

Beleidsplan

Visie op Specialistische Hulpverlening
Gelderland-Midden
Juli 2021



BRANDWEER
Gelderland-Midden

www.brandweer.nl/gelderland-midden



INHOUD

INHOUD	2
SAMENVATTING	4
INLEIDING	5
OPDRACHT	5
HUIDIGE SITUATIE	5
OPZET PROJECT	6
4.1 Aanpak projectteam	6
4.2 Communicatieproces tijdens project	6
RESULTATEN VAN DE DEELPROJECTEN	8
5.1 Analyse	8
5.2 Taakgebied, specialisaties en uitvoering.....	9
5.3 Standplaatsen	11
5.4 Vakbekwaamheid.....	14
6. CONCLUSIE EN ADVIES	17
Conclusie.....	17
Advies	18
7. BIJLAGEN	20
Bijlage 1 project aanpak	20
Bijlage 2 Communicatiematrix	21
Bijlage 3 Overzicht HV's in nabuurregio's	22
Bijlage 4 Afbeeldingen standplaatsen.....	23
4.1 Care Geografische opkomsttijden	23
4.2 Hotspots inzet minimaal 15 minuten	32
4.3 Aantallen inzet minimaal 15 minuten	33
Bijlage 5 Vakbekwaamheid	34
Bijlage 6 Q&A lijst.....	35
Bijlage 7 Landelijke Visie Hulpverlening Brandweer	39
Bijlagen\Bijlage 7 landelijke visie hulpverlening brandweer versie 1.0.pdf	39
Bijlage 8 Gelijktijdige HV-uitrukken	40

Bijlage 9 Beschikbaarheid HV Arnhem	41
Bijlage 10 Opkomsttijden HV nabij grens regio	42

SAMENVATTING

Diverse Landelijke en regionale ontwikkelingen zoals de Wet normalisatie rechtspositie ambtenaren (WNRA) en de landelijke visie op hulpverlening hebben invloed op de wijze waarop brandweer Gelderland-Midden in de toekomst gaat optreden bij hulpverleningen. In dit rapport wordt daarom een nieuwe regionale visie op specialistische hulpverlening geadviseerd welke aansluit op die landelijke en regionale ontwikkelingen.

De projectgroep heeft samen met de posten met een hulpverleningsvoertuig (HV) een verkenning gedaan naar specialistische hulpverleningstaken. Daarbij is onderzocht hoe, waar en welke specialistische taken regionaal georganiseerd kunnen worden. Ook de huidige taak en rol van de hulpverleningsvoertuigen is heroverwogen. De voorgestelde veranderingen op gebied van specialistische hulpverleningstaken zijn via het brandweerjournaal van november 2020 voor feedback gedeeld met de posten in de regio.

Als (nieuwe) specialistische hulpverleningstaken zijn onderscheiden:

- Zware/complexere hulpverlening;
- Zagen onder spanning;
- Energietransitie bebouwde omgeving (zonnepanelen, buurtaccu's e.d.);
- Energietransitie transport ((elektrisch, Waterstof, Hybride varianten e.d.).

Voor de posten met een hulpverleningsvoertuig wordt voorgesteld om de taak om te bouwen van rijdende magazijn met gereedschap naar een specialistisch team voor zware en complexe hulpverlening en energietransitie transport (kennis en kunde op gebied van alternatieve brandstoffen). Voor de twee andere specialistische taken (zagen onder spanning en energietransitie bebouwde omgeving) wordt voorgesteld deze onder te brengen bij een aantal posten, geografisch verdeeld over de regio en passend binnen de WNRA.

In lijn met de landelijke visie op hulpverlening vormt de tankautospuit (TS) de basis voor het brandweeroptreden, ook bij hulpverleningen. Aanvullend op dit optreden kunnen specialistische eenheden gealarmeerd worden. Bij ongevallen met beknellingen (ook voor zware en complexe beknellingen) treedt de TS op in samenwerking met andere hulpdiensten waaronder de ambulancedienst. Bij zware/complexere beknellingen komt aanvullend een hulpverleningsvoertuig ter plaatse met bijzonder materiaal, extra kennis en een specialistisch team.

De projectgroep heeft een uitgebreide analyse gemaakt van ongevallen met beknellingen waarbij een hulpverleningsvoertuig is ingezet. Op basis van die analyse gecombineerd met de berekende opkomsttijden voor de hulpverleningsvoertuigen adviseert de projectgroep over te gaan naar 3 steunpunten voor specialistische hulpverlening. Daarmee wordt een goede regionale dekking georganiseerd en voldoende garantie op beschikbaarheid van een specialistisch hulpverleningsteam.

Naar aanleiding van de te verwachten onrust bij posten waar mogelijk de HV verdwijnt is het conceptrapport eerder dan gepland in het MT van eind maart 2021 besproken. Vervolgens heeft Anton Slofstra de zorgen van de posten met het AB gedeeld. Een tussentijds overleg met de stakeholders voordat uiteindelijk het definitieve rapport ter besluitvorming zou worden aangeboden.

Het samen bespreken en verkennen van de taak "specialistische hulpverlening" werd door alle betrokkenen vanuit de posten als zeer waardevol ervaren. Van daaruit is ook het voorstel gekomen om ook na afronding van het project met enige regelmaat te blijven afstemmen tussen de betrokken posten. Vanuit het project wordt daarom geadviseerd om een "expertgroep hulpverlening" in te stellen waarin alle posten zijn vertegenwoordigd met een "specialistische hulpverleningstaak".

INLEIDING

In opdracht van het MT en in samenwerking met de “HV-posten” is door de projectgroep visie op HV dit beleidsadvies opgesteld. Dit adviesrapport beschrijft de mogelijkheden voor een nieuwe visie Specialistische Hulpverlening Gelderland-Midden. Op basis van dit rapport kan het MT een keuze maken uit de voorgestelde scenario's. Nadat de keuze gemaakt is kan het MT opdracht geven om te starten met de implementatie van de verschillende onderdelen (o.a. inkoop HV's, uitrol nieuwe taken, VB worden en blijven, communicatie).

Brandweer Gelderland-Midden beschikt over 7 hulpverleningsvoertuigen. Binnen nu en enkele jaren zijn deze hulpverleningsvoertuigen afgeschreven. Vanwege diverse landelijke en regionale ontwikkelingen (zoals de WNRA, de landelijke visie op hulpverlening, investeringsbegroting) is de verwachting dat niet alle 7 hulpverleningsvoertuigen vervangen kunnen en/of moeten worden. Omdat het advies gevolgen kan hebben voor alle posten in de regio, met in het bijzonder de posten met één hulpverleningsvoertuig, is extra aandacht besteed aan de communicatie met alle betrokkenen in de regio (zie paragraaf 4.3).

Al vroeg in het project is besloten om een themabijeenkomst hulpverlening (twee vertegenwoordigers per HV standplaats) te organiseren. Door deze vertegenwoordigers ook verder in het traject te blijven te betrekken is gepoogd breed draagvlak te krijgen.

Risico's:

Opgemerkt dient te worden dat bij de start van het project al een aantal HV's ruim over de afschrijvingstermijn was. Voordat we tot aanschaf van eventueel nieuwe HV's kunnen overgaan moet eerst duidelijk zijn hoe we in de toekomst met hulpverleningen om willen gaan, verwoord in de “visie op specialistische hulpverlening”. Door de leeftijd van enkele HV's bestaat de kans dat een HV definitief uitvalt. Het IB overleg (afdelingshoofd IB met de clustercommandanten) zal dan een besluit moeten nemen hoe daar mee om te gaan.

OPDRACHT

Stel een adviesrapport op voor een visie op specialistische hulpverlening Gelderland-Midden.

Het gaat daarbij om de hulpverleningsketen van een basis optreden tankautospuiter tot de inzet van het landelijk specialisme STH. De projectgroep levert daarbij opties voor de inrichting in Gelderland-Midden met keuzes op basis van verschillende ambitieniveaus (opkomsttijden) en ontwikkelingen WNRA.

Scope:

Het adviesrapport beschrijft alternatieven voor het inrichten van de “specialistische hulpverlening” in GM. Daarbij wordt gekeken naar het optreden voor en door Gelderland-Midden.

HUIDIGE SITUATIE

Het aantal (7) en locaties van de HV's in Gelderland-Midden is uitgewerkt in de (bestuurlijk vastgestelde visie) basisbrandweezorg vanuit het DRO in 2015. Daarin is vastgelegd:

“Voor een aantal type incidenten wordt direct bij melding een HV gealarmeerd. Een HV is aanvullend op de taak van de 1^e TS. De 1^e TS is bij hulpverlening op de (auto)snelwegen en provinciale wegen in de regel na 10 tot 15 minuten ter plaatse en kan na verkenning haar plan maken waarin een taak is geformuleerd voor de HV. De verkenning en voorbereiding van de inzet vergt circa 5 minuten. De 1^e TS kan haar inzet aanvangen, met de HV haar plan delen en haar opdracht verstrekken. De opkomst van een hulpverleningsvoertuig (HV) wordt gesteld op 15 minuten”.

In het DRO (zie onderstaande tabel) zijn 4 scenario's beschreven en aan het bestuur ter besluitvorming voorgelegd.

Scenario	Omschrijving	Aantal HV's
1	Minimale brandweer zorg	2
2	Efficiënte brandweezorg	7
3	Betere brandweezorg door efficiëntie	7
4	Verbeterde brandweezorg	12

In 2015 is gekozen voor scenario 2/3.

OPZET PROJECT

4.1 Aanpak projectteam

Deze visie is opgesteld door specialisten vanuit verschillende teams van VGGM. Het projectteam heeft de landelijke visie vertaald in een regionale visie op hulpverlening. Deze visie is in nauwe samenwerking met de huidige HV-posten tot stand gekomen.

Het project is gestart met een "project startup" (PSU). Tijdens die startup is het project opgedeeld in de deelprojecten:

1. Analyse
2. Taakgebied, specialisaties en uitvoering
3. Standplaatsen
4. Vakbekwaamheid
5. Communicatie

De samenstelling van de projectgroep en verdere toelichting op de deelprojecten is opgenomen in bijlage 1.

4.2 Communicatieproces tijdens project

Dit hoofdstuk beschrijft drie fases van het communicatieproces waarin de collega's van de HV-posten zijn meegenomen in het project nieuwe visie op HV. Secundair heeft de projectgroep zich gericht op de collega's van overige posten en stakeholders.

Fase 1. Start Project

Bij aanvang van het project (maart 2020) was bekend dat de veranderingen rondom de nieuwe visie Specialistische Hulpverlening Gelderland-Midden onrust zou kunnen veroorzaken bij de posten met HV's. Als projectgroep hebben wij om die reden extra op communicatie ingezet zodat collega's uit de organisatie en specifiek de posten met een HV zich betrokken zouden voelen bij dit project.

Via de bestaande kanalen als het brandweerjaar zijn alle collega's eerst geïnformeerd over het project maar al snel werd duidelijk dat er ook een andere vorm van communicatie nodig was. Er is besloten om alle HV posten uit te nodigen tijdens een themabijeenkomst. Van informeren naar het gesprek aan gaan en gebruik maken van de kennis die aanwezig is bij de HV-posten. Collega's van de HV-posten waren in eerste instantie argwanend, "het aantal HV's is tenslotte al door het MT bepaald". Nadat de projectgroep dit heeft kunnen pareren was men uiteindelijk positief over het feit dat ze uitgenodigd waren om mee te denken over de ontwikkeling van de nieuwe visie op HV.

Een tweede gezamenlijke themabijeenkomst is vanwege corona aangepast naar een bezoek van de deelprojectleiders aan de HV-posten (november 2020). Daarnaast zijn ook de collega's van posten zonder HV via een oproep in de PCO en brandweerjaar uitgenodigd om te reageren op de uitkomst van de themabijeenkomst. Alle input is besproken in de projectgroep en verwerkt in dit rapport en/of opgenomen in de lijst met gestelde vragen Q&A, zoals na te lezen in bijlage 6.

Uit gesprekken met de HV-posten is de behoefte naar voren gekomen om een expert-groep THV in te stellen. Het voorstel is om de HV-posten daarin te laten vertegenwoordigen. Deze expertgroep kan nadenken over de verschuiving van aanvullende taak naar basistaak en op basis van de nieuwe ontwikkelingen onderzoeken hoe de bemanning van de HV, door de juiste trainingen,

voldoende opgeleid blijven. Gezien de technologische ontwikkelingen is dit noodzakelijk om de HV's toekomstbestendig te houden.

Fase 2. Onderstroom

De projectgroep heeft de opdracht gekregen alternatieven te beschrijven voor het inrichten van de "specialistische hulpverlening. Dit project is om die reden aanvankelijk inhoudelijk en technisch benaderd. Tijdens het project is volledig gebruik gemaakt van de kennis en ervaring die bij de collega's van HV-posten aanwezig is. De betrokkenheid van de collega's gedurende het project was groot. Echter is er ook sprake van een onderstroom die bij de collega's van HV-posten voor onrust zorgt. Tijdens het project werd deze onrust over het mogelijk verdwijnen van een aantal HV's groter.

Voor de projectgroep een reden om deze onrust en zorgen serieus te nemen. Dit zorgde ervoor dat het onderwerp eerder dan gepland in het MT van eind maart 2021 is besproken. Vervolgens heeft Anton Slofstra de zorgen van de posten met het AB gedeeld. Een tussentijds overleg met de stakeholders voordat uiteindelijk het definitieve rapport ter besluitvorming zou worden aangeboden.

Begin april is een tweede gezamenlijke bijeenkomst met de collega's van de HV-posten georganiseerd. Waarbij alle posten ook vertegenwoordigd waren. Tijdens deze bijeenkomst is de uitkomst van de MT/AB vergadering en het voorlopige advies van de projectgroep met de groep gedeeld. Alle collega's van de HV-posten hebben gelegenheid gekregen schriftelijk op het conceptrapport te reageren. Ondanks dat vertraging van het project de kans vergrootte dat een HV zou uitvallen heeft de opdrachtgever toch besloten meer tijd voor deze fase van het project uit te trekken.

Fase 3. Afronding rapport

De projectgroep is in de maand juni samen met de clustercommandanten langs de HV-posten gegaan en heeft het rapport en de vragen die schriftelijk aan de projectgroep zijn gesteld beantwoord. Het definitieve rapport met het advies voor een nieuwe visie op HV én met aandacht voor de zorgen van de posten, is medio juli als compleet rapport aan het MT ter besluitvorming aangeboden.

Bijlage 2 is een communicatiematrix die laat zien op welke manier de verschillende doelgroepen binnen en buiten de organisatie zijn meegenomen in de ontwikkeling van de nieuwe visie op specialistische hulpverlening.

RESULTATEN VAN DE DEELPROJECTEN

In dit hoofdstuk zijn de resultaten beschreven van de deelprojecten, achtereenvolgens:

1. Analyse
2. Taakgebied, specialisaties en uitvoering
3. Standplaatsen
4. Vakbekwaamheid

5.1 Analyse

In het deelproject analyse is in kaart gebracht welke keuzes en de daarbij behorende argumenten uit het verleden hebben geleid tot de huidige situatie. Verder is er gekeken naar recente ontwikkelingen in de samenleving, werkwijze en het werkveld.

Vanuit het DRO zijn 4 scenario's beschreven die van toepassing zijn op de visie HV. Uiteindelijk is hierbij door het bestuur gekozen voor het behouden van 7 HV's binnen onze regio met een opkomst tijd van 15 minuten. Deze zeven voertuigen zijn uitgerust met zwaarder en/of aanvullend gereedschap in vergelijking met de reguliere tankautospuitten in de regio, zoals terug te lezen valt in de vastgestelde standaardbepakking brandweer voertuigen BGM. De toegevoegde waarde van deze voertuigen heeft de afgelopen jaren dus met name gezeten in het ter plaatse brengen van middelen om een complexe inzet tot een goed einde te brengen.

Landelijk zien we de laatste jaren een duidelijke teruggang in ongevallen waarbij personen bekneld raken in voertuigen. De uitrukcijfers vanuit GMS in onze regio zien we ook dat er de afgelopen jaren een daling te zien is in het aantal klussen met zware beknellingen. Deels komt dit door de moderne technieken in de auto's die de inzittenden beter beschermen, maar deels ook door gewijzigde inzichten over slachtofferbehandeling na aanrijdingen. Hierdoor worden slachtoffers immers vaker uit het voertuig geholpen zonder dat het een technische klus voor de brandweer wordt. Bij ongevallen met vrachtverkeer is er wel een grote kans op zware en complexe beknellingen. Bij ongeveer 3% van de ongevallen met slachtoffers is vrachtverkeer betrokken ([bron](#): Verkeersveiligheid en ongevallencijfers van Rijkswaterstaat). In 2019 waren er 360 ongevallen op de weg met slachtoffers in Gelderland Midden. Omgerekend zijn dat 10 incidenten (3% van 360) op de weg waarbij conform deze nieuwe visie een hulpverleningsvoertuig met bemensing mogelijk van meerwaarde kan zijn.

De teruglopende en beperkte aantallen complexe beknellingen, gecombineerd met de wens vanuit de regio om een toekomstbestendige investeringsbegroting op te stellen lijkt voldoende voedingsbodem te bieden om met minder dan de huidige 7 hulpverleningsvoertuigen te kunnen voldoen.

Vanuit het risicoprofiel van de regio en de inzetmatrix die daarop voortbouwt blijkt dat de HV o.a. wordt ingezet voor ongevallen met zware voertuigen of incidenten waarvoor specialistisch materiaal nodig is, zoals instortingen of spoorweg- en luchtvaartincidenten. Ondanks dat dit type incidenten zich zeer beperkt voor doet dient de regio hier wel op voorbereid te zijn.

Binnen VGGM wordt er al deels gewerkt met differentiatie van specialismen en/of specialistische taken. Zo kunnen als voorbeelden de korpsen die zijn uitgerust met een Vee-redtakel of korpsen die uitrukken voor de 25KV taak worden benoemd. Dit zijn taken die landelijk vaak beschreven staan als een typische HV taak, maar binnen brandweer Gelderland-Midden zijn deze taken losgeweekt van de hulpverleningsvoertuigen en aan een Multi Inzetbaar Brandweervoertuig (MIB) toegevoegd. Binnen de kerntaak brand valt te denken aan het werken-op-hoogte of rietkapbrandbestrijding. Gedurende dit project is bekeken of deze werkwijze ook toepasbaar is op andere taken die momenteel op de HV liggen, of nog niet duidelijk belegd zijn.

In wetgeving worden geen hard omliggende opkomsttijden of verplichte taakstelling van deze voertuigen benoemd. In de brancherichtlijnen wordt wel het volgende beschreven over de hulpverleningsvoertuigen:

“Een hulpverleningsvoertuig wordt ingezet ter ondersteuning van een tankautospuit. De materialen worden in principe bediend door de bemensing van een tankautospuit. In spoedeisende gevallen

treedt een hulpverleningsvoertuig niet zelfstandig op; De standaard bemensing van een hulpverleningsvoertuig bestaat uit 2 personen”¹.

Hiermee wordt richting gegeven aan de taakstelling en inrichting van werkwijze van een HV binnen de eigen veiligheidsregio.

Gekeken naar actuele ontwikkelingen die effect hebben op deze visie zijn er drie belangrijke punten te benoemen. Ten eerste de wet normalisering rechtspositie ambtenaren (WNRA), ten tweede de landelijke visie hulpverlening brandweer en ten derde de continue ontwikkelende samenleving. Hieronder worden de onderwerpen op hoofdlijnen besproken.

WNRA

In de WNRA wordt gesproken over de belastbaarheid van de brandweervrijwilliger en de paraatheid van de posten. De definitieve besluitvorming op dit thema is landelijk nog in ontwikkeling. Wel zijn de eerste contouren zichtbaar van het advies wat gevormd gaat worden. In dit project is hier zo goed mogelijk rekening mee gehouden. Het blijft echter een mogelijkheid dat enkele te maken keuzes voor de visie op HV opnieuw tegen het licht moeten worden gehouden nadat de WNRA een feit is. Uit de informatie die bekend is op het moment van schrijven van dit advies, blijkt dat er een differentiatie zal moeten komen tussen een vrijwillig- en beroepsbrandweerman. Deze differentiatie is nodig om de vrijwilligheid zoals die nu bestaat binnen de brandweer in Nederland te herijken en vast te leggen voor de toekomst. De wijze waarop is echter nog niet geheel duidelijk, dit kan bijvoorbeeld liggen in het aantal (specialistische) taken dat een vrijwilliger mag doen of een beperking in de bijbehorende oefenbelasting. Verder lijken er scherpere regels te komen voor welke opkomst- en beschikbaarheidsregelingen nog mogen plaats vinden binnen een vrijwillige aanstelling. Bij het adviseren van een eventuele verandering van het takenpakket van de HV zal het effect hiervan dan ook moeten worden bekeken in het daglicht van de WNRA.

Landelijke Visie Hulpverlening

In het najaar van 2020 is de landelijke visie hulpverlening vastgesteld. Hierin wordt benoemd dat de brandweer meer risicogericht moet gaan werken, ook op het gebied van hulpverlening. Iedere veiligheidsregio krijgt hierin een bepaalde mate van vrijheid hoe dit in te richten in de eigen regio. Het grootschalig en specialistisch optreden geldt bij dit optreden als bovengrens van het takenpakket en het basisoptreden door een tankautospuiter (TS) als ondergrens. Voor het basisoptreden door een TS valt te denken aan het openen van een vastzittende autodeur na een ongeval. In deze landelijke visie zijn geen nieuwe verplichte opkomsttijden benoemd om rekening mee te houden. Binnen de hierboven benoemde grenzen dient de regio zelf zijn weg te zoeken hoe de hulpverlening vorm te geven.

Ontwikkelingen samenleving

De ontwikkelingen in de samenleving gaan continu door. In de meeste gevallen brengt dit veel voordelen mee voor de mensen. Het gebruiksgemak neemt toe, de veiligheid wordt vergroot of er komt meer inzicht in de werking van verschillende apparaten. Door het veiliger worden van de samenleving en het tijdig waarschuwen voor gevaarlijke situaties loopt het aantal incidenten met zware en complexe HV inzetten terug. Aan de andere kant zien we door al deze ontwikkelingen ook een verschuiving in de risico's. De brandweer dient zich daarom voor te bereiden op incidenten met nieuwe technieken, zoals voertuigen met elektrische aandrijving of alternatieve energie opwekking. Hierbij moet de regio zich afvragen of direct al het personeel hierop getraind moet worden of dat eerst een kleiner deel van het personeel via bijscholing wordt voorbereid op deze ontwikkelingen. De visie op HV biedt hierin zeker kansen.

5.2 Taakgebied, specialisaties en uitvoering

Het deelproject Taakgebied, Specialisaties en Uitvoering heeft als eerste geïnventariseerd welke taken en klussen Hulpverlening er momenteel zijn, door wie deze worden uitgevoerd en welke gereedschappen daar veelvuldig voor gebruikt worden. Aansluitend is verkent hoe het wellicht

¹ Zie (pagina 29): <https://www.ifv.nl/kennisplein/Documents/20170216-BwNL-Branchevoorschrift-Standaardbepakking-brandweervoertuigen-v6.pdf>

anders kan, welke taken zijn basis brandweezorg en welke zijn aanvullend te noemen? Welke taken komen daar vanuit een veranderde maatschappij en innovaties misschien nog bij en wat hebben we daarvoor nodig qua materiaal en materieel?

Om bovenstaande inventarisaties zo volledig mogelijk te krijgen hebben we vertegenwoordigers vanuit de posten met een HV-voertuig betrokken. Deze groep vertegenwoordigers heeft uitgebreide kennis op het gebied van huidige uitvoerende taken en heeft meegedacht over toekomst en innovaties. Dat heeft geleid tot de volgende onderstaande inzichten:

Bestaand

Behouden huidige taak van HV tot ondersteuning van tankautospuit met bestaande gereedschappen en mogelijkheden zoals plasma snijder, bedienen van de lier, bedienen HV kraan, pneumatische afdichting en heffen, lichte stutwerkzaamheden, doorslijpschijf brandstofmotor, rescuezaag en externe energievoorziening door middel van HV aggregaat. Mogelijke aanpassing in alarmeringen door meer vraag gestuurd te gaan werken.

Nieuw

- Advies en/of uitvoeren klussen zware HV (anders dan personenvoertuigen). (denk aan personen bevrijding, strategische inzet hydraulisch gereedschap, kranen, lieren e.v. bij vrachtauto's, treinen, in industriële omgeving, schepen enzovoort)
- Advies en/of uitvoeren klussen zagen hout onder spanning (denk aan gecompliceerde zaagklussen zoals personen beknelling, bomen tegen gebouwen of objecten met direct gevaar voor personen of tegen of op infrastructuur zoals gasleidingen, hoogspanning, brandstofopslag enzovoort)
- Advies en/of uitvoeren klussen Energietransitie, te splitsen in:
 - Wonen en Leven: zonnepanelen / parken, buurtaccu's, innovaties in toekomst
 - Transport en vervoer: kennis en kunde voertuigen alternatieve energie elektrisch, CNG, LNG, Waterstof, Hybride varianten, zelfrijdend, innovaties in toekomst)

In aanmerking voor mogelijke taakdifferentiatie

- Adviesfunctie zware HV (anders dan personenvoertuigen)
- Adviesfunctie en/of uitvoeren klussen zagen hout onder spanning
- Adviesfunctie bij klussen i.r.t. Energietransitie

Standaard bepakking en uitrusting

De meerderheid van de HV-posten heeft zich uitgesproken voor een standaard uitvoering en bepakking van de HV's. Ook de projectgroep ziet veel voordelen. Gelijke uitvoering en bepakking geeft eenduidigheid in kennis, kunde en taken vanuit een HV-steunpunt. De meerderheid van de posten heeft zich in dat kader ook uitgesproken voor het uitrusten van de HV's met één kraan en één lier. De argumenten voor deze uitrusting zijn:

Motivatie kraan

Aanwezigheid van een kraan op HV maakt de brandweer breder en sneller inzetbaar door:

- het kunnen hijsen, tillen of verplaatsen van zware lasten bij diverse incidenten.
- borgen en bergen van auto's, vrachtauto's en ander materieel te water.
- assisteren, hijsen of tillen bij redding grote dieren in sloot, greppel, natuurgebied.
- assisteren, hijsen of tillen bij instortingen, incidenten op bouwplaatsen.
- snel opheffen van stremmingen doorgaand verkeer (sneller inzetbaar dan berger).
- opzetten opneemunit op slangenbak Groot Water Transport.

Motivatie lier

Aanwezigheid van een lier op HV maakt de brandweer breder en sneller inzetbaar door:

- borgen of lieren van voertuigen uit sloot, water, op helling of andere denkbare situatie.
- lostrekken vastgereden voertuigen uit water, sloot, greppel, natuurgebied.
- sneller en breder inzetbaarder dan staaldraadtakel.
- inzetbaar onder iedere hoek t.o.v. voertuig met klapblok of andere hulpmiddelen.

5.3 Standplaatsen

In het deelproject standplaatsen is in beeld gebracht hoe de regionale dekking met HV's eruit ziet in relatie tot clusters van incidenten waarbij de HV is ingezet. Deze regionale dekking is in beeld gebracht aan de hand van dekkingsplaatjes. Daarbij is ook in beeld gebracht welke alternatieven er zijn voor de huidige dekking met minder HV's. Deze plaatjes zijn gedeeld met de HV-posten. De bevindingen van de cijfers, plaatjes en onderbouwing van de voorgestelde keuzes zijn voor rekening van de projectgroep.

De 7 HV-voertuig locaties: Arnhem, Barneveld, Duiven, Ede, Heteren, Nijkerk en Rheden in Gelderland-Midden zijn uitgewerkt in de (bestuurlijk vastgestelde) visie basisbrandweezorg vanuit het DRO in 2015. Daarin is vastgelegd:

“Voor een aantal type incidenten wordt direct bij melding een HV gealarmeerd. Een HV is aanvullend op de taak van de 1^e TS. De opkomst van een hulpverleningsvoertuig (HV) wordt gesteld op 15 minuten.”

Landelijke visie op hulpverlening (zie bijlage 7)

In de nieuwe Landelijke visie Hulpverlening Brandweer (2020) is geen normtijd opgenomen voor de opkomst van een HV-voertuig binnen de eigen regio. Beschreven is dat er sprake is van een keten van hulpverlening welke goed moet aansluiten, zoals samenwerken met de ambulancezorg. In de Landelijke visie is op pagina 18 een inzetmatrix opgenomen daarin staat de taakverdeling beschreven tussen basis brandweer optreden met tankautospuiter en aanvullend regionaal specialistisch optreden met hulpverleningsvoertuig. In onderstaande tabel is die taakverdeling overgenomen:

1. Basis brandweeroptreden Basiseenheid tankautospuiter	<ul style="list-style-type: none">• Verkennen• Veiligstellen voor de omgeving• Enkelvoudige redding/bevrijding toegang verschaffen, 1 slachtoffer (LPLHB)• Voorbereidingen t.b.v. opkomende eenheden
2. Regionaal specialistisch optreden Specialistische eenheid hulpverleningsvoertuig	<ul style="list-style-type: none">• (verder) stabiliseren als vervolg op fixeren• Uitvoeren van reddings- en bevrijdingswerkzaamheden• Complexe redding/bevrijding

De samenwerking met de ambulancezorg is in deze keten van groot belang. Het basis optreden vindt veelal in samenwerking met een ambulance plaats. Dit optreden kan in nagenoeg de hele regio binnen 15 minuten plaats vinden (opkomsttijd basiseenheid). In de meeste gevallen kan de basiseenheid (tankautospuiter) ongevallen zelfstandig afhandelen. In enkele gevallen (meer complex) is ondersteuning nodig van een specialistische eenheid (hulpverleningsvoertuig). In die gevallen doet de basiseenheid voorbereidende werkzaamheden en vult de specialistische eenheid dit aan op het moment dat de eenheid ter plaatse komt.

Analyse opkomsttijden hulpverleningsvoertuigen

Voor het in beeld brengen van alternatieven op de huidige dekking door 7 HV's zijn in dit deelproject meerdere scenario's doorgerekend met het programma CARE². In de scenario's is gevarieerd met het aantal standplaatsen en opkomsttijden waarbij telkens de operationele grenzen inzichtelijk zijn gemaakt middels polygonen. De grafische weergaven van deze doorrekeningen staan weergegeven in de bijlage 4.1.

In deze analyse zijn niet de HV's meegenomen van de buurregio's. Ook het huidige optreden van onze HV's in buurregio's wordt niet meegenomen. Dit is gedaan omdat wij alleen gaan over het aantal HV's en de standplaatsen in onze regio. Iedere regio maakt daarbij zijn/haar eigen afweging. In onze nabuurregio's worden of zijnde HV's ook heroverwogen (zie bijlage 3). Aanvullend hebben we ook inzichtelijk gemaakt waar en hoe vaak de HV's de afgelopen jaren zijn ingezet (2015-heden). Dit is alleen gedaan voor het verzorgingsgebied binnen Gelderland-Midden.

² CARE is het programma dat Brandweer Gelderland-Midden gebruikt voor berekening van dekkingsplannen.

In bijlage 4.2. staat de geografische weergave van het huidige dekkingplan van de 7 HV's bij een opkomsttijd van 15 minuten (huidige situatie op basis van het DRO scenario 2 en 3). De huidige gebieden waar de opkomsttijd van de HV groter is dan 15 minuten zijn gebieden waar weinig tot geen ongevallen hebben plaatsgevonden met inzet van een HV (zie ook bijlage 4.3.)

Bij de heroverweging van het DRO-besluit is één optie om terug te gaan naar 2 HV's (DRO scenario 1). In onderstaande tabel staan de mogelijke opties aangegeven om te variëren met opkomsttijden en aantal HV's waarbij de dekking minimaal gelijk is aan de huidige dekking. De scenario's 5 en 7 passen bij het DRO scenario 1.

Tabel scenario's regionale dekking HV's

Nr.	HV's	opkomst	Dekking regio ca.	Dekking inzet HV ca.	Overlap HV posten	Keuze mogelijk	Keuze mogelijk	Keuze mogelijk	Keuze mogelijk
1	7	15 min	75%	95%	gering	Alle huidige			
2	4	20 min	90%	95%	groot	Nij, Bnv, Edc, Ahn	Bnv, Edc, Ahn, Dui	Bnv, Edc, Ahn, Het	Bnv, Edc, Ahn, Rhe
3	3	20 min	90%	95%	gering	Bnv, Edc, Ahn			
4	3	25 min	95%	99%	groot	Bnv, Edc, Ahn	Nij, Edc, Ahn		
5	2	25 min	95%	99%	gering	Bnv, Ahn			
6	3	30 min	100%	100%	groot	Bnv, Edc, Ahn	Nij, Edc, Ahn		
7	2	30 min	95-100%	100%	Groot	Bnv, Ahn	Ede, Ahn		
8	2	>30 min	100%	100%	Groot	Nij, Bnv of Ede met Het, Dui of Rhe			

Nadere analyse 2 HV's:

Scenario 1 vanuit het DRO beschrijft een situatie met 2 HV's. In de tabel hierboven zijn de mogelijke opties hiervoor beschreven onder nummers 5, 7 en 8. De beste regionale dekking voor 2 HV's is bij de standplaatsen Barneveld en Arnhem. Ede en Arnhem is ook nog mogelijk met een zeer goede dekking binnen 30 minuten. Andere combinaties zijn ook mogelijk (zie scenario 8), daarbij zijn er voor regionale dekking gebieden met meer dan 30 minuten opkomsttijd.

Het DRO is vastgesteld in 2015. Tussen 2015 en heden is de problematiek rondom de WNRA gekomen en is ook een nieuwe landelijke visie op hulpverlening brandweer vastgesteld. De invloed van deze ontwikkelingen op de aanvullende taak hulpverlening is hieronder beschreven.

➤ **Invloed vanuit de WNRA**

Bij de uitwerking van de WNRA is naar voren gekomen dat er verschil moet zijn in belasting (taken) van de vrijwillige brandweermedewerker t.o.v. een beroeps brandweermedewerker. Een beroepsbrandweermedewerker kan in de toekomst meer (specialistische) taken uitvoeren dan een vrijwillige brandweermedewerker. Daarmee zou het voor de hand liggen om de taak van de HV te behouden voor de beroepsposten Arnhem-Noord en Ede-centrum.

De WNRA sluit echter niet uit dat de HV-taak bij een vrijwillige post komt te liggen, wanneer de (individuele) belasting voor de vrijwilliger aanvaardbaar blijft. Dus ook na invoering van de WNRA is het mogelijk om een HV steunpunten in te richten op een vrijwillige post.

Bij het realiseren van HV-steunpunten bij vrijwillige posten kan het stapelen van “aanvullende taken” bij het verder uitwerken van de WNRA consequenties hebben. Het risico bestaat dat de belasting voor de vrijwilligers in de HV-posten hoger wordt dan gewenst. Oplosrichtingen zijn daarbij:

1. Differentiëren in taken per vrijwilliger in één post
2. Regionaal herverdelen van aanvullende taken

Opgemerkt moet worden dat de beschikbaarheid van vrijwilligers bij invoering van de WNRA niet meer kan worden geregeld via een consignatieregeling. De HV-posten Nijkerk en Barneveld kennen tot najaar 2021 een consignatieregeling. Vrijwillige posten regelen de beschikbaarheid via vrije instroom (aantal vrijwilligers in de post = 3 keer aantal maximaal nodig bij een uitruk). Praktijk wijst uit dat deze werkwijze voldoende garantie oplevert, echter kan het betekenen dat in incidentele gevallen onvoldoende personeel beschikbaar is voor bijvoorbeeld een HV-klus.

➤ **Invloed vanuit de landelijke visie op hulpverlening**

De landelijke visie gaat uit van een HV met een deskundig team. De HV is altijd aanvullend op de basisinzet door een tankautospuiter bij hulpverlening. Het team in de HV kan desgewenst bij een zware HV-klus als zelfstandig team opereren. Dit uitgangspunt wordt door de huidige HV posten omarmd. Dat betekent dat de Nieuwe HV plaats moet bieden aan een team van minimaal 4 personen (bevelvoerder, chauffeur en 2 manschappen).

Voor de beroepsposten Arnhem en Ede betekent deze werkwijze dat in het eigen verzorgingsgebied net als nu, de TS en HV gezamenlijk de inzet kunnen doen met totaal 8 personen. Voor inzetten buiten het eigen verzorgingsgebied wordt uitgerukt met 4 personen, waarmee op dat moment de (rest)bezetting mogelijk onvoldoende is voor maatgevende incidenten. De beroepsposten hebben voor deze tijdelijke onderbezetting een procedure. Desgewenst kan extra personeel opgeroepen worden.

Uitrukken met 4 personen op de HV betekent dat, op de momenten dat Arnhem of Ede is ingezet met een basiseenheid, ze tijdelijk niet kunnen uitrukken met de HV(4) (bij minimale bezetting). De beschikbaarheid over de jaren 2017, 2018 en 2019 voor Arnhem is berekend (zie bijlage 9). Hieruit is gebleken dat gemiddeld vanuit Arnhem een TS 398 uur per jaar is ingezet. Dit is minder dan 5% van de tijd (398 uur van de 8448 uur per jaar).

Procedure herbezetting:

Voor de beroepsposten geldt dat als de verwachting is dat een incident 1 uur of meer gaat duren er herbezetting wordt. Deze herbezetting is binnen maximaal 1 uur geregeld.

➤ **Beschikbaarheid HV**

De WNRA en de landelijke visie op Hulpverlening brandweer (2020) bestonden nog niet bij het vaststellen van het DRO in 2015. Beide ontwikkelingen hebben ongunstige invloed op de beschikbaarheid van de HV. Voor de beroepsposten is deze situatie hierboven beschreven. Bij veel vrijwillige posten zien we sinds een aantal jaren uitdagingen in de beschikbaarheid (overdag). Dit is één van de redenen voor het op te starten project paraatheid³ in onze regio.

Ook is bekeken in hoeverre HV's gelijktijdig zijn ingezet de afgelopen jaren (zie bijlage 8). Daaruit blijkt dat bij 7% (85 van de 1134 keer) van de uitrukken 2 of meer HV's gelijktijdig zijn ingezet.

Vanwege bovenstaande ontwikkelingen concludeert de projectgroep dat de beschikbaarheid van een hulpverleningsvoertuig nu meer onder druk komt te staan dan ten tijde van het opstellen van het DRO in 2015. Dat is de reden dat ook gekeken is naar alternatieve scenario's op het DRO 2015, met 3 of 4 HV's. Zie tabel pagina 10, “scenario's regionale dekking HV's” en bijlage 4.

Nadere analyse 3 HV's

³ Paraatheid wordt in de publicatie “Brandweer over morgen” van Brandweer Nederland als volgt omschreven: “De brandweer is altijd en overal beschikbaar voor een burger in nood. Voor dat doel is een uitgebreid netwerk van kazernes en personeel beschikbaar. Het brandweerpersoneel handelt snel en binnen de afgesproken tijd, beschikt over basiskwalificaties en heeft het gereedschap om (eventueel) te improviseren bij reddende handelingen”.

Uit de tabel hierboven, “scenario’s regionale dekking HV’s” en uit de bijlage 4 komt naar voren dat vanaf 3 HV’s of meer, een goede regionale dekking te realiseren is binnen 20 minuten opkomsttijd. Bij 3 HV’s zijn er twee scenario’s opgenomen in de tabel hierboven met een goede regionale dekking. Scenario 3 met Barneveld, Ede-centrum en Arnhem-Noord, met als voordeel dat een goede regionale dekking mogelijk is met een opkomsttijd van 20 minuten. Scenario 4 met Nijkerk, Ede-centrum en Arnhem-Noord, daarbij is de opkomsttijd 5 minuten meer maar wel als voordeel dat de combi HV/boot/OVR vanuit Nijkerk blijft bestaan. Elders in de regio kennen we deze combinatie niet. Bijkomend voordeel bij keuze Nijkerk is dat in de post Nijkerk al wordt uitgerukt met 4 personen op de HV, waarbij vanuit Barneveld wordt uitgerukt met 2 of 3 man (avond, nacht en weekend met bevelvoerder als 3^e persoon).

Nadere analyse 4 HV’s

Uit bovenstaande tabel en bijlage 4 blijkt dat er nagenoeg geen verschil in dekking is tussen de variant met 3 HV’s en de variant met 4 HV’s. Dat heeft er mee te maken dat het dekkingsgebied van de HV uit Arnhem-Noord volledig de dekkingsgebieden van Heteren, Rheden en Duiven overlappen, bij een opkomsttijd tot 20 minuten. Ook de dekkingsgebieden van Nijkerk en Barneveld overlappen elkaar grotendeels vanaf een opkomst van 20 minuten.

Indien gekozen wordt voor 4 HV’s kan de 4^e HV post niet gekozen worden vanuit de dekkingsplaatjes. De 4^e HV komt dan uit een van de posten Heteren, Duiven of Rheden. Daarbij kan het volgende overwogen worden:

Het verzorgingsgebied van de HV van Rheden is het kleiner dan Heteren en Duiven en bevat minder snelwegkilometers.

Voor Duiven spreekt dat met de doortrekking van de A15 (gereed 2025) een aanzienlijke stuk snelweg binnen het verzorgingsgebied vanuit standplaats Duiven erbij komt tot ver in de gemeente Lingewaard.

Voor Heteren spreekt dat de huidige HV in Heteren, in tegenstelling tot de HV in Duiven, een kraan heeft. Dat betekent dat bedienaars in Heteren al vakbekwaam zijn met de kraan.

5.4 Vakbekwaamheid

Vanuit het deelproject “Taakgebied, specialisaties en uitvoering” is een opsomming gekomen van mogelijke taken voor de HV ploegen. Een deel van deze taken is bestaand. Daarnaast worden een aantal mogelijk nieuwe taken benoemd en taken die eventueel in aanmerking komen voor taakdifferentiatie.

Hieronder wordt voor de bestaande taken beschreven hoe het vakbekwaam worden en het vakbekwaam blijven kan worden ingericht.

Bestaande taken

	Taak / gereedschap	Vakbekwaam worden	Extra uren	Vakbekwaam blijven	Extra uren
Manschap	Pneumatische afdichting en heffen	Opleiding manschap		Oefenmomenten ploeg	4 uur per jaar / 6 uur per cyclus
	Lichte stutwerkzaamheden	Opleiding manschap		Oefenmomenten ploeg	
	Doorslijpschijf brandstofmotor	Opleiding manschap		Oefenmomenten ploeg	4 uur per jaar / 6 uur per cyclus
	Rescuezaag	Oefenavond ploeg	2	Oefenmomenten ploeg	
	Overig gereedschap HV	Oefenavond ploeg	2	Oefenmomenten ploeg	4 uur per jaar / 6 uur per cyclus
	Plasma snijder	Oefenavond ploeg	2	Oefenmomenten ploeg	
Chauffeur	Bedienen van de lier	Oefenmoment ploeg/ inwerkprogramma ploeg*	2-4*	Oefenmomenten ploeg	4 uur per jaar / 6 uur per cyclus
	Externe energievoorziening	Oefenmoment ploeg/	2-4*	Oefenmomenten ploeg	

	(bediening HV aggregaat)	inwerkprogramma ploeg*			
	Bedienen van de HV kraan	Oefenavond ploeg / externe instructie*	6-10*	Oefenmomenten ploeg en Bijscholing*	6-18* Per cyclus

*per ploeg verschillend

Doorgaans zijn er per ploeg twee oefenmomenten per jaar gepland om specifiek te oefenen met het gereedschap van de HV's. Echter gebruiken diverse ploegen de oefenmomenten voor specialisme om aanvullend te oefenen met gereedschappen van de HV.

Het bedienen van de kraan, lier en aggregaat van de HV wordt voornamelijk beoefend door de voertuigbedienaars. Net als voor het gereedschap van de HV's staat voor het voertuig bedienen ook 2 oefenmomenten per jaar gepland. Ook hiervoor wordt er op de specialisme momenten extra geoefend. De in het oefenbeleid opgenomen uren voor de HV is echter (te) minimaal. Hierin ligt dan ook de oorzaak dat de meeste ploegen hiervoor extra oefenmomenten, zoals vrije invulling en specialisme oefening, gebruiken om met de HV en de bepakking te oefenen.

Nieuwe taken

Voor de mogelijke nieuwe taken moeten de vakbekwaamheidsbehoefte nog bepaald worden.

➤ Stormhoutzagen:

Voor het adviseren en/of uitvoeren van zagen van hout onder spanning of stormhout zagen moet in eerste instantie het ECC1 t/m ECC4 certificaat gehaald worden. Deze certificaten zijn onbeperkt geldig. Wel wordt geadviseerd (ARBO) eens in de 5 jaar een bijscholing te volgen. In bijlage 5. vakbekwaamheid staat omschreven hoe de opbouw en inhoud van deze opleidingen eruit ziet.

➤ Zware HV

Voor het adviseren en/of uitvoeren van zware HV zijn voor de collega's die dit uitvoeren aanvullende trainingen nodig. Ook hiervoor verschilt het aanbod en zal te zijner tijd een keuze gemaakt worden welke trainingen het best passen bij de behoefte.

➤ Energie transitie transport en vervoer en bebouwde omgeving

Wat betreft de energie transitie is het niet veel anders. Aan de hand van de behoefte kunnen de trainingen bepaald worden. Zeker voor de categorie "transport en vervoer" moet de HV bemanning aanvullend worden opgeleid.

In onderstaande tabel staat een eerste concept voor taakdifferentiatie. Deze moet met een te vormen expertgroep hulpverlening nader worden uitgewerkt. De aangegeven VB onderdelen en uren zijn nog indicatief. De werkelijke benodigde uren voor vakbekwaam worden en blijven zijn afhankelijk van de mate van differentiatie en specialisatie.

In 2021 start een project voor een andere inrichting van VB blijven. Doelstelling daarbij is dat VB blijven meer naar behoefte wordt ingericht. Dat kan resulteren in gedifferentieerde uren per post/persoon voor VB blijven. Bovendien is ook het streven om vanaf 2022 profchecks in te voeren als onderdeel van VB blijven.

Taak / gereedschap	Vakbekwaam worden	Extra uren	Vakbekwaam blijven	Extra uren
Advies en/of uitvoeren zware HV	Regionale bijscholing + LWP opdrachten	8-12	Oefenmomenten ploeg	8-12 per cyclus
Advies en/of uitvoeren zagen onder spanning	ECCx Training zagen	8-12 8	Oefenmomenten ploeg	8-12 per cyclus
Advies en/of uitvoeren energietransitie transport en vervoer	Regionale bijscholing + LWP opdrachten	8-12	Oefenmomenten ploeg	8-12 per cyclus
Advies en/of uitvoeren energietransitie bebouwde omgeving	Regionale bijscholing + LWP opdrachten	8-12	Oefenmomenten ploeg	8-12 per cyclus

6. CONCLUSIE EN ADVIES

Conclusie

In het project is naar voren gekomen dat de inzet van een HV meer moet zijn dan alleen het ter plaatse brengen van gereedschappen. De meerwaarde moet bij voorkeur komen te liggen op kennis en kunde op gebied van zware beknellingen bij vervoer en transport. Dit is in lijn met de landelijke visie op hulpverlening.

Aanvullend hierop zijn in het project 3 kansrijke aanvullende taken onderscheiden die aansluiten bij de ontwikkelingen/denkrichting van de WNRA (taakdifferentiatie):

1. Energietransitie transport (ETT)
2. Energietransitie bebouwde omgeving (ETB)
3. Stormhoutzagen (SHZ)

Omdat het optreden van het HV-voertuig voornamelijk gekoppeld is aan transport (beknellingen), ligt het voor de hand de aanvullende taak ETT te koppelen aan de HV-steunpunten. Voor verdeling van deze nieuwe aanvullende taken is nog nadere kosten/baten analyse nodig. Ook de bijbehorende inspanningen op gebied van VB worden en blijven moet nog verder worden uitgewerkt. Zo zal er gekeken worden naar de overgangperiode van aanbesteding en daadwerkelijke levering van de nieuwe HV's. Dit zal geleidelijk gaan en inhoudelijk kan er gekeken worden naar invulling van de specialistische taken en opleidingen die nodig zijn. Deze uitwerking moet vervolgens ook passen bij de toekomstige implementatie van de WNRA-richtlijnen.

Vanuit paragraaf 5.3 is naar voren gekomen dat de huidige opkomsttijd van 15 minuten alleen gerealiseerd kan worden met de huidige 7 HV's. Als de opkomsttijd voor het hulpverleningsvoertuig verhoogd wordt naar 20 minuten kan een goede regionale dekking gerealiseerd worden met minimaal 3 HV's. In DRO 2015 is als alternatief voor de huidige 7 HV's het scenario met 2 HV's opgenomen. Regionaal kiezen voor 2 HV's is mogelijk met een opkomsttijd van 25-30 minuten. Bij 2 HV's komt de beschikbaarheid meer onder druk staan. Bij uitval van één HV kan de opkomst van 30 minuten niet meer gegarandeerd worden. Ook door de regelgeving rondom de WNRA, de landelijke nieuwe visie op hulpverlening en ontwikkeling Arnhem/Ede is de beschikbaarheid van een HV minder geworden. Vanwege die recente ontwikkelingen adviseert de projectgroep om minimaal 3 HV steunpunten te realiseren. Op basis daarvan komt de projectgroep op onderstaande scenario's voor het MT.

scenario	Aantal HV	Standplaatsen	Opkomsttijd voor goede dekking
1	7	huidige standplaatsen	15 min
2a	4	Nij, Bnv, Edc, Ahn	20 min
2b	4	Bnv, Edc, Ahn, Dui	20 min
2c	4	Bnv, Edc, Ahn, Het	20 min
2d	4	Bnv, Edc, Ahn, Rhe	20 min
3a	3	Bnv, Edc, Ahn	20 min
3b	3	Nij, Edc, Ahn	25 min
4a	2	Bnv, Ahn	25 min
4b	2	Edc, Ahn	30 min
4c	2	Nij, Bnv of Edc met Rhe, Het of Dui	>30 min

Kosten per jaar op basis van nieuwe visie:

Onderdeel	Kosten aanschaf	Kosten per jaar	Toelichting
Hulpverleningsvoertuig	€ 430.000,00	€ 28.700,00	Afschrijving: 15 jaar
Bepakking	€ 80.000,00	€ 5.500,00	Afschrijving: 15 jaar
Opleiding	€ 600,00	€ 1200,00	Basis + kraan, 2 per jaar opleiden

Vakbekwaam blijven	€ 540,00	€ 13.000,00	40 uur a 13,50 pp voor totaal 24 personen op de post
Totaal kosten		€ 43.000,00	Voor een vrijwillige post

Advies

1^e advies

De projectgroep adviseert om als extra aanvullende hulpverleningstaken te organiseren:

1. Energietransitie transport (ETT)
2. Energietransitie bebouwde omgeving (ETB)
3. Stormhoutzagen (SHZ)

Deze aanvullende hulpverleningstaken moet nog verder worden uitgewerkt.

De taak energietransitie transport kan het beste worden toegewezen aan de nieuwe HV-steunpunten. De overige twee taken kunnen worden verdeeld over de regio. Voor het verder uitwerken van deze hulpverleningstaken is een vervolgopdracht nodig. Zie ook advies 4.

2^e advies

De projectgroep adviseert om in overeenstemming met de landelijke visie de aanvullende taak "complexe" technische hulpverlening uit te laten voeren door een deskundigteam bestaande uit 1 bevelvoerder, 1 chauffeur en 2 manschappen met een hulpverleningsvoertuig (type 1, inclusief autolaadkraan < 10 tonmeter).

Opmerking:

Als alternatief is ook aangedragen om het deskundigteam samen te stellen vanuit een HV-post bestaande uit TS4 of TS6 met HV (2 personen). Voordeel is extra handjes met personeel dat opgeleid is als specialistisch team en de HV hoeft niet uitgevoerd te worden met een extra manschap cabine. Deze optie kwam vrij laat naar voren en is daardoor niet uitvoerig besproken met de HV-posten. Deze optie kan tijdens het inkoop-traject verder verkend worden.

3^e Advies

De projectgroep adviseert 3 HV's (DRO scenario 1 met 1 extra steunpunt). Standplaatsen Arnhem, Barneveld en Ede.

Daarmee is er een gegarandeerde beschikbaarheid van 2 HV's binnen 30 minuten. Bij langdurige uitval van 1 HV door schade en/of storing blijven er 2 HV's beschikbaar (vanuit Arnhem en Barneveld)..

3 HV-steunpunten geeft een regionale dekking mogelijk met opkomsttijd van 20 minuten (scenario 3a).

Aanvullende argumenten voor 3 HV's zijn:

- Slechts 5 minuten extra opkomsttijd met vergelijkbare dekking in de eigen regio t.o.v. huidige maximale opkomsttijd (van 15 naar 20 minuten).
- Hulpverleningsketen blijft gegarandeerd bij een maximale opkomst van 15 minuten door de basiseenheid (TS) en 20 minuten voor de aanvullende specialistische eenheid (HV), met een maximum van 30 minuten (95% zekerheid).
- 4 of meer steunpunten levert geen significant betere regionale dekking binnen 20 minuten op.
- 2 steunpunten geeft minder zekerheid op een HV binnen 30 minuten.
- Aanschaf van 3 HV's met kraan past, binnen de huidige meer jaren investeringsbegroting.

Opmerkingen:

1. De herverdeling van enkele hulpverleningstaken en de aanvulling met nieuwe taken moet nog nader worden uitgewerkt. Voor implementatie van deze (nieuwe) taken is financiering nodig. Om hoeveel financiering dit gaat is nog onbekend. De projectgroep adviseert om de verwachte ruimte, na inkoop HV's, in de investeringsbegroting te gebruiken voor de financiering van deze taken.

2. Voor optimale dekking met 2 HV's komen de standplaatsen Arnhem en Barneveld naar voren. Daarmee adviseert de projectgroep om bij langdurige uitval (duur nader te bepalen) van HV Arnhem of Barneveld de HV van Ede te verplaatsen. Daarmee te borgen dat de HV's kunnen blijven uitrukken vanuit Barneveld en Arnhem.

4^e advies

De projectgroep adviseert om een expert-groep THV in te stellen. Het voorstel daarin is de HV-posten te laten vertegenwoordigen en de posten die een aanvullende hulpverleningstaak hebben. Bij de start van deze expert-groep adviseren wij deze samen te stellen vanuit de huidige HV-posten. Deze groep kan de snelle (technologische) ontwikkelingen op gebied van onder andere energie transitie monitoren. De expertgroep kan vervolgens aan het (VB-)IB-overleg voorstellen doen op gebied van THV in relatie tot incidentbestrijding, VB-woorden en VB-blijven.

Als eerste opdracht kan deze expertgroep aan de slag met een advies voor de hiervoor beschreven aanvullende taken en mede adviseren over de inkoop van de nieuwe HV's met de bijbehorende bepakking. Daarbij dient ook een aantal onderdelen van de taken en bepakking te worden heroverwogen (zoals afschermen incidentlocatie).

De projectgroep vindt dat het in de rede ligt dat bij (her)verdeling van hulpverleningstaken als eerste de huidige HV-posten in aanmerking komen.

5^e advies

De projectgroep adviseert om na inwerkingtreden deze nieuwe HV-werkwijze te monitoren en jaarlijks te rapporteren op:

- Opkomststijden
- Bemensing (BV+CH+2MSA)
- Beschikbaarheid / paraatheid

7. BIJLAGEN

Bijlage 1 project aanpak

Samenstelling projectgroep:

De projectgroep voor het opstellen van de visie wordt opgesteld door een aantal specialisten welke vanuit verschillende invalshoeken de landelijke visie vertalen in een regionale visie op hulpverlening. Leden projectgroep

- Specialist OIV tevens OvD, Marko Bramme;
- Specialist Brandweertechneik, Pieter Heideman;
- Specialist VB, Jan Floorijp;
- IB vertegenwoordiger, Hans Maters;
- Ondersteuning: Martine Goldschmidt;
- Projectleider: Richard Smit;
- PSU begeleiding: Patricia Degen;

4.2 Project startup:

Het project is gestart met een "project startup" (PSU). Tijdens die startup is in het project opgedeeld in onderstaande deelprojecten met deelprojectleiders:

6. Analyse, Pieter Heideman (B&L)
7. Taakgebied, specialisaties en uitvoering, Hans Maters (IB)
8. Standplaatsen Marko Bramme (OIV)
9. Vakbekwaamheid, Jan Floorijp (VB)
10. Communicatie, Martine Goldschmidt (IB)

Bijlage 2 Communicatiematrix

Doelgroep	Communicatiemiddel	Doelstelling	Wie / wanneer
Alle Repressieve collega's	Brandweerjournaal	Communiceren inhoud, proces en veranderingen	Communicatie Richard/Martine met input van projectgroep Meerdere keren tijdens project.
	Brandweerjournaal	Oproep aan alle posten vragen om input op tussenresultaten project	Communicatie Richard/Martine met input van projectgroep 1 keer vlak voor afronding.
	Brandende Kwesties	human interest. Communicatie van het projectresultaat Inhoud: menselijke kant van HV inzet. Optie: interview tussen twee collega's, ervaringsverhaal	Communicatie Op basis van input vanuit project Na afronding van het project.
Ploegcommandanten	PCO-overleg	Ophalen reacties / meningen op opdracht, tussenresultaten en conceptrapport	Richard Smit Aantal keren tijdens het project.
Clustercommandanten	IB-overleg	ophalen reacties / meningen op opdracht tussenresultaten en conceptrapport.	Richard Smit Aantal keren tijdens het project.
Collega's van posten met HV voertuig	Overleg met HV posten	De HV posten hebben bij de deelprojecten een bijdrage geleverd op de inhoud.	Projectgroep: - 1 keer gezamenlijk - 2 keer op bezoek bij de HV posten. Projectleider + opdrachtgever: - Delen inhoud conceptrapport - Gesprek feedback conceptrapport
Burgemeester(s)	Persoonlijk	Bestuurlijk draagvlak	Via Michel Kamphuis / Anton Slofstra
Opdrachtgever	Persoonlijk	Resultaten afstemmen	Richard Smit
MT	MT-overleg	Vaststellen: 1. Opdracht 2. Visie HV op basis van advies nota.	Michel Kamphuis (opdrachtgever)
OR	Mondeling	informer	Michel Kamphuis
Lopende projecten/klussen	Persoonlijk met projectleiders	Informer en afstemmen over Stormhoutzagen en Energietransitie.	Richard

Bijlage 3 Overzicht HV's in nabuurregio's

Afgesproken is dat we interregionaal operationele grenzen voor de 1^e 2HV's hanteren conform landelijke afspraak en dat we daarvoor in onze kazernevolgorde tabel (KVT) de 1^e 3 HV's hebben opgenomen (conform operationele grenzen) zodat bij een buitendienst stelling nog steeds de 1^e 2 snelste HV's gealarmeerd kunnen worden.

VNOG

De VNOG werkt er naar toe om in 2025 de HV's te vervangen voor nieuwe HV-1's. Nu zijn/waren er totaal twaalf (merendeel HV-2). We gaan er zes afstoten en zes anderen blijven staan/worden vervangen.

De standplaatsen/posten waar de HV's in 2025 komen te staan zijn:

- Doetinchem (nu nog Zelhem)
- Lichtenvoorde
- Apeldoorn (in KVT van Gelderland Midden)
- Zutphen (in KVT van Gelderland Midden)
- Harderwijk (in KVT van Gelderland Midden)
- Wezep (nu nog Elburg)

Afgestoten zijn/worden

- Brummen (2023) (in KVT van Gelderland Midden)
- Lochem (2020)
- Nunspeet (2020)
- Putten (2020)
- Winterswijk (2021)
- Heerde (2025)

VRU

VRU 13 HV's hebben hun materieel spreidingsplan 2020-2023 in het AB van februari 2020 vastgesteld.

- Amersfoort -Noord (in KVT van Gelderland Midden)
- Baarn
- Bunnik
- Bilthoven
- Wilnis
- Linschoten
- Nieuwegein-Noord
- Breukelen
- Leidsche Rijn
- Amerongen
- Maarn-Maarsbergen
- Veenendaal (in KVT van Gelderland Midden)
- Meerkerk

VRGZ

VRGZ 4 HV's, geen concrete plannen voor het wijzigen:

- Geldermalsen
- Lienden (in KVT van Gelderland Midden)
- Nijmegen-West (in KVT van Gelderland Midden)
- Zaltbommel

Bijlage 4 Afbeeldingen standplaatsen

4.1 Care Geografische opkomsttijden

Uitgangspunten en opbouw van onderstaande Care-plaatjes:

- De gepresenteerde gebieden rond een HV-post zijn de HV-dekkingsgebieden op basis van de berekende opkomsttijden per post;
- Opkomsttijd = uitruktijd + rijtijd
- Uitruchtijd = tijdsduur tussen aannames melding AC en moment van plotten uitgerukt
- Uitruchtijden op basis gemiddelden 2011-2016
- Post Ede is bepaald vanaf de nieuwe voorkeurslocatie Peppelensteeg

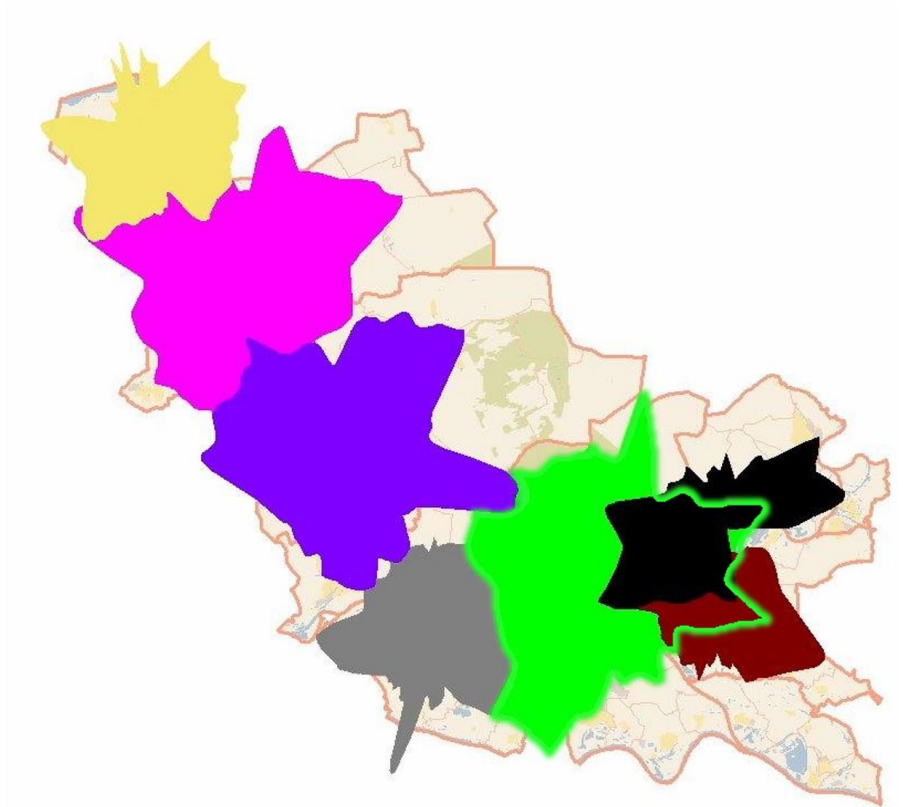
Gepresenteerde plaatjes:

- Huidige situatie 15 minuten 7 posten
- 4 posten 20 minuten (4 alternatieven)
- 3 posten 20 minuten (1 alternatief)
- 3 posten 25 minuten (2 alternatieven)
- 2 posten 25 minuten (1 alternatief)
- 3 posten 30 minuten (2 alternatieven)
- 2 posten 30 minuten (2 alternatieven)
- overzicht alle posten 30 minuten opkomsttijd

• **Huidige situatie 15 minuten 7 posten**

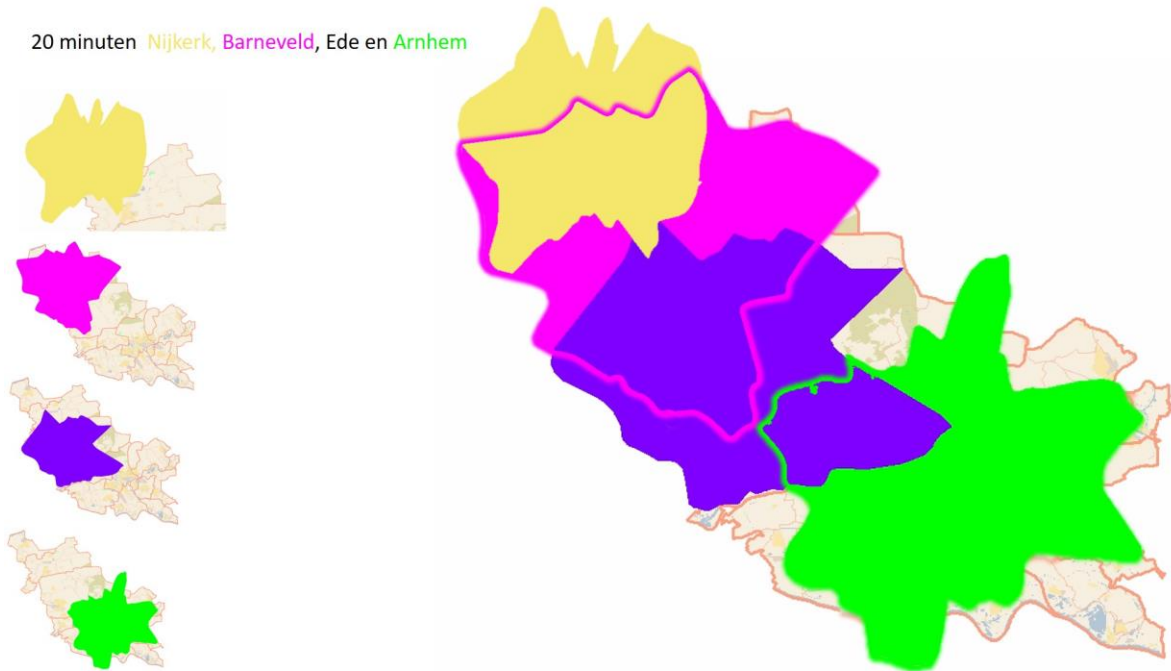
15 minuten

Nijkerk, Barneveld, Ede, Arnhem,
Heteren, Rheden en Duiven

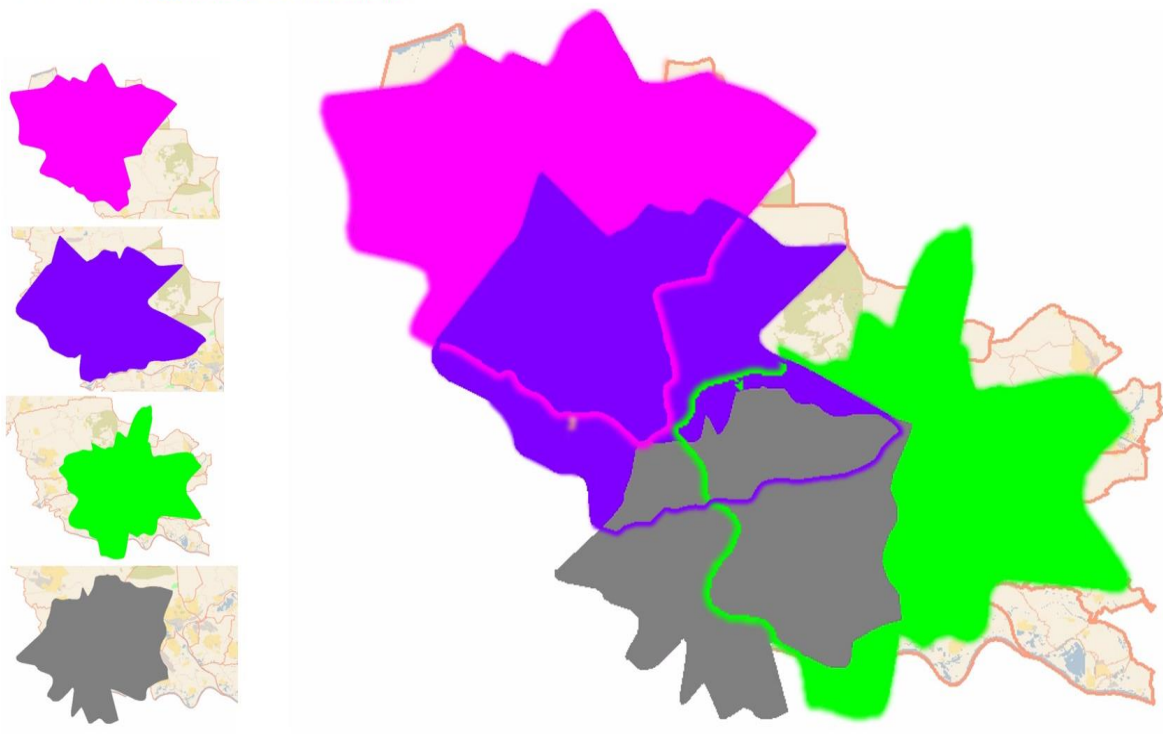


• **4 posten 20 minuten (4 alternatieven)**

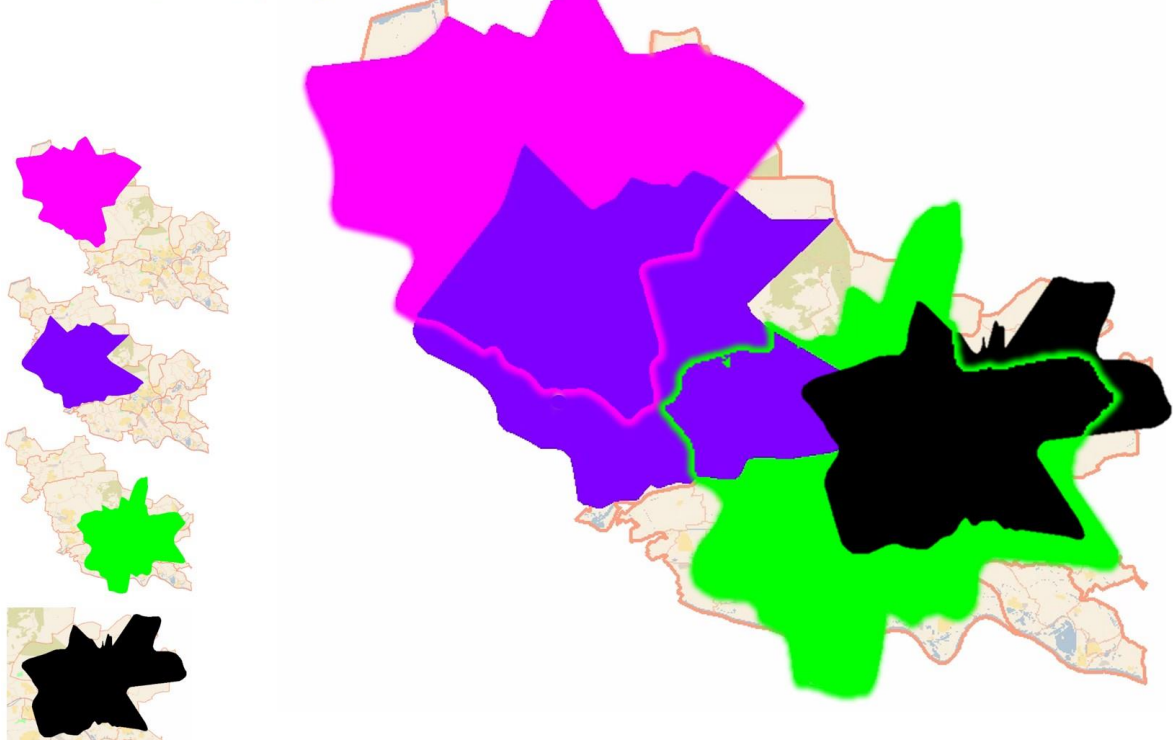
20 minuten Nijkerk, Barneveld, Ede en Arnhem



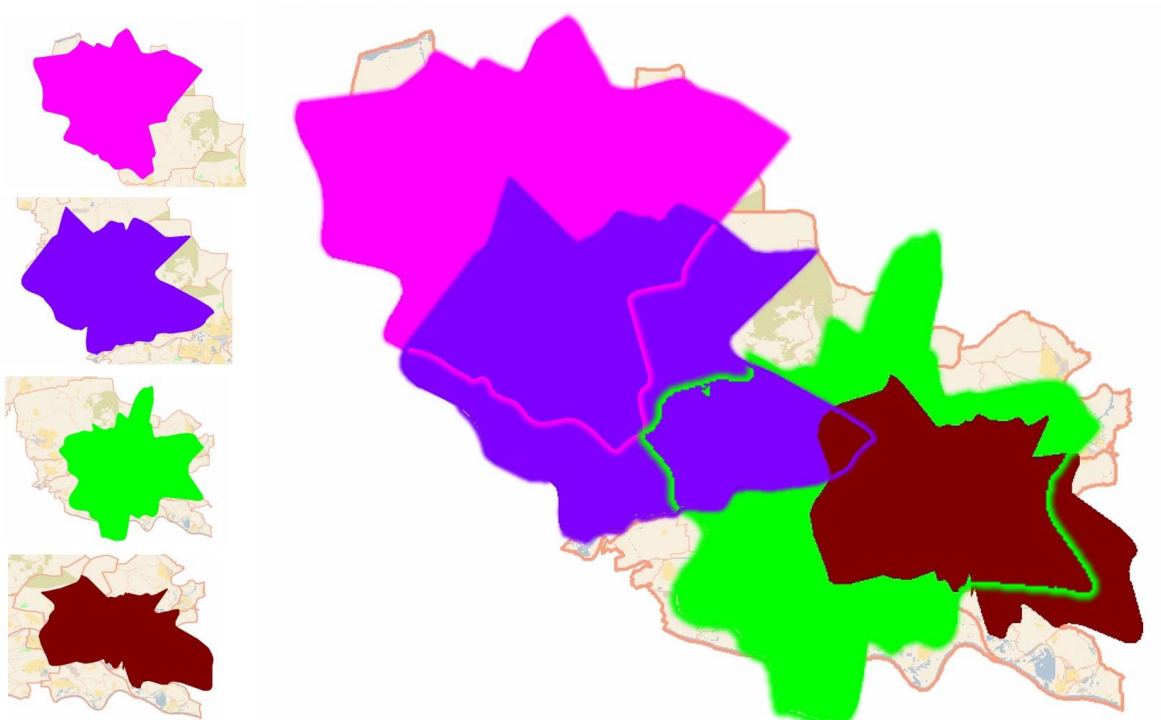
20 minuten Barneveld, Ede, Arnhem, en Heteren



20 minuten Barneveld, Ede, Arnhem en Rheden

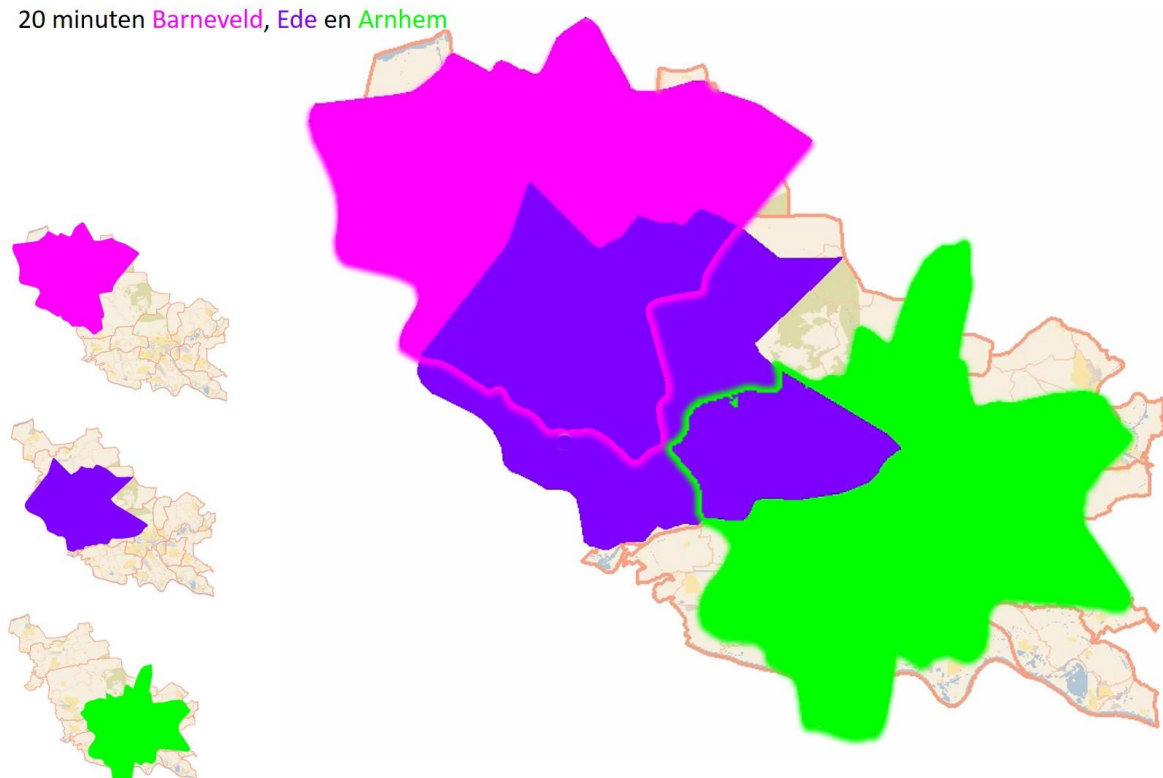


20 minuten Barneveld, Ede, Arnhem, en Duiven



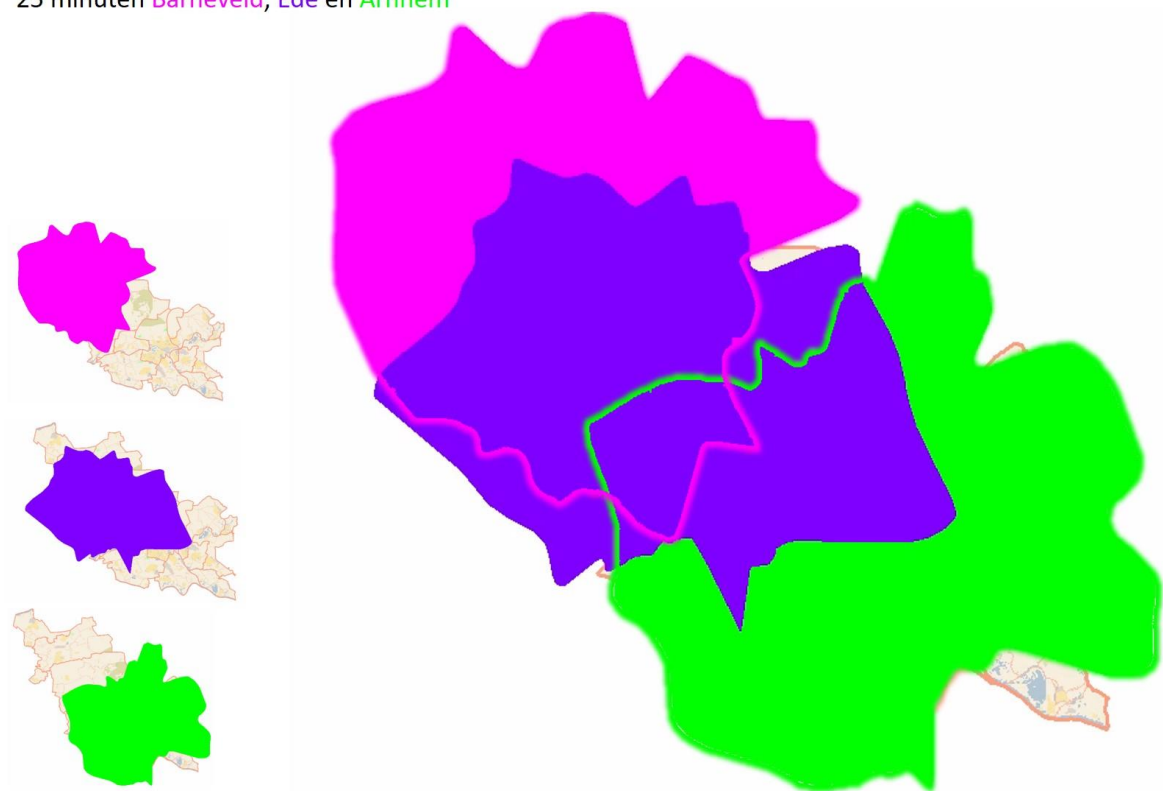
• **3 posten 20 minuten (1 alternatief)**

20 minuten Barneveld, Ede en Arnhem

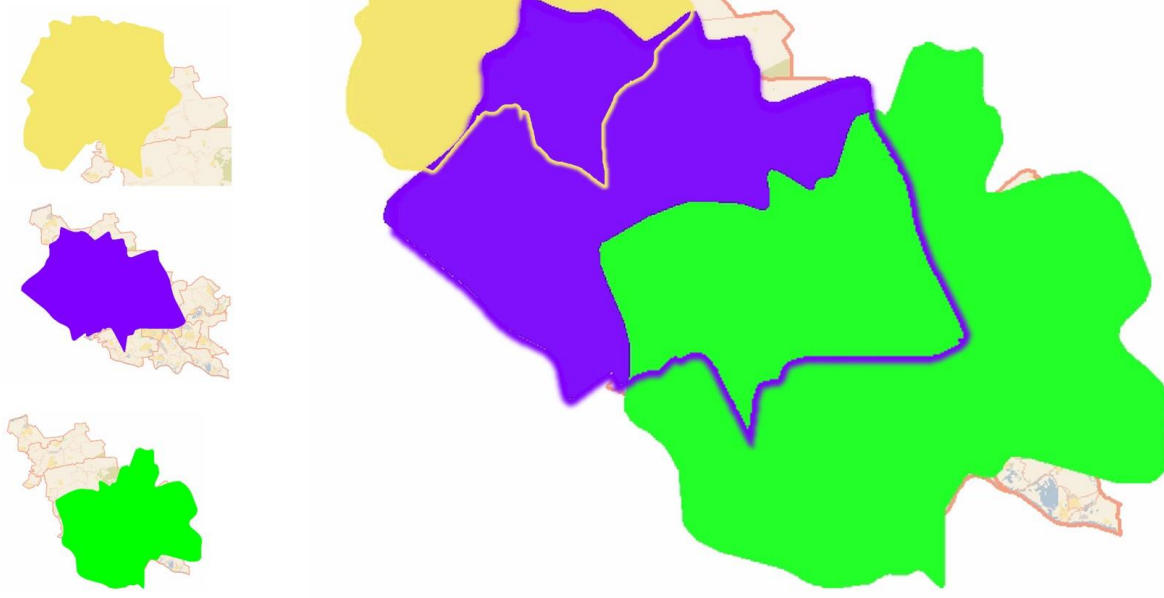


• **3 posten 25 minuten (2 alternatieven)**

25 minuten Barneveld, Ede en Arnhem



25 minuten Nijkerk, Ede en Arnhem



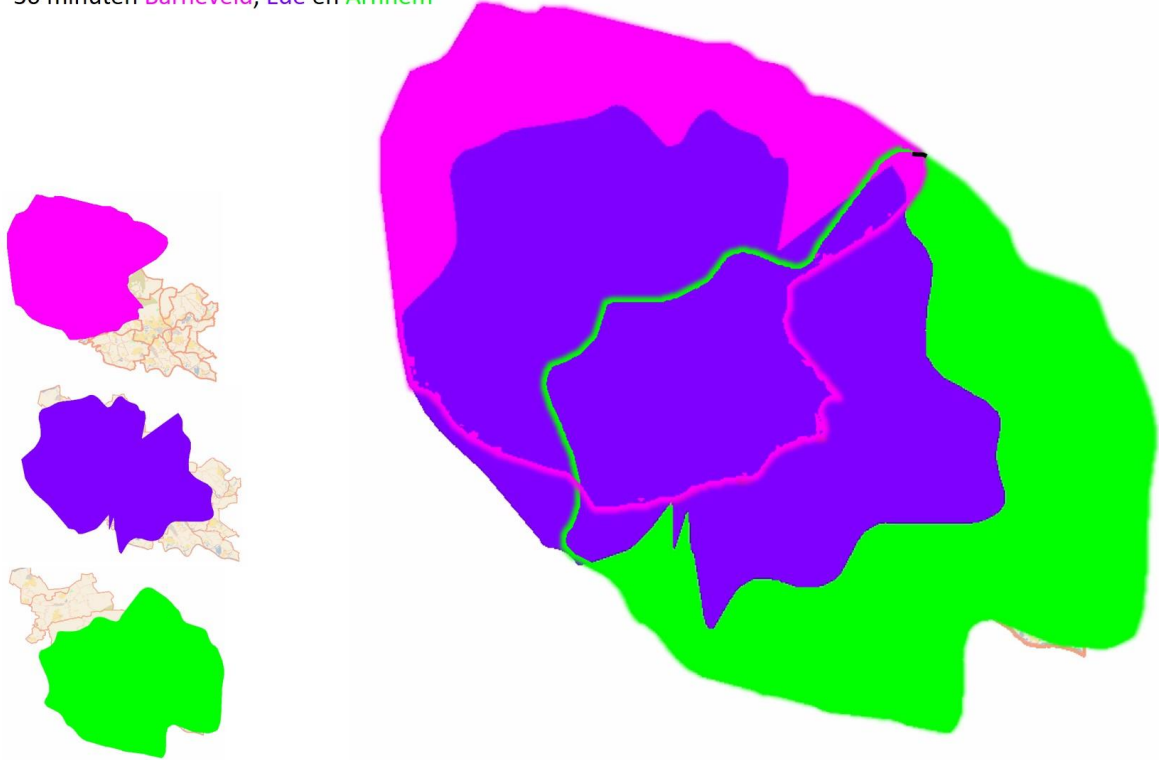
• 2 posten 25 minuten (1 alternatief)

25 minuten Barneveld en Arnhem

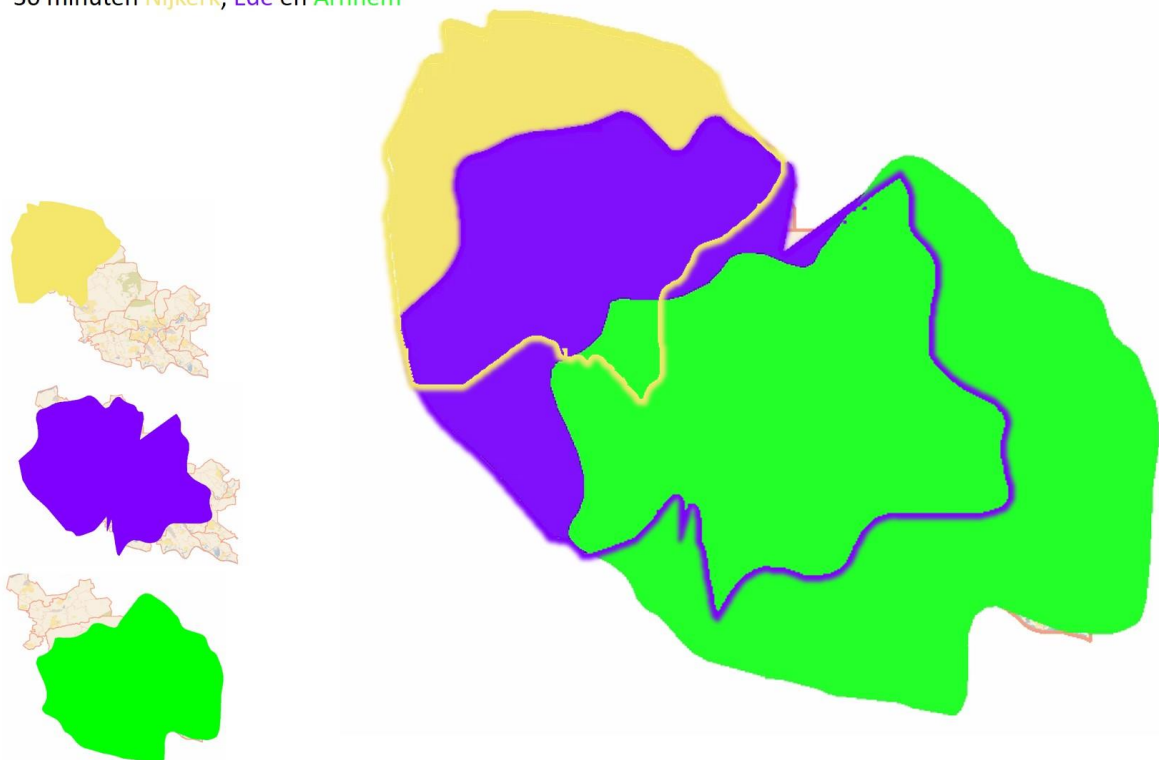


• 3 posten 30 minuten (2 alternatieven)

30 minuten Barneveld, Ede en Arnhem

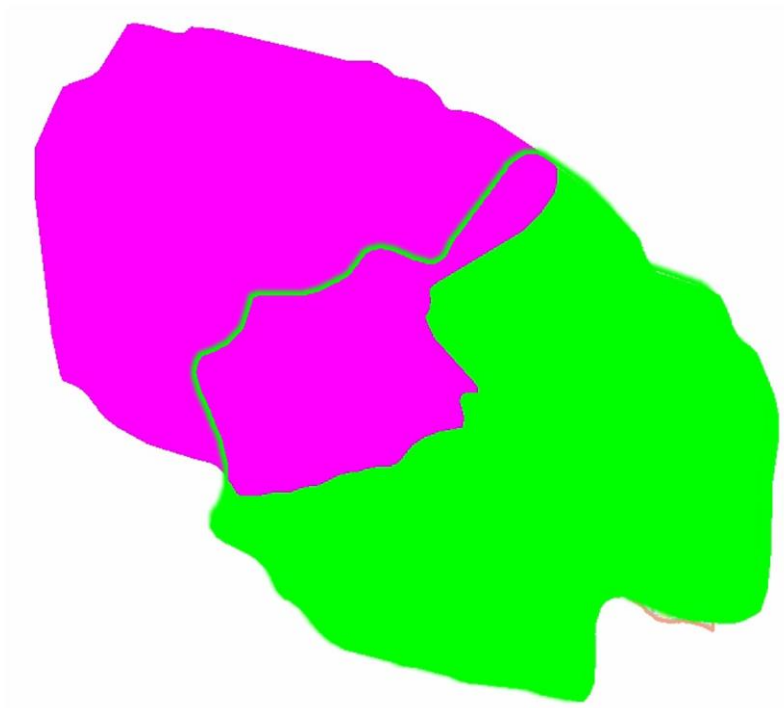
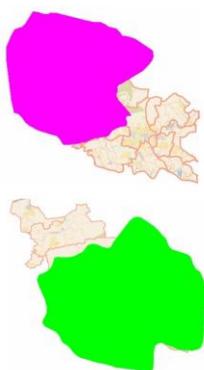


30 minuten Nijkerk, Ede en Arnhem

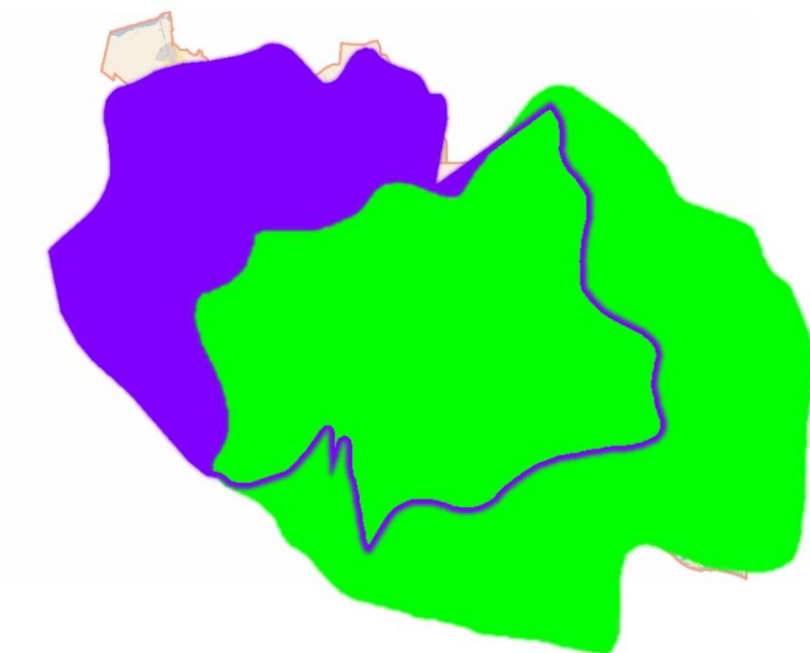
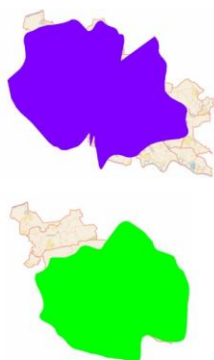


• 2 posten 30 minuten (2 alternatieven)

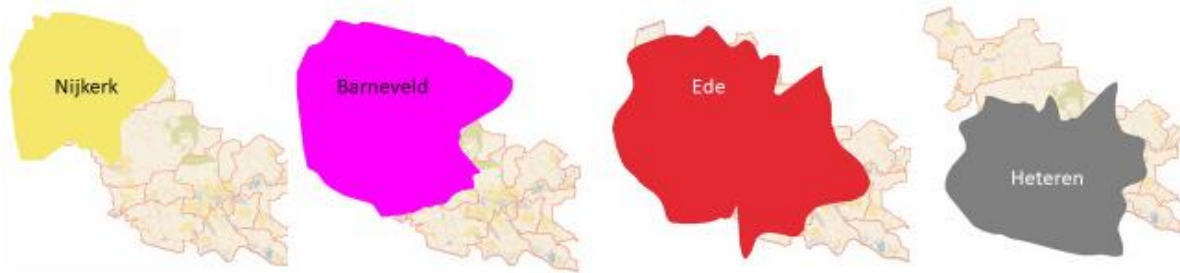
30 minuten Barneveld en Arnhem



30 minuten Ede en Arnhem



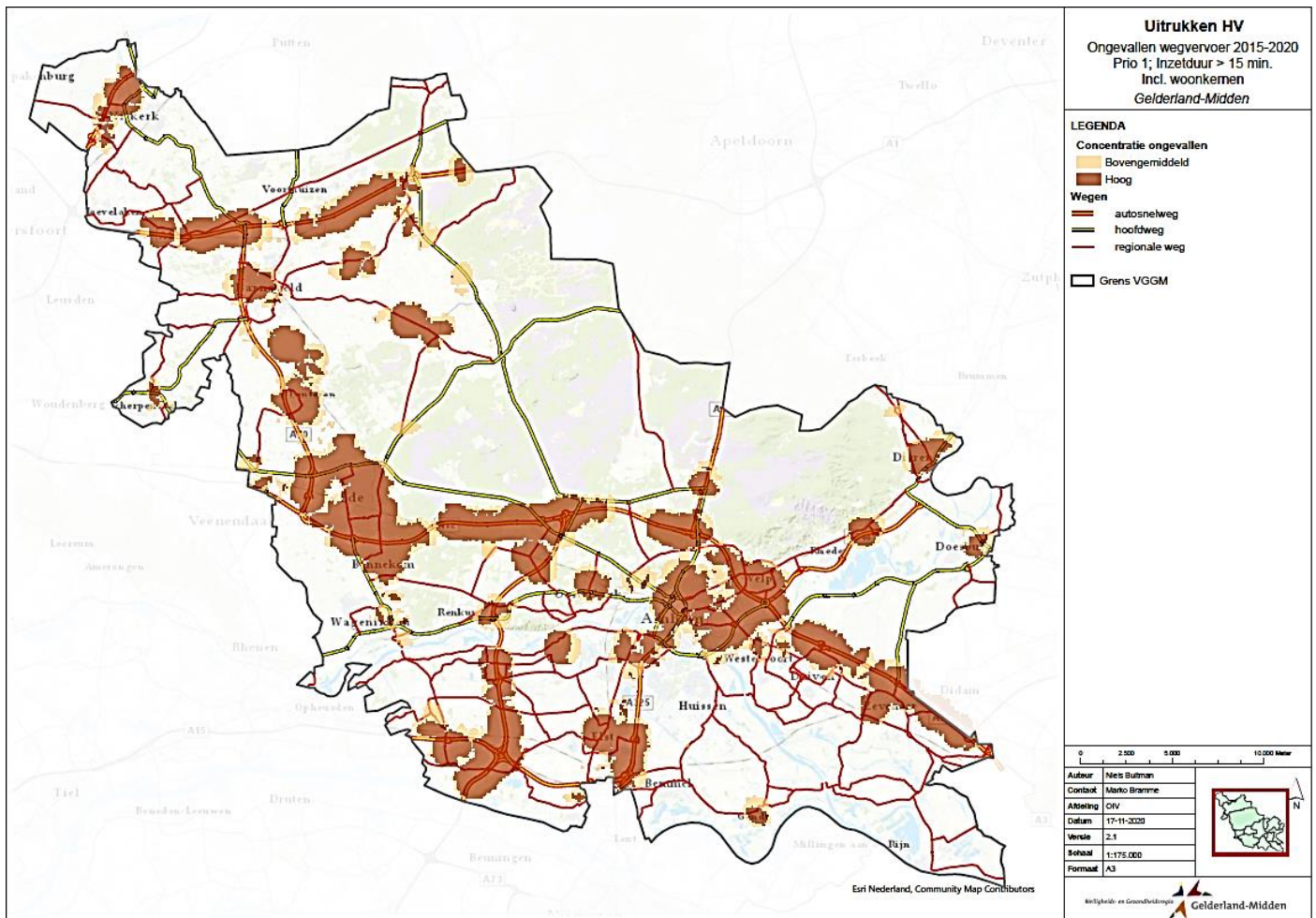
- overzicht alle posten 30 minuten opkomsttijd



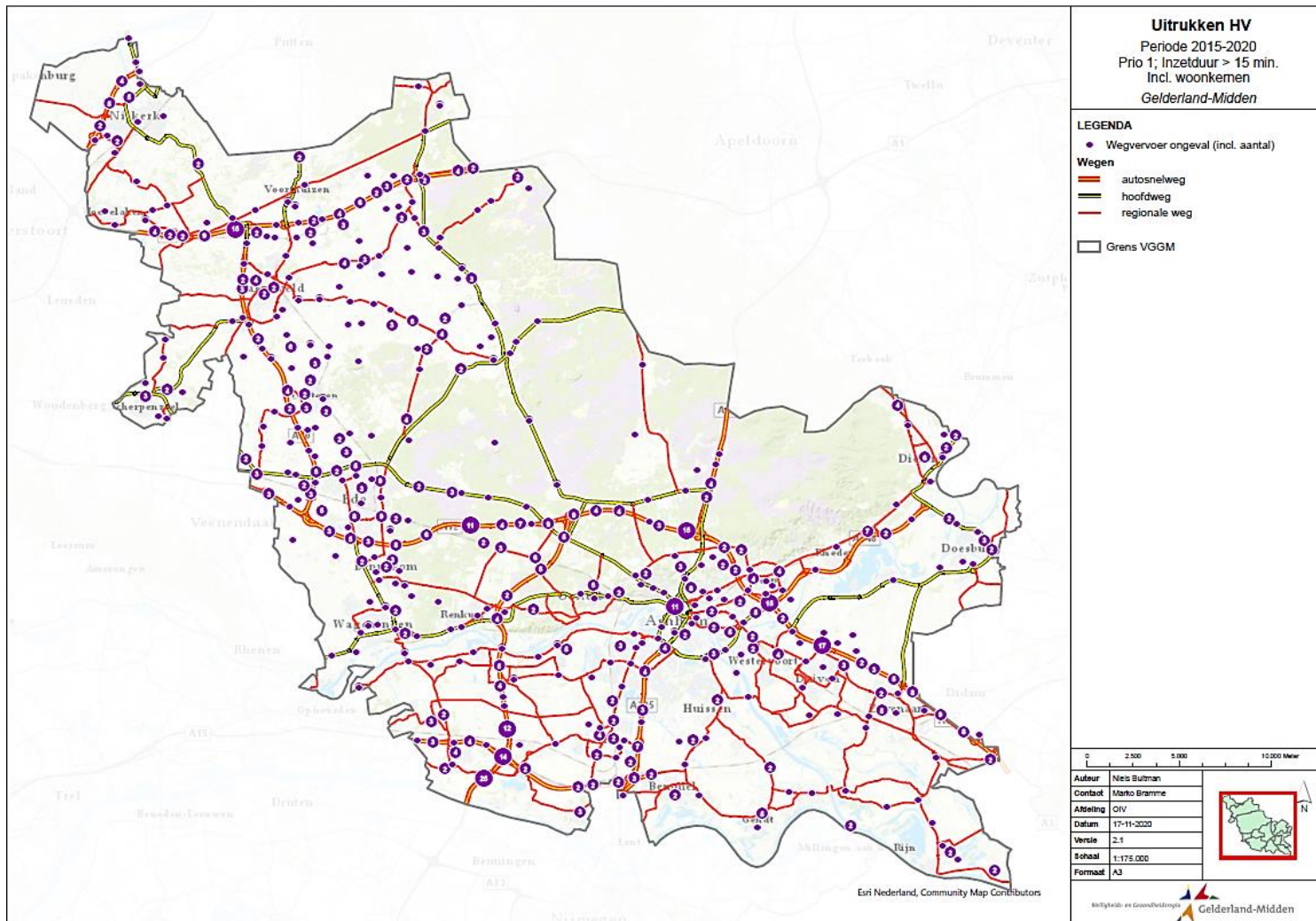
Dekking 30 minuten



4.2 Hotspots inzet minimaal 15 minuten



4.3 Aantallen inzet minimaal 15 minuten



Bijlage 5 Vakbekwaamheid

Specialisme stormhoutzagen

Om de HV-ploegen voldoende voorbereid op pad te sturen voor zaagklussen wordt aanbevolen is het volgende opleidingstraject als indicatie voor de benodigde tijd gebruikt. Dit traject wordt aangeboden door "Cursus Centrum Groen" en op de onderstaande wijze opgebouwd. Naast Cursus Centrum Groen zijn er andere partijen die een gelijkwaardige trainingen bieden.

Training "Motorzagen basis" (KZ1 t/m KZ4)

Deze training duurt 24 uur en is voldoende om examen te doen voor het "European Chainsaw Certificate 1+2" (ECC1 en ECC2)

Training "Motorzagen zware velling" (KZ5)

Deze training duurt 24 uur en is voldoende om examen te doen voor het "European Chainsaw Certificate 3" (ECC3)

Training "Motorzagen stormhoutg" (KZ6 en KZ7)

Deze training duurt 8 uur en is voldoende om examen te doen voor het "European Chainsaw Certificate 4" (ECC4)

Totale opleidingsduur: 56 uur

De ECC certificaten zijn onbeperkt geldig. Wel wordt geadviseerd (ARBO) om elke 5 jaar een opfriscursus te volgen.

HV-kraan

Tot op heden is er in de regio op verschillende manieren omgegaan met het vakbekwaam worden en vakbekwaam blijven op de autolaadkraan.

Daarom dit voorstel om dit in de regio op gelijke wijze te doen.

Wanneer er een kraan wordt aangeschaft met een capaciteit tot 10 ton/m zijn er voor de bedienaars naast een instructie geen aanvullende certificaten nodig.

Echter om het gebruik van de autolaadkraan veilig en verantwoord uit te voeren is het wel noodzakelijk hiervoor een programma voor op te stellen.

Het voorstel is als volgt:

Zorg ervoor dat er per post met een HV-kraan 2 personen worden opgeleid als kerninstructeur voor de HV-kraan. Voorstel is om de kerninstructeurs op te leiden voor het hijsbewijs van de autolaadkraan (ALK). De 2 instructeurs kunnen op de eigen post de voertuigbedienaars en de aanpikkers (bijrijders) intern opleiden. Eventueel kunnen de voertuigbedienaars en aanpikkers na de interne instructie, extern getoetst worden.

Belasting in uren vakbekwaam worden kerninstructeurs:

Extern opleiden voor hijsbewijs ALK:	48 uur
Bijscholing na 5 jaar, elke 5 jaar:	16 uur
Interne instructie verzorgen	afhankelijk van aantal deelnemers en groepsgrote

Belasting in uren vakbekwaam worden voertuigbedienaars:

Interne opleiding:	16 uur
--------------------	--------

Belasting in uren vakbekwaam worden aanpikkers:

Interne opleiding:	8 uur
--------------------	-------

Bijlage 6 Q&A lijst

Nr	Vragen/zorgen	Reactie namens Projectgroep
1	Geen rekening gehouden met de inzet van HV's in het verzorgingsgebied van nabuur regio's en de inzet van HV's uit de nabuurregio's.	Klopt. Dat is niet gedaan omdat de bestuurlijke verantwoordelijkheid niet bij VGGM ligt en wij geen invloed hebben op de standplaatsen van de HV's in de nabuurregio's
2	Is het eerlijk een advies te schrijven, nu een project als WNRA nog niet bekend is? Zo is er bijvoorbeeld de zorg om de invloed van de WNRA op het vraagstuk: wordt het een specialisme of (losse) specialistische taken.	De gevolgen vanuit WNRA zijn idd nog niet helemaal duidelijk. Wel duidelijk is dat de we stapeling van taken moeten beperken. Dat betekent aanvullende taken zoveel als mogelijk spreiden over de posten. Het is niet ondenkbaar dat een nu toegewezen taak bij verdere uitwerking van de WNRA ter discussie komt. Dat geldt voor alle taken dus ook voor de aanvullende HV-taak. Stapeling van taken is wel een argument die de projectgroep in beeld brengt in het advies aan het MT.
3	HV's hoeven regionaal niet allemaal hetzelfde te zijn, bijvoorbeeld geen kraan.	De voorkeur vanuit de meeste HV-posten en de projectgroep is een HV met kraan en lier. Ook vindt een meerderheid dat de HV's identiek uitgerust moeten zijn in kader van uitwisselbaarheid en eenheid in optreden/opschaling.
4	Het gouden uur, verschuift niet mee met verlengen van de opkomsttijd.	Het gouden uur blijft gouden uur. De basis voor het optreden blijft de TS en de AMBU. Aanvullend kan de HV optreden, daarvoor gelden geen wettelijke opkomsttijden. Vergelijk het met een AMBU welke ondersteund wordt door een mobiel medisch team (Heli).
5	Er zijn zorgen om gelijktijdigheid, met name met het oog op de nieuwe beroepsorganisatie als de HV met 4 personen moet uitrukken.	Als regio moeten wij altijd een HV ter beschikking hebben. In het voorstel van de projectgroep wordt voldoende rekening gehouden met beschikbaarheid (lees aantallen HV's). In dat kader speelt bij de beroepsposen mogelijke gelijktijdigheid, bij de vrijwillige posten gelijktijdigheid en paraatheid.
6	4 personen op HV, heeft gevolgen voor uitruk beroeps-TS?	Uitrukken van de HV in eigen verzorgingsgebied kan met 2 personen op de HV als al het personeel, in de HV-post, geschoold is in de aanvullende HV-taak.
7	In het (recente) verleden is de bepakkings van de TS minder geworden omdat er HV's zijn. Als de HV's in aantal afnemen moeten we langer op het gereedschap wachten.	In ons voorstel sluiten wij aan bij de landelijke visie op hulpverlening. Daarbij moet een TS over voldoende middelen beschikken voor: <ul style="list-style-type: none"> • Start stabiliseren • Enkelvoudige redding/bevrijding toegang verschaffen, 1 slachtoffer, LPLHB) • Voorbereidingen t.b.v. opkomende eenheden Indien blijkt dat de TS onvoldoende materiaal beschikbaar heeft kan dat kenbaar gemaakt worden bij en onderzocht worden door, de "expertgroep materieel".
8	In hoeverre worden de gemeenten geïnformeerd over dit project?	Die zijn via de bestuurlijke contacten geïnformeerd.
9	Om te weten hoe je een ongeval met een vrachtwagen moet aanpakken is het nodig de verdieping in te gaan.	Eens. Dat is ook de reden dat de projectgroep adviseert om complexe technische hulpverlening uit te laten voeren door de HV-steunpunten. Daarmee voorkomen we dat alle medewerkers de verdieping in moeten op dit thema.
10	Het is lastig zo niet onmogelijk om op alle genoemde gebieden écht specialist te zijn	Eens. Het voorstel bevat voorstellen voor het spreiden van aanvullende taken over meerdere posten. Daarmee hoeft niet de hele regio een

		specialist te zijn. De mate waarop de verdieping wordt uitgevoerd op de posten met een aanvullende taak moet uitvoerbaar blijven.
11	Uren vakbekwaam worden is lastig te vergelijken met een huidige situatie of in te schatten omdat het gewenste niveau nog niet bepaald is.	Eens. De projectgroep heeft een eerste inschatting gemaakt op basis van de huidige kennis. Dit moet nog verder uitgewerkt worden in samenspraak met de posten met een aanvullende taak. De beschikbare uren en geld bepalen mede de mate van verdieping/specialisatie.
12	Er heerst een bepaald gevoel dat het advies in de richting van de WNRA geschreven wordt. (ter verduidelijking: bijvoorbeeld nu eerst niveau omhoog halen met een hogere oefenbelasting, waarna vervolgens de WNRA zegt dat een vrijwilliger dit niet meer mag doen)	De projectgroep adviseert dat deze aanvullende taak bij zowel Beroeps als vrijwillige posten in gericht kan worden. De mate van verdieping/belasting op deze aanvullende taak moet in samenspraak met de HV-posten worden uitgewerkt. Dus ook uitvoerbaar zijn voor een vrijwillige post.
13	Graag scenario's uitschrijven welke taken je met 4 of met 6 collega's moet doen.	De projectgroep heeft op basis van de gesprekken voor nu geadviseerd om de HV met 4 personen te bemensen. Met de toekomstige HV-posten moet dit verder worden uitgewerkt.
14	Er zijn geluiden in de organisatie dat mogelijk de HV van Arnhem noord verplaatst wordt naar Arnhem zuid (ivm duiken). Wordt dit al bevestigd vanuit de organisatie?	Nee, gekozen is om de HV in Arnhem-noord te stallen. Op basis daarvan is ook het advies opgesteld.
15	Is er rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen voor het plaatsen van de HV, denk bijvoorbeeld aan de toekomstige aanleg A15.	Volledige doorrekenen van de operationele grenzen is (nog) niet gedaan. In het advies van de projectgroep is wel gewezen op deze nieuwe infrastructuur.
16	Graag plaatjes met olievlek leggen op de plaatjes met het aantal incidenten. Beide lagen geven samen een completer beeld.	Technisch lukt het niet om die plaatjes te combineren. In de onderbouwing van de nieuwe dekkingsplaatjes is wel rekening gehouden met de ongeval clusters.
17	Bij aanschaf nieuwe HV-voertuigen deze uitvoeren met voldoende vermogen in verband met grotere afstanden en voldoende capaciteit om indien nodig in de toekomst nog materiaal te kunnen toevoegen.	Voor de uitrusting en inkoop van de HV's gaat na vaststelling van de visie een nieuw project starten. Daarin moet dit meegenomen worden.
18	Zorgen om verhalen binnen de regio dat alles al is vastgesteld, zowel wat betreft aantal als locatie HV's.	Projectteam probeert open en op basis van alle beschikbare gegevens aan het MT keuzes voor te leggen.
19	Werkelijke oefentijd komt niet overeen met geplande tijd volgens het oefenbeleid. Bij veel postoefeningen wordt de HV ook ingezet.	In de visie leggen we (nog) niet de definitieve oefenbelasting vast. Het moet in de toekomst ook passen voor alle posten binnen de WNRA. Op basis daarvan moet bekeken worden, in overleg met de posten, wat haalbaar is aan oefenbelasting.
20	De oefeningen met vrachtwagencabines zijn in het overzicht met de oefeningen niet meegenomen.	Klopt, deze oefeningen zijn voor alle ploegen georganiseerd. Beschreven oefenmomenten zijn specifiek voor de HV's. Zie ook opmerking hierboven.
21	Uren voor vakbekwaam worden en vakbekwaam blijven zijn te laag ingeschat. Daarbij dient namelijk ook rekening te worden gehouden met het feit dat als je voorop loopt het bijhouden van actuele ontwikkelingen (vakbekwaam worden) meer tijd kost Als voorbeeld is de actuele ontwikkelingen als energie transitie genoemd. Dit is nu actueel, maar mogelijk dat inrichten van een teststraat voor infectieziekten de actuele ontwikkeling voor de toekomst is.	Eens. Dat moet nog nader uitgewerkt worden en samen onderzoeken wat haalbaar is voor de aanvullende taken. Zie opmerking 11 en 12.

22	Taakdifferentiatie is geen keuze die een HV-post moet maken. De gevolgen van deze keuze kunnen een onomkeerbaar effect hebben op de toekomst met de huidige onduidelijkheden van de WNRA.	Taakdifferentiatie is een mogelijkheid om de oefenbelasting te verlagen. De WNRA lijkt die richting op te gaan. Daar sorteert deze projectgroep op voor als kans.
23	Er speelt momenteel zoveel en er gaat een advies worden gegeven terwijl nog niet alles vast staat (visie HV en WNRA). Zijn we als regio wel in staat om met een objectieve blik naar dit dossier te kijken of is het wenselijk dit bij een externe partij weg te leggen?	Het MT heeft vertrouwen dat middels een intern project een gedegen advies verkregen wordt met opties voor richting van de hulpverlening in Gelderland midden met keuzes op basis van verschillende ambitieniveaus en ontwikkelingen. Onze directeur zit in de landelijke denktank WNRA, heeft daarmee een goed beeld van de richting die we op gaan.
24	Is het denkbaar dat je in risicogebieden (snelweg). Geen HV stalt maar wel de aanvullende taak (compexe HV) belegt.	De projectgroep heeft voor de aanvullende taak "complexe HV" geadviseerd om deze te beleggen bij een HV-steunpunt.
25	De combinatie HV-boot-OVR is een onmisbare combinatie.	Deze combinatie HV met boot komt 2 keer voor in de regio. Indien de HV op zo'n combiplek niet terug komt moet een andere oplossing gekozen worden voor het te water laten van de boot in de haven. Elders in de regio wordt daarvoor een boothellingen gebruikt.
26	VB activiteiten moeten inhoudelijk aansluiten aanwezige kennis en echt iets toevoegen. Nu ontbreekt het daar vaak aan bij de medewerkers van VB.	VB activiteiten op gebied van de taak complexe HV zal mogelijk niet uitgevoerd worden door VB. Kan wel door VB gepland/georganiseerd worden. De inhoud en inhoud-deskundigen moeten in overleg met de HV-posten bepaald worden.
27	Voorkeur naar meer vraag gestuurd in plaats van het huidige aanbod gestuurd.	Alle HV-posten zijn hier voorstander voor. Wordt overgenomen.
28	Worden door het toepassen van de taakdifferentiatie taken weggenomen van de niet HV-posten.	Met de invoering van de taakdifferentiatie willen we geen taken wegnemen bij de niet HV-posten. We willen dat taken welke we nu niet of niet goed doen anders/aanvullend gaan organiseren. De TS blijft in alle gevallen de basiseenheid die als eerste gealarmeerd wordt en ter plaatse gaat. Aanvullend kun je een specialistisch team alarmeren voor een complexe taak waar de basiseenheid onvoldoende kennis of middelen heeft. Vergelijkbaar met bijvoorbeeld rietkapbrandbestrijding, chemiepakken enzovoort.
29	Zorgen vanuit meerdere posten over hogere opkomsttijden HV, daarmee langer wachten op hulp bij incidenten	Doordat het aantal HV's verminderd in de regio wordt de opkomsttijd inderdaad verhoogt. Dit zal vooral aan de "grenzen" van onze regio merkbaar zijn (zie bijlage 10). Gekozen is om de hulpverleningstaak anders te organiseren. Een deel van deze taken (zoals het afschermen van een ongeval locatie) worden herverdeeld over de regio. Daarmee komen niet alle taken op grote afstand. Welke taken en hoe deze worden herverdeeld wordt samen met de huidige HV-posten en de expertgroep materiaal uitgewerkt.
30	Zorgen over beschikbaarheid van de HV vanuit de beroepsposen. Mede vanwege de nieuwe bezetting in deze beroepsposen	De bezetting van de beroepsposen in Arnhem en Ede zijn idd anders dan eerder. Dit feit en omdat de nieuwe HV bemenst wordt met 4 collega's maakt dat een HV vanuit een beroepspos niet kan uitrukken als de TS van deze post is ingezet. Daarom is berekend op basis van de inzet van de TS Arnhem van de afgelopen jaren (bijlage 9) hoeveel procent van de tijd deze TS is ingezet. Daaruit blijkt dat de TS minder dan 5% van de tijd is ingezet. Dus in meer dan 95% van de tijd kan de HV uitrukken.

Bijlage 7 Landelijke Visie Hulpverlening Brandweer

[Bijlagen\Bijlage 7 landelijke visie hulpverlening brandweer versie 1.0.pdf](#)

Bijlage 8 Gelijktijdige HV-uitrukken

Gelijktijdigheid			
Jaartal	Aantal HV's gelijktijdig uitgerukt**	Aantal HV's naar zelfde incident***	Totaal HV's uitgerukt
2014	6	2	102
2015	17	2	155
2016	16	0	200
2017	21	2	260
2018	21	10	217
2019	4	0	140
2020	0	0	60
Totaal	85	16	1134
Marge (min)	5		
* data over de periode van 1-1-2014 t/m 16-10-2020			
** aantal uitgerukte HV's waarbij tijdens de uitruk ook één of meer andere HV's ook uitgerukt waren naar hetzelfde of een ander incident			
*** aantal uitgerukte HV's waarbij tijdens de uitruk ook één of meer andere HV's ook uitgerukt waren naar hetzelfde incident			

Bijlage 9 Beschikbaarheid HV Arnhem

De beschikbaarheid van de HV vanuit Arnhem-noord bepaald door over de jaren 2017, 2018 en 2019 aan de hand van de totale inzetijd van een TS uit Arnhem-noord.

Inzettijd = tijd tussen plotten uitgerukt en plotten terug op kazerne.

Uit de berekening blijkt dat een TS vanuit Arnhem-noord gemiddeld 398 uren per jaar is ingezet over de berekende jaren. In percentage is dat $(398 / (24 * 352)) * 100\% = 4,7\%$

De HV vanuit Arnhem-noord is daarmee meer dan 95% van de tijd beschikbaar voor een uitruk.

Tabel met totalen over de berekening inzet TS Arnhem-noord:

Totalen					
		aantal inzetten 0-30 min	aantal inzetten 31-60 min	aantal inzetten 61-90 minuten	aantal inzetten meer dan 91 min
	Nieuw incl RTS 9038				
Inzettijd uit en thuis 2017	386:32:15	350	177	25	39
Inzettijd uit en thuis 2018	416:55:28	333	179	43	42
Inzettijd uit en thuis 2019	390:27:40	257	226	52	32
gemiddeld	398 uren				

Bijlage 10 Opkomsttijden HV nabij grens regio

Opkomsttijden volgens KVT 2021 op locaties nabij grens regio Gelderland Midden.

Opkomsttijd = vanaf aanname melding in de meldkamer tot het ter plaatse komen

A1 Nabij Hoevelaken

Straatsegment A1

Standaard Straatsegment informatie

Snelheid	100 km/u
Reistijd	9,9 Seconden
Rijrichting	v. Links
Afstand	275 meter

Aanpassingen Opkomst

Voertuigtype **Ipverleningsvoertuig**

Kazerne	Tijd
09 Amersfoort-...	12:27
07 Barneveld ...	16:40
07 Nijkerk	17:01
07 Ede	28:11
07 Ede Pstee	29:24

A28 vanuit VNOG

Straatsegment A28

Standaard Straatsegment informatie

Snelheid	100 km/u
Reistijd	6,56 Seconden
Rijrichting	v. Rechts
Afstand	182 meter

Aanpassingen Opkomst

Voertuigtype **Ipverleningsvoertuig**

Kazerne	Tijd
07 Nijkerk	10:15
09 Amersfoort-...	17:07
07 Barneveld ...	19:43
06 Harderwijk	23:57
07 Ede	31:14

A1 vanuit Apeldoorn

Straatsegment A1

Standaard Straatsegment informatie

Snelheid	100 km/u
Reistijd	12,53 Seconden
Rijrichting	v. Rechts
Afstand	348 meter

Aanpassingen Opkomst

Voertuigtype **Ipverleningsvoertuig**

Kazerne	Tijd
07 Barneveld ...	15:12
06 Apeldoorn ...	24:39
09 Amersfoort-...	25:30
07 Ede Centrum	26:35
07 Nijkerk	26:41

A28 vanuit VRU

Straatsegment A28

Standaard Straatsegment informatie

Snelheid	100 km/u
Reistijd	5,55 Seconden
Rijrichting	v. Rechts
Afstand	154 meter

Aanpassingen Opkomst

Voertuigtype **Ipverleningsvoertuig**

Kazerne	Tijd
07 Nijkerk	12:23
09 Amersfoort-...	14:37
07 Barneveld ...	18:28
06 Harderwijk	27:16
07 Ede	29:59

Nabij Kootwijk

Straatsegment
Nieuw Milligenseweg

Standaard Straatsegment informatie

Snelheid 65 km/u
Reistijd 4,22 Seconden
Rijrichting Open
Afstand 76 meter

Aanpassingen Opkomst

Voertuigtype **Ipverleningsvoertuig**

Kazerne	Tijd
07 Barneveld ...	17:59
06 Apeldoorn ...	18:28
07 Ede Centrum	27:30
09 Amersfoort-...	28:17
07 Ede	29:12

Nabij Dieren

Straatsegment
Kanaalweg

Standaard Straatsegment informatie

Snelheid 75 km/u
Reistijd 37,85 Seconden
Rijrichting Open
Afstand 788 meter

Aanpassingen Opkomst

Voertuigtype **Ipverleningsvoertuig**

Kazerne	Tijd
06 Brummen	14:48
07 Rheden	18:30
07 Arnhem No...	22:28
06 Apeldoorn ...	24:41
06 Zutphen	24:43

Nabij Doesburg

Straatsegment
Grietstraat

Standaard Straatsegment informatie

Snelheid 35 km/u
Reistijd 1,73 Min
Rijrichting Open
Afstand 1007 meter

Aanpassingen Opkomst

Voertuigtype **Ipverleningsvoertuig**

Kazerne	Tijd
07 Rheden	17:56
07 Arnhem No...	21:18
06 Brummen	21:55
07 Duiven	23:31
06 Zutphen	30:19

A-15 naar westen

Straatsegment
A15

Standaard Straatsegment informatie

Snelheid 100 km/u
Reistijd 16,36 Seconden
Rijrichting v. Links
Afstand 454 meter

Aanpassingen Opkomst

Voertuigtype **Ipverleningsvoertuig**

Kazerne	Tijd
07 Heteren	13:33
07 Arnhem No...	20:03
08 Nijmegen ...	22:21
08 Lienden	23:05
07 Ede Pstee...	26:44

Buitengebied Heteren (west)

Straatsegment

Boelenhamsestraat

Standaard Straatsegment informatie

Snelheid 65 km/u

Reistijd 37,23 Seconden

Rijrichting Open

Afstand 672 meter

Aanpassingen Opkomst

Voertuigtype **Opverleningsvoertuig**

Kazerne	Tijd
07 Heteren	13:45
08 Lienden	21:52
07 Arnhem No...	25:10
09 Veenendaal 1	27:08
08 Nijmegen	27:28

Herveld

Straatsegment

Waaldijk

Standaard Straatsegment informatie

Snelheid 65 km/u

Reistijd 49,96 Seconden

Rijrichting Open

Afstand 902 meter

Aanpassingen Opkomst

Voertuigtype **Opverleningsvoertuig**

Kazerne	Tijd
07 Heteren	19:19
07 Arnhem No...	21:17
08 Nijmegen ...	22:10
08 Lienden	27:51
07 Duiven	31:21

Lobith

Straatsegment

Europa-Kade

Standaard Straatsegment informatie

Snelheid 50 km/u

Reistijd 7,9 Seconden

Rijrichting Open

Afstand 110 meter

Aanpassingen Opkomst

Voertuigtype **Opverleningsvoertuig**

Kazerne	Tijd
07 Duiven	25:11
07 Arnhem No...	29:51
07 Rheden	33:06
07 Ede Centrum	44:10
07 Heteren	44:54

Pannerden

Straatsegment

Lobberdenseweg

Standaard Straatsegment informatie

Snelheid 35 km/u

Reistijd 42,47 Seconden

Rijrichting Open

Afstand 413 meter

Aanpassingen Opkomst

Voertuigtype **Opverleningsvoertuig**

Kazerne	Tijd
07 Duiven	19:17
07 Arnhem No...	25:52
07 Rheden	29:17
07 Ede Centrum	40:21
07 Heteren	41:05

Brandweer Gelderland-Midden

is onderdeel van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden



Brandweer Gelderland-Midden

Postbus 5364

6802 EJ ARNHEM

T 0800 8446 000

E brandweer@vggm.nl

I www.brandweer.nl/gelderland-midden



BRANDWEER
Gelderland-Midden