



**BRANDWEER**  
Rotterdam-Rijnmond

# Bestuurlijke notitie

## Snel Interventie Voertuig

Invoering van de SIV in de VRR



Datum : 13 december 2011

Versie : 2.5

Status : definitief

# Inhoudsopgave

<b>Managementsamenvatting .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Inleiding .....</b>	<b>6</b>
<b>2. Bestuurlijke opdracht.....</b>	<b>7</b>
2.1 De SIV.....	7
2.2 Bestuurlijke historie.....	8
2.3 Vraag van het bestuur .....	10
<b>3. Het VRR-concept voor de SIV .....</b>	<b>11</b>
3.1 Kennis en ervaring elders .....	11
3.2 Uitkomsten VRR-pilot .....	13
3.3 Beoogd concept VRR .....	15
3.4 Te organiseren randvoorwaarden.....	17
3.5 Monitoren inzet SIV.....	18
3.6 Toekomstige inzet van de SIV .....	19
<b>4. Dekking .....</b>	<b>20</b>
4.1 SIV laten meetellen in de dekking .....	20
4.2 Locaties.....	21
<b>5. Voorstel aan het Algemeen Bestuur.....</b>	<b>24</b>
5.1 Besluiten .....	24
5.2 Financiële onderbouwing.....	25

## ***Bijlagen***

A. Evaluatie VRR-pilot SIV .....	27
B. Berekeningen dekking.....	35
C. Financiële onderbouwing SIV .....	43
D. Bronvermelding .....	47



## Managementsamenvatting

Het Algemeen Bestuur heeft in juni 2010 de VRR de opdracht gegeven om onderzoek te verrichten naar de dekking door de SIV en om de SIV in de praktijk te testen. De 'bestuurlijke notitie Snel Interventie Voertuig' beschrijft de conclusies van een pilot, de verdere gedachtevorming over de SIV en de dekking bij plaatsing van een SIV op vier beoogde locaties.

Het toestaan van het afwijken van de Zorgnorm Brandweer Rotterdam-Rijnmond gaat om het volgende: De afwijking is dat in verzorgingsgebieden waar een SIV wordt ingezet de normen voor opkomsttijden door tankautosputten met vier minuten mogen worden overschreden. Voorwaarde is dat de SIV voldoet aan de normen voor opkomsttijden zoals gesteld in de Zorgnorm Brandweer Rotterdam-Rijnmond en dat de SIV is uitgerust voor de basisbrandweertaken brandbestrijding, technische hulpverlening, ondersteuning bij waterongevallen en ongevalsbestrijding gevaarlijke stoffen. Dit leidt tot het volgende overzicht:

	SIV	Tankautosput
6-minuten objecten	6 minuten	10 minuten
8-minuten objecten	8 minuten	12 minuten
10-minuten objecten	10 minuten	14 minuten

De SIV kan hierdoor een bijdrage leveren aan de brandweezorgdekking in de regio en opgenomen worden in het Dekkingsplan Brandweer Rotterdam-Rijnmond 2.0. Hieronder worden de belangrijkste aandachtspunten beschreven.

### *Aanleiding invoering SIV*

Er zijn verschillende redenen om een SIV in te voeren. Oorspronkelijk werd gedacht aan een SIV als instrument om te komen tot maatwerk bij uitrukken of om opkomsttijden van vrijwillige posten te verbeteren. Dit voorstel om vier SIV's aan te schaffen is gebaseerd op een derde reden, namelijk het compenseren van dekkingsverlies als gevolg van het sluiten van posten. Het is belangrijk om dat in gedachten te houden en uit te dragen met het oog op toekomstige initiatieven met SIV's.

### *Vraag van het bestuur*

De vraag van het bestuur was niet zozeer op de bruikbaarheid van het concept gericht, als wel op de geleverde dekking met inzet van SIV's. De bruikbaarheid van het concept is in de notitie wel een belangrijk onderdeel, met het oog op het draagvlak in de organisatie en de invloed ervan op het daadwerkelijk realiseren van de brandweezorgdekking.



### *Afwijken van de vastgestelde normen uit het Besluit veiligheidsregio's*

Het Algemeen Bestuur van de VRR heeft de ruimte om af te wijken van de in het Besluit veiligheidsregio's vastgestelde normtijden en daarnaast kan afgeweken worden van de standaardbezetting. De VRR heeft de normtijden in het Besluit geïnterpreteerd en heeft middels het vaststellen van het Regionale Dekkingsplan Rotterdam-Rijnmond 1.0 op 20 juni 2011 de Zorgnorm Brandweer Rotterdam-Rijnmond vastgesteld. Vanwege het sluiten van posten wil de VRR op verschillende plekken afwijken van daarin gestelde normtijden voor tankautospuitten. Het invoeren van de SIV is de maatregel die de VRR treft ter compensatie van die afwijking. Door opkomst van de SIV binnen de gestelde normtijden mag een tankautospuiter met vier minuten vertraging ter plaatse komen.

Voor het toepassen van de SIV heeft de VRR de voorwaarden uit het Besluit veiligheidsregio's als uitgangspunt genomen, die gesteld worden aan het gebruiken van een variabele voertuigbezetting. Kortom, de VRR heeft gemotiveerd dat met een SIV met twee mensen kan worden uitgerukt, omdat met het beoogde concept een gelijk niveau van brandweezorg wordt geleverd voor de burgers en er geen afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid en de gezondheid van de brandweermedewerkers.

Het IOOV heeft in augustus 2011 een tussenrapportage opgeleverd aan de minister van Veiligheid en Justitie over de opzet van het landelijke NVBR-project Variabele voertuigbezetting. De aanbevelingen die het IOOV doet, zijn ook richtinggevend voor de VRR en derhalve meegenomen in de notitie.

Minister Opstelten heeft daarnaast op 23 november 2011 een brief aan de Tweede Kamer gestuurd, waarin hij ingaat op het brandweerbeleids- en dekkingsplan van de Veiligheidsregio Limburg-Noord. In de brief schrijft Minister Opstelten: "Indien het bestuur van een veiligheidsregio voor bepaalde locaties opkomsttijden vaststelt die afwijken van de Wet, dan is voorgeschreven dat afwijkingen per object inzichtelijk gemaakt moeten worden en dat tevens dan duidelijk moet zijn wat de precieze mate van afwijking is. Dat betekent dat in een bestuurlijk geaccordeerd dekkingsplan de locatie en mate van afwijking dienen te zijn gemotiveerd en dat compenserende maatregelen inzichtelijk zijn gemaakt. Met de afwijkingsbevoegdheid uit het Besluit veiligheidsregio's is het niet mogelijk dat de opkomsttijden generiek en voor (hele gebieden in) de veiligheidsregio naar boven worden bijgesteld.". De VRR kan zich dus niet beperken tot het aanwijzen van gebieden waar tankautospuitten later ter plaatse mogen komen. De aanwijzing dient op objectniveau te geschieden. Hiertoe voegt de VRR bij het Regionaal Dekkingsplan Rotterdam-Rijnmond 2.0 een overzicht toe van de 6-, 8- en 10-minutenobjecten die in de uitrukgebieden van de SIV liggen.



#### *Hanteren +4 minuten voor de tankautospuut*

De 4 minuten die zit tussen het ter plaatse komen van de SIV en de opvolging door de tankautospuut is overgenomen van het concept zoals dat in Denemarken wordt toegepast, waar een tankautospuut maximaal 5 minuten na de SIV arriveert. Daarnaast is de filosofie van bureau Save in overweging genomen. Save hanteert dat bij objecten met een trage brandontwikkeling de tankautospuut maximaal 4 minuten later mag komen; voor objecten met een snelle brandontwikkeling stellen zij dit op 2 minuten. Save redeneert echter anders dan de VRR, namelijk dat de SIV bij gebouwbranden beperkt is tot het voorbereiden van de inzet van de tankautospuut. In het concept van de VRR vangt de SIV reeds aan met de redding en incidentbestrijding.

#### *Opvolging door een tankautospuut*

De VRR stelt dat de brandweezorg voldoende geborgd is als in 80% van de gebouwbranden de SIV ter plaatse komt binnen 6, 8 en 10 minuten en de tankautospuut in 10, 12 en 14 minuten (afhankelijk van het soort object). Bijna alle objecten waarvoor beoogd is dat het eerst aankomende voertuig een SIV is, kunnen binnen de gestelde normtijden voor tankautospuuten worden bereikt. Alleen enkele 8-minutenobjecten kunnen niet binnen de gestelde 12 minuten door een tankautospuut worden bereikt. Voor de opvolging in Heijplaat (Rotterdam) is samenwerking met de Gezamenlijke Brandweer nodig, met het oog op de noodzakelijke opvolging door een tankautospuut van de kazerne Beneluxplein.



# 1. Inleiding

Het Snelle Interventie Voertuig (SIV) is een eenheid die voor verschillende zaken uitkomst kan bieden. Het is een eenheid die voorkomt in de gedachten over maatwerk bij uitrukken. Het is een eenheid die gebruikt kan worden om de opkomsttijden van vrijwillige kazernes te verbeteren. Het is ook een instrument dat als ombuigingsmaatregel benut kan worden. In juni 2010 is in de nota 'De VRR in breder perspectief' de invoering van het Snelle Interventie Voertuig (SIV) voorgesteld aan het Algemeen Bestuur als ombuigingsmaatregel ter compensatie van het sluiten van brandweerposten. Het Algemeen Bestuur heeft toentertijd aangegeven meer inzicht te willen in de dekking van de brandweezorg in de betreffende gebieden.

Met deze notitie wil de VRR tegemoet komen aan de wens van het Algemeen Bestuur. Op basis van verdere gedachtevorming en een pilot met een SIV is een voorstel aan het Algemeen Bestuur voorbereid. Het Algemeen Bestuur zal aan de hand van dit voorstel een besluit nemen over de implementatie van de SIV.

In hoofdstuk 2 is de bestuurlijke opdracht uitgewerkt, zodat helder is wat het vertrekpunt was voor de exercitie die door de VRR is ondernomen. Hoofdstuk 3 beschrijft de conclusies die getrokken zijn op basis van de verdere gedachtevorming over de invoering van de SIV en de pilot met de SIV. In hoofdstuk 4 wordt de brandweezorgdekking belicht. Tot slot volgen in hoofdstuk 5 de aanbevelingen in de vorm van een voorstel aan het Algemeen Bestuur. De bijlagen bij deze notitie zijn te zien als input en bevindingen ten aanzien van de SIV.



## 2. Bestuurlijke opdracht

Dit hoofdstuk geeft de aanleiding aan voor deze bestuurlijke notitie. Eerst wordt voor een duidelijk beeld de achtergrond van de SIV beschreven. Daarna wordt de historie ten aanzien van de bestuurlijke voorstellen geschetst. Tot slot wordt in dit hoofdstuk de bestuurlijke opdracht geconcretiseerd, zodat duidelijk is op welke vraag deze notitie antwoord op geeft.

### 2.1 De SIV

De VRR is een organisatie die graag vooruit wil. Het programma Veiligheid Voorop is daar een van de meest concrete voorbeelden van. Veiligheid Voorop gaat kort gezegd over het investeren in veiligheid aan de voorkant van de veiligheidsketen en het realiseren van een slimmere repressie. Aan het realiseren van meer veiligheid aan de voorkant wordt reeds hard gewerkt in de vorm van maatregelen die deel uitmaken van het programma 'Brandveilig leven'. De inspanningen zijn gericht op het voorkomen van branden en het verkorten van de ontdekkingstijd van branden.

Het organiseren van een slimmere repressie – die nodig is als toch incidenten plaatsvinden – betekent in feite het implementeren van een vernieuwde repressie. Dit dient een breed concept te zijn waarbij verschillende initiatieven en ontwikkelingen met elkaar in verband worden gebracht. Een belangrijk uitgangspunt met het oog op een meer doelmatige brandweer is dat de VRR wil toewerken naar meer maatwerk bij het uitrukken. Voorwaardelijk daarbij is dat er een goede kwaliteit van de brandweezorg wordt geleverd voor de burgers in de regio. De opkomsttijden en de uitvoering van de repressie, maar zeker ook het veilig repressief optreden van het eigen personeel zijn daarin belangrijke factoren. Daarnaast is het van belang om de brandweezorg als een totaalplaatje te zien: het niveau van brandweezorg is niet meer alleen het niveau van de repressie, maar een combinatie van het niveau van de repressie en brandveilig leven.

### De SIV als maatwerk

Om maatwerk te bereiken is het noodzakelijk om de incidentbestrijding af te passen op de hulpvraag. Voor een buitenbrand bijvoorbeeld is een voertuig met twee man voldoende potentieel. Voor een uitslaande brand in een jaren '30 woning in de binnenstad van Rotterdam is op z'n minst inzet nodig van twaalf man en twee voertuigen. De SIV is – als kleine eenheid - beoogd als één van de middelen waarmee maatwerk gerealiseerd kan worden bij incidenten. De uitdaging zal zijn om werkwijzen te ontwikkelen voor het omgaan met escalatie van incidentsituaties.



## **De SIV als aanvullende dekking**

De SIV kan ook van betekenis zijn voor het oplossen van andere problemen. Eén daarvan is het verbeteren van de opkomsttijden in gebieden waar de brandweezorg wordt geleverd door een vrijwillige tankautospuit. Door de beperkte beschikbaarheid van vrijwilligers en moeilijkheden bij het tijdig op een kazerne komen, rukken vrijwillige tankautosputten regelmatig incompleet of te laat uit. Met een SIV is sneller brandweezorg ter plaatse.

## **De SIV als bezuiniging**

De derde reden om SIV's in te zetten, is voor het compenseren van dekkingsverlies als gevolg van bezuinigingsmaatregelen. Door het snel ter plaatse komen van een SIV, wordt het later arriveren van een tankautospuit acceptabel geacht; zo wordt in deze notitie gesteld. Strategisch geplaatste SIV's bieden daardoor mogelijkheden voor het sluiten, samenvoegen of verplaatsen van kazernes, zonder dat er dekkingsverlies optreedt.

## **De combinatie met brandveilig leven**

De SIV is een voertuig dat zeer effectief zou kunnen optreden bij bijvoorbeeld beginnende branden. Door dit gegeven is de SIV niet los te zien van de inspanningen die de VRR pleegt op het gebied van Brandveilig Leven. Die inspanningen zijn namelijk ondermeer gericht op het verkorten van de ontdekkingstijd. De achterliggende gedachte is dat de SIV daardoor vaker ter plaatse zal komen bij branden die nog in een beginstadium zijn. Door het vroegtijdig aankomen op het incidentadres kan de SIV zorgen voor redding of branduitbreiding voorkomen.

## **2.2 Bestuurlijke historie**

Binnen de VRR werd in 2009 reeds aan de SIV gedacht als optie voor meer maatwerk en het verbeteren van opkomsttijden. Onvoldoende zicht op de bruikbaarheid en de randvoorwaarden van het concept en weerstand binnen de repressieve dienst rechtvaardigden een onderzoekende instelling van de VRR. Met de bezuinigingstaakstelling van 5% die de VRR in december 2009 kreeg opgelegd, kwam een derde reden voor invoering van de SIV aan de orde. De SIV kon worden ingezet om het dekkingsverlies te compenseren ten gevolge van het sluiten van kazernes.

In april 2010 is aan het Algemeen Bestuur middels de nota 'De VRR in breder perspectief' voorgesteld om vijf SIV's aan te schaffen als ombuigingsmaatregel. Door de aanschaf van de SIV's zou een aantal kazernes kunnen sluiten:

- Sluiten van de posten Bergschenhoek en Bleiswijk en in die kernen het instellen twee SIV's
- Fusieren van de posten Albrandswaard en Pottumstraat naar één post met een 12-uursberoepsbezetting en een SIV instellen in Albrandswaard





- Sluiten van de post Zwartewaal en het daar instellen van een SIV
- Sluiten van de post Oudenhorn en het daar instellen van een SIV

Het Algemeen Bestuur is toen niet akkoord gegaan met de aanschaf van de voorgestelde vijf SIV's, omdat de leden het onvoldoende aangetoond achtten dat de brandweezorg op een voldoende wijze zou worden ingevuld door de inzet van een SIV. Er was onvoldoende zekerheid over de effectiviteit van de SIV en de geleverde dekking. Het Algemeen Bestuur is wel akkoord gegaan met de aanschaf van één SIV, waarmee proefgedraaid kon worden om dit te onderzoeken.

Na dat besluit hebben zich enkele ontwikkelingen voorgedaan die een ander licht werpen op de oorspronkelijk voorgestelde locaties. Voor een deel is hier in het Algemeen Bestuur van 23 februari 2011 besluitvorming over geweest:

- Ten aanzien van het sluiten van de posten Bergschenhoek en Bleiswijk is gebleken dat de dekking in de kern Bleiswijk onverantwoord zou verminderen. Dit kwam naar voren uit de contra-expertise die namens de OR is uitgevoerd. Het Algemeen Bestuur heeft opdracht gegeven om de optimale locatie(s) te bepalen voor één tot drie posten in Lansingerland. Uitgangspunt hierbij was de plaatsing van de twee SIV's.
- Het Algemeen Bestuur heeft besloten de post Albrandswaard te handhaven en de post Pottumstraat te sluiten. Ter compensatie bestaat het voornemen om twee SIV's op Rotterdam-Zuid te plaatsen.
- De slagkracht tankautospuiter die op de post Brielle stond is verplaatst naar de post Zwartewaal, waardoor de aanschaf van een SIV voor Zwartewaal onnodig werd.
- Het niet beschikbaar hebben van een uitrukeenheid in de kern Oudenhorn bleek volgens de contra-expertise door bureau Save bestuurlijk verantwoord, waardoor de aanschaf van een SIV voor Oudenhorn niet noodzakelijk was. Het Algemeen Bestuur heeft besloten de post Oudenhorn te sluiten in combinatie met een beroeps-SIV op de post Hellevoetsluis. De burgemeester van Bernisse zou in overleg met de burgemeester van Hellevoetsluis en de VRR de mogelijkheden onderzoeken voor het openhouden van de post Oudenhorn. De kosten voor de kazerne in Oudenhorn zullen worden gedragen door de gemeente Bernisse.

Vervolgens zijn de volgende ontwikkelingen van invloed op de beoogde locaties voor de SIV's:

- Het onderzoeken van het openhouden van de post Oudenhorn leidde tot de conclusie dat het zinvol is om de tweede tankautospuiter van de post Hellevoetsluis op de post Oudenhorn te plaatsen. Hier moet nog definitieve besluitvorming over plaatsvinden.
- Omdat in Hellevoetsluis de opkomsttijden onder druk staan, was voorgesteld om op de post Hellevoetsluis een 12-uursberoepsbezetting te stationeren. Naderhand is er voorkeur ontstaan voor beroeps-SIV in 24-uursdienst, omdat deze optie effectiever zal zijn ten aanzien van het verbeteren van de opkomsttijden dan het installeren van een 12-



uursberoepsbezetting. Het plaatsen van een SIV op de post Hellevoetsluis maakt daarom deel uit van dit voorstel.

De bestuurlijke historie in ogenschouw nemend, zijn Lansingerland, Rotterdam-Zuid en Hellevoetsluis de plaatsen die momenteel beoogd zijn als locaties voor een of meer SIV's. Voor Schiedam wordt nog onderzocht in hoeverre de SIV daar een meerwaarde kan hebben. Ten tijde van het gereedkomen van deze notitie heeft daarover nog geen besluitvorming plaatsgevonden.

### **2.3 Vraag van het bestuur**

In de vergadering van het Algemeen Bestuur op 23 februari 2011 zijn voor Lansingerland en Rotterdam-Zuid de volgende aandachtspunten aangegeven:

- Lansingerland: het plaatsen van een SIV in Lansingerland staat niet ter discussie, wel de locaties waar voertuigen geplaatst worden. Nader onderzocht diende te worden wat de optimale locatie(s) zijn voor één of meer posten in Lansingerland en de positionering van de SIV. De aandacht in dit voorstel richt zich op de door een SIV te leveren dekking.
- Rotterdam-Zuid: het Algemeen Bestuur is akkoord met het plaatsen van twee SIV's, maar de locaties hiervan liggen nog niet vast. Dit is geïnterpreteerd als de opdracht om hiervoor een voorstel voor te bereiden, dat een gelijkwaardige dekking biedt ten opzichte van de huidige situatie. De wens is daarnaast om de dekking in de wijken Heijplaat (Rotterdam) en Portland (Rhoon) te verbeteren.

Voor Hellevoetsluis staat de invoering van de SIV los van de ombuigingsmaatregelen. Het aandachtspunt voor Hellevoetsluis was met name de operationele bruikbaarheid van het concept SIV. Die operationele bruikbaarheid is in zijn totaliteit onderzocht.

Naast de opdracht om onderzoek te verrichten naar de dekking door de SIV, heeft het Algemeen Bestuur ook verzocht om de SIV in de praktijk te testen. De resultaten van de proef met de aangeschafte SIV en de verdere gedachtevorming moeten het Algemeen Bestuur voldoende inzicht geven om een besluit te nemen over de invoering van Snelle Interventie Voertuigen in de VRR.



### 3. Het VRR-concept voor de SIV

In dit hoofdstuk wordt het concept toegelicht dat de VRR voor ogen heeft ten aanzien van de SIV. De wijze van inzetten heeft belangrijke invloed op de mogelijkheden voor dekking door een SIV. Het gaat in dit hoofdstuk concreet om de bruikbaarheid van het concept en de keuzes die de VRR maakt. De basis hiervoor ligt in de kennis en ervaring die elders is opgedaan, verdere gedachtevorming binnen de VRR en de ervaringen van de VRR in de pilot SIV. Aan het eind van dit hoofdstuk wordt een doorkijk gegeven naar mogelijke toekomstige toepassingen van de SIV.

#### 3.1 Kennis en ervaring elders

Het concept van het Snelle Interventie Voertuig is niet nieuw. Al jarenlang wordt in Denemarken met succes gebruik gemaakt van de SIV. Dichterbij huis zijn er ook diverse initiatieven te vinden, want de VRR is niet de enige veiligheidsregio die het concept wil invoeren. De Veiligheidsregio Zuid-Limburg heeft reeds twee jaar geleden de Snelle Interventie Eenheid ingevoerd, maar ook andere regio's maken stappen naar het invoeren van dit concept.

##### Denemarken

Medio 2011 heeft een delegatie van de VRR een studiereis naar Denemarken gemaakt om inzicht te krijgen in het gebruik van de SIV daar en om kennis te nemen van hun ervaringen. Het concept zoals dat nu in Denemarken wordt toegepast, heeft zich in de loop van de afgelopen tien jaar ontwikkeld. Het doel van de SIV in Denemarken is zo snel mogelijk beginnen met een effectieve brandbestrijding / hulpverlening. De SIV rukt binnen 1 minuut na alarmeren uit en wordt voor elk incident gealarmeerd. In de meeste gevallen wordt ook een vrijwillige tankautospuiter gealarmeerd, die binnen 4 à 5 minuten de SIV volgt. De tankautospuiter wordt afhankelijk van het soort incident bemenst door 4 of 6 mensen, waardoor er ter plaatse 6 tot 8 mensen beschikbaar zijn voor de incidentbestrijding. De SIV is dus geen zelfstandige eenheid, maar is onderdeel van het team van de tankautospuiter. Het beïnvloedt daarmee het optreden van de tankautospuiter.

Cijfers uit Denemarken laten zien dat ruim 85% van de incidenten door een SIV kunnen worden opgelost. Bij nog eens 5% van de incidenten kon de SIV de situatie stabiliseren, waarna het incident verder werd opgelost door de tankautospuiter en andere specialistische voertuigen. De SIV wordt voor alle soorten incidenten ingezet: brandbestrijding, hulpverlening, verkenning ongevallen met gevaarlijke stoffen en waterongevallen. De SIV maakt deel uit van de totale eenheid en is in feite een vooruitgeschoven aanvalsploeg.



## **Andere veiligheidsregio's**

In het land zijn diverse brandweerregio's bezig met initiatieven op het gebied van variabele voertuigbezetting. Hieronder worden twee regio's uitgelicht die zich daarbij focussen op een voertuig dat door twee mensen wordt bezet. Ook wordt een korte blik geworpen op de Tussenrapportage Variabele voertuigbezetting van augustus 2011 van het IOOV.

### Zuid-Limburg

De Brandweer Zuid-Limburg kent sinds enige tijd de Snelle Interventie Eenheid (SIE). Daar wordt de SIE met name ingezet om het personeelsprobleem op te lossen. Vooral de kleinere gemeenten in de regio Zuid-Limburg hebben overdag een fiks tekort aan beschikbare vrijwilligers, waardoor een snelle uitruk van de tankautospuiter lastig was. In het midden van de vijf betrokken kazernes is daarom een SIE geplaatst, bemnst door beroepsmedewerkers. De SIE wordt gevolgd door de tankautospuiter van Vaals, die bemnst wordt door vier tot zes vrijwilligers.

De Brandweer Zuid-Limburg heeft zich voor de SIE eveneens laten inspireren door de Denen. De SIE is met name aanvullend bedoeld, want er blijven tankautosputters uitrukken. De SIE rukt echter sneller uit en is eerder ter plaatse. De SIE-bemensing vangt aan met de incidentbestrijding en kan ook bij fikse binnenbranden of uitslaande branden snel de eerste acties ondernemen.

Er vindt momenteel een theoretisch onderzoek plaats naar de inzetmogelijkheden van de SIE. Bevelvoerders worden in dat onderzoek gevraagd naar hun mening over het benodigde materieel, personeel en verdere middelen bij vele scenario's. Hieruit moet naar voren komen welke inzet mensen en middelen nodig wordt geacht in de uiteenlopende situaties.

### Gooi- en Vechtstreek

De Brandweer Gooi- en Vechtstreek heeft hoofdlijnen uitgewerkt voor haar nieuwe dekkingsplan. Eén van de hoofdlijnen is het verbeteren van de repressieve dekking door het opnieuw inrichten van het dekkingsconcept vanaf bestaande posten, het inrichten van steunpunten, variabele voertuigbezetting en een betere kosten/batenafweging op het gebied van repressieve dekking. Wat betreft de variabele voertuigbezetting voert Gooi- en Vechtstreek een pilot uit in Bussum. Zij willen de repressieve dekking in de regio verbeteren door de inzet van een TS2, gecombineerd met een TS4. Hiermee wordt een snellere uitruk beoogd.

Gooi- en Vechtstreek heeft in oktober in Zweden een oefenweek georganiseerd ter voorbereiding op de uitvoering van de pilot. Daaruit hebben zij geleerd dat de TS2 daadwerkelijk naar alle typen incidenten kan uitrukken. De uitvoering van de pilot moet in december 2011 starten, dus praktijkresultaten zijn er nog niet.



## **IOOV-Tussenrapportage variabele voertuigbezetting**

De NVBR voert het project Variabele bezetting uit. Zij is de paraplu voor de pilots en projecten in den lande en zij doen empirisch onderzoek om onderbouwde uitspraken te kunnen doen over de veiligheid en effectiviteit van de variabele voertuigbezetting in een aantal representatieve scenario's. In het Algemeen Overleg van 26 mei 2011 heeft de Tweede Kamer haar bezorgdheid geuit over de vele experimenten met variabele voertuigbezetting en heeft zij het wetenschappelijk karakter ervan in twijfel getrokken. De minister van Veiligheid en Justitie heeft daarom het IOOV opdracht gegeven om een tussenoordeel te geven over de opzet van het landelijke NVBR-project.

In de tussenrapportage oordeelt het IOOV dat het onderzoek niet zodanig is opgezet dat dit kan leiden tot onderbouwde uitspraken. De belangrijkste conclusies zijn:

- De Wvr biedt de mogelijkheid om af te wijken van een bezetting van zes mensen op het eerst uitrukkende brandweervoertuig, mits wordt voorzien in een gelijkwaardig niveau van brandweezorg en geen afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid en gezondheid van het brandweerpersoneel. In het onderzoek van de NVBR/NIFV worden niet alle aspecten meegenomen.
- Het ontbreekt aan vooraf vastgestelde en heldere beoordelingskaders en –criteria, waardoor niet geborgd is dat de juiste gegevens worden verzameld en dat de gestelde onderzoeksvragen onderbouwd, effectief, traceerbaar en herhaalbaar kunnen worden beantwoord.
- Met de huidige omvang van het project wordt een beperkte hoeveelheid gegevens verzameld. Voor adequaat empirisch onderzoek is diepgaand onderzoek nodig gedurende langere tijd om tot onderbouwde uitspraken te kunnen komen.

De VRR neemt geen deel aan het project Variabele bezetting. De insteek in de VRR is anders; de NVBR focust zich op experimenteren met een door vier mensen bezette tankautospuiter en wil beoordelen in hoeverre deze kan functioneren in de plaats van een tankautospuiter met zes mensen. Met de SIV beoogt de VRR niet het vervangen van de tankautospuiter, maar functioneert de SIV in combinatie met de tankautospuiter.

### **3.2 Uitkomsten VRR-pilot**

Vanaf maart 2011 tot en met oktober 2011 is er in de VRR een pilot georganiseerd met een SIV. Deze SIV heeft achtereenvolgens op drie locaties gestaan om drie uitrukprofielen te testen. De uitkomsten van de pilot onderschrijven de bruikbaarheid van het concept SIV. Daarnaast maakte de pilot ook enkele beperkingen en aandachtspunten inzichtelijk. In 'bijlage A. Evaluatie pilot SIV' zijn de bevindingen van de pilot beschreven.



## **Bergschenhoek**

In Bergschenhoek is het concept uitgeprobeerd waarbij de SIV niet op een kazerne werd geplaatst, maar waarbij het voertuig bij zich werd gehouden door de chauffeur. De chauffeur moest bij alarm vervolgens de bevelvoerder ophalen. In de praktijk bleek dit niet goed te werken. De uitruktijd van 1 minuut kon daardoor doorgaans niet behaald worden. In de praktijk bleken er gemiddeld 4:07 minuten nodig om uit te rukken. Minstens even belangrijk is de constatering dat een dergelijke constructie roostertechnisch niet haalbaar is. De SIV was daardoor in Bergschenhoek een groot deel van de tijd niet inzetbaar. Dientengevolge zijn er in de pilotperiode te weinig uitrukken met de SIV geweest om iets te kunnen zeggen over de effectiviteit van inzetten.

## **Hellevoetsluis**

In Hellevoetsluis werd de SIV bemest door gekazerneerd personeel (zowel vrijwilligers als beroeps) en bij het uitrukken gevolgd door een vrijwillige tankautospuiter van de post Hellevoetsluis. Door de kazernerij was de gemiddelde uitruktijd 1:09 minuten. De gemiddelde 'uitruktijd + rijtijd' was 5:25 minuten. Dit is ruim onder de voor de pilot gehanteerde norm van 7 minuten. Ook is gebleken dat kleine incidenten doorgaans met de SIV kunnen worden afgehandeld en dat door het snelle optreden branduitbreiding kan worden voorkomen.

## **Pottumstraat**

Op de kazerne Pottumstraat werd de SIV bemest door beroepspersoneel en bij uitrukken gevolgd door een beroepstankautospuiter van dezelfde kazerne. De SIV is gemiddeld in 1:31 minuten uitgerukt. De brandweertijd van de SIV lag met een gemiddelde van 5:10 minuten ruim onder de 7 minuten. Bovendien is door de medewerkers geoordeeld dat de SIV goed de kleine incidenten kan afhandelen. Bij incidenten met kans op escalatie of waar überhaupt meer handen nodig zijn, is de inzet van een tankautospuiter noodzakelijk. Dit is volgens de deelnemers aan de pilot met name van toepassing op gebouwbranden in de gebieden met veel oudbouw. Een SIV kan volgens hen in zo'n geval weinig uitrichten en zal zeer snel gevolgd moeten worden door een tankautospuiter.

## **Conclusies VRR-pilot**

- Een SIV heeft een gekazerneerde bezetting nodig: om in een groot gebied voldoende dekking te kunnen leveren, moet de SIV binnen 1 minuut na alarmering uitrukken. Dit kan alleen gerealiseerd worden met een gekazerneerde of beroepsbezetting.
- Een SIV is effectief, maar is geen tankautospuiter: de SIV kan in veel gevallen zelfstandig optreden of anderszins goed voorbereidend werk doen voor de tankautospuiter. In een aantal gevallen is inzet van de tankautospuiter nodig.
- Een SIV moet binnen enkele minuten gevolgd kunnen worden door een tankautospuiter, zodat een goede brandweezorg is gewaarborgd. Met name bij incidenten met een hoger escalatieniveau en bij grotere incidenten is er back-up nodig van een tankautospuiter.



- De randvoorwaarden dienen beter ingevuld te worden: de SIV kan alleen voor dekking zorgen als het concept goed werkt. De kennis en ervaring uit de pilot kunnen gebruikt worden om de randvoorwaarden beter in te vullen en verder door te ontwikkelen. Dit heeft vooral betrekking op het soort voertuig, de bepakking, de selectie van personeel, de opleiding, het trainen, de procedures en communicatie met medewerkers.

### **3.3 Beoogd concept VRR**

De SIV zal vooralsnog gebruikt worden als instrument om het dekkingsverlies te compenseren als gevolg van het sluiten van kazernes. De SIV moet daarom op dit moment gezien worden als een maatregel die getroffen wordt om het later ter plaatse komen van tankautospuitten mogelijk te maken. De VRR wil met het later ter plaatse komen van tankautospuitten afwijken van de Wvr en van de Zorgnorm Brandweer Rotterdam-Rijnmond. Om af te kunnen wijken moet het concept SIV voldoende waarborg leveren voor de brandweezorg.

De uitleg van het IOOV volgend, dient de VRR met het concept SIV te voldoen aan de volgende voorwaarden: de kwaliteit van brandweezorg moet van een zelfde niveau zijn en de veiligheid van de brandweermedewerkers moet geborgd zijn. Daarnaast dient de dekking gelijk te blijven. Op de dekking wordt in het volgende hoofdstuk ingegaan. In deze paragraaf worden het concept, de kwaliteit van de brandweezorg en de veiligheid van de brandweermedewerkers belicht.

#### **Concept**

Het voorlopig beoogde concept voor de VRR volgt voor een groot deel het Deense voorbeeld. In de verzorgingsgebieden waar een SIV wordt geplaatst, wordt de SIV voor alle incidenten gealarmeerd. Tegelijkertijd wordt in ieder geval bij gebouwbranden altijd een tankautospuit gealarmeerd, die binnen 4 minuten na aankomst van de SIV eveneens ter plaatse kan zijn. In de voorbereiding van de implementatie zal worden vastgesteld in hoeverre de SIV bij andere incidenten zelfstandig kan uitrukken. Dit kan bijvoorbeeld aan de orde zijn bij containerbranden, buitenbranden en automatische brandmeldingen met een lage prioriteit.

Bij aankomst van de SIV wordt snel duidelijk of de SIV het incident alleen kan afhandelen of dat inzet van de tankautospuit noodzakelijk is. In het eerste geval kan de tankautospuit direct weer inzetbaar gaan. In het tweede geval kan de SIV een aanvang maken met de incidentbestrijding of de inzet van de tankautospuit voorbereiden. Bij aankomst van de tankautospuit kan de SIV van betekenis zijn voor dat incident of terugkeren naar de post en zich weer beschikbaar melden voor eventuele volgende incidenten.



De SIV wordt in ieder geval bij gebouwbranden vanwege de mogelijke noodzaak tot het inzetten van een tankautospuiter gevolgd door een tankautospuiter die binnen 4 minuten na aankomst van de SIV ter plaatse kan zijn<sup>1</sup>. De opvolging door een tankautospuiter kan plaatsvinden door een vrijwillige eenheid van dezelfde of een andere kazerne of een beroepseenheid van een andere kazerne. De bemensing van de SIV is in alle gevallen gekazerneerd of mobiel beschikbaar in het verzorgingsgebied, zodat deze binnen 1 minuut na alarmering kan uitrukken. Dit kan worden georganiseerd door de inzet van dagdienstpersoneel, gekazerneerde vrijwilligers en/of beroepsmedewerkers. De precieze invulling dient in de voorbereiding van de implementatie plaats te vinden en zal mogelijk per locatie verschillen.

### **Kwaliteit van de brandweezorg**

De geleverde brandweezorg wordt op basis van de Wvr afgelezen aan de hand van het optreden van de brandweer bij gebouwbranden. Wanneer over dekking wordt gesproken gaat het over de opkomst van de brandweer bij gebouwbranden en het leveren van voldoende potentieel daarbij. De vele andere soorten incidenten, zoals hulpverleningen en ongevalbestrijding gevaarlijke stoffen, worden grotendeels buiten beschouwing gelaten.

Het is belangrijk om in te zien dat voor gebouwbranden een SIV geen vervanging is van de tankautospuiter. De tankautospuiter heeft immers zowel qua materialen als qua inzet van mensen een grotere slagkracht. De SIV is een eenheid die bij gebouwbranden voldoet als voorpost van de tankautospuiter. De SIV kan mogelijk reddend of blussend, maar in ieder geval de-escalierend of voorbereidend optreden. De VRR stelt dat een SIV in staat is om vooruitlopend op de aankomst van de tankautospuiter aan te vangen met de voorbereiding van de inzet van de tankautospuiter en de incidentbestrijding. Dat is in dusdanige mate het geval dat het niveau van brandweezorg gelijk blijft, ook al komt de tankautospuiter later ter plaatse dan voorheen. Conclusie: de inzet van de SIV rechtvaardigt het afwijken van de Zorgnorm Brandweer Rotterdam-Rijnmond.

Voor andere incidenten dan gebouwbranden is de SIV eveneens een zinvolle aanvulling. Ook daarvoor geldt dat de SIV vaak zal kunnen aanvangen met de voorbereiding van de inzet van de tankautospuiter en de incidentbestrijding. Daarbovenop komt dat de SIV diverse soorten incidenten zelfstandig zal kunnen afhandelen. Uit de praktijk blijkt (met name in Denemarken en Zuid-Limburg, maar ook geconstateerd tijdens de VRR-pilot) dat dit in 80% van de incidenten het geval is. Dit ontlast de tankautospuiterbemensing en biedt reeds perspectief op het uitrukken op maat.

---

<sup>1</sup> Deze 4 minuten is overgenomen van het concept zoals dat in Denemarken wordt toegepast, waar een tankautospuiter 4 tot 5 minuten na de SIV arriveert. Daarnaast is de filosofie van bureau Save in overweging genomen. Save hanteert dat bij objecten met een trage brandontwikkeling de tankautospuiter 3 tot 4 minuten later mag komen; voor objecten met een snelle brandontwikkeling stellen zij dit op 2 minuten. Save redeneert echter anders dan de VRR, namelijk dat de SIV bij gebouwbranden beperkt is tot het voorbereiden van de inzet van de tankautospuiter. In het concept van de VRR vangt de SIV reeds aan met de redding en incidentbestrijding.





## **Veiligheid van de brandweermedewerkers**

Een belangrijke factor is de veiligheid van de brandweermedewerkers. Onveilig optreden wordt door de VRR niet geaccepteerd. De VRR stelt dat het inzetten van de SIV niet onveiliger is dan het inzetten van de tankautospuit. Hierover is veel discussie met de brandweermedewerkers, omdat een deel van hen van mening is dat het wel onveiliger is. Er wordt door de VRR echter vanuit gegaan, dat het in welke situatie dan ook gaat om het maken van een risico-inschatting en het daarop anticiperen door de brandweereenheid.

De VRR erkent wel dat de bemensing van de SIV zwaarder belast wordt, doordat zij beperkter zijn in hun mogelijkheden en zij onder hoge druk de juiste besluiten dienen te nemen. De VRR heeft er echter vertrouwen in dat haar personeel daartoe in staat is, zeker met de juiste opleiding en training.

## **3.4 Te organiseren randvoorwaarden**

Een SIV kan alleen de in hoofdstuk 4 berekende dekking leveren als in een aantal randvoorwaarden wordt voorzien. Dit is essentieel voor een goede borging van het uitrukken en het effectief inzetten van de SIV. Uit de pilot met de SIV zijn diverse aandachtspunten naar voren gekomen waar nog in moet worden geïnvesteerd. Dit zal niet alleen voor een goed werkende SIV in technische zin zorgen, maar zal ook het draagvlak onder de repressieve medewerkers positief beïnvloeden.

## **Voertuig en bepakking**

Voorafgaand aan de aanschaf van nieuwe SIV's zal in overleg met de gebruikers goed gekeken worden op welke vlakken het voertuig en de bepakking aangepast moeten worden. Vastgesteld moet worden wat goed werkte, wat minder goed werkte, wat ontbreekt en wat er te veel op zit. In de evaluatie van de pilot zijn op dit vlak reeds aandachtspunten benoemd die hierbij meegenomen kunnen worden. Per SIV kan daarnaast gekeken worden naar de specifieke risico's in het uitrukgebied, om vervolgens daar een deel van de bepakking op aan te passen. In navolging van de Denen zou jaarlijks geëvalueerd moeten worden of de bepakking verbeterd kan worden.

## **Uitrukvoorstel**

Het is zaak om uitrukvoorstellen te genereren, waarin is bepaald op welke wijze de SIV uitrukt. Vastgesteld moet worden in welke gevallen de SIV zelfstandig uitrukt en in welke gevallen de SIV gezamenlijk met een tankautospuit wordt gealarmeerd. Dit vastleggen gebeurt in de Model Alarmerings Regeling Rotterdam-Rijnmond (MARRR). De uitrukvoorstellen zijn aan verandering onderhevig en worden op basis van ervaring bijgesteld. Het uitgangspunt is dat bij gebouwbrand ook altijd een tankautospuit wordt gealarmeerd. Voor andere soorten incidenten wordt tijdens de voorbereiding van de implementatie vastgesteld wat het uitrukvoorstel is.



## **Personeel**

Om geschikt personeel te selecteren is voor de pilot een competentieprofiel opgesteld. Tijdens de pilot is gebleken dat de bemensing van de SIV een belangrijke factor is voor een goede inzet. Bij een implementatie heeft het de voorkeur dat een ervaren bevelvoerder een op de SIV uitrukt. De bevelvoerder van de SIV moet namelijk onder grote druk een inschatting kunnen maken van zijn/haar mogelijkheden en onmogelijkheden en snel een juiste risico-inschatting kunnen maken. Vanwege de grotere belasting dient ook de chauffeur een ervaren manschap te zijn.

Er zullen inspanningen verricht moeten worden voor het organiseren van personeel voor de SIV. De insteek is dat een brede groep beroepsmedewerkers en vrijwilligers wordt opgeleid en dat zij zullen rouleren. Zij zullen dus regelmatig diensten draaien op de SIV, maar ook nog ingezet worden op de tankautospuit. Dit is bedoeld om te borgen dat mensen op beide vlakken voldoende ervaringsopbouw genieten.

De komende maanden zullen gebruikt worden om een definitief beleid op te stellen. Dit betreft met name het bepalen van het uiteindelijke competentieprofiel, het vaststellen van het benodigde aantal mensen dat op de SIV kan uitrukken, de selectie van mensen en de wijze van inroosteren van mensen.

## **Opleiding en oefenen**

Een factor die onderschat is tijdens de pilot, is het opleiden van medewerkers. Met name op het vlak van theorie en achtergrondkennis zal de SIV-bemensing meer opleiding nodig hebben. De huidige opleiding zal daarom worden uitgebreid en tijdiger plaatsvinden. Hierdoor kunnen de mensen voordat zij daadwerkelijk op de SIV uitrukken nog een trainingsperiode doorlopen. Voor het structureel oefenen wordt in de komende periode beleid geschreven.

## **3.5 Monitoren inzet SIV**

Bij een instemmend besluit van het Algemeen Bestuur over het invoeren van de SIV in de VRR zal er een periode van tien tot twaalf maanden nodig zijn voor het implementeren van de SIV. Dit in verband met de aanbesteding van de voertuigen en het organiseren van alle benodigde randvoorwaarden. In deze periode zal het empirisch onderzoek met de SIV worden voortgezet met het reeds beschikbare voertuig. De twee belangrijkste redenen hiervoor zijn het verder testen van het concept en het verkrijgen van verder inzicht in te realiseren randvoorwaarden.

De aanbeveling is bovendien om de inzet van de SIV's gedurende langere tijd – liefst twee jaar na ingebruikname - te blijven monitoren. De VRR schaart zich daarbij achter de stelling van het IOOV dat er gedurende langere tijd diepgaand empirisch onderzoek nodig is om het



gebruik van de SIV goed te kunnen beoordelen. Ook het verder monitoren zou gericht moeten zijn op het concept en de randvoorwaarden. De uitkomsten zullen worden gedeeld met de NVBR, waardoor de VRR tevens bijdraagt aan het project Variabele voertuigbezetting van de NVBR.

### ***3.6 Toekomstige inzet van de SIV***

Het beschreven concept voor de SIV is gericht op het werken met de vier voorgestelde SIV's. In de toekomst is het te verwachten dat de SIV breder wordt ingevoerd binnen de VRR. Niet perse als middel om dekingsverlies te compenseren als gevolg van kazernesluitingen, maar met het oog op het verbeteren van opkomsttijden of het realiseren van maatwerk in het uitrukken. Samen met de initiatieven op het gebied van Brandveilig Leven, moet dit maatwerk zorgen voor een betere en meer doelmatige brandweezorg. Tegen die tijd zal het concept voor de SIV mogelijk worden aangepast en weggezet worden in het totaal aan middelen waarmee de Brandweer Rotterdam-Rijnmond in de brandweezorg zal voorzien.



## 4. Dekking

In dit hoofdstuk is de beoogde plaatsing van SIV's in Lansingerland, Rotterdam-Zuid en Hellevoetsluis weergegeven. Daarbij wordt inzichtelijk gemaakt in welke mate dekking wordt geleverd, soms afgezet tegen de bestaande situatie. Eerst wordt nog beschreven op welke wijze de SIV formeel kan bijdragen aan de dekking in de regio.

### 4.1 SIV laten meetellen in de dekking

De vraag is in de eerste plaats of een SIV meegeteld mag worden in de dekking. In de Wvr wordt immers aangegeven dat de opkomsttijd bepaald wordt door het ter plaatse komen van de eerste basisbrandweereenheid. In diezelfde Wvr wordt de basisbrandweereenheid gedefinieerd als een tankautospuiter, bemant met zes mensen. De wet laat echter ook ruimte aan het bestuur van een veiligheidsregio om af te wijken, mits dit bestuurlijk wordt vastgelegd. Daarbij dient voorzien te worden in een gelijkwaardig niveau van brandweezorg en mag geen afbreuk worden gedaan aan de veiligheid en gezondheid van het brandweerpersoneel.

De afwijking die de VRR voor ogen heeft, is het afwijken van de in de Zorgnorm Brandweer Rotterdam-Rijnmond vastgestelde opkomsttijden van tankautosputters. Het inzetten van de SIV is de maatregel die dient als fundament onder het afwijken van die opkomsttijden. In de gebieden waar de SIV wordt ingezet mag een tankautospuiter de norm voor de opkomsttijd met vier minuten overschrijden. Voor de SIV gelden vervolgens de normen voor opkomsttijden zoals gesteld in de Zorgnorm Brandweer Rotterdam-Rijnmond.

Dit leidt tot het volgende overzicht:

	<b>Norm opkomsttijd SIV</b>	<b>Aangepaste norm voor tankautospuiter</b>
6-minuten objecten	6 minuten	10 minuten
8-minuten objecten	8 minuten	12 minuten
10-minuten objecten	10 minuten	14 minuten

De VRR is van mening dat met het beoogde concept op voldoende wijze wordt voorzien in een gelijk niveau van brandweezorg en de veiligheid van de brandweered medewerkers. Ook voor andere incidenten dan gebouwbranden zal de brandweezorg verbeteren. Kortom, bij een kazernesluiting kan plaatsing van een SIV op een strategisch gekozen locatie het verlies aan dekking compenseren.



## 4.2 Locaties

De SIV is beoogd in Lansingerland, Hellevoetsluis en Rotterdam-Zuid. In deze paragraaf wordt de dekking in beeld gebracht in de huidige situatie en beoogde situatie, zodat het verschil in de dekking duidelijk wordt. In bijlage B 'Berekeningen dekking' is uitgebreidere informatie over de berekeningen opgenomen.

### Lansingerland

Het Algemeen Bestuur heeft opdracht gegeven om nader te onderzoeken wat de optimale locatie(s) zijn voor één of meer posten in Lansingerland en de verdeling van voertuigen over die posten. Plaatsing van een SIV maakt deel uit van de plannen. Uitgangspunt is dat de dekking in het gebied niet vermindert.

De huidige dekking in Lansingerland is als volgt:

<i>Soort object</i>	<i>Lansingerland</i>	<i>Bergschenhoek</i>	<i>Berkel en R.</i>	<i>Bleiswijk</i>
6-minuten objecten	14%	8%	17%	0%
8-minuten objecten	77%	86%	68%	81%
10-minuten objecten	90%	93%	87%	91%

De zes meest waarschijnlijke opties zijn tegen het licht gehouden. Dit is een variatie aan combinaties geweest tussen bestaande locaties en nieuwe locaties. In het Algemeen Bestuur op 5 december 2011 is gekozen voor optie A: de huidige posten Berkel en Rodenrijs en Bleiswijk blijven in gebruik en de post Bergschenhoek sluit. Op de post Berkel en Rodenrijs wordt met het oog op het compenseren van dekkingsverlies – naast twee tankautosputten – een SIV geplaatst. Het te nemen besluit voor invoering van de SIV is voorwaardelijk voor de uitvoering van het besluit over de posten in Lansingerland.

De dekking in Lansingerland wordt door het besluit als volgt:

<i>Soort object</i>	<i>Lansingerland</i>	<i>Bergschenhoek</i>	<i>Berkel en R.</i>	<i>Bleiswijk</i>
6-minuten objecten	91%	97%	100%	4%
8-minuten objecten	95%	96%	98%	84%
10-minuten objecten	96%	96%	100%	92%

Dit is zelfs een forse verbetering ten opzichte van de bestaande situatie. In de praktijk zal de SIV met een gekazerneerde of beroepsbezetting naar alle incidenten in de gemeente Lansingerland uitrukken, meestal gevolgd door de vrijwillige tankautosput van de post Berkel en Rodenrijs. Vanaf deze post en de posten Bleiswijk en Frobenstraat kan er voldoende opvolging door een tankautosput plaatsvinden.



## Hellevoetsluis

In Hellevoetsluis staan de opkomsttijden onder druk. Er wordt ruim onder de 80% opkomstnorm gescoord, waarmee de post Hellevoetsluis één van de laagste opkomstpercentages van de regio heeft. Het is een post met een groot aantal uitrukken. Er wordt al enige tijd gezocht naar mogelijkheden om dit probleem op te lossen. De oplossing die in eerste instantie de voorkeur had, was het introduceren van de 12-uursberoepsdienst op de kazerne Hellevoetsluis. Door de eerste tankautospuiter van de kazerne overdag te bemensen met beroeps en 's avonds en in het weekend met vrijwillig opkomend personeel zou het probleem voor een deel getackeld kunnen worden.

Inmiddels is het plaatsen van een SIV op de post Hellevoetsluis als tweede alternatief onderzocht. Door plaatsing van een SIV met gekazerneerde bezetting verbeteren de opkomsttijden in Hellevoetsluis aanzienlijk. Deze verbetering beperkt zich niet tot een deel van de dag, maar geldt 24/7. Daarnaast levert de SIV een bijdrage aan de dekking in de gemeente Bernisse. De vrijwillige tankautospuiter van de post Hellevoetsluis zorgt over het algemeen voor de vereiste opvolging door een tankautospuiter. Vanaf deze post en de posten Stellendam, Rockanje, Oudenhorn, Zwartewaal en Heenvliet kan de SIV voldoende snel gevolgd worden door een tankautospuiter.

Door het plaatsen van de SIV op de post Hellevoetsluis wordt de dekking in Hellevoetsluis verbeterd:

<i>Soort object</i>	<i>Huidige dekking Hellevoetsluis</i>	<i>Nieuwe dekking Hellevoetsluis</i>
6-minuten objecten	0%	100%
8-minuten objecten	40%	97%
10-minuten objecten	88%	99%

Het alternatief van de 12-uurs beroepsbezetting is qua kosten vergelijkbaar met het plaatsen van een SIV. Vanwege de permanente betere borging van goede opkomsttijden in Hellevoetsluis heeft het implementeren van een SIV de voorkeur.

## Rotterdam-Zuid

Op Rotterdam-Zuid gaat de post Pottumstraat per 1 januari 2013 dicht. Dit levert dekkingsverlies op in het verzorgingsgebied van de huidige post Pottumstraat. Door het plaatsen van twee SIV's moet dit dekkingsverlies worden gecompenseerd. Daarnaast is de wens om de dekking in de wijken Heijplaat en Portland (Rhoon) te verbeteren. De beoogde locaties voor het plaatsen van de SIV's zijn een locatie nabij Slinge en een locatie nabij de huidige post Pottumstraat.



De huidige dekking in het verzorgingsgebied van de post Pottumstraat is als volgt:

<i>Soort object</i>	<i>Gebied Pottumstr.</i>	<i>Portland</i>	<i>Heijplaat</i>
6-minuten objecten	67%	Nvt	0%
8-minuten objecten	83%	0%	100%
10-minuten objecten	95%	66%	100%

De dekking met inzet van de twee beoogde SIV's zal zijn:

<i>Soort object</i>	<i>Gebied Pottumstr.</i>	<i>Portland</i>	<i>Heijplaat</i>
6-minuten objecten	98%	Nvt	5%
8-minuten objecten	100%	100%	100%
10-minuten objecten	96%	100%	100%

De dekking van de 6-minutenobjecten in de wijk Heijplaat blijft minimaal. Er is gekozen voor locaties die zorgen voor een goede dekking in wijken waar een redelijk aantal incidenten plaatsvindt. In wijk Heijplaat vinden doorgaans weinig incidenten plaats (over de periode 2006-2010 zijn er gemiddeld slechts 4 gebouwbranden per jaar in de wijk Heijplaat geweest) en het aantal 6-minutenobjecten is met 66 stuks beperkt. De beide SIV's leveren overigens ook een bijdrage aan de brandweezorg in andere gebieden, zoals het verzorgingsgebied van de post Mijnsherenlaan.

De opvolging van de SIV door een tankautospuiter kan overal in voldoende mate worden verzorgd door de posten Mijnsherenlaan, Groene Tuin, Beneluxplein (Gezamenlijke Brandweer), Albrandswaard, Barendrecht en Baan.



## 5 Voorstel aan het Algemeen Bestuur

Zoals gezegd: de implementatie van SIV's is een ombuigingsmaatregel om het verminderen van de dekking in Lansingerland en Rotterdam-Zuid als gevolg van bezuinigingsmaatregelen te compenseren. Daarnaast is het voor Hellevoetsluis de meest doelmatige oplossing voor het verbeteren van de opkomsttijden. In dit hoofdstuk wordt het concrete voorstel aan het Algemeen Bestuur voorgelegd.

### 5.1 Voorstel

Het voorstel aan het bestuur is samenvattend:

1. Vast te stellen dat de SIV wordt ingezet als maatregel om gefundeerd af te wijken van de Zorgnorm Brandweer Rotterdam-Rijnmond. De afwijking is dat in verzorgingsgebieden waar een SIV wordt ingezet de normen voor opkomsttijden met vier minuten mogen worden overschreden. Voorwaarde is dat de SIV is uitgerust voor de basisbrandweertaken brandbestrijding, technische hulpverlening, ondersteuning bij waterongevallen en ongevalsbestrijding gevaarlijke stoffen en dat de SIV voldoet aan de normen voor opkomsttijden zoals gesteld in de Zorgnorm Brandweer Rotterdam-Rijnmond. Dit leidt tot het volgende overzicht:

	SIV	Tankautospuiter
6-minuten objecten	6 minuten	10 minuten
8-minuten objecten	8 minuten	12 minuten
10-minuten objecten	10 minuten	14 minuten

De SIV kan hierdoor een bijdrage leveren aan de brandweezorgdekking in de regio en opgenomen worden in het Dekkingsplan Brandweer Rotterdam-Rijnmond 2.0.

2. In te stemmen met de aanbesteding van vier SIV's.
3. Het plaatsen van deze vier SIV's op respectievelijk de post Berkel en Rodenrijs, de post Hellevoetsluis, nabij de huidige post Pottumstraat en nabij Slinge (Rotterdam-Zuid).
4. Het voortzetten van empirisch onderzoek naar de inzet van de SIV in de periode van implementatie van de vier SIV's en na de ingebruikname gedurende twee jaar.





## 5.2 Financiële onderbouwing

Het aanschaffen van SIV's zijn voor het merendeel ombuigingsmaatregelen die genomen worden ter compensatie van het sluiten van kazernes of het afstoten van tankautospuiten. Als de SIV's niet worden aangeschaft, dan leiden de bezuinigingsmaatregelen tot een onacceptabele vermindering van de dekking in Lansingerland en Rotterdam-Zuid. In het geval van Hellevoetsluis gaat het om een oplossing voor slechte opkomsttijden.

In deze paragraaf wordt inzicht gegeven in de financiële consequenties van de ombuigingsmaatregelen en de financiële consequenties van het verbeteren van de opkomsttijden in Hellevoetsluis. In 'bijlage C. Financiële onderbouwing SIV' wordt duidelijk waar de genoemden op zijn gebaseerd. De conclusie is dat de invoering van de SIV's past binnen het financiële kader dat in plannen is gesteld.

### Financiële consequenties ombuigingsmaatregelen

De ombuigingsmaatregelen betreffen de aanschaf en implementatie van drie SIV's in Lansingerland en Rotterdam-Zuid. Daar tegenover staat dat de posten Bergschenhoek en Pottumstraat worden gesloten.

Begrote jaarlijkse kosten in 'De VRR in breder perspectief' en na wijzigingen:

SIV	€	375.000
Pottumstraat	€	<u>900.000</u>
Totaal	€	1.275.000

Berekende jaarlijkse exploitatiekosten van de SIV:

Afschrijving 3 SIV's	€	90.000
Overige voertuigkosten	€	19.350
Personeel	€	1.110.000
Opleiden/oefenen	€	57.000
Huisvesting	€	<u>PM</u>
Totaal	€	1.276.350

Begrote jaarlijkse bezuiniging sluiten Bergschenhoek en Pottumstraat:

Sluiten post Bergschenhoek	€	200.000
Sluiten post Pottumstraat	€	<u>1.400.000</u>
Totaal	€	1.600.000



## Financiële consequenties verbeteren opkomstijden Hellevoetsluis

Jaarlijkse exploitatiekosten van de SIV:

Afschrijving	€	30.000
Overige voertuigkosten	€	6.450
Personeel	€	370.000
Opleiden/oefenen	€	19.000
Huisvesting	€	<u>                    </u> -
Totaal	€	425.450

Dit bedrag moet worden afgezet tegen de begrote investering voor een 12-uurs beroepsbezetting op de post Hellevoetsluis. Deze investering is begroot op € 500.000.



## **Bijlage A. Evaluatie pilot SIV**

In deze bijlage worden de opzet, de uitvoering en de uitkomsten van de pilot SIV beschreven. De uitkomsten van de pilot vormen een belangrijke grondslag voor het voorstel aan het Algemeen Bestuur. Voordat er inhoudelijk op wordt ingegaan, worden op deze plaats de deelnemers aan de pilot bedankt. De SIV is een nieuw concept voor Rotterdam-Rijnmond en het uitproberen van het concept is een voorbode van veranderingen. Ondanks de onduidelijkheid die heerste bij de deelnemers, hebben veel mensen zich ingezet om de SIV uit te proberen.

### ***A1 Opzet***

#### **Locaties**

In hoofdstuk 2 is beschreven dat het Algemeen Bestuur behoefte had aan meer inzicht in de geleverde dekking door SIV's. De VRR heeft daar invulling aan gegeven door een pilot te starten. In de voorbereiding van de pilot bleek dat afgeweken moest worden van de in "VRR in breder perspectief" voorgestelde locaties. Als gevolg van deze ontwikkelingen is de pilot uitgevoerd in Bergschenhoek (gemeente Lansingerland), op de post Hellevoetsluis en op de post Pottumstraat (gemeente Rotterdam).

#### **Taakstelling van de SIV**

De SIV kan niet worden gezien als een eenheid die de tankautospuiter vervangt. De tankautospuiter heeft met een bezetting van zes mensen en de hoeveelheid beschikbare materialen logischerwijs een grotere slagkracht dan de beperkt bepakte SIV met een bezetting van twee mensen. Van een SIV kan daarom niet hetzelfde worden verwacht als van een tankautospuiter. De hoofdtak van de SIV is het redden van mensen en het verrichten van levensreddende handelingen. Het is belangrijk om in te zien dat dit voor de SIV mogelijk is bij incidenten met een kleine omvang. Bij grotere incidenten of een vergevorderde brand is de SIV beperkt in de mogelijke taakuitvoering.

De SIV is tijdens de pilot uitgerukt voor bijna alle meldingen, te weten brand, hulpverlening en ongevallen met gevaarlijke stoffen. De SIV is niet uitgerukt naar waterongevallen. Een en ander is geconcretiseerd met de volgende taakstelling voor de SIV:

#### Brandbestrijding

- Maatgevend incident: binnenbrand in een woning
- Primaire taak: redden van personen en verkennen van ruimten met gebruik van adembescherming



- Secundaire taak: verkennen en beheersen van een binnenbrand in maximaal één ruimte (de brand blijft beperkt tot het brandende voorwerp) en het voorbereiden van de inzet van een tankautospuut

#### Hulpverlening

- Maatgevend incident: ongeval met één personenauto waarbij sprake is van beknelling
- Primaire taak: verkennen en stabiliseren
- Secundaire taak: redden van slachtoffers in overleg met de ambulancedienst en het voorbereiden van de inzet van een tankautospuut

#### Ongevallen met gevaarlijke stoffen

- Maatgevend incident: een lekkage van een stof die op een SIV beschikbare middelen en persoonlijke beschermingsmiddelen kan worden verholpen
- Primaire taak: verkennen en redden van slachtoffers
- Secundaire taak: stabiliseren en het voorbereiden van de inzet van een tankautospuut

### **Drie profielen**

De locaties waar de pilot is gedraaid verschilden sterk van elkaar. Dat bood de mogelijkheid om de SIV uit te testen binnen drie verschillende 'profielen'. In Bergschenhoek is de SIV getest als vrijwillig voertuig dat niet op een kazerne geplaatst was, maar dat bij een vrijwilliger voor de deur stond. In Hellevoetsluis is de SIV getest als een beroepsvoertuig, waarbij de SIV bij elke uitruk gevolgd werd door een vrijwillige tankautospuut. Tot slot is op de post Pottumstraat de SIV eveneens getest als beroepsvoertuig, vervolgens gevolgd door een beroepstankautospuut. Uitgangspunt was dat SIV zoveel als mogelijk zelfstandig optrad, maar dat er een tankautospuut beschikbaar zou zijn. Verder is tijdens de pilot van het volgende uitgegaan:

#### Bergschenhoek

- De SIV staat als eerste eenheid in de kazernevolgordetabel voor de kern Bergschenhoek
- De SIV staat niet op een kazerne, maar wordt bij zich gehouden door de dienstdoende chauffeur van de SIV
- De chauffeur haalt na alarmering de bevelvoerder op
- Uitgangspunt is dat de SIV binnen een minuut na alarmering volledig bemenst uitrukt
- Met elke uitruk rukt tevens de vrijwillige tankautospuut van de kazerne Bergschenhoek mee uit

#### Hellevoetsluis

- De SIV staat als eerste eenheid in de kazernevolgordetabel voor het verzorgingsgebied van de post Hellevoetsluis
- De SIV staat op de post en heeft een 24-uursbezetting



- Uitgangspunt is dat de SIV binnen een minuut na alarmering uitrukt
- Met elke uitruk rukt teven de vrijwillige tankautospuiter van de post Hellevoetsluis mee uit

#### Pottumstraat

- De SIV staat als eerste eenheid in de kazernevolgotabel voor het verzorgingsgebied van de post Pottumstraat
- De SIV staat op de post en heeft een 24-uursbezetting
- Uitgangspunt is dat de SIV binnen een minuut na alarmering uitrukt
- Met elke uitruk rukt teven de beroepstankautospuiter van de post Pottumstraat mee uit

### **Doelstellingen**

Het hoofddoel van de pilot was inzicht te vergaren in de door een SIV geleverde dekking. Daarnaast was het voor de VRR van belang om meer inzicht te krijgen in de te organiseren randvoorwaarden bij een daadwerkelijke implementatie van de SIV. De subdoelen waren daarom de volgende:

1. Onderzoek te doen naar de effectiviteit van de SIV
2. Kennis en ervaring opdoen
3. Draagvlak creëren voor repressie op maat
4. Competentieprofiel voor gebruikers opstellen
5. Specificaties voor een SIV opstellen

### **Organisatie**

Er zijn diverse zaken georganiseerd om de pilot op een verantwoorde manier te kunnen uitvoeren:

#### Voertuig

Voor de pilot is een voertuig aangeschaft naar voorbeeld van voertuigen in Denemarken en Limburg. Het voertuig is ingericht met een hogedrukblussysteem en apparatuur en materialen die benodigd zijn voor het uitvoeren van de taakstelling van de SIV. Een oud hulpverleningsvoertuig is omgebouwd en bekapt om als reserve en als opleidingsvoertuig te kunnen dienen.

#### Bemensing

Het uitrukken op een SIV vergt het nodige van de bemensing. Er komt veel af op relatief weinig mensen en de situatie- en risico-inschatting zijn cruciaal voor een veilige en effectieve inzet. De bemensing moet zich terdege bewust zijn van hun mogelijkheden en onmogelijkheden. Voldoende ervaring, kennis en vaardigheden bij zowel de chauffeur en de bevelvoerder zijn daarom essentieel. Om die reden is voor uitvoering van de pilot door de postcommandanten een selectie gemaakt van geschikte mensen op basis van een opgesteld competentieprofiel.



### Opleiden en trainen

De geselecteerde mensen hebben een opleidingsprogramma doorlopen, dat in samenwerking met Falck/Risc was opgezet. Dit bedrijf had namelijk ervaring met het trainen van personeel op een SIV. Het doorlopen hebben van het opleidingsprogramma was voorwaardelijk voor het uitrukken op de SIV.

### Procedures

De SIV is tijdens de pilot geïntegreerd in het uitruksysteem. Er zijn een procedure en instructie geschreven voor het uitrukken van de SIV. Bovendien waren er gevolgen voor bijvoorbeeld de alarmering en de samenwerking tussen eenheden.

## **A2 Uitvoering**

De SIV is in november 2010 geleverd. In de periode november 2010 tot en met februari 2011 zijn mankementen aan de SIV en ontbrekende zaken opgepakt. In die periode is ook de SIV-bemensing van Bergschenhoek opgeleid en getraind voor het gebruik van de SIV. In maart 2011 kon vervolgens gestart worden met de uitvoering van de pilot.

De uitvoering van de pilot SIV heeft in totaal 8 maanden geduurd. In de periode maart tot en met oktober 2011 is de SIV achtereenvolgens gestationeerd geweest in Bergschenhoek, op de post Hellevoetsluis en op de post Pottumstraat. Bij de overdracht van de SIV naar de post Hellevoetsluis en later naar de post Pottumstraat is een korte periode ingeruimd voor het opleiden en trainen van het betreffende personeel. De SIV is als volgt ingezet geweest:

	<b>Bergschenhoek</b>	<b>Hellevoetsluis</b>	<b>Pottumstraat</b>
Periode	Maart-mei 2011	Juni-augustus 2011	September-oktober 2011
Duur	2 maanden	3 maanden	1½ maand
Inzetbaarheid	16% (240 uur)	51% (1110 uur)	85% (1020 uur)
Aantal uitrukken	9	38	40
Uitruktijd gemiddeld	4:07	1:09	1:31
Brandweertijd gem*	7:20	5:25	5:10
Brandweertijd %	40% binnen 7 min	81% binnen 7 min	85% binnen 7 min

*\*De brandweertijd is de uitruktijd plus de rijtijd. Dit zegt meer over de prestatie van de brandweer, omdat de verwerkingstijd van de alarmcentrale hierin niet is meegenomen (terwijl dit bij de opkomsttijd wel het geval is). Normaliter worden de gerealiseerde tijden alleen bij gebouwbranden afgezet tegen de normen. Voor het evalueren van deze pilot zijn de tijden van alle incidenten tegen 1 minuut uitruktijd en 7 minuten brandweertijd aangehouden.*



## **A3 Bevindingen**

In de pilot is gekeken naar de effectiviteit van de SIV en de te organiseren randvoorwaarden. De resultaten die uit de pilot naar voren komen zijn wisselend. Niet zozeer wat betreft de effectiviteit van een SIV, maar wel wat betreft de invulling van de randvoorwaarden.

### **Bergschenhoek**

In de twee maanden dat de SIV in Bergschenhoek stond is de SIV negen keer gealarmeerd.

1 buitenbrand	1 gebouwbrand
1 AED	1 hulpverlening voertuig personen
1 assistentie ambulance	1 hulpverlening dieren
3 automatische brandmeldingen	

#### Beschikbaarheid SIV-personeel

Van de post Bergschenhoek voldeden 18 mensen aan de competentieprofielen. Daarvan konden 7 mensen niet volledig deelnemen aan het opleidingsprogramma, waardoor zij niet konden uitrukken op de SIV. Er is voor twee maanden een rooster gemaakt met de 11 beschikbare mensen. Het rooster kon niet sluitend worden gemaakt vanwege het lage aantal beschikbare mensen en de beperkte tijd dat zij beschikbaar waren. Hierdoor kon de SIV slechts 240 uur in twee maanden in dienst worden gezet. Dat is 16% van de uren dat de SIV ter beschikking stond in Bergschenhoek. Het waren met name de avond- en nachtelijke uren dat men er wel in slaagde om een chauffeur en bevelvoerder beschikbaar te hebben.

#### Opkomsttijden

Uitgangspunt was dat de SIV in maximaal één minuut zou uitrukken. In de praktijk bleek dit nagenoeg onhaalbaar. De chauffeur en de bevelvoerder bevonden zich doorgaans niet direct in elkaars nabijheid. De uitruktijd was daardoor gemiddeld 4:07 minuten. De lange uitruktijd zorgde ook voor minder goede prestaties ten aanzien van de brandweertijd.

#### Randvoorwaardelijke zaken

De deelnemers aan de pilot hebben een aantal zaken ter verbetering aangegeven. Zij doen aanbevelingen voor het aanpassen van het competentieprofiel en de bepakkings van het voertuig. Daarnaast voorzien de deelnemers een verlies aan ervaringsopbouw. Als een SIV in een bepaald gebied een groot deel van de uitrukken voor rekening neemt, dan vindt er minder ervaringsopbouw plaats bij de vrijwilligers op een tankautospuiter in dat gebied. Zeker als al sprake is van een laag aantal uitrukken. Door het beperkt opdoen van ervaring wordt het doorstromen naar een functie op de SIV belemmerd. Dit is niet alleen demotiverend voor het uitrukpersoneel, het is ook nadelig voor de beschikbaarheid van voor de SIV gekwalificeerd personeel.



## Hellevoetsluis

In de drie maanden dat de SIV op de post Hellevoetsluis stond is de SIV 38 keer gealarmeerd:

- 4 buitenbranden
- 17 automatische brandmeldingen
- 2 gebouwbranden
- 2 voertuigbranden
- 11 hulpverleningen
- 1 assistentie ambulance
- 1 onderzoek

Van de 38 keer dat de SIV is uitgerukt, was het slechts in vier gevallen noodzakelijk om de tankautospuiter in te zetten. Gebleken is dat de SIV goed in te zetten is voor het afhandelen van brandmeldingen en hulpverleningen. De SIV is met name effectief bij kleine incidenten. Van de zes gebouwbranden betrof slechts één incident daadwerkelijk brand. De SIV was daarbij snel ter plaatse en heeft snel de brand kunnen blussen.

### Bemensing SIV

Op de post Hellevoetsluis waren steeds een chauffeur en een bevelvoerder gekazerneerd. De diensten zijn zowel gedraaid door beroepspersoneel (repressieve dienst en dagdienst) als door vrijwilligers. In totaal betrof het een groep van 9 mensen, die dusdanig ingeroosterd konden worden dat de SIV 51% van de tijd inzetbaar kon zijn. Om het draaien van nachtelijke diensten mogelijk te maken was een tijdelijke overnachtingsmogelijkheid op de kazerne gerealiseerd.

### Opkomsttijden

De opkomsttijden van de SIV waren zeer goed en waren fors beter dan de opkomsttijden van de tankautospuiter in de afgelopen jaren. De uitruktijd lag gemiddeld op 1:09 minuten. In 81% van de incidenten was de uitruktijd + de rijtijd van de SIV onder de gehanteerde norm van 7 minuten.

### Randvoorwaardelijke zaken

Ook vanuit Hellevoetsluis zijn er zaken ter verbetering aangegeven. De aanbevelingen hebben betrekking op de bepakkings van de SIV (minder nodeloze materialen), het voertuig (kleiner, zodat een B-rijbewijs volstaat en meer mensen in aanmerking komen voor het uitrukken op de SIV), de opleiding (betere kennis van RSTV) en het oefenen (met een kleinere groep). Daarnaast is aangegeven dat er behoefte is aan meer duidelijkheid over randvoorwaarden.





## **Pottumstraat**

De SIV heeft twee maanden op de kazerne Pottumstraat gestaan, waarin het voertuig 48 keer is uitgerukt:

35 automatische brandmeldingen	1 assistentie ambulance
3 buitenbranden	2 gasluchten
3 gebouwbranden	1 onderzoek
1 hulpverlening	2 voertuigbranden

De deelnemers vonden de SIV effectief voor met name de kleine incidenten met een laag escalatieniveau. Bij incidenten met een hoger escalatieniveau is achtervang in de vorm van een tankautospuut noodzaak. Bij grotere incidenten en incidenten waar meer handen bij nodig zijn, is sowieso inzet van een tankautospuut nodig.

### Opkomsttijden

De uitruktijd lag gemiddeld op 1:31 minuten. In 85% van de incidenten was de uitruktijd + de rijtijd van de SIV onder de gehanteerde norm van 7 minuten.

### Randvoorwaardelijke zaken

De deelnemers hebben duidelijke aanbevelingen gedaan ten aanzien van het voertuig en de bekpakking. Daarnaast wordt de genoten SIV-opleiding als onvoldoende beoordeeld, omdat hierin onvoldoende de druk en risico's uit de praktijk in zijn meegenomen. Het verbeteren van de competenties van de SIV-bemensing wordt van belang geacht, omdat men tijdens uitrukken een groot risico ervoer op onvoldoende beeldvorming en tunnelvisie. Om deze reden dient het SIV-personeel een "plus-niveau" te hebben.

De deelnemers vragen bovendien aandacht voor het als eerste ter plaatse komen bij incidenten waar de SIV zich vanwege de beperkte mogelijkheden terughoudend moet opstellen. Dit kan nadelig zijn voor de publieke opinie, vergt een sterke discipline van het SIV-personeel en leidt mogelijk vaker tot een gevoel van onmacht bij het SIV-personeel.

## ***A4 Conclusies pilot***

In deze paragraaf worden kort de conclusies weergegeven waar de pilot toe heeft geleid.

### **Een SIV heeft een gekazerneerde bezetting nodig**

Het concept dat in Bergschenhoek getest is – de chauffeur haalt na alarmering de bevelvoerder op – werkt niet. Het heeft een te hoge opkomsttijd tot gevolg en de inzetbaarheid van de SIV is zeer laag door te weinig beschikbaarheid van personeel. Hierdoor kan een dergelijke SIV onvoldoende bijdrage leveren aan de dekking in het gebied.



De SIV moet binnen 1 minuut kunnen uitrukken met het oog op het leveren van voldoende dekking. Dit kan alleen gerealiseerd worden als de SIV bemenst wordt door gekazerneerd personeel. In principe kunnen dit beroepskrachten zijn of gekazerneerde vrijwilligers.

### **Een SIV is effectief, maar is geen tankautospuut**

De SIV kan in veel gevallen zelfstandig optreden of anders goed voorbereidend werk doen voor de tankautospuut. De verwachting dat een SIV niet één-op-één vergeleken kan worden met een tankautospuut, is tijdens de pilot bevestigd: in een aantal gevallen was inzet van de tankautospuut nodig omdat het incident te groot was of meer handen vergde.

### **Een SIV moet snel gevolgd kunnen worden door een tankautospuut**

De SIV heeft bij incidenten met een hoger escalatieniveau en bij grotere incidenten de backup nodig van een tankautospuut. Dit is bij een klein, maar nog steeds substantieel aantal incidenten het geval. Het alleen beschikbaar hebben van een SIV levert daardoor onvoldoende dekking, omdat een goede brandweezorg niet gewaarborgd is. Bovendien is het risico op onveilige situaties en een ongewenst hoge belasting voor het SIV-personeel te hoog. Als de SIV korte tijd na aankomst gevolgd kan worden door een vrijwillige of beroepstankautospuut, worden deze problemen voldoende ondervangen. Bij oudbouw wordt de snelle opkomst van een tankautospuut essentieel gevonden.

### **Betere invulling van de randvoorwaarden nodig**

Bij een daadwerkelijke implementatie van SIV's moet op een goede manier voorzien worden in de randvoorwaarden. Het gaat bijvoorbeeld om het soort voertuig, de bekpakking, de wijze waarop in personeel wordt voorzien, de opleiding, het oefenen, de communicatie met medewerkers, duidelijke procedures, etc. Het is essentieel dat hier goed invulling aan gegeven wordt. Enerzijds met het oog op het draagvlak voor de SIV onder het personeel. Anderzijds omdat dit een adequate uitruk met de SIV waarborgt en daarmee een goed brandweezorgniveau geborgd wordt. Het is sterk de aanbeveling om de randvoorwaarden te realiseren in overleg met het uitrukpersoneel.



## Bijlage B. Berekeningen dekking VRR

In deze bijlage is meer achtergrondinformatie te vinden ten aanzien van de uitgevoerde berekeningen van de dekking. Voor Lansingerland, Hellevoetsluis en Rotterdam-Zuid is in cijfers in beeld gebracht wat de huidige dekking is en wat de dekking wordt in de beoogde situatie.

Daarnaast is weergegeven in hoeverre voldaan wordt aan de gestelde opvolging door de tankautospuit. De tankautospuiten mogen conform het voorstel 4 minuten later ter plaatse komen dan de normtijden die in de Zorgnorm Brandweer Rotterdam-Rijnmond zijn opgenomen. Voor 6-minutenobjecten geldt daardoor een opkomsttijd voor de tankautospuit van 10 minuten. Voor 8-minutenobjecten is dit 12 minuten en voor 10-minutenobjecten is dit 14 minuten.

### ***B1 Lansingerland***

Voor de gemeente Lansingerland zijn de dekkingscijfers berekend in de huidige situatie en in de nieuwe situatie. Eerst is de dekking in de gemeente als geheel weergegeven en vervolgens per kern. De dekking is berekend door de reikwijdte van voertuigen te bepalen binnen 6, 8 en 10 minuten en vervolgens te kijken hoeveel van de 6-, 8- en 10-minutenobjecten binnen die reikwijdte vallen.

Bij de berekening is uitgegaan van een verwerkingstijd van de alarmcentrale van 1 minuut. Bij tankautospuiten is uitgegaan van een uitruktijd van 4 minuten. Van die 4 minuten is uitgegaan, omdat dit de richtlijn is en verwacht wordt dat de vrijwilligers in Lansingerland door diverse maatregelen op korte termijn in staat zijn deze uitruktijd te realiseren. Voor de SIV is uitgegaan van een uitruktijd van 1 minuut, omdat dit het uitgangspunt is voor de SIV (dit wordt gerealiseerd door kazernering van personeel).

### **Huidige dekking**

#### Gemeente Lansingerland

In de volgende tabel is de huidige dekking in de gemeente Lansingerland weergegeven, geleverd door de posten Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs en Bleiswijk.

Type object \opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	543	<b>74 (13,6%)</b>	454	542
8 minuten	18.497	813	<b>14.152 (76,5%)</b>	17.909
10 minuten	1.398	124	932	<b>1.264 (90,4%)</b>



### Kern Bergschenhoek

In de navolgende tabel is weergegeven wat de dekking in Bergschenhoek is, geleverd door de posten Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs en Bleiswijk.

Type object opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	92	<b>7 (7,6%)</b>	89	91
8 minuten	5.928	624	<b>5.096 (86,0%)</b>	5.711
10 minuten	473	71	350	<b>442 (93,4%)</b>

### Kern Berkel en Rodenrijs

Hieronder is weergegeven wat de dekking in Berkel en Rodenrijs is, geleverd door de posten Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs en Bleiswijk.

Type object opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	403	<b>67 (16,6%)</b>	321	403
8 minuten	8.785	120	<b>5.997 (68,3%)</b>	8.466
10 minuten	462	43	246	<b>403 (87,2%)</b>

### Kern Bleiswijk

Hieronder is weergegeven wat de dekking in Bleiswijk is, geleverd door de posten Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs en Bleiswijk.

Type object opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	48	<b>0 (0%)</b>	44	48
8 minuten	3.784	69	<b>3.059 (80,8%)</b>	3.732
10 minuten	463	10	336	<b>419 (90,5%)</b>

## **Dekking in de beoogde situatie**

### Gemeente Lansingerland

In de navolgende tabellen is de dekking in de gemeente Lansingerland weergegeven in de beoogde situatie, geleverd door de posten Berkel en Rodenrijs en Bleiswijk. Eerst wordt getoond wat de dekking is met een tankautospuiter op de post Berkel en Rodenrijs en een tankautospuiter op de post Bleiswijk. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn



van de bezuinigingen zonder dat er verdere maatregelen worden genomen. Vervolgens wordt de dekking gegeven als er vanaf de post Berkel en Rodenrijs met een SIV wordt uitgerukt.

Dekking tankautospuit Berkel en Rodenrijs en tankautospuit Bleiswijk:

Type object \opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	543	<b>67 (12,3%)</b>	447	542
8 minuten	18.497	189	<b>12.599 (68,1%)</b>	17.883
10 minuten	1.398	54	741	<b>1.251 (89,5%)</b>

Dekking inclusief een SIV op de post Berkel en Rodenrijs:

Type object \opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	543	<b>492 (90,6%)</b>	538	543
8 minuten	18.497	13.714	<b>17.538 (94,8%)</b>	18.363
10 minuten	1.398	779	1.215	<b>1.341 (95,9%)</b>

Kern Bergschenhoek

Dekking tankautospuit Berkel en Rodenrijs en tankautospuit Bleiswijk:

Type object \opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	92	<b>0 (0%)</b>	82	91
8 minuten	5.928	0	<b>3.547 (59,8%)</b>	5.696
10 minuten	473	1	159	<b>429 (90,7%)</b>

Dekking inclusief een SIV op de post Berkel en Rodenrijs:

Type object \opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	92	<b>89 (96,7%)</b>	91	92
8 minuten	5.928	5.366	<b>5.711 (96,3%)</b>	5.824
10 minuten	473	397	441	<b>452 (95,6%)</b>



### Kern Berkel en Rodenrijs

Dekking tankautospuits Berkel en Rodenrijs en tankautospuits Bleiswijk:

Type object opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	403	<b>67 (16,6%)</b>	321	403
8 minuten	8.785	120	<b>5.997 (68,3%)</b>	8.456
10 minuten	462	43	246	<b>403 (87,2%)</b>

Dekking inclusief een SIV op de post Berkel en Rodenrijs:

Type object opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	403	<b>403 (100%)</b>	403	403
8 minuten	8.785	8.269	<b>8.642 (98,4%)</b>	8.784
10 minuten	462	372	422	<b>462 (100%)</b>

### Kern Bleiswijk

Dekking tankautospuits Berkel en Rodenrijs en tankautospuits Bleiswijk:

Type object opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	48	<b>0 (0%)</b>	44	48
8 minuten	3.784	69	<b>3.055 (80,7%)</b>	3.731
10 minuten	463	10	336	<b>419 (90,5%)</b>

Dekking inclusief een SIV op de post Berkel en Rodenrijs:

Type object opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	48	<b>2 (4,2%)</b>	44	48
8 minuten	3.784	79	<b>3.185 (84,2%)</b>	3.755
10 minuten	463	10	352	<b>427 (92,2%)</b>



## Opvolging door een tankautospuut

Er is gekeken in hoeverre er binnen 10, 12 en 14 minuten een tankautospuut bij respectievelijk de 6-, 8- en 10-minutenobjecten kan zijn. Hiervoor is gekeken naar de samengevoegde bereiken van de posten Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk en Frobenstraat. Voor de 6- en 10-minutenobjecten is voor alle objecten een opvolging conform de gestelde normen mogelijk. Wat betreft de 8-minutenobjecten zijn er enkele die niet binnen 12 minuten door een tankautospuut bereikt kunnen worden.

## B2 Hellevoetsluis

Voor de gemeente Hellevoetsluis is eveneens in beeld gebracht wat de dekking is in de huidige situatie en na plaatsing van een SIV. Bij de berekening is uitgegaan van een verwerkingstijd van de alarmcentrale van 1 minuut. Bij de huidige situatie met de tankautospuut is uitgegaan van een uitruktijd van 4:37 minuten. Er wordt daarbij uitgegaan van de gemiddelde uitruktijd over de periode 2005-2010. Deze is gehanteerd, omdat juist het realiseren van een goede uitruktijd met name overdag onmogelijk blijkt; ook na het toepassen van diverse maatregelen. Voor de SIV is uitgegaan van een uitruktijd van 1 minuut, omdat dit het uitgangspunt is voor de SIV (dit wordt gerealiseerd door kazernerij van personeel).

## Huidige dekking

### Gemeente Hellevoetsluis

Onderstaand is de dekking weergegeven in de gemeente Hellevoetsluis, geleverd door de tankautospuut van de post Hellevoetsluis. Hierbij is uitgegaan van een uitruktijd van 4:37 minuten.

Type object \opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	696	<b>0 (0%)</b>	408	696
8 minuten	17.395	39	<b>6.897 (39,7%)</b>	16.497
10 minuten	1.350	9	692	<b>1.185 (87,8%)</b>

## Dekking in de beoogde situatie

### Gemeente Hellevoetsluis

De volgende tabel toont de dekking in de gemeente Hellevoetsluis als er een SIV uitrukt vanaf de post Hellevoetsluis.



Type object \opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	696	<b>696 (100%)</b>	696	696
8 minuten	17.395	16.615	<b>16.820 (96,7%)</b>	16.877
10 minuten	1.350	1.206	1.308	<b>1.332 (98,7%)</b>

### **Opgvolging door een tankautospuut**

Ook voor Hellevoetsluis is gekeken in hoeverre er binnen 10, 12 en 14 minuten een tankautospuut bij respectievelijk de 6-, 8- en 10-minutenobjecten kan zijn. Hiervoor is gekeken naar de samengevoegde bereiken van de posten Hellevoetsluis, Stellendam, Rockanje, Oudendoorn, Zwartewaal en Heenvliet. Voor alle objecten is opvolging conform de gestelde normen mogelijk.

### ***B3 Rotterdam-Zuid***

Op Rotterdam-Zuid wordt de post Pottumstraat gesloten. Daarvoor in de plaats zullen er twee SIV's in het gebied geplaatst worden, die afhankelijk van de incidentlocatie bij uitrukken gevolgd worden door een tankautospuut van de post Mijnsheerenlaan, Groene Tuin, Barendrecht of Albrandswaard. De twee SIV's moeten het dekkingverlies in het verzorgingsgebied van de huidige post Pottumstraat compenseren en een verbetering opleveren voor de opkomsttijden in de wijken Portland en Heijplaat.

In dit hoofdstuk is de huidige dekking berekend van de tankautospuut van de post Pottumstraat in het eigen verzorgingsgebied en in de wijken Portland en Heijplaat. Vervolgens is de dekking berekend in dezelfde gebieden bij inzet van een SIV nabij politiebureau Slinge en een SIV nabij de huidige locatie Pottumstraat.

### **Huidige dekking**

#### Verzorgingsgebied post Pottumstraat

Het verzorgingsgebied van de post Pottumstraat is vastgesteld door het gebied te bepalen waar de tankautospuut als eerste voertuig voor wordt gealarmeerd volgens de kazernevolgordetabel. Vervolgens is gekeken wat het bereik is van de tankautospuut van de post Pottumstraat binnen 6, 8 en 10 minuten. Tot slot is geanalyseerd hoeveel van de 6-, 8- en 10-minutenobjecten zich binnen deze bereiken bevinden.





Type object \opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	3.837	<b>2.573 (67,1%)</b>	3.837	3.837
8 minuten	16.259	6.840	<b>13.474 (82,9%)</b>	14.815
10 minuten	1.986	965	1.795	<b>1.878 (94,6%)</b>

#### Wijk Portland

Type object \opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	0	<b>Nvt</b>	Nvt	Nvt
8 minuten	2.707	0	<b>0 (0,0%)</b>	1.365
10 minuten	94	0	0	<b>62 (66,0%)</b>

#### Wijk Heijplaat

Type object \opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	66	<b>0 (0,0%)</b>	66	66
8 minuten	909	0	<b>907 (99,8%)</b>	908
10 minuten	57	0	57	<b>57 (100%)</b>

### **Dekking in de beoogde situatie**

#### Verzorgingsgebied huidige post Pottumstraat

Type object \opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	3.837	<b>3.774 (98,4%)</b>	3.837	3.837
8 minuten	16.259	12.967	<b>16.224 (99,8%)</b>	16.228
10 minuten	1.986	1.593	1.903	<b>1.906 (96,0%)</b>



#### Wijk Portland

Type object \opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	0	<b>Nvt</b>	Nvt	Nvt
8 minuten	2.707	114	<b>2.706 (100%)</b>	2.707
10 minuten	94	5	93	<b>94 (100%)</b>

#### Wijk Heijplaat

Type object \opkomst	Aantal objecten binnen het gebied	Totaal % binnen 6 minuten	Totaal % binnen 8 minuten	Totaal % binnen 10 minuten
6 minuten	66	<b>3 (4,5%)</b>	66	66
8 minuten	909	295	<b>907 (99,8%)</b>	908
10 minuten	57	33	57	<b>57 (100%)</b>

#### **Opvolging door tankautospuut**

In het verzorgingsgebied van de huidige post Pottumstraat kan bij alle 6-, 8- en 10-minutenobjecten binnen respectievelijk 10, 12 en 14 minuten een tankautospuut aanwezig zijn. Hiervoor is gekeken naar de samengevoegde bereiken van de posten Mijnsherenlaan, Groene Tuin, Barendrecht, Baan en Albrandswaard. De opvolging door tankautospuuten voldoet daardoor aan de voorgestelde normtijden.



## Bijlage C. Financiële onderbouwing SIV

Het voorstel is drie SIV's aan te schaffen als zijnde ombuigingsmaatregelen en één SIV aan te schaffen ter verbetering van opkomsttijden. Daarnaast wordt de reeds beschikbare SIV ingezet als reserve-, opleidings- en trainingsvoertuig. In deze bijlage worden de gecalculerde kosten tegenover begrote investeringen en de beoogde bezuinigingen gezet. Daarbij wordt een uitsplitsing gemaakt in ombuigingsmaatregelen en verbetering van opkomsttijden. De kosten van de reserve-SIV worden evenredig over de vier beoogde locaties toebedeeld.

### ***C1 Financiële consequenties ombuigingsmaatregelen***

De ombuigingsmaatregelen betreffen de aanschaf en implementatie van drie SIV's in Lansingerland en Rotterdam-Zuid. De kosten voor deze SIV's staan tegenover de begrote bezuinigingen door het sluiten van de posten Bergschenhoek en Pottumstraat.

#### **Begrote kosten**

In de nota 'VRR in breder perspectief' zijn in eerste instantie specifieke kosten begroot. Naderhand zijn deze bedragen aangepast:

	VRR in breder perspectief	Na wijzigingen
Invoering SIV	€ 375.000	€ 375.000
Gebied Pottumstraat	€ 1.200.000	€ 900.000
Totaal	€ 1.575.000	€ 1.275.000

In de notitie wordt uitgegaan van de bedragen in de kolom 'Na wijzigingen', dus van begrote jaarlijkse kosten van € 1.275.000.

#### **Begrote bezuinigingen**

Ook ten aanzien van de te realiseren bezuiniging zijn in de nota 'VRR in breder perspectief' bedragen begroot en naderhand gewijzigd:

	VRR in breder perspectief	Na wijzigingen
Sluiten Bergschenhoek	€ 200.000	€ 0
Sluiten Pottumstraat	€ 2.200.000	€ 1.400.000
Totaal	€ 2.400.000	€ 1.400.000

De laatste berekeningen van de begrote bezuinigingen hebben klaarblijkelijk plaatsgevonden op een moment dat het sluiten van de post Bergschenhoek uit de plannen was gehaald. Er is uiteindelijk echter toch gekozen voor het sluiten van die post. Dit voorstel is door het Algemeen Bestuur aangenomen op 5 december 2011. In dat voorstel wordt nog steeds uitgegaan van een bezuiniging door het sluiten van de post Bergschenhoek van € 200.000. Van dat bedrag wordt in deze notitie ook uitgegaan.

Wat betreft het sluiten van de post Pottumstraat is de begrote bezuiniging bijgesteld, omdat duidelijk werd dat deze niet gerealiseerd kon worden. Er was in eerste instantie uitgegaan



van te veel fte's en een hoger huurbedrag. Het is nog onduidelijk of het gewijzigde bedrag reëel is, omdat er nog helderheid moet worden verkregen over de mogelijkheid om het huurcontract met het OBR op te zeggen. In deze notitie wordt echter het bijgestelde bedrag van € 1.400.000 gebruikt. Er wordt in totaal uitgegaan van begrote jaarlijkse bezuinigingen van € 1.600.000.

### **Kosten invoering SIV's**

In Lansingerland en Rotterdam-Zuid zijn drie SIV's beoogd. Daarnaast wordt voorgesteld om de huidige pilot-SIV aan te houden als reserve-, opleidings- en trainingsvoertuig. De jaarlijkse exploitatiekosten zijn hieronder in beeld gebracht. De bedragen voor voertuigen zijn inclusief de exploitatiekosten voor de reserve-SIV.

Jaarlijkse exploitatiekosten van de SIV's:

Afschrijving SIV's	€	90.000
Overige voertuigkosten	€	19.350
Personeel	€	1.110.000
Opleiden/oefenen	€	57.000
Huisvesting	€	<u>PM</u>
Totaal	€	1.276.350

De verschillende posten zijn hieronder verder uitgewerkt.

### **Afschrijving SIV's**

Er wordt uitgegaan van de aanschafwaarde van een SIV inclusief bekapping van € 120.000. Het voertuig wordt in 5 jaar afgeschreven en heeft geen restwaarde. De afschrijvingskosten per jaar bedragen € 24.000. Voor de kosten voor de ombuigingsmaatregelen wordt uitgegaan van 3 SIV's. Bovendien worden de kosten voor de reserve-SIV voor 75% meegerekend (de andere 25% worden meegerekend in de exploitatiekosten voor de SIV in Hellevoetsluis). De jaarlijkse afschrijving wordt daarmee € 90.000.

### **Overige voertuigkosten**

Onder overige voertuigkosten vallen de rentelasten, onderhoud, keuring, brandstof en verzekering. Voor de rentelasten is uitgegaan van gemiddelde rentelasten. Voor de andere componenten zijn normbedragen gehanteerd. In totaal komt het neer op € 19.350 per jaar.

### **Personeel**

De invulling van het personeel voor de SIV moet nog definitief worden vormgegeven in de implementatiefase. Afhankelijk van de locatie lopen de voornemens uiteen. Voor deze notitie zijn de kosten voor personeel bij benadering in beeld gebracht door één benadering te kiezen. Er is aangenomen dat per 24 uur per SIV-locatie een bezetting is van één



beroepsmedewerker en één vrijwillige medewerker. Voor beide functionarissen is gerekend met de tarieven voor een bevelvoerder.

Voor de berekening is voor het gemak ook de SIV van Hellevoetsluis meegenomen, waarna 75% van de personeelskosten worden toebedeeld aan de ombuigingsmaatregelen en 25% aan Hellevoetsluis.

Beroeps	4 fte x roosterfactor 4,57 x jaarkosten beroepsmedewerker	$4 \times 4,57 \times € 50.000 = € 914.000$
Vrijwillig	4 vrijwilligers x ((23 uur x normaal tarief € 15,58) + (1 uur x uitruktarief € 29.30)) x 365 dagen	$4 \times € 388 \times 365 = € 565.954$
Subtotaal	Incl. Hellevoetsluis	€ 1.479.954
Totaal	Lansingerland en Rotterdam-Zuid	$75\% \times € 1.479.954 = € 1.110.000$

Naar verwachting vallen de werkelijke kosten enigszins lager uit, omdat bijvoorbeeld op Rotterdam-Zuid het uitbreiden van de beroeps ploegen met 3 fte plaatsvindt door toevoeging van 2 plaatsvervangend wachtcommandanten en 1 manschap (dus niet drie bevelvoerders). Daarnaast zal bij vrijwillige kazernes mogelijk minder inzet van vrijwilligers nodig zijn door de inzet van dagdienstpersoneel (waardoor voor een deel van de dag geen personeelskosten voor de SIV worden gemaakt).

### Opleiding

Beroeps	12 beroeps ploegen x 3 medewerkers per beroeps ploeg x € 1.000	$36 \text{ beroepsmedewerkers} \times € 1.000 = € 36.000$
Vrijwillig	4 vrijwillige posten x 10 vrijwilligers x € 1.000	$40 \text{ vrijwilligers} \times € 1.000 = € 40.000$
Subtotaal	Incl. Hellevoetsluis	€ 76.000
Ombuiging	Lansingerland en Rotterdam-Zuid	$75\% \times € 76.000 = € 57.000$

In de jaren na implementatie zullen er minder mensen worden opgeleid, maar zullen wel kosten gemaakt worden voor het oefenen.

## ***C2 Financiële consequenties verbeteren opkomsttijden Hellevoetsluis***

In Hellevoetsluis is één SIV beoogd. Het invoeren van de SIV is een alternatief voor het instellen van 12-uurs-beroepsbezetting op de post Hellevoetsluis. Voor de 12-uurs-beroepsbezetting was in de nota 'VRR in breder perspectief' een bedrag begroot van € 500.000. Dit bedrag is naderhand niet gewijzigd geworden. De jaarlijkse exploitatiekosten voor de SIV zijn als volgt:



Afschrijving SIV's	€	30.000
Overige voertuigkosten	€	6.450
Personeel	€	370.000
Opleiding	€	19.000
Huisvesting	€	-
Totaal	€	425.450

Deze bedragen zijn als volgt samengesteld:

Afschrijving	€ 24.000 afschrijving per jaar + € 6.000 (25%) afschrijving van de reserve-SIV
Overige voertuigkosten	rentelasten, onderhoud, keuring, brandstof en verzekering thv € 6.450
Personeel	€ 1.479.954 x 25% (1 van de 4 SIV's) = € 370.000
Opleiding	€ 76.000 x 25% ( 1 van de 4 SIV's) = € 19.000
Huisvesting	Geen extra kosten door plaatsing op bestaande post



## Bijlage D. Bronvermelding

Voor het opstellen van deze notitie zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- Agendapost Dagelijks Bestuur locaties Lansingerland, VRR, 14 november 2011
- Contra-expertise, aanvullende vragen juni 2011 revisie 03, Save, 6 augustus 2011
- Verslag Algemeen Bestuur 23 februari 2011, VRR, 18 april 2011
- VRR in breder perspectief; Bezuinigen, ombuigen en investeren, VRR, 30 maart 2010
- Evaluatieverslag studiereis Denemarken, Brandweer Rotterdam-Rijnmond, mei 2011
- Notitie Variabele voertuigbezetting, Brandweer Gooi- en Vechtstreek, december 2010
- Onderzoek Mogelijkheden Lansingerland, VRR, 7 oktober 2011
- SIE moet bezettingsprobleem overdag oplossen, Brandweer Zuid-Limburg, 27 mei 2011
- Tussenrapportage Variabele voertuigbezetting, IOOV, augustus 2011
- Wet op de veiligheidsregio's (Wvr), oktober 2010

