waarin normaliter de gemeente, politie, brandweer en GHOR grotere stedelijke evenementen bespreken. In dit geval werd deze commissie,

specifiek ten bate van de voorbereiding op de Tour de France, uitgebreid met vertegenwoordigers van het Nationaal Crisiscentrum (NCC) en de Nederlandse Spoorwegen. Ten derde was er een projectgroep 'Operationele Voorbereiding Crisisbeheersing' die de opdracht had een sluitend geheel aan maatregelen en plannen op te stellen, gebaseerd op de uitkomsten van een risicoanalyse van het evenement. Deze multidisciplinaire projectgroep stond onder voorzitterschap van een projectleider uit de veiligheidsregio, die tijdens de Tourdagen de rol van Operationeel Leider zou vervullen. Daarnaast bestond de projectgroep uit functionarissen van de veiligheidsregio (brandweer, GHOR, informatiemanagement en multidisciplinaire preparatie), de politie (de algemeen commandant SGBO) en de gemeenten Utrecht (crisiscommunicatie), Montfoort en Oudewater. De projectorganisatie 'Le Tour Utrecht' was agendalid. Met deze samenstelling was de projectgroep een afspiegeling van het regionaal operationeel team (ROT) dat ten tijde van de Tourdagen zou functioneren.

De projectgroep was opgedragen in de volgende producten te voorzien:

- een risico-inventarisatie en -analyse, inclusief scenario's, als onderlegger voor het advies aan de gemeenten in het kader van de vergunningverlening en als basis voor de mono- en multidisciplinaire voorbereiding van de hulpdiensten;
- een integraal advies op de aanvraag van de evenementenvergunning uit het oogpunt van (brand)veiligheid, gezondheid en crisisbeheersing;
- een multidisciplinair coördinatieplan crisisbeheersing, ter voorbereiding op eventuele operationele en bestuurlijke opschaling;
- draaiboeken voor de brandweer, de GHOR en het informatiemanagement;
- een uitgewerkte en uitgevoerde oefenopzet;
- een multidisciplinaire evaluatie.

Aan de hand van de landelijke 'Handreiking Evenementenveiligheid' is een risico-inventarisatie uitgevoerd waaruit negen incidenttypen volgden die van belang werden geacht om nader uit te werken. Dit waren:

- gedrang;
- aanslag;
- extreem weer;

- branden in (tijdelijke) bouwwerken;
- instorting (tijdelijke) bouwwerken;
- emissie van CBRNe-stoffen;
- verstoring telecommunicatie/ICT;
- verstoring functies publieke ruimte;
- ongewenste samenloop planbare evenementen.

Ten behoeve van het oefenprogramma voorafgaand aan de Tour kregen de scenario's gedrang en aanslag (zowel dreiging als daadwerkelijke aanslag) prioriteit.

Op 4 en 5 juli kwamen – onder de noemer 'Grand Depart' – een 'dedicated' CoPI, een ROT en een gemeentelijk beleidsteam bijeen, die in actie zouden komen als zich daadwerkelijk een Tourgerelateerde calamiteit zou voordoen. Daarbij was afgesproken dat in het geval van opschaling er direct naar GRIP-3 zou worden opgeschaald. Voor niet-Tourgerelateerde incidenten kon een beroep worden gedaan op de reguliere crisisorganisatie.

#### *Veiligheidsregio Hollands Midden*

Tijdens de tweede Touretappe zou 35 kilometer over het grondgebied van de veiligheidsregio Hollands Midden worden gereden; de route volgde langs vier gemeenten: Krimpenerwaard, Gouda, Waddinxveen en Zuidplas. Achteraf gezien was daar slechts drie kwartier voor nodig. Toch kostte het tijdens de voorbereiding een behoorlijke moeite om tot een juiste aanpak en verantwoordelijkheidsverdeling te komen. Dat daarover onduidelijkheid bestond, kwam door het feit dat voor een wielervedstrijd die 'slechts' een gemeente doorkruist geen evenementenvergunning op grond van de APV noodzakelijk is.<sup>87</sup> Voor een dergelijke activiteit kan worden volstaan met het aanvragen van een 'verklaring van geen bezwaar' bij de provincie. Dit is echter geen trigger om een regulier vergunningverleningsproces te starten, waarin de rollen van organisator, gemeente, veiligheidsregio en hulpdiensten duidelijk worden benoemd. Daarbij kwam dat hetzelfde vraagstuk in vier gemeenten speelde, zonder dat er was afgesproken wie een coördinerende rol op zich zou nemen.

<sup>87</sup> Over de ongeveer tien side-events bestond geen onduidelijkheid aangezien daarvoor het reguliere vergunningverleningsproces kon worden gevolgd.

Na een periode van onduidelijkheid op dit punt is in een gezamenlijk overleg tussen organisator, gemeenten, veiligheidsregio en hulpdiensten afgesproken dat de Tourorganisatie de veiligheidsmaatregelen voor de renners voor haar rekening zou nemen, de gemeenten de taak hadden maatregelen te treffen voor de veiligheid van het publiek en dat de hulpdiensten maatregelen zouden nemen om de continuïteit van de hulpverlening en zorg te kunnen garanderen. De gemeenten waren niet onverdeeld positief over deze rolverdeling. Ze hadden hierin een meer coördinerende en uitvoerende rol van de veiligheidsregio verwacht. Daarnaast bestond het sentiment dat veel werk verzet moest worden en kosten moesten worden gemaakt voor een evenement waar niet om was gevraagd, terwijl de baten in termen van positieve publiciteit of andere revenuen beperkt waren.

De veiligheidsregio Hollands Midden heeft er niet voor gekozen om op voorhand een CoPI of ROT in te richten. In het geval zich een gebeurtenis zou voordoen waarvoor multidisciplinaire opschaling noodzakelijk zou zijn, zou dat via de normale procedures en volgens de hiervoor afgesproken opkomsttijden worden georganiseerd. Wel was er binnen de politie-eenheid Den Haag (waarbinnen de veiligheidsregio Hollands Midden valt) een SGBO actief. Verder hadden de hulpdiensten multidisciplinair afgestemd hoe ervoor te zorgen dat tijdens de periode van wegafsluitingen de inzet van de brandweer en ambulancedienst onverstoord kon worden gecontinueerd. Omdat een aantal brandweerkazernes en een ambulancepost direct aan het parcours gelegen waren, betekende dit dat een aantal brandweervoertuigen en ambulances tijdelijk op een andere locatie moest worden gestationeerd.

#### *Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond*

In tegenstelling tot 2010, toen Rotterdam de start van de Tour de France organiseerde, had de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, net als de veiligheidsregio Hollands Midden, deze keer alleen te maken met de doorkomst van de Tourkaravaan. De ervaring die in 2010 was opgedaan, kwam echter wel op meerdere manieren goed van pas. Zo is er bewust voor gekozen om (waar mogelijk) met hetzelfde team als in 2010 aan de voorbereiding te werken. De opgedane kennis en ervaring konden op deze manier goed geborgd en direct toegepast worden. Ook is ervoor gekozen om degene die voorbereidt, ook op de dag zelf in zijn of haar functie in te zetten (bijvoorbeeld Leider ROT/planningsstaf).



Uiteraard heeft de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond ruime ervaring met grote (sport)evenementen, zoals de jaarlijkse Rotterdam Marathon, de Wereldhavendagen en verschillende cityraces. Toch bleek de Tour de France van 2015 van een andere categorie te zijn, die meer voorbereiding vergde dan veel andere evenementen. Dit kwam niet alleen doordat het een groot internationaal evenement met veel media-aandacht betrof, maar ook doordat het evenement zich uitstrekte over een (groter) gebied binnen de veiligheidsregio, waardoor meerdere gemeenten met elk hun kennis, ervaring en belangen bij het voorbereidingsproces betrokken waren. Om de afstemming tussen de verschillende gemeenten goed te organiseren, was het voor de veiligheidsregio van belang een coördinerende en faciliterende rol te vervullen. Daarbij kwam dat de Tourorganisatie met een eigen draaiboek werkt en er afstemming moest worden gevonden over te regelen randzaken, zoals het hek- en bordenplan ten bate van een veilige route, maar ook een goede verkeersafwikkeling. Een andere complicerende factor bleek (zowel in 2010 als in 2015) dat het bij een dergelijk evenement niet alleen gaat om een wielervedstrijd, maar er ook tal van side-events worden georganiseerd, die verspreid over de regio plaatsvinden. De veiligheidsregio had daarbij de taak om een overzicht te krijgen van de verschillende activiteiten die plaatsvonden om daarover advies te kunnen geven en de operationele voorbereiding op in te richten. Voor de Tour in 2015 leverde dit geen problemen op.

Een jaar voor aanvang van de Tour is door de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond begonnen met de voorbereiding. Samen met de betrokken operationele diensten en gemeenten is een risico-inventarisatie uitgevoerd. Problemen rond crowd-control, een (dreigende) aanslag en extreem weer werden als voornaamste risico's geïdentificeerd. Op basis van de risico-inventarisatie zijn er in totaal negen incidenttypen geselecteerd die nader zijn uitgewerkt in scenario's en operationele maatregelen. Opmerkelijk is dat er ook een scenario is uitgewerkt waarbij sprake is van een incident met een helikopter; iets wat in geen van de drie andere veiligheidsregio's terugkomt. Ook hier blijkt ervaring een rol te spelen. In 2010 had Rotterdam-Rijnmond immers te maken gehad met een helikoptercrash aan de vooravond van de Tour. Het werd daarom van het belang geacht om dit risico te benoemen en zich erop voor te bereiden.

In de weken voorafgaand aan de touretappe werden de aangekondigde politieacties voor een betere cao nog een factor van belang. Na veel overleg en dreiging van een rechtszaak door minister Van der Steur en de gemeente Rotterdam zijn de verdragingsacties afgeblazen. Uiteindelijk heeft de politie een nette actie kunnen voeren bij de doorkomst van de renners op de Erasmusbrug. Daarnaast gaf ook het ambulancepersoneel aan in het betreffende weekend stiptheidsacties te zullen voeren. Ook hiervoor zijn scenario's voorbereid en is extra personeel ingehuurd. Uiteindelijk hebben de acties van politie en ambulancepersoneel niet tot problemen geleid.

Op de dag van de doorkomst van de Tourkaravaan was er in het World Port Center (WPC) in Rotterdam zowel een SGBO als een planningsstaf (c.q. ROT) actief. Niet alleen vanwege de aard van het evenement en de verwachte bezoekersaantallen is hiervoor gekozen, maar ook een fysieke omstandigheid lag aan deze keuze ten grondslag. Vanwege het parcours, dat dwars door de stad en langs het WPC liep, zou de ROT-ruimte bij een calamiteit niet bereikbaar zijn voor de functionarissen. Door op voorhand bij elkaar te gaan zitten kon dit probleem getackeld worden en waren gedurende de dag korte lijnen mogelijk tussen SGBO en planningsstaf.

De route en bijhorende wegafsluitingen zorgden ook voor andere maatregelen. Zo heeft de brandweer zogenoemde 'evenementenkazernes' ingezet en stonden er op diverse plekken langs het parcours bemande brandweervoertuigen en ambulances klaar. Daarbij was de alarmering van brandweereenheden op een dynamische manier ingericht, zodat een liaison van de brandweer de keuze kon maken om af te wijken van de standaard kazerne-volgordetabel. Dat de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond niets aan het toeval wilde overlaten, bleek ook uit de maatregel om op de dag van de Tour een beweegbare brug die regelmatig storing vertoonde, niet meer omhoog te laten gaan. Beelden van een peloton dat moet afwijken van het parcours vanwege een brug die niet meer dichtgaat, is immers geen goede promotie van de stad (of regio) Rotterdam.

#### *Veiligheidsregio Zeeland*

De laatste 22 kilometer werden verreden in de provincie Zeeland en daarmee in de gelijknamige veiligheidsregio. Binnen de veiligheidsregio Zeeland zijn ter voorbereiding van de tweede Touretappe

multidisciplinaire incidentscenario's opgesteld door de Taakgroep Grote Evenementen. Daarbij lag het accent op de finish-locatie. Hoewel de organisatie Arrivé Zeelande verantwoordelijk was voor de veiligheidsmaatregelen op de finish-locatie, kwam daar ook een 'Event-CoPI' bijeen bestaande uit vertegenwoordigers van de veiligheidsregio, de politie en de gemeente Schouwen-Duiveland. Zij werden door de Tourorganisatie periodiek geïnformeerd over het verloop van het evenement. Via video-conferencing had de Leider 'Event-CoPI' contact met de Algemeen commandant van de politie die in Middelburg leiding gaf aan de SGBO.

#### 7.4 Scenario's en effecten: lokaal, regionaal en/of nationaal?

In de voorgaande paragraaf is een beeld geschetst van de voorbereidingen van de vier veiligheidsregio's op de twee Touretappes die in Nederland zouden worden verreden. Daarover kan het volgende worden opgemerkt.

Ten eerste zien we overeenkomsten in de aanpak. In alle vier de veiligheidsregio's waren de voorbereiding en maatregelen gericht op een feestelijk, ongedwongen, veilig en ongestoord verloop van de Tour. De voorbereidingen vonden zowel mono- als multidisciplinair plaats en waren gebaseerd op een vorm van risicoanalyse. Ook was er aandacht voor het vergunningverleningstraject van gemeenten en werden er maatregelen genomen om de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens het evenement te garanderen.

De voorbereidingen vertoonden echter ook verschillen. In de veiligheidsregio's Utrecht, Rotterdam-Rijnmond en Zeeland kwamen op de dag van het evenement al op voorhand crisisteam samen (onder noemers als 'Le Grand Depart' en Event-CoPI). De veiligheidsregio Hollands Midden koos ervoor dat niet te doen; de reguliere alarmerings- en opschalingsprocedure zou afdoende moeten zijn om adequaat op een incident te reageren. Uiteraard speelt hierin mee dat de betrokkenheid van de veiligheidsregio's bij de Tour (start- en/of finishpunt van etappe of alleen doorkomst) en ook de mogelijke kans en impact van een eventueel incident (alleen al in termen van bezoekersaantallen) verschilden.

De vraag, ten slotte, die bij een mega-evenement als de Tour de France naar voren komt, is hoeveel voorbereiding hiervoor nu passend is en hoe deze het beste gerealiseerd kan worden. Wanneer kan bij de voorbereiding op een dergelijk groot evenement worden gezegd 'genoeg is genoeg'? Als zich weinig of niets bijzonders voordoet, is het achteraf lastig te bepalen of al die voorbereiding nodig en nuttig was of dat het met wat minder ook wel had gekund.

Bij alle planningsactiviteiten die zijn gepleegd, lag het zwaartepunt logischerwijs in Utrecht, waar zowel de gehele eerste etappe werd verreden en ook de tweede etappe van start ging. De kans dat zich in Utrecht een calamiteit zou voordoen, was om die reden veel groter dan in bijvoorbeeld Hollands Midden, waar de Tourkaravaan in minder dan een uur doorheen raasde. Toch kon bijna iedere denkbaar calamiteit – en zeker het soort waarmee sinds de terroristische acties in Frankrijk rekening wordt gehouden – zich voordoen. In Rotterdam-Rijnmond vond men het bijvoorbeeld nodig het scenario 'neerstorten helikopter' toe te voegen aan het arsenaal van voorbereidende maatregelen vanwege een eerdere ervaring.

Daarmee rijst de vraag welke relatie er dient te bestaan tussen de kans dat een bepaalde calamiteit zich voordoet en de mate van preparatie. Wanneer de factor kans (dat een calamiteit zich voordoet) geen of nauwelijks een rol speelt bij de voorbereiding dan hoeft de mate waarin veiligheidsregio's voorbereidingen treffen weinig te verschillen. Alle scenario's zijn dan immers overal denkbaar. Als bepaalde scenario's meer specifiek regio-gebonden zijn, is meer diversiteit in voorbereiding te verwachten.

Daarnaast speelt in deze casus de vraag op welk niveau (lokaal, regionaal, nationaal) de voorbereiding op een mogelijke calamiteit te treffen. In onderstaande tabel wordt bij de verschillende scenario's (die in Utrecht werden onderscheiden) weergegeven waar het zwaartepunt van de effecten zou liggen en zo ook welk (bestuurlijk/operationeel) niveau daarop primair (XX) of secundair (X) zou reageren. Daarbij wordt ook aangegeven of het scenario al dan niet direct aan het evenement gerelateerd is.

Tabel 2 Scenario's en effecten

Scenario's	Evenement gerelateerd	Niveau waar effecten zich doen gelden		
		Lokaal	Regionaal	Nationaal
Gedrang	<i>Ja</i>	XX	-	-
Aanslag	<i>Ja</i>	X	X	XX
Extreem weer	<i>Nee</i>	X	XX	X
Branden of instorting gebouwen	<i>Nee</i>	XX	-	-
Emissie CBRNe-stoffen	<i>Nee</i>	X	XX	X
Verstoring telecommunicatie/ ICT	<i>Nee</i>	X	XX	X
Verstoring functies publieke ruimten	<i>Nee</i>	X	XX	X
Samenloop van activiteiten	<i>Ja</i>	X	XX	-

Uit de tabel kan het volgende worden opgemaakt. Ten eerste zijn enkele scenario's (gedrang, aanslag, samenloop van activiteiten) sterk evenement-gerelateerd en de andere niet of nauwelijks. Gedrang is het gevolg van de aanwezigheid van een menigte en een aanslag heeft plaats omdat er een evenement is dat veel mensen trekt en bovendien veel media-aandacht krijgt. Voor de gebeurtenissen die niet of nauwelijks evenement-gerelateerd zijn, kan meer worden teruggegrepen op de reguliere voorbereiding. Hooguit moet nog gekeken worden of het evenement als zodanig invloed kan hebben op de hulpverlening. De Utrechtse binnenstad was ten tijde van de tijdrif (eerste etappe) slecht bereikbaar en dat was reden voor hulpdiensten om proactief preparatieve maatregelen te nemen (brandweer en ambulances al binnen de ring/parcoursroute brengen). In Hollands Midden lagen enkele brandweerkazernes en een ambulancepost direct aan de route en werden de voertuigen om die reden tijdelijk elders gestationeerd.

Ten tweede blijven de effecten van sommige calamiteiten waarschijnlijk beperkt tot de gemeente of eventueel de regio. Bij andere calamiteiten is het veel waarschijnlijker dat de effecten landelijk ervaren worden en dat daarom het Rijk (primair of secundair) betrokken zal zijn. Ten aanzien van deze calamiteiten zou het eigenlijk handiger zijn als de voorbereiding bovenregionaal geschiedt of dat er ten minste over

deze scenario's bovenregionaal overleg plaatsvindt (vanwege de bovenregionale effecten). Hoewel het voor scenario's als 'gedrang', 'extreem weer' of 'neergestorte helikopter' nog wel logisch is de voorbereiding vooral regionaal te ter hand te nemen (met informatie-uitwisseling tussen de regio's), is dat voor een scenario als een (terroristische) aanslag veel minder het geval. Een aanslag zal immers per definitie een veel grotere inbreng van het Rijk vragen. Ook zal een aanslag in een bepaalde regio consequenties hebben voor andere regio's.

Of de voorbereidingen op de Tour de France 'genoeg' zijn geweest, zullen we nooit weten. Als zich iets bijzonders zou hebben voorgedaan, zou waarschijnlijk achteraf in evaluaties worden geconstateerd dat er zeker wel bepaalde voorbereidingen waren gepleegd, maar dat er te weinig rekening is gehouden met die specifieke calamiteit en/of dat de koppeling tussen de verschillende gremia (gemeente, veiligheidsregio, Rijk) of tussen de veiligheidsregio's onderling onvoldoende is geweest. Het is echter een illusie te veronderstellen dat vooraf aan alles kan worden gedacht. Toch zullen alle voorbereidende activiteiten zeker hebben bijgedragen aan het voorkomen of ten minste beperken van de kans op problemen.

## 7.5 Afronding

Op zaterdag 4 en zondag 5 juli was Nederland het decor voor een van de grootste sportevenementen ter wereld. De Touretappe in Utrecht en die naar Neeltje Jans zijn in 190 landen uitgezonden; ruim 2000 journalisten hebben er verslag van gedaan. Wederom bleken de weersomstandigheden een factor van betekenis. Op de eerste dag werden temperaturen van ver boven 30 graden Celsius gemeten; een etmaal later waren er felle onweersbuien met veel regen en wind. Daarnaast heeft de dreiging van aanslagen een steeds grotere impact op de voorbereiding van evenementen. Zo waren de aanslagen tijdens de marathon van Boston (april 2013) en op *Charlie Hebdo* (januari 2015) reden voor de Franse overheid om de beveiliging van de Tour de France aan te scherpen. In Frankrijk werden niet eerder zoveel agenten (14.000 gendarmes en nog eens 9000 politieagenten) ingezet om de Tour veilig te laten verlopen. Na de recente aanslagen bij onder meer de voetbalwed-

strijd in het Stade de France is die beveiliging nog verder opgeschroefd en werd er bij de Tour van 2016 voor het eerst een speciale anti-terreureenheid (CIGN) van de Franse politie ingezet. Bij een publieksevenement dat zo moeilijk te beveiligen is vanwege zijn verplaatsende karakter en open toegankelijkheid, lijkt (dreiging van) een aanslag het moeilijkste scenario om op voorbereid te zijn. Om bij een reële dreiging de race af te breken of door te laten gaan, is een keuze tussen twee opties die beide niet aantrekkelijk zijn. Bij de voorbereiding op grote sportevenementen zal toch vooral ook hierover moeten worden nagedacht. Wie heeft in het geval van een (dreigende) aanslag bij een dergelijk groot evenement de bestuurlijke en operationele leiding? Het gaat immers niet om de voorbereiding van alleen een wielervedstrijd, maar veel meer om de gevolgen die een eventuele calamiteit kan hebben. In dit geval bleek dat, naarmate er binnen de veiligheidsregio's met veel partijen afstemming moest plaatsvinden, de interregionale afstemming er soms wat bij inschoot. Tijdens de voorbereiding op de Tour hebben de Operationeel Leaders van de verschillende regio's één keer een afstemmingsoverleg gehad. Op de dag van de tweede etappe hebben de Operationeel Leaders een aantal maal een conference-call gehouden, waarin ze elkaar bijpraatten over het verloop.

Al met al kan worden teruggekeken op een perfect verlopen start van de Tour de France in Nederland, die zowel feestelijk als veilig is verlopen. Het was een groot feest waarvan honderdduizenden mensen hebben genoten. Uiteindelijk zal men niet terugdenken aan de vele uren werk, crisisplannen en uitgeschreven scenario's, maar zal de gedachte blijven hangen dat 'onze' gedoodverfde favoriet voor de overwinning in Utrecht, Tom Dumoulin, het niet waar wist te maken en teleurstellend eindigde op een vierde plaats. En zolang we ons over de prestaties van atleten druk maken, mag de organisatie zich feliciteren met een geslaagd evenement.

