



## Rapport Maatwerk in Brandweertzorg 3.0

## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave .....	2
1 Voorwoord .....	5
2 Inleiding .....	6
2.1 Aanleiding.....	7
2.2 Opdracht.....	8
2.3 Werkwijze.....	8
2.4 Bedrijfsmodel brandweer Nederland: meer risicobeheersing! .....	9
2.5 Samenwerking met buurregio's .....	11
3 Waarom Maatwerk in Brandweezorg?.....	12
3.1 Normering opkomsttijd Wet en Besluit veiligheidsregio's.....	12
3.2 Gegarandeerde slagkracht - beschikbare vrijwilligers .....	12
3.3 Rol en bijdrage van een post .....	13
3.4 Regionale verantwoordelijkheid .....	13
3.5 Betrouwbaar en voorspelbaar.....	13
3.6 Taakstelling.....	13
4 Uitgangspunten .....	14
4.1 Bestuurlijke uitgangspunten .....	14
4.2 Operationele uitgangspunten: .....	14
4.3 Uitruk op Maat .....	15
4.4 Scope van deze notitie .....	16
4.5 Projectinrichting.....	17
5 Regionale analyse.....	18
5.1 Bestuurlijke en operationele inbreng.....	18
5.2 Gebiedsindeling en classificatie regionaal .....	18
5.3 Scenario per gebied.....	19
5.4 Tijdsnormering .....	20
5.5 Uitruk op Maat .....	20
5.6 Toerisme.....	22
5.7 Bouwstenen.....	22

5.8	Posten.....	23
6	Specialismen.....	25
6.1	Bestrijding gevaarlijke stoffen.....	25
6.1.1	Advies .....	26
6.2	Waterongevallenbestrijding.....	27
6.2.1	Samenvatting en conclusie.....	27
6.2.2	Advies .....	28
6.3	Rope Rescue Team (RRT).....	29
6.3.1	Samenvatting.....	29
6.3.2	Advies .....	29
6.4	Tunnelbrandbestrijding.....	29
7	Grootschalig Optreden en 2 <sup>e</sup> TS.....	31
7.1	Grootschalig optreden .....	31
7.2	2 <sup>e</sup> Tankautospuit .....	31
7.3	Advies grootschalig en 2 <sup>e</sup> lijns.....	31
8	Conclusies Maatwerk in Brandweezorg.....	32
8.1	Inleiding.....	32
8.2	Regionaal .....	32
8.2.1	Posten sluiten .....	33
8.2.2	Posten samenvoegen .....	34
8.2.3	Nieuw op te richten post.....	35
8.2.4	Overig posten .....	35
8.2.5	Advies posten .....	35
8.2.6	Materieel .....	36
8.3	Doorkijk naar de middellange termijn.....	39
8.4	Vergelijking dekkingspercentages.....	40
8.5	Regionale situatie huidig .....	40
8.6	Regionale situatie met nieuwe Zeeuwse norm.....	41
8.7	Regionale situatie ná implementeren adviezen.....	41
8.8	Totaaloverzicht.....	43
9	Fasering en implementatie.....	46
9.1	Mogelijke sluiting posten .....	46
9.2	Materiële veranderingen.....	46
9.2.1	Het verschuiven van bestaand materieel.....	46

9.2.2	Het vervangen van bestaand materieel door nieuw ander materieel.....	47
9.2.3	Het afstoten van overbodig materieel .....	47
9.2.4	Specialismen.....	47
10	Financieel.....	48
11	Bijlagen .....	50
	Bijlage 1: Procesgang en communicatie.....	51
	Proces tot nu toe .....	51
	Procesgang na 26 februari 2015.....	53

## 1 Voorwoord

Waarom zijn jullie begonnen met Maatwerk in Brandweezorg? Het is een vraag die in het project Maatwerk in Brandweezorg veelvuldig is gesteld. Een heel plausibele vraag ook, want de impact op de brandweerorganisatie in Zeeland is groot. Traditioneel familiair bepaald en zeker in dorpskernen is de lokale samenleving intens verbonden met de brandweer. Daarin veranderingen aanbrengen, ja zelfs overgaan tot sluiting van sommige brandweerposten, leidt voorspelbaar tot grote weerstand. En toch... toch moeten we ook realistisch zijn. Binnen de situatie zoals die nu is, kunnen we als brandweerorganisatie niet garanderen wat we pretenderen: qua bemensing en qua dekking. Het is nu niet 'goed'. Althans niet overal in Zeeland en niet overal op dezelfde manier. Bovendien moeten we anticiperen op landelijke ontwikkelingen, de veranderende maatschappij en technologische vernieuwingen. Het project Maatwerk in Brandweezorg heeft de opdracht gekregen om de brandweezorg in Zeeland langs de meetlat te leggen. Dit heeft geresulteerd in voorstellen die vervolgens vakinhoudelijk en bestuurlijk getoetst zijn. Deze voorstellen zijn een mijlpaal, maar zeker geen eindstation. Na besluitvorming volgt een implementatietraject van zeker drie tot wel vijf jaar. Een traject waarin we zorgvuldig moeten monitoren of de voorstellen ook werken in de praktijk. Of we de kwaliteit en kwantiteit die we voor ogen hebben ook waar kunnen maken. Dat doen we in gezamenlijkheid met de mensen die dag en nacht klaar staan om hun medemensen te dienen. Ondersteund door een bestuur dat toekomstbestendige brandweezorg in de hele regio helder op het netvlies heeft. De voorstellen liggen nu voor ter besluitvorming.

### Tot slot

We willen met elkaar een gedragen bestuurlijke en operationele basis, passend binnen de landelijke richtlijnen, door het leveren van Maatwerk binnen de mogelijkheden die er in Zeeland beschikbaar zijn. Daarmee kan VRZ doorgroeien naar een kwalitatief goede, stabiele, betrouwbare en toekomstbestendige brandweer. In dat proces zijn alle partijen nodig en dan is een stevige basis een goed fundament.

Namens de Bestuurlijke Klankbordgroep,  
De portefeuillehouder brandweer in het Algemeen Bestuur:

Jan-Frans Mulder,  
burgemeester van Hulst

## 2 Inleiding

De basis voor het project Maatwerk in Brandweezorg is gelegen in de wens van het Algemeen Bestuur (AB) van VRZ om de brandweezorg in Zeeland op een professionele, toekomstbestendige manier te organiseren, maar wel met aandacht voor de specifieke risico's, ligging van - en omstandigheden in Zeeland. Deze wens is mede ingegeven door de brief van de minister van Veiligheid en Justitie naar aanleiding van de landelijke rapportage 'Ter Plaatse' waarin een vergelijkend onderzoek naar de opkomsttijden in de regio's wordt gedaan. Zeeland scoort daarin onder het gemiddelde. Gemiddeld (binnen kantoortijden en buiten kantoortijden) voldoet de brandweer slechts in 48% van de gevallen aan de normtijden (bron: rapport 'Ter plaatse'<sup>1</sup>, bijlage per regio). Overdag kan de brandweer van Zeeland slechts bij 39% van alle uitrukken op tijd komen (bron: eigen regionale nulmeting 2012). Reden voor het Algemeen Bestuur om een verbetertraject in te zetten.

Daarbij wordt gezocht naar oplossingen die een duurzaam construct kennen. Stabiël, betrouwbaar en toekomstbestendig zijn kernwoorden in de wijze waarop het Algemeen Bestuur de brandweezorg georganiseerd wil zien. Met deze opdracht is de projectgroep aan de slag gegaan. Het personeel (vrijwilligers en beroeps) is na de start van het project gevraagd mee te denken, ideeën aan te leveren en deel te nemen in de (operationele) klankbordgroep. Verschillende medewerkers hebben hieraan gehoor gegeven. Meer en meer werd meegedacht naarmate de uitgangspunten en de mogelijke uitkomsten zichtbaarder werden.

Eenzijds is getracht om op basis van feiten, landelijke cijfers, lokale gegevens en bijzondere risico's uitgangspunten te formuleren die tot een "Zeeuwse Maat" leiden en tot een nieuw plaatje voor de Zeeuwse brandweer. Anderzijds is getracht met bijzondere risico's en de gevoelens van onveiligheid rekening te houden en oog te hebben voor de emoties die rondom het project leven. Aangezien het een gevoelig proces is dat tot vergaande veranderingen kan leiden, is getracht en wordt nog steeds getracht, zoveel mogelijk in gesprek te gaan en te blijven met de betrokkenen.

De projectgroep heeft op basis van de opdracht een methodiek ontwikkeld en die toegepast op de Zeeuwse schaal. Daarmee wordt bereikt dat voor alle posten in Zeeland op uniforme wijze naar de onderscheiden parameters wordt gekeken en dat een objectieve blik op de operationele bedrijfsvoering is geworpen. De discussie in de projectgroep over systematiek en toepassing heeft op een natuurlijke manier geleid tot uitgangspunten op verschillende onderwerpen. De systematiek is in een verkennend gesprek getoetst bij de inspectie Veiligheid en Justitie die waardering heeft uitgesproken voor de gedetailleerde aanpak, maar nog geen oordeel heeft uitgesproken over de resultaten.

Daarnaast is de systematiek getoetst aan de ontwikkelingen binnen het landelijke project RemBrand en geconcludeerd is dat VRZ in lijn ligt met de daarin voorgestelde ontwikkelingen (meer risicobeheersing, gebiedsgebonden risico's).

Belangrijk is dat VRZ naast het inrichten van een betrouwbare, toekomstbestendige brandweezorg ook inzet op verdergaande maatregelen in het kader van risicobeheersing. Adequate maatregelen op dat terrein zijn voor het redden van mensenlevens van meer belang dan nog meer brandweezorg. Met campagnes voor rookmelders en een gebiedsgebonden alsmede doelgroepgerichte aanpak wil VRZ dit nog meer belang geven en duidelijker op de maatschappelijke agenda plaatsen. Een First Responder Brandweer is daarbij een ontwikkeling die hoog op de maatschappelijke agenda staat. Vele vragen lagen er aan de voorkant; "Als we dat willen beoordelen wat zijn dan de criteria waarop we dat doen? Hoe borgen we een stabiele, betrouwbare en toekomstbestendige brandweezorg?"

---

<sup>1</sup> <https://www.ivenj.nl/actueel/rapporten>. Op pagina 7 van de opsomming staat het Rapport Ter Plaatse d.d. 2012. In de bijlagen daarbij is Zeeland op pagina 504 tot 513 beschreven.

Wat betekent dat in de praktijk? Waarop is dat gebaseerd? En als we die criteria geformuleerd hebben, dan moeten we ze ook vastleggen”. Met deze basis is de systematiek gaandeweg het project ontwikkeld, aangescherpt, op bruikbaarheid en uitzonderingen getoetst en zijn er circa 60 uitgangspunten geformuleerd (zie ook bijlage 6 “Uitgangspunten Maatwerk in Brandweezorg”) op basis waarvan de projectgroep haar operationele visie op Maatwerk in Brandweezorg in Zeeland heeft neergelegd.

De bestuurders hebben kennis genomen van de systematiek, zowel in bestuurlijke bijeenkomsten als in individuele toelichtingen. Dat fundament is ook voorgelegd aan de vrijwilligers. In bijeenkomsten met ploegleiders, inloopavonden en toelichtingen aan korpsen in verdiepingsbijeenkomsten is de systematiek en alle onderliggende informatie en analyses besproken en toegelicht. Daarbij zijn standpunten uitgewisseld en goede aanvullingen of ideeën opgehaald. Daarmee ligt er een stevige bestuurlijke en operationele basis voor het inrichten van de brandweezorg in Zeeland op Zeeuwse schaal. Natuurlijk speelt ook emotie een rol in dergelijke verandertrajecten. Ook daar is ruimte aan gegeven.

Naast de ‘Zeeuwse Maat’ zijn en worden de landelijke ontwikkelingen nauwlettend gevolgd. Zoals de projecten ‘RemBrand fase 2’ en ‘Beleidskader Uitruk op Maat’. Daar waar de uitkomsten van deze landelijke ontwikkelingen aanleiding geven om de ‘Zeeuwse Maat’ aan te passen om in de pas te blijven lopen met de landelijke eisen, is dat –voor zover nu bekend- meegenomen in de besluitvorming van het bestuur.

## 2.1 Aanleiding

Er zijn meerdere aanleidingen die het opstarten van een project Maatwerk in Brandweezorg ondersteunen. Hieronder worden de aanleidingen toegelicht.

De regio Zeeland is inmiddels geregionaliseerd en is na een meer intern gerichte periode nu toe aan het oppakken van voorliggende uitdagingen en prioriteiten. Eén van deze prioriteiten omvat het opstellen van een adequaat dekingsplan dat voldoet aan de Wet veiligheidsregio’s en de landelijke ontwikkelingen. Volgens het huidige plaatje komt Zeeland overdag in slechts 39% van de uitrukken op tijd (bron: eigen nulmeting 2012) waar het landelijk gemiddelde 67% is (bron: rapport ‘Ter Plaatse’, ministerie V&J, 2012) en de wet 80% voorschrijft. Omdat alle regio’s verschillend zijn, is het binnen de wet mogelijk om maatwerk te betrachten en daarmee gemotiveerd van de norm af te wijken. Daarom wordt voor Zeeland de ‘Zeeuwse Maat’ ontwikkeld.

VRZ wil een **toekomstbestendige repressieve organisatie** bouwen die afgestemd is op de risico’s in Zeeland en recht doet aan de veiligheid voor de burgers en bezoekers in Zeeland. Daarbij zijn termen als betrouwbaar, stabiel en voorspelbaar woorden waarop deze toekomstbestendigheid wordt gebouwd.

De regio Zeeland beschikt in de huidige situatie over 67 posten (exclusief Schoondijke<sup>2</sup>) en ruim 1.200 vrijwilligers. Binnen de regio wordt momenteel op diverse manieren de repressie ingevuld, soms in afwijking van landelijke richtlijnen (bluskernen en TS4), allen met als doel om met de schaarse mankracht toch repressieve slagkracht te leveren. Daarnaast is er sprake van bestuurlijk vastgestelde dagbezettingen in het Stadsgewest Vlissingen-Middelburg, Goes en een Snel Interventie Voertuig in Terneuzen (kantoorbezetting, vier personen), Koudekerke (vier personen) en Borssele (kantoorbezetting, twee personen). Ook met deze dichtheid van posten is de dekking onvoldoende (bron: rapport ‘Ter Plaatse’ en eigen regionale nulmeting 2012). Gezocht is naar mogelijkheden om

---

<sup>2</sup> Schoondijke is als gevolg van gemeentelijk beleid eerder opgeheven. In de 67 zit Nieuw-Namen waarvan de uitvoering (samenvoeging met Kieldrecht) momenteel wordt vormgegeven.



binnen de bestuurlijke kaders over een **effectievere** en **efficiëntere** repressieve organisatie te kunnen beschikken.

De garantie van het uitrukken vanaf een bestaande post is in de huidige situatie niet overal even groot. Op sommige plekken zijn wel posten, maar overdag of juist in de avonduren, is het vaak onzeker of er bij een alarmering van het personeel wordt gereageerd en of er dan voldoende en adequaat gekwalificeerd personeel beschikbaar is om een daadwerkelijk incident te bestrijden. Daarmee wordt niet voldaan aan de kaders voor wat betreft opkomsttijd en kwaliteitsnormen. VRZ wil gaan sturen op basis van een **voorspelbaar scenario** met “betrouwbare” posten en niet langer toevallig presteren. VRZ wenst een **stabiele kwaliteit** kunnen leveren.

In Zeeland is daarnaast sprake van een taakstellende bezuinigingsopdracht voor VRZ die het bestuur voor de brandweer gekwantificeerd heeft in een regio brede taakstelling van circa 20% en die onder meer door een herschikking van repressie moet worden ingevuld.

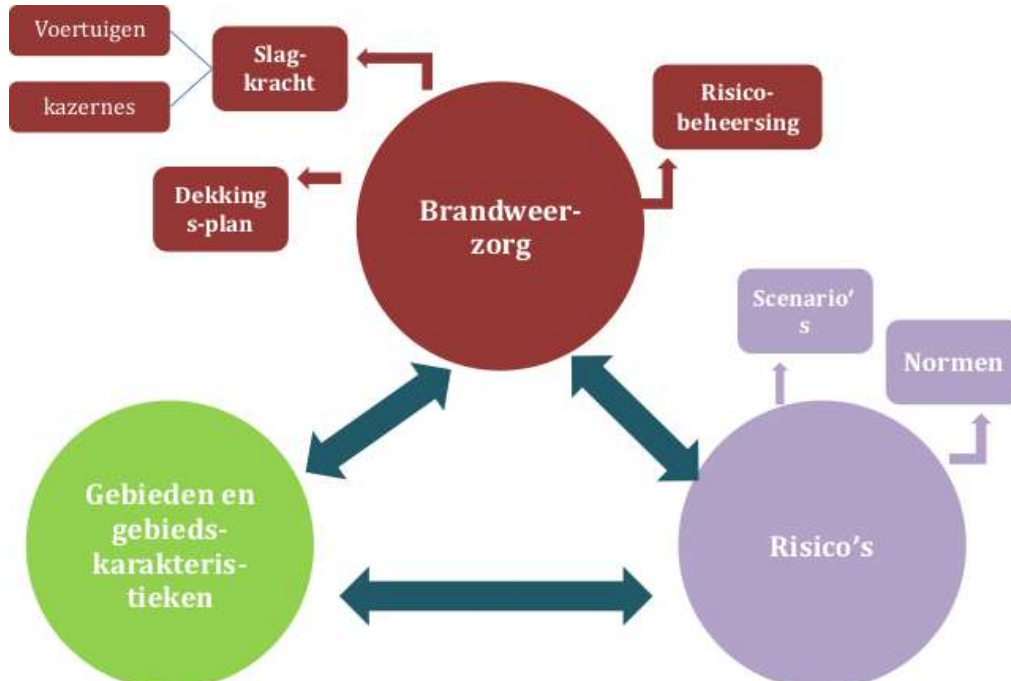
## 2.2 Opdracht

Op basis van de overwegingen en de bestuurlijke kaders is de opdracht aan de stuurgroep als volgt geformuleerd:

*Kom, op basis van een transparant en gedegen proces, tot voorstellen aan het Algemeen Bestuur van Veiligheidsregio Zeeland op basis waarvan het bestuur de brandweezorg in Zeeland op maat kan vaststellen.*

## 2.3 Werkwijze

De werkwijze die de projectgroep gehanteerd heeft kan aan de hand van afbeelding 1 worden omschreven:



**Afbeelding 1** Werkwijze gevisualiseerd

Zeeland is opgedeeld in gebieden. De projectgroep voor Maatwerk in Brandweezorg heeft gebruik gemaakt van de gebiedsindeling in wijken van het Centraal Bureau voor de Statistiek (bron CBS: wijk



en gebiedsindeling 2012). De CBS database bevat statistische informatie van de gebieden zoals bijvoorbeeld inwoneraantallen.

De projectgroep heeft als vertrekpunt gekozen voor het benaderen van de regio als verschillende wijken/gebieden waar brandweezorg moet worden geboden. Gebieden zijn gekarakteriseerd. Daarbij is gekeken naar:

- de aard van de bebouwing in dat gebied;
- de (brand)risico's in een gebied;
- de tijdsnormen die daar bij horen;
- de scenario's die de brandweer tegenkomt als er moet worden opgetreden.

Op basis hiervan is vastgesteld welke brandweezorg een gebied nodig heeft. Daarbij is ook nog bezien of vanuit risicobeheersing maatregelen op zijn plaats zijn om risico's te beperken of mogelijke scenario's in omvang te verkleinen. Vervolgens is dat inzicht vertaald naar noodzakelijke of gewenste slagkracht in de vorm van voertuigen en kazernes die het gebied bedienen. Ook is daarbij bekeken of deze noodzakelijke zorg vanuit een andere post kan worden gerealiseerd. Uiteraard worden kazernes en voertuigen bemenst door onze betrokken vrijwilligers en beroepsmedewerkers.

In de bijlage 6 "Uitgangspunten Maatwerk in Brandweezorg" zijn de uitgangspunten opgenomen. Daarin zijn alle gehanteerde uitgangspunten benoemd en toegelicht waarbij het (wettelijke) toetsingskader is uitgewerkt. Op basis van deze uitgangspunten is per gebied bezien welke post en type voertuig noodzakelijk is en of er een toekomstbestendige organisatie mogelijk is. Specifiek is bezien of de bestaande vrijwillige medewerkers de opdracht voor het leveren van brandweezorg toekomstbestendig kunnen borgen of wellicht op andere locaties een adequate bijdrage kunnen leveren.

Naast brandbestrijding heeft de brandweer ook taken op het gebied van hulpverlening en bij incidenten met gevaarlijke stoffen. Zeeland kent hierin specifieke risico's. De specialistische eenheden zijn in dit project ook beschouwd waarbij de organisatie is afgestemd op de aanwezige risico's in Zeeland. Het betreft onder meer de hulpverleningseenheden, redvoertuigen, duikteams, gaspakkenteams, meetploegen, ontsmettingseenheden, Rope Rescue team en materialen ten behoeve van natuurbrandbestrijding en industrie.

Op basis hiervan wordt het Algemeen Bestuur van Veiligheidsregio Zeeland geadviseerd om aanpassingen in de repressieve organisatie te doen of anderszins maatregelen (bijvoorbeeld in risicobeheersing) te nemen.

## **2.4 Bedrijfsmodel brandweer Nederland: meer risicobeheersing!**

De brandweer in Nederland is in ontwikkeling. De weg naar de voorkant van de keten zoals beschreven in "De brandweer Onderweg naar Morgen" is stevig ingezet en krijgt op steeds meer punten vorm. Het besef is doorgedrongen dat met adequate risicobeheersing (preventie en proactie) meer mensenlevens gered kunnen worden dan met meer repressie. De taak van de brandweer, de klus, verandert daardoor. Gebleken is dat door gebruik van moderne materialen in woonhuizen de kans op succesvol ontvluchten, wanneer er geen rookmelders beschikbaar zijn, uiterst klein is. De giftige gassen die vrijkomen bij brand hebben tegenwoordig vrijwel meteen fatale gevolgen.

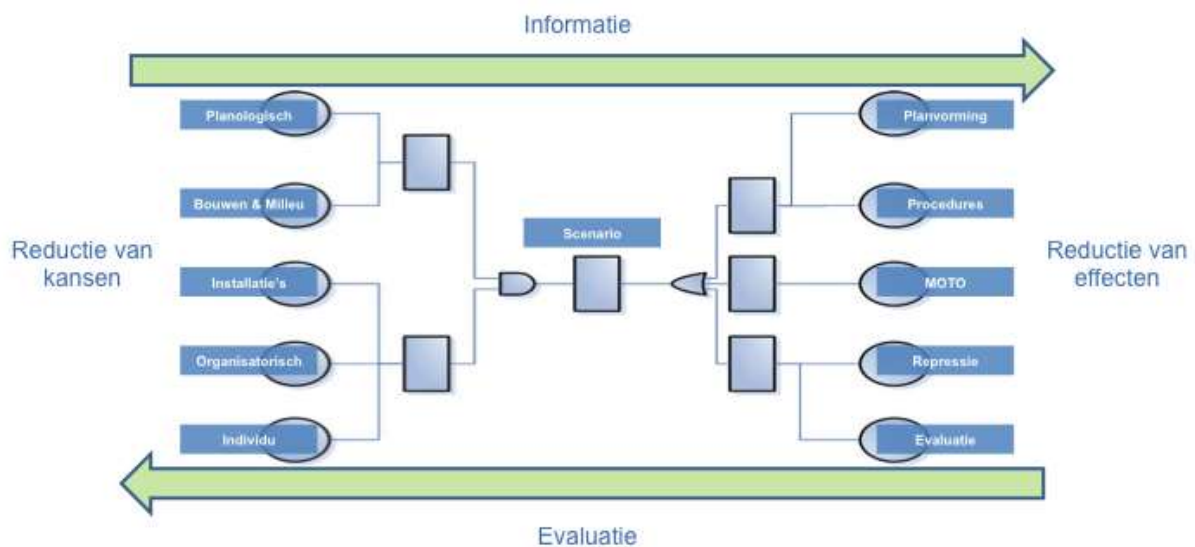
In het kader van project RemBrand wordt omschreven dat de klus en inzet van de brandweer met name gericht is op het voorkomen dat een incident zich uitbreidt buiten het compartiment van waaruit de brand is ontstaan. In het ontstaanscompartiment van een brand is de rol van de brandweer in eerste aanleg beperkt, omdat daar de schade snel maximaal is. Dat wil niet zeggen dat

de brandweer niet probeert reddend op te treden in dat compartiment als op basis van adequate afwegingen de veiligheid van eigen personeel is geborgd. Toch zal door de rookontwikkeling in de meeste gevallen de burger er zelf voor moeten zorgen dat hij/zij binnen enkele minuten zelf het pand kan verlaten. De giftige rook kan al na drie minuten dodelijk zijn.

Dat betekent een grote mate van verantwoordelijkheid bij eigenaar of gebruiker van een object. Adequate preventieve voorzieningen, goede vluchtwegen, snelle alarmeringsmogelijkheden en adequate interne organisaties, zoals bedrijfshulpverlening (BHV), zijn zaken die goed geregeld moeten zijn. De brandweer is niet de organisatie die omissies daarin oplost door meer slagkracht te voorzien dan noodzakelijk.

Dit bedrijfsmodel is zowel voor de burgers als voor de brandweermedewerkers nog wennen. Burgers zijn gewend dat de brandweer het probleem oplost en de brandweermedewerker is er van overtuigd dat hij die probleemoplossende instelling moet blijven continueren. De tijdsgeest is echter anders. Met minder middelen adequate zorg bieden, ook brandweezorg, is het adagium. Dan moet er goed gecommuniceerd worden welke kwaliteit en inspanning er kan worden geboden en waar de grenzen van deze inspanningen worden bereikt en anderen hun inspanningen moeten leveren. Rookmelders in gebouwen zijn dan ook onmisbaar geworden.

VRZ heeft naast het project Maatwerk in Brandweezorg de afgelopen periode ook stevig ingezet op het ontwikkelen van een visie op risicobeheersing. In het zogenaamde vlinderdasmodel wordt gezien wat er allemaal kan worden gedaan om de kans op incidenten te verkleinen en waar mogelijk de effecten te verkleinen.



**Afbeelding 2 Risicobeheersing**

Daar waar een verdere reductie van kansen en effecten niet mogelijk is, blijft repressie noodzakelijk om incidenten te bestrijden. Er wordt echter aan de voorkant alles aan gedaan om de effecten zo klein mogelijk te houden en daarmee de veiligheid van burgers en medewerkers zo efficiënt mogelijk te borgen.

Preventie en de mogelijke repressieve zorg zijn, voorafgaand aan het oprichten van een object, thema's die ook bij de gemeenten en provincie als standaard dient te worden meegenomen ten tijde van planologische ontwikkelingen. Wanneer een ontwikkeling van een risico-object in een gebied plaatsvindt, waar het onmogelijk is om een daarop afgestemde adequate brandweezorg tijdig te

kunnen leveren, dient de overheid af te wegen of de ontwikkeling op die locatie wel gewenst is. Dit kan een verzwaring van noodzakelijke brandweezorg (en dus extra kosten) met zich meebrengen.

## 2.5 Samenwerking met buurregio's

Bij het leveren van Maatwerk voor de brandweezorg is uiteraard ook bezien welke bijdrage buurregio's zouden kunnen leveren en welke bijdrage wij aan de buurregio's kunnen leveren. In de basisbrandweezorg zijn die samenwerkingsmogelijkheden vaak beperkt, maar probeert VRZ die optimaal te benutten. Er is bijvoorbeeld de grensoverschrijdende samenwerking met België in het bemensen gezamenlijk posten. Ook met de veiligheidsregio Midden-West Brabant heeft VRZ samenwerkingsafspraken aan de rand van onze regio. Daarbij wordt opgemerkt dat samenwerking in het kader van grootschalig optreden vaak meer effect geeft omdat de tijdsnormen daarbij ruimer zijn.

### 3 Waarom Maatwerk in Brandweezorg?

In paragraaf 2.1 “Aanleiding” is al kort een toelichting gegeven. In dit hoofdstuk wordt uitgebreider ingegaan op dit onderwerp. Waarom is VRZ gestart met dit project? Wat zijn dan de voorliggende uitdagingen en ontwikkelingen? Dat zijn er een aantal en deze worden hieronder nader toegelicht.

#### 3.1 Normering opkomsttijd Wet en Besluit veiligheidsregio’s

Door de uitgestrektheid van het gebied is de in het Besluit veiligheidsregio’s genoemde opkomstnormering<sup>3</sup> voor bepaalde typen objecten in Zeeland niet realiseerbaar. De fysieke afstand tussen een object en een brandweerpost maakt dat de rijtijden vaak al langer zijn dan de genormeerde opkomst. Het realiseren van extra brandweerposten in een dunbevolkt gebied als Zeeland biedt daarbij geen oplossing. Omdat de Wet veiligheidsregio’s het bestuur van de veiligheidsregio de mogelijkheid geeft om gefundeerd af te wijken, kan eerder daarin een oplossing worden gezocht. De landelijke ontwikkeling binnen project RemBrand geeft ook meer de mogelijkheden in die richting weer.

#### 3.2 Gegarandeerde slagkracht - beschikbare vrijwilligers

Bij aanwezigheid van een brandweerpost moet het bestuur er te allen tijde op kunnen vertrouwen dat deze bij incidenten gegarandeerd kan uitrukken met voldoende personeel en een adequate tankautospuiter. De praktijk in Zeeland (en op vele andere plekken in het land) schets het beeld dat het in toenemende mate moeite kost om met name overdag voldoende vrijwilligers binnen een acceptabele uitruktijd op de kazerne te krijgen. Oorzaken hiervoor zijn talrijk zoals:

- werkgelegenheid die steeds verder van kernen af komt te liggen of vanwege de crisis meer over het land verspreid wordt geacquireerd;
- werkgevers die hun mensen overdag niet willen of kunnen laten gaan;
- de algemene tendens van krimpende bevolkingsaantallen en toenemende vergrijzing;
- de concurrentie die de brandweer aan moet met andere vrije tijdsbestedingen;
- de zorg voor gezin en familie die in toenemende mate tussen partners wordt gedeeld, waardoor beschikbaarheid terugloopt;
- verplichtingen (vakbekwaam worden en vakbekwaam blijven) die de brandweer aan haar vrijwilligers oplegt en die in toenemende mate leiden tot het afhaken of niet instappen van diezelfde vrijwilligers.

Het gevolg is dat de garantie voor de berekende slagkracht in toenemende mate onder druk komt te staan. Dat betekent concreet dat niet kan worden gerekend op de daadwerkelijke opkomst van een aantal posten in Zeeland bij incidenten. Dat levert schijnveiligheid in plaats van veiligheid.

---

<sup>3</sup> § 2. Opkomsttijd

Artikel 3.2.1

1. Het bestuur van de veiligheidsregio hanteert bij het vaststellen van de opkomsttijden van een basisbrandweereenheid de volgende tijdnormen:
  - a. vijf minuten bij gebouwen met een winkelfunctie met een gesloten constructie, gebouwen met een woonfunctie boven een gebouw met een winkelfunctie of gebouwen met een cel functie;
  - b. zes minuten bij portiekwoningen, portiekflats of gebouwen met een woonfunctie voor verminderd zelfredzamen;
  - c. acht minuten bij gebouwen met een andere woonfunctie dan bedoeld onder a en b, of met een winkelfunctie, gezondheidszorgfunctie, onderwijsfunctie of logiesfunctie, en
  - d. tien minuten bij gebouwen met een kantoorfunctie, industrie functie, sportfunctie, bijeenkomstfunctie of een overige gebruiksfunctie.
2. Indien het bestuur van de veiligheidsregio voor bepaalde locaties opkomsttijden vaststelt die afwijken van de tijdnormen, motiveert het de keuze van de locatie en de mate van de afwijking.
3. Het bestuur van de veiligheidsregio stelt geen opkomsttijd vast die hoger is dan achttien minuten.

### 3.3 Rol en bijdrage van een post

Door deze ontwikkelingen kan de rol en bijdrage die een post in de regionale slagkracht levert beperkter worden. Vaak wordt de oplossing gezocht in tweezijdig uitrukken (meer middelen en verhoogde inzetcapaciteit) om op die manier meer slagkracht op locatie te krijgen. Vaak speelt in de “buurpost” echter dezelfde problematiek. Per post is daarom bekeken of en in welke mate deze een bijdrage levert aan de dekking in Zeeland. In het kader van een toekomstbestendige brandweerorganisatie heeft de projectgroep daarbij ook het instrument van samenvoegen van posten of in het uiterste geval het sluiten van een post gehanteerd.

### 3.4 Regionale verantwoordelijkheid

Brandweezorg is de verantwoordelijkheid van het college van B&W dat voor het organiseren van de brandweer per 1 januari 2014 een gemeenschappelijke regeling VRZ is aangegaan. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering is daarmee regionaal belegd. Organiseren op het niveau van de veiligheidsregio maakt dat zaken meer in onderlinge samenhang en relatie kunnen worden gezien en kunnen worden georganiseerd. Om regionaal invulling te geven aan die verantwoordelijkheid is uniformering en organiseren langs regionale grenzen in plaats van lokale grenzen noodzakelijk. Brandweezorg omvat echter meer dan repressieve brandweer. Daarin zijn ook zaken als risicobeheersing en brandveilig leven van belang. Die verantwoordelijkheid blijft lokaal (bijvoorbeeld in vergunningverlening).

De burgemeester is op titel benoemd als vertegenwoordiger van een gemeente in het Algemeen Bestuur van de veiligheidsregio. De vorming van de veiligheidsregio heeft daarmee ook de rol van de bestuurders veranderd. Het bestuur van een veiligheidsregio heeft het mandaat en de beslissingsbevoegdheid om besluiten over de inrichting van de organisatie, dus ook de repressieve organisatie, te nemen. Hoewel de raden daarover geïnformeerd dienen te worden, ligt het mandaat primair bij de bestuurders.

### 3.5 Betrouwbaar en voorspelbaar

In de toekomstige situatie wil VRZ graag uit kunnen gaan van posten die stabiel, betrouwbaar en voorspelbaar zijn. Betrouwbaar betekent in dit verband dat er op vertrouwd kan worden dat er rond de klok kan worden uitgerukt met het voorgeschreven aantal opgeleide brandweermensen naar een incident. Voorspelbaar wordt in dit verband uitgelegd als “binnen een acceptabele en snelle tijd”. Omgekeerd wil VRZ ook een betrouwbaar werkgever zijn. De discussie rondom het project Maatwerk in Brandweezorg houdt de organisatie nu al geruime tijd “in spanning”. De motivatie van de vrijwilligers in posten die ter discussie staan, wordt op de proef gesteld. Dat pleit voor een zorgvuldige afweging en na besluitvorming (voorlopig besluit en definitief besluit) een snelle communicatie om aan die onzekerheid en spanning een einde te maken. De huidige vorm van stilstand leidt tot achteruitgang. Er kan, in afwachting van een besluit, onvoldoende geanticipeerd worden op landelijke ontwikkelingen en is sprake van een achterstand in investeringen.

### 3.6 Taakstelling

Het project is gestart vanuit de opdracht om te komen tot robuuste, betrouwbare, toekomstbestendige brandweezorg in de regio Zeeland. Daarnaast heeft het Algemeen Bestuur aan Veiligheidsregio Zeeland een taakstelling opgelegd van circa 20%. Hoewel in principe los van elkaar opgelegd, worden de resultaten inmiddels, ook bestuurlijk, niet los van elkaar gezien. Vanuit de operationele bedrijfsvoering moet, alle posten bij elkaar gezien, ruim € 880.000 aan de opgelegde taakstelling worden bijgedragen. Door vertragingen in de besluitvorming is dat bedrag inmiddels opgelopen.

## 4 Uitgangspunten

Voor de gehanteerde uitgangspunten wordt verwezen naar Bijlage 6: 'Uitgangspunten Maatwerk in Brandweezorg'. In dat document zijn de circa 60 uitgangspunten beschreven inclusief een korte toelichting per uitgangspunt. Hieronder wordt volstaan met een korte opsomming van de belangrijkste uitgangspunten.

### 4.1 Bestuurlijke uitgangspunten

Bij de opdrachtverstrekking heeft het Algemeen Bestuur aan dit project uitgangspunten en kaders meegegeven. Deze zijn als volgt verwoord:

- Ontwikkel voorstellen die passen binnen de kaders die de Wet veiligheidsregio's biedt;
- Gemotiveerd en onderbouwd afwijken daar waar mogelijk/noodzakelijk;
- Bestuurlijke taakstelling van 20-25% te realiseren door ook operationele bedrijfsvoering door te lichten;
- Bouw een toekomstbestendige brandweerorganisatie met aandacht voor regionale risico's en vastgesteld beleid: bijvoorbeeld afspraken rondom de nucleaire risico's, gesloten convenanten, grootschalig optreden en grensoverschrijdende afspraken. Maar ook risico's zoals industrie, water en toerisme;
- Niets staat NIET ter discussie:
  - Sluiten / verplaatsen van brandweerposten;
  - Virtuele kazernes in zomerperiode;
  - Andere organisatievormen zoals beroeps (7x24), gekazerneerde vrijwilligers, vrije instroom of dag-beroeps;
  - Flexibele voertuigbezetting (TS-2 / TS-4 / TS-6, Snel Interventie Voertuig (SIV));
  - (Her)verdeling van specialismen;
  - (Andere) spreiding van materiaal;
  - Verdeling reserve-tankautospuiten over de regio.

### 4.2 Operationele uitgangspunten:

Op basis van deze bestuurlijke uitgangspunten heeft er een nadere detaillering plaatsgevonden in de operationele uitgangspunten:

- Per gebied is bepaald wat de karakteristiek van dat gebied is;
- De karakteristiek is gebaseerd op de aanwezige risico's en de mogelijkheden om die te bestrijden. Daarbij hebben onder meer de bebouwingsdichtheid, de leeftijd van bouwwerken, bluswatervoorziening en bereikbaarheid in de afwegingen een rol gespeeld. Details zijn te vinden in bijlage 4: 'Brandrisicoprofiel' en bijlage 5 'Toelichting Brandrisicoprofiel';
- Per karakteristiek is een standaardscenario beschreven met de noodzakelijke slagkracht voor de "klussen" in dat gebied;
- Als standaard wordt gemodelleerd op woningbrand omdat dit type brand binnen de maatgevende incidenten het meest voorkomt in Zeeland (77%);
- Op basis van de karakteristieken en de scenario's is bezien of risicobeheersingsmaatregelen kunnen bijdragen aan verkleining van de risico's en dus beperking van de scenario's;

- Als **basisnorm** voor slagkracht is gehanteerd dat voor een woonwijk gewerkt wordt volgens de principes van het landelijke beleidskader Uitruk op Maat waarbij de eerste eenheid bij een maatgevend incident samengesteld mag zijn uit 2 keer Zeeuwse TS of Zeeuwse TS plus TS-6. Bij de Zeeuwse TS wordt uitgegaan van het Zeeuwse model van dit type voertuig (zie bijlage 11: 'Voertuigspecificaties');
- De opkomstnorm voor een maatgevend incident voor dit voertuig (Zeeuwse TS) in woonwijken wordt gesteld op **10 minuten**. Het tweede voertuig mag maximaal 5 minuten later dan de eerste eenheid arriveren. Deze 5 minuten heeft de eerst aankomende eenheid vaak nodig om een adequate verkenning te doen en zich inzetgereed te maken. Bij daadwerkelijke inzet is de back-up dan beschikbaar;
- Op basis van de gebiedskarakteristieken is deze opkomstnorm soms aangepast: Opkomst **eerste eenheid** in 8 minuten bij historische binnensteden en in 12 minuten in landelijk gebied of in woonwijken gebouwd na 2003;
- Er is daarnaast gekeken naar het aantal maatgevende uitrukken in een gebied, de beschikbaarheid van personeel rondom (passend binnen de gewenste opkomsttijd van de vrijwilligers) de aan het gebied gebonden post en de mate waarin dat toekomstbestendig kan worden georganiseerd.
- Een Zeeuwse TS is in de rapportage steeds een voertuig dat ontworpen is om te kunnen functioneren met een bemanning van 4 personen. Deze personen zijn geoefend in het uitrukken en optreden met 4 in plaats van 6 personen.

### 4.3 Uitruk op Maat

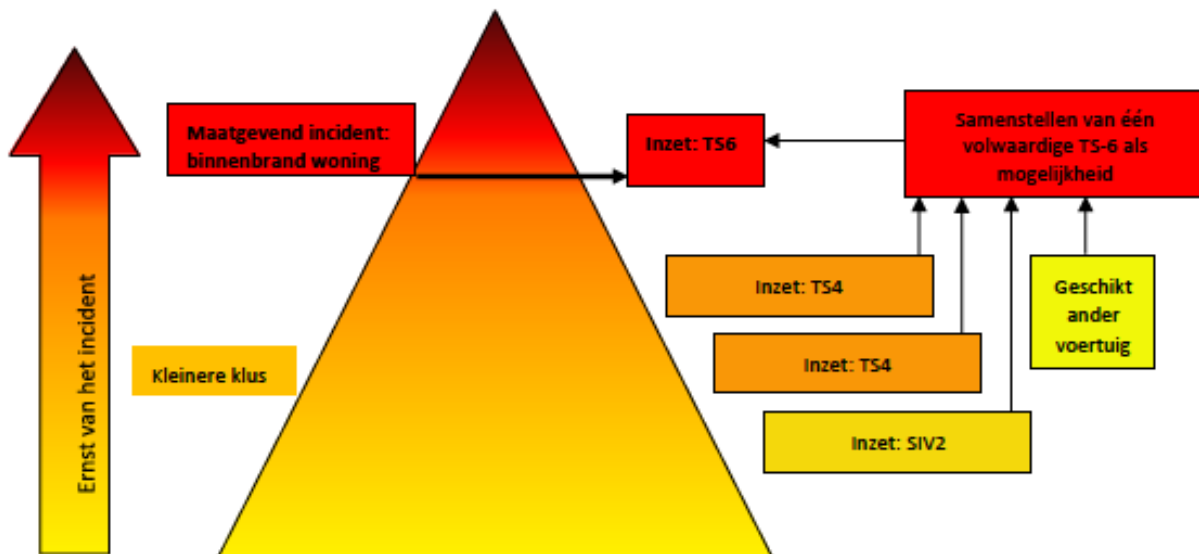
De landelijke beleidslijn Uitruk op Maat<sup>4</sup> die bovenstaand ook genoemd wordt, geeft de mogelijkheid om bij kleinere klussen een beperktere slagkracht in te zetten én om de eerst aankomende eenheid voor wat betreft de noodzakelijke slagkracht modulair samen te stellen uit meer voertuigen. Gebleken is dat bij 75 tot 80% van de incidenten waarvoor de brandweer gealarmeerd wordt een beperktere slagkracht dan geleverd met een TS-6 ook voldoende is om het incident te bestrijden. Voorbeelden hierbij zijn bermbrandjes, containerbrandjes, autobrand op vrij terrein. Met het opstellen van deze beleidslijn wil brandweer Nederland op uniforme wijze invulling geven aan deze mogelijkheden.

---

<sup>4</sup> Zie ook [www.rijksoverheid.nl/documenten](http://www.rijksoverheid.nl/documenten) en publicaties en zoek daar op "Uitruk op Maat"



Schematische weergave:



**Figuur 1: inzetkader maatgevend incident en kleinere klus, samenstellen van volwaardige tankautospuit als mogelijkheid.**

*De piramide geeft de hulpvraag aan, van klein naar zeer groot. Voor kleinere klussen kan beperkte slagkracht worden ingezet, bij een maatgevend incident blijft de TS6 het antwoord. Deze TS6 kan als zodanig uitrukken, maar kan ook modulair worden samengesteld uit meer voertuigen. Zijn meer TS6 nodig, dan komen deze compleet vanaf de kazerne.*

**Bron: Landelijk kader Uitruk op Maat**

In de voorstellen zoals die in Maatwerk zijn geformuleerd is bezien of en binnen welke tijdseenheden deze samengestelde eenheid ter plaatse kan zijn. Er is dus steeds zorggedragen voor de slagkracht en de personele behoefte die noodzakelijk is.

#### 4.4 Scope van deze notitie

Om de scope van deze notitie te duiden is onderstaand opgenomen welke elementen wel of geen onderdeel uitmaken van het project.

Het project Maatwerk in Brandweezorg gaat nader in op de inrichting van:

- Basisbrandweezorg;
  - Tankautospuiten (Zeeuwse TS, standaard TS (TS-6))
- Grootschalig Brandweeroptreden;
- Specialistische taken en eenheden;
  - Redvoertuigen, Hulpverleningsvoertuigen, duikteams, gaspakkenteams, meetploegen, Rope Rescue-team, duinbrandbestrijdingsmateriaal (4x4) en tunnel-incidentbestrijding.

Een aantal zaken valt buiten de scope van het project of is recent in andere projecten inzichtelijk gemaakt. Voorbeelden daarvan zijn:

- Blusschuim;

- Grootwatertransport;
- Dompelpompen, watertransportsystemen en tankwagens.

#### 4.5 Projectinrichting

Het Algemeen Bestuur van VRZ is opdrachtgever voor het project. Periodiek wordt afgestemd met het Dagelijks Bestuur dat onder meer besluit om voorstellen ter besluitvorming door te geleiden naar het Algemeen Bestuur.

Voor de dagelijkse afstemming is een Bestuurlijke Klankbordgroep ingesteld. Deze groep van drie burgemeesters – burgemeester Mulder als voorzitter en de burgemeesters Demmers en Rabelink als lid – toetst voorstellen vooraf met name op bestuurlijk draagvlak en consistentie.

Daarnaast is er sprake van een Stuurgroep binnen VRZ -bestaande uit het Managementteam- en een daaraan gekoppelde projectgroep –bestaande uit medewerkers van VRZ daarbij extern ondersteund- die de uitwerking verzorgt. In bijlage 1 'Proces en communicatie' is het traject van het project beschreven.

## 5 Regionale analyse

De gehanteerde uitgangspunten, bestuurlijk en operationeel, zijn over de veiligheidsregio als geheel gelegd en toegepast per gebied/wijk. De veiligheidsregio organiseert langs de regionale grenzen in plaats van de gemeentelijke grenzen en kan zaken daardoor anders inrichten. De analyse vindt eveneens op regionale schaal plaats en niet, zoals eerder, op lokale schaal. Het Algemeen Bestuur geeft daarmee invulling aan haar regionale verantwoordelijkheid.

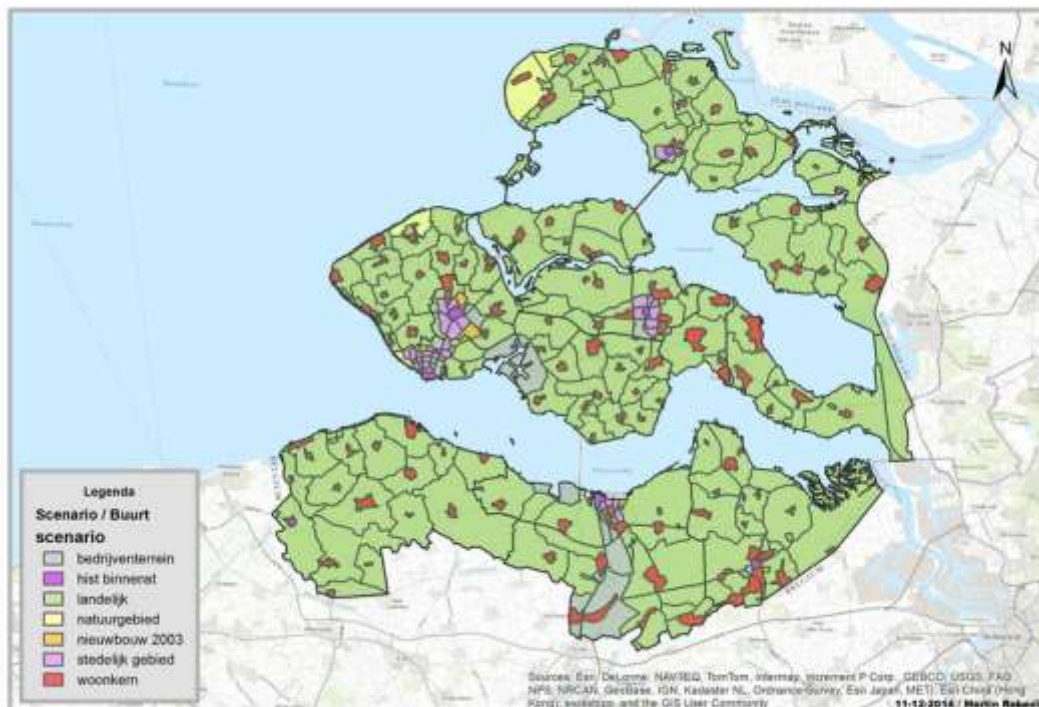
### 5.1 Bestuurlijke en operationele inbreng

Vooraleer in te gaan op de regionale gebiedsindelingen en voorstellen die geformuleerd zijn, wordt eerst even stilgestaan bij de geleverde bestuurlijke en operationele inbreng. Zowel vanuit bestuurders en hun bestuurlijk adviseurs als vanuit de vrijwilligers zijn goede en doordachte alternatieven aangereikt. Dat maakt formuleringen soms scherper, maar daarmee helderder, dat leidt tot alternatieven en dat leidt soms ook tot bijstellingen. De Bestuurlijke Klankbordgroep heeft deze suggesties, alternatieven en bijstellingen meegewogen in haar advies aan het Algemeen Bestuur.

### 5.2 Gebiedsindeling en classificatie regionaal

Op basis van de CBS-wijkindeling (CBS wijk en buurtindeling 2012) en de analyse per wijk of buurt is het overgrote deel van Zeeland te kwalificeren als “landelijk gebied met verspreid liggende woonkernen en een aantal industriegebieden”.

#### Maatwerk brandweezorg: Scenario / Buurt



Afbeelding 2 Gebiedsindeling Zeeland-Maatwerk in Brandweezorg

Rondom Vlissingen, Middelburg, Terneuzen en Goes is sprake van stedelijk gebied. Zierikzee en Hulst zijn historische binnensteden. In de kop van Schouwen-Duiveland alsmede in de omgeving van Veere

- Oostkapelle is natuurgebied aanwezig. Tussen Vlissingen en Borsele ligt het Sloegebied, een industriële omgeving met een aantal risicovollere bedrijven. Dit zelfde geldt voor de industriële omgeving ten zuiden van Terneuzen: de Kanaalzone.

Zeeland is een waterrijk gebied. Transport per schip is een belangrijk onderdeel van de dagelijkse vervoersbewegingen. De Schelde-Rijnverbinding, het kanaal van Gent naar Terneuzen en het kanaal van Zuid-Beveland zijn belangrijke doorvoerroutes, onder meer van en naar de havens van Rotterdam, Antwerpen en Gent. Hoewel de incidentbestrijding op deze kanalen formeel geen onderdeel uitmaakt van de basiszorg en daarmee buiten de scope van deze rapportage valt, is dit een belangrijk bestuurlijk attentiepunt. De basiseenheden van de brandweer kunnen bij een brand op een niet aangemeerd schip of niet aangemeerde boot zelfstandig weinig betekenen op open wateren. Ligt het vaartuig aangemeerd of is het varend op 1 van de kanalen dan gelden de door de brandweer voor deze vaartuigen opgestelde inzetprocedures. De eerst aankomende eenheid zal vaak belast worden met het opbouwen van een sproeischild om dampen neer te slaan. Daarvoor kan zowel de Zeeuwse TS als een TS-6 gebruikt worden. Bij een serieus incident is directe opschaling naar grootschalig optreden noodzakelijk.

De aanleg van de 2<sup>e</sup> Maasvlakte in Rotterdam en een verbinding met de Seine bij Parijs zullen in de nabije toekomst bijdragen aan een groter aantal vervoersbewegingen over deze kanalen. VRZ heeft voor de bestrijding van incidenten op het water de beschikking (in interregionale en internationale samenwerking) over blusboten en MIRG-teams. Onder meer binnen het project Deltawateren zijn en worden hier nadere afspraken over gemaakt.

### 5.3 Scenario per gebied

De projectgroep is met de gebiedsindeling aan de slag gegaan en heeft risico's, bijzonder risico's, infrastructuur en dergelijke gewogen om per gebied te komen tot een maatgevend scenario en de daarbij passende slagkracht. De indeling in standaardscenario's kent de volgende mogelijkheden:

Scenario	Slagkracht
Dicht bebouwd stedelijk gebied	TS-6
Woonkern	Zeeuwse TS Op basis van Uitruk op Maat tenminste 2 Zeeuwse TS-en bij een Maatgevend incident
Nieuwbouw van na 2003	Zeeuwse TS Op basis van Uitruk op Maat tenminste 2 Zeeuwse TS-en bij een Maatgevend incident
Historische binnenstad	2x TS-6 en een redvoertuig
Landelijk / agrarisch gebied	Zeeuwse TS Op basis van Uitruk op Maat tenminste 2 Zeeuwse TS-en bij een Maatgevend incident
Bedrijventerrein	TS-6
Natuurgebied	Zeeuwse TS, wel vierwiel-aangedreven en geschikt voor natuurbrandbestrijding

Tabel 1

Voor het invullen van de noodzakelijke slagkracht is onderstaand uniform kader beschikbaar:

TS-6	Een standaard-bepakt voertuig dat voldoet aan de minimale bepakkings-eisen zoals verwoord in de brancherichtlijn standaardbepakking versie 5.0 d.d. 31-12-2014
Zeeuwse TS	Een op maat bepakt voertuig dat tenminste voldoet aan de eisen zoals die in het Zeeuwse project beschreven zijn (tenminste 4 zitplaatsen, integratie van functionaliteiten).
TS2/First Responder	Een voertuig dat te besturen is met een B-rijbewijs en beschikt over beperkte middelen om een eerste zeer beperkte inzet te doen. Tevens –waar mogelijk– voorzien van AED en bemenst met opgeleide EHBO-ers / First Responders

## 5.4 Tijdsnormering

Als inzichtelijk is wat het maatgevend scenario per gebied is, dan is de vraag valide binnen welke tijd de brandweer daar op basis van de risicoclassificatie met een eerste bluseenheid aanwezig moet zijn. In de Bijlage 6: ‘Uitgangspunten Maatwerk in Brandweezorg’ is vastgelegd dat als norm voor een woonwijk 10 minuten wordt gehanteerd. In minder risicovolle gebieden mag dat 12 minuten zijn, in risicovollere gebieden wordt voorgesteld om sneller, concreet in 8 minuten, aanwezig te zijn.

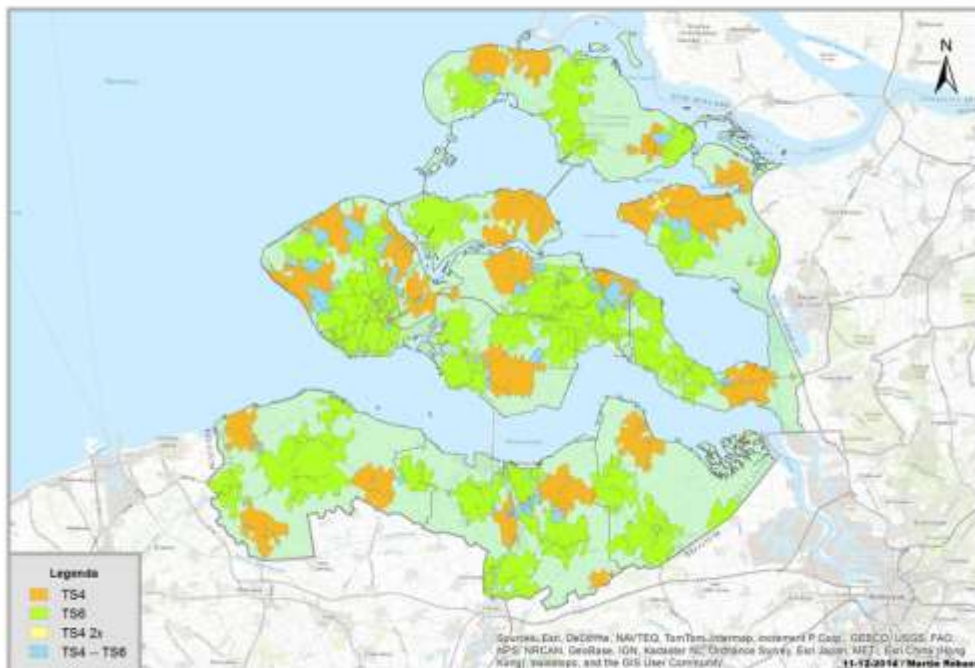
## 5.5 Uitruk op Maat

Op basis van de landelijke beleidslijn Uitruk op Maat (zie ook paragraaf 4.3) mag de eerst aankomende bluseenheid bij een maatgevend incident samengesteld worden uit (in het Zeeuwse geval) 2 keer Zeeuwse TS of Zeeuwse TS plus TS-6. De incidenten niet zijnde een woningbrand (die circa 75-80% van de alarmeringen betreffen) kunnen met alleen de inzet van een Zeeuwse TS worden afgehandeld. Dat betekent dat VRZ bij Maatgevende Incidenten de combinatie van 2 keer Zeeuwse TS of een Zeeuwse TS en een TS-6 moet borgen. Na aankomst van de eerste eenheid dient deze een adequate verkenning uit te voeren en zich inzetgereed te maken. Dat vergt –op basis van landelijke ervaringen– circa 5 minuten. Een tweede eenheid hoeft deze verkennende werkzaamheden niet uit te voeren en kan dus sneller inzetgereed zijn. Om die reden wordt voorgesteld dat in Zeeland de tweede bluseenheid binnen het samenstel van eenheden, maximaal 5 minuten na de eerste eenheid mag arriveren. Met een TS-6 kan altijd aan de slagkracht op basis van de beleidslijn worden voldaan.

In de volgende plaatjes is inzichtelijk gemaakt in welke mate aan deze beleidslijn kan voldoen. In afbeelding 3 is inzichtelijk gemaakt welke gebieden binnen 10 minuten kunnen worden bereikt door ofwel een Zeeuwse TS, ofwel een TS-6 of door de combinatie van deze eenheden.

### Maatwerk Brandweezorg / Zeeland

Uitruk op maat: Dagsituatie, opkomsttijd 10 minuten

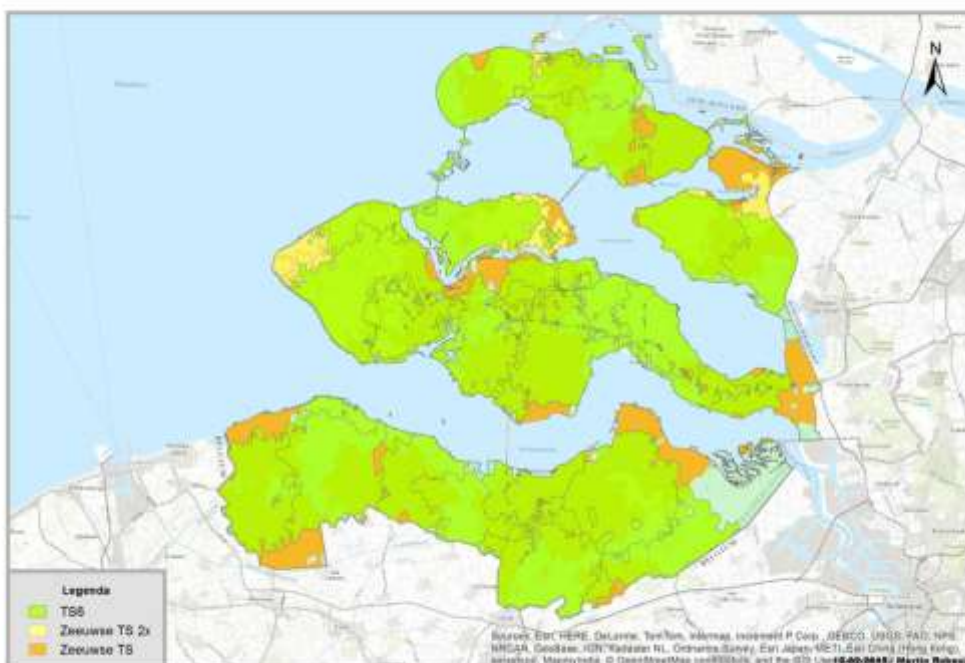


**Afbeelding 3** Maatwerk in Brandweezorg - Opkomst in 10 minuten

In afbeelding 4 is weergegeven welke gebieden binnen 15 minuten door een TS-6, 2x Zeeuwse TS of een enkele Zeeuwse TS (groen) kunnen worden bereikt.

### Maatwerk Brandweezorg / Zeeland

Uitruk op maat: Dagsituatie, opkomsttijd 15 minuten



**Afbeelding 4** Opkomst 2x Zeeuwse TS of Zeeuwse TS en TS-6, 15 minuten



Opgemerkt wordt dat in deze gebieden de eerst aankomende eenheid (TS-6 of Zeeuwse TS) vaak eerder ter plaatse is zoals uit afbeelding 3 ook blijkt, en na 15 minuten de samengestelde eenheid vrijwel overal in bebouwde gebieden is geborgd.

## 5.6 Toerisme

Toerisme is een belangrijk kenmerk van de provincie Zeeland. Dagjesmensen, tijdelijke inwoners, recreatievoorzieningen en watersport; het leidt op sommige dagen tot aanwezigheid van grotere aantallen mensen dan er inwoners zijn. De kans op een incident kan daarmee toenemen, het effect van een incident wordt snel vergroot.

Zeeland beschikt over circa 23.000 campingplaatsen, 12.500 hotelslaapplaatsen en circa 7.650 verhuurde vakantiewoningen, waarbij de particulier verhuurde woningen nog niet zijn meegeteld. Dat leidt alleen al in de gemeenten Schouwen-Duiveland en Veere ieder tot ruim 4 miljoen overnachtingen per jaar. Sluis en Noord-Beveland volgen op gepaste afstand met samen circa 2 miljoen overnachtingen per jaar.

Op basis van de specifieke cijfers is er ondanks deze aantallen overnachtingen geen significante stijging van het aantal incidenten waar te nemen in het zomerseizoen. Bestuurlijk is aandacht gevraagd voor de effecten van een mogelijk incident. De miljoenen overnachtingen per jaar die in de toeristische gemeenten in de provincie Zeeland plaatsvinden, komen in gevaar wanneer incidenten een groter effect hebben dan verwacht. Ook hier wordt nadrukkelijk ingezet op risicobeheersingsmaatregelen als oplossing, waar nodig aangevuld met aanvullende repressieve maatregelen (TS-2/First Responder).

## 5.7 Bouwstenen

Bij de analyse voor de basiszorgvoertuigen (tankautospuitten) en de ondersteunende voertuigen (RV en HV) hebben, naast de onderwerpen die eerder in dit hoofdstuk zijn omschreven, de volgende bouwstenen een rol gespeeld:

- Gebied, gebiedskarakteristiek en daarin gesignaleerde risico's;  
Gekeken is onder meer naar aantallen objecten, bebouwingsdichtheid per km<sup>2</sup>, aantal monumenten per km<sup>2</sup>, aantal inwoners, etc.
- Potentieel scenario voor een dergelijk gebied;  
Op basis van de gebiedskenmerken is ook een operationeel standaard-scenario voor een dergelijk gebied opgesteld: Wat is de klus die de brandweer mag verwachten.
- Aanvullende bijzondere risico's in een gebied;  
Welke bijzondere risico's zijn (of komen) er in een gebied. Daarbij is gekeken naar objecten (bron: BasisAdministratie Gemeenten (BAG) zoals opgevoerd in de CARE-omgeving, bijzonder objecten zoals zorginstellingen, hotels, industriële objecten. Voor het beantwoorden van de vraag welke risico's er komen zijn bestemmingsplannen, ruimtelijke ordeningsplannen en structuurvisies van de gemeenten bestudeerd en getoetst op ontwikkelingen die van invloed zijn op Maatwerk in Brandweezorg. Ook is gekeken naar de top-10 objecten uit het brandrisicoprofiel gebaseerd op de kans op slachtoffers en de kans op uitbreiding.
- BRZO-risico's;  
De zware industriële risico's waarvoor ook aanvullende vergunningen en planvorming noodzakelijk zijn, zijn separaat beoordeeld. Zijn dergelijke objecten in een gebied aanwezig en welke eisen stelt dat aan de noodzakelijke basiszorg.



- Aantal maatgevende incidenten<sup>5</sup> in dat gebied in de meetperiode;  
Hoe vaak is er sprake van een daadwerkelijke maatgevende inzet in het verzorgingsgebied van een post. Landelijke richtlijnen spreken van tenminste 4 maatgevende incidenten om een post in te stellen of te behouden. Maatgevende incidenten omvatten brand in objecten, ongevallen met beknelling en ongevallen met gevaarlijke stoffen.
- Levensvatbaarheid van de posten:
  - Aantal aan de post verbonden vrijwilligers;  
Hoeveel vrijwilligers zijn er nu aan de post verbonden en is dat voldoende om de voertuigen te bemensen die in de post gestationeerd staan;
  - Beschikbaarheidsprofiel van vrijwilligers;  
Zijn de vrijwilligers regelmatig beschikbaar. Er wordt gewerkt met beschikbaarheidsprofielen, waarbij rekening wordt gehouden met diensten, roosters, werken of wonen in een bepaald gebied. Kunnen met name ook de cruciale functies van bevelvoerder en chauffeur in voldoende mate worden geborgd?
  - Aantal inwoners van gebied(en) nabij de post;  
Daarbij is gekeken naar gebieden rondom een post van waar uit vrijwilligers binnen 4 minuten bij de post kunnen zijn.
  - Historie daarin.  
In hoeverre heeft het ontbreken van beschikbaarheid van vrijwilligers in het verleden al geleid tot aanpassingen in de vorm van benoemen tot bluskern, sterk verhoogde uitruktijden bij incidenten of het terugsturen van eenheden bij incidenten vanwege onvoldoende bezetting.
- Type slagkracht en mogelijkheden als daarin verandering optreedt (is Zeeuwse TS i.p.v. TS-6 een optie) en kan met het samenstel van bluseenheden worden voldaan aan de beleidskaders Uitruk op Maat.

## 5.8 Posten

VRZ wil een solide, betrouwbare en toekomstbestendige organisatie zijn. Dat betekent dat er per post bezien is of die post noodzakelijk is voor het borgen van die solide en betrouwbare brandweezorg en of die post de verwachtingen dan ook betrouwbaar en toekomstbestendig kan invullen. Daarnaast is bezien of de noodzakelijke brandweezorg ook binnen de kaders en uitgangspunten door een andere, naastgelegen post kan worden ingevuld. Bezien is onder meer ook hoe de paraatheid van die post de afgelopen jaren is geweest en of er potentieel is om voldoende aanwas te krijgen.

De paraatheid van de afgelopen jaren is onder meer vastgesteld op historie van uitrukken. Veel hogere uitruktijden dan berekend op basis van CARE<sup>6</sup>-profielen is aanleiding om te onderzoeken of er structureel voldoende bezetting is om uit te rukken. De praktijk toont aan dat het regelmatig voorkomt dat eenheden onvoldoende bezetting hebben en daardoor niet uit kunnen rukken. Er zijn ook voorbeelden bekend van eenheden die gealarmeerd worden bij opschaling en teruggestuurd worden, omdat ze posten over onvoldoende mensen beschikken (en bij opschaling is dat vaak noodzakelijk).

Voor de blik naar de toekomst is gekeken naar het potentieel dat op basis van de CBS-wijkindeling bekend is, met name in de groepen 18-35 jaar, de belangrijkste wervingsgroep voor de brandweer en in de groep 12-18 jaar, de aankomende potentiële brandweermensen. Daarbij is gekeken naar de

<sup>5</sup> Maatgevende incidenten: alle prio1 meldingen toe te rekenen aan de eigen post (dus geen opschaling of assistentie) met uitzondering van de OBMS-meldingen.

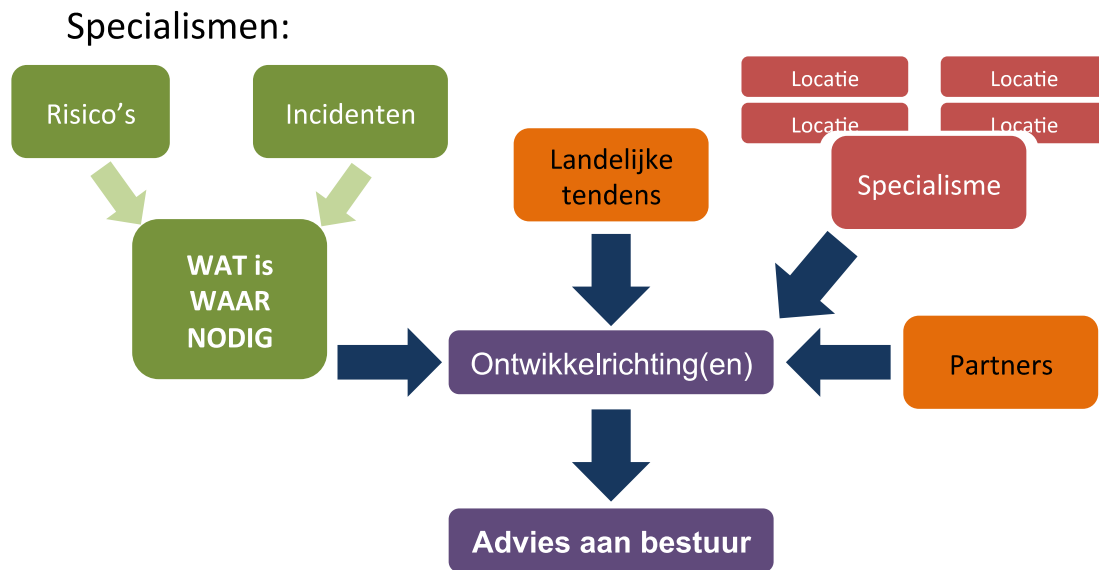
<sup>6</sup> CARE is het programma dat door de regio's in Nederland, en ook Zeeland, gebruikt wordt om berekeningen van de dekking en opkomst te maken. Daarin wordt gewerkt met verschillende beschikbaarheidsprofielen voor vrijwilligers.

gebieden rondom een bestaande post van waar uit mensen binnen circa 4 minuten op de post aanwezig kunnen zijn om een adequate uitruktijd te kunnen borgen. Vanuit de toekomstvisies, s en ontwikkelingsplannen is er zelfs rekening mee gehouden of een kern of gebied de komende jaren ontwikkelingen kent die een verdere bevolkingsgroei (of afname) waarschijnlijk maken (zie ook bijlage 12, toetsing structuurvisie).

In hoofdstuk 6 en 7 worden eerst de analyses van de specialismen gemaakt en van grootschalig optreden. Daarna worden in hoofdstuk 8 de conclusies verwoord. Een gedetailleerde uitwerking van de gevolgen per gemeente is opgenomen in bijlage 2: Gemeentelijke Uitwerking Maatwerk in Brandweezorg.

## 6 Specialismen

Naast de basisbrandweezorg verzorgt de brandweer ook een aantal specialismen. In het Besluit veiligheidsregio wordt in ieder geval de incidentbestrijding bij ongevallen met gevaarlijke stoffen benoemd. Daarnaast wordt vanuit VRZ ook invulling gegeven aan de duiktaak en redding op hoogte uitgevoerd door het Rope Rescue Team. Vanwege de aanwezigheid van tunnels is ook de incidentbestrijding in tunnels te omschrijven als een specialisme. Rondom de specialistische taken is in het project een zelfde systematiek ontwikkeld en gebruikt.



Afbeelding 5 Werkwijze specialismen

Deze systematiek is toegepast voor de specialismen waterongevallenbestrijding, ongevalsbestrijding bij gevaarlijke stoffen (gaspakkenteams en decontaminatieunit-units), Rope Rescue Team en tunnelincident-bestrijding. Waar zijn de risico's, waar hebben incidenten plaatsgevonden en dus wat is waar nodig? Moeten we dat zelf borgen of kunnen we onze partners daarin betrekken? Wat zijn de landelijke ontwikkelingen? Op basis van deze afwegingen is volgend advies geformuleerd.

### 6.1 Bestrijding gevaarlijke stoffen

Volgens het Besluit veiligheidsregio's dient een eenheid voor bestrijding van gevaarlijke stoffen binnen 30 minuten te starten met de werkzaamheden op de plaats van het incident. De eenheid bestaat uit een tankautospuiter, een gaspakkenteam en een decontaminatieunit (deco-unit). Zeeland heeft 2 gebieden met een hogere concentratie aan risicovolle bedrijven en activiteiten vanwege gevaarlijke stoffen (het Sloegebied en de transportroutes (dit gebied wordt aangeduid als gebied Noord) en de Kanaalzone Terneuzen-Sas van Gent (dit gebied wordt aangeduid als gebied Zuid). De overige gebieden zijn benoemd als "Gebied Overig". Als bijlage 9 is de 'Visie Bestrijding Gevaarlijke stoffen' opgenomen.

### 6.1.1 Advies

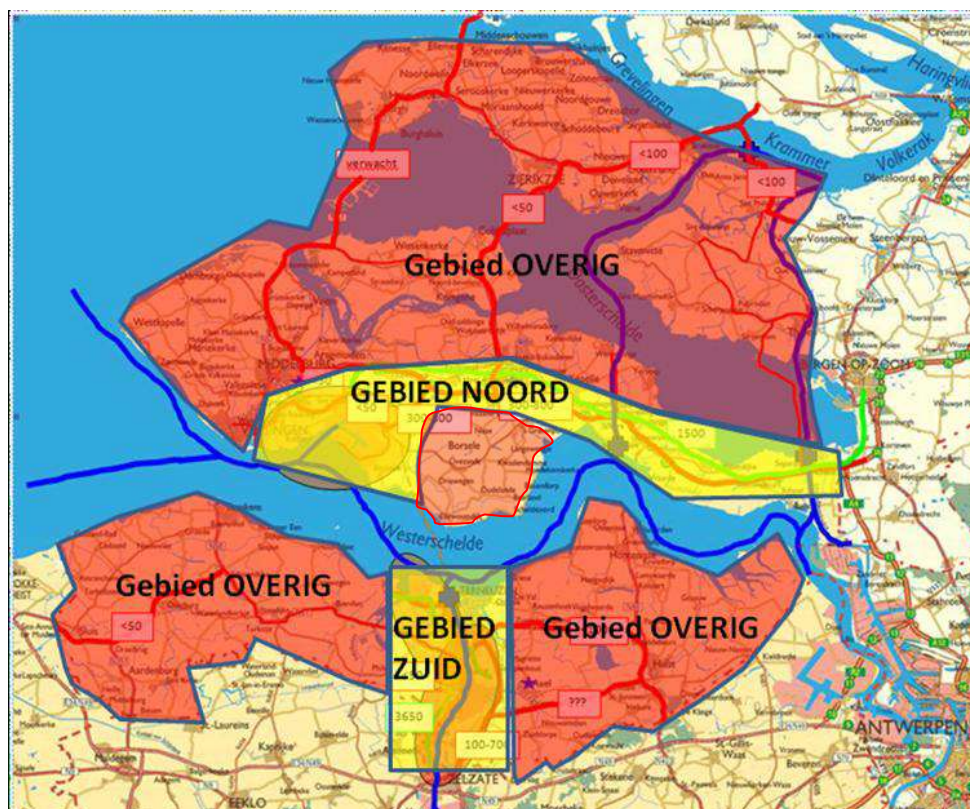
Het wordt aanbevolen om voor de 2 risicogebieden in ieder geval binnen 30 minuten tenminste één snel inzetbaar gaspakkenteam (SIGT) inzetgereed te hebben en een 2e team binnen 45 minuten. Buiten deze risicogebieden (gebied Overig) wordt vanwege de beperktere risico's, het voldoende geacht om een eerste SIGT binnen 45 minuten beschikbaar te hebben en een 2e team binnen circa 1 uur.

SIGT betekent dat wordt gewerkt met de aangepaste procedures van de huidige gaspakkenteams Terneuzen en Sas van Gent. Deze teams zijn vanwege hun aangepaste werkprocedures sneller inzetbaar en hebben daardoor een groter dekkinggebied.

Een SIGT heeft voor zijn taakuitvoering een voertuig tot zijn beschikking. Het voertuig wordt niet gebruikt voor andere taken of specialismen. De teamleden kunnen slechts 1 specialisme vervullen. Met 2 teams kan maximaal circa 80 minuten worden ingezet en is een totaal van 8 gaspakdragers in de regio gegarandeerd. Dit sluit aan bij het gestelde aantal in het Besluit veiligheidsregio's. Naast de inzet van de eigen eenheden wordt samenwerking gezocht met de buurregio's en België voor de bestrijding van langdurige incidenten.

De voorgestane werkwijze is gebaseerd op de nieuwe landelijke visie IncidentBestrijding Gevaarlijke Stoffen (IBGS) van brandweer Nederland. Op de voorgestelde werkwijze is een second opinion gevraagd. Zodra deze gereed is, zal die aan de beschikbare documenten voor de gemeenteraden worden toegevoegd.

Om deze uitgangspunten te kunnen realiseren worden voor de Zeeuwse schaal tenminste 2 SIGT geadviseerd: 1 team in Middelburg-Torenweg en 1 team in Sas van Gent. Om de beschikbaarheid hiervan te borgen heeft het Algemeen Bestuur hierover op 25-9-2014 reeds een voorgenomen besluit genomen. De decontaminatieunit wordt in Goes-Oranjeweg of Borssele geplaatst.



Afbeelding 6: Gebieden Bestrijding gevaarlijke stoffen

## 6.2 Waterongevallenbestrijding

De bestrijding van waterongevallen is in principe geen wettelijke taak van de brandweer. Op basis van het waterrijke gebied, de aantrekkingskracht daarvan op toeristen en watersporters is bestuurlijk de wens geuit deze taak in principe te handhaven. In bijlage 8 'Visie op waterongevallen' is een visie geformuleerd voor de bestrijding van waterongevallen in Zeeland. Onderstaand is een korte samenvatting en de conclusies weergegeven.

### 6.2.1 Samenvatting en conclusie

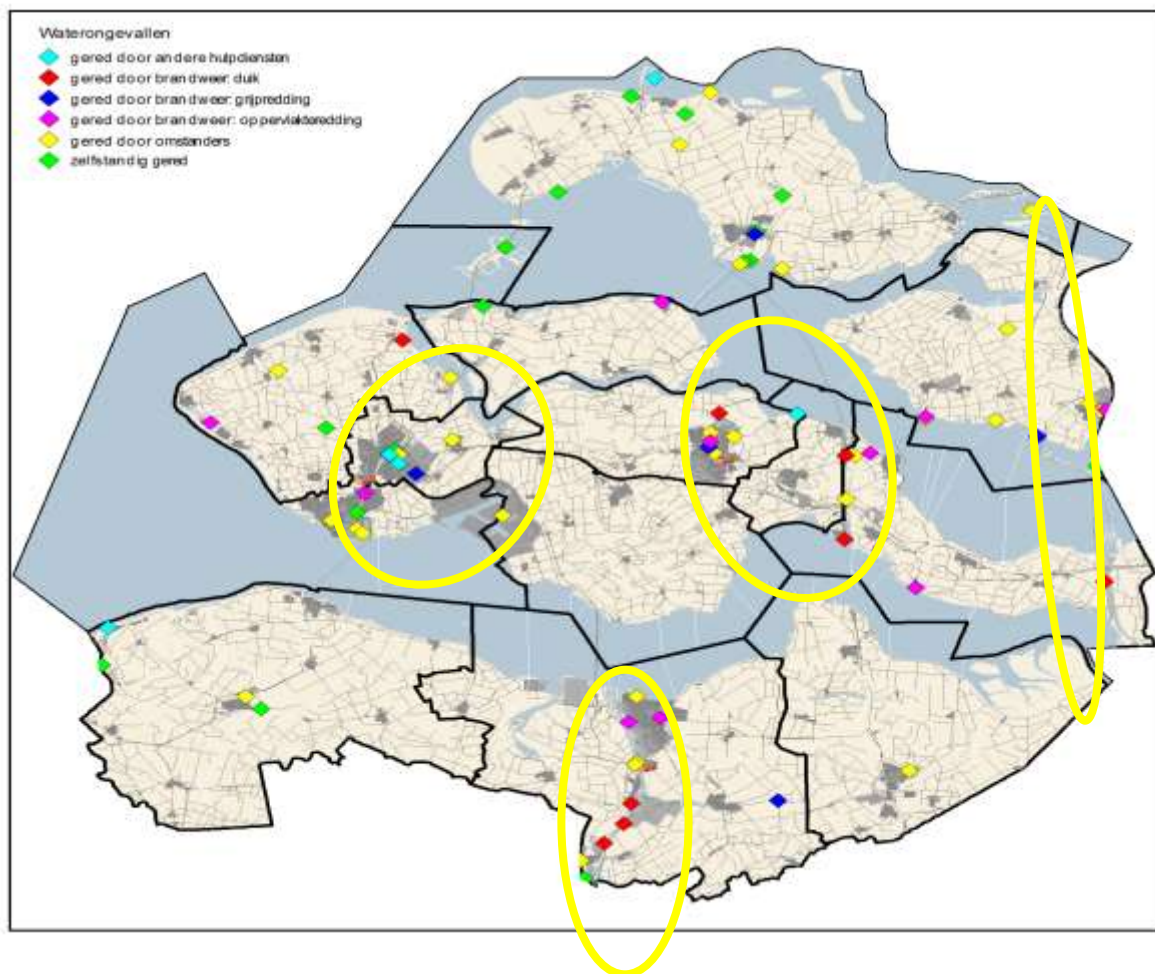
Geconstateerd wordt:

- Kanalen en havens zijn belangrijkste risicogebieden en hier gebeuren de meeste ongevallen;
- De duikploegen zijn gestationeerd in de omgeving van de belangrijkste risicolocaties;
- De meeste risicogebieden kunnen binnen 15 tot 20 minuten worden bereikt. Hierdoor is het redden van mensen binnen het 'gouden uur'<sup>7</sup> mogelijk;
- In 50% van het aantal alarmeringen van de duikploegen is er geen sprake van een waterongeval;
- Twee ploegen zijn nu onvoldoende paraat (Goes en Terneuzen);
- De duikploegen van Goes en Terneuzen moeten de uitruktijd verkorten om een zinvolle redding mogelijk te maken;

<sup>7</sup> Het gouden uur omvat de eerste 60 minuten nadat iemand te water is geraakt en houdt in dat bij redding en arriveren in een ziekenhuis binnen deze tijd er nog overlevingskansen zijn. Daarna is de overlevingskans uiterst gering. Bergen van slachtoffers is overigens geen brandweertaak.



- Kustwacht en marine kunnen geen alternatief bieden voor redding bij waterongevallen, maar hebben wel een eigen verantwoordelijkheid in bepaalde gebieden (open water, buiten dams, dieptes >15 meter).



Afbeelding 7: incidentlocaties waterongevallen

### 6.2.2 Advies

Voor het bestrijden van waterongevallen wordt voorgesteld in de komende periode in te zetten op twee pijlers:

1. Terugbrengen van het aantal ongevallen en het verkleinen van de kans op waterongevallen door een specifiek beleid te ontwikkelen op het gebied van risicobeheersing;
2. Continueren van het huidige niveau van dienstverlening (en toekomstbestendig maken) door het handhaven van de bestaande duikploegen.

Oppervlakteredding als vervanging van duikploegen of als aanvulling op de duikploegen is geen optie voor Zeeland:

- De risicogebieden lenen er zich niet voor;
- Veiligheidsrisico's: besmet water, oppervlakteredders gaan bij een redding mogelijk verder dan eigenlijk kan / verantwoord is;
- Inspanning op oefenen en materieel blijft (wel minder dan duiken maar toch substantieel);
- Deze optie kan nooit zonder de mogelijke back up van een duikteam gezien worden.

### 6.3 Rope Rescue Team (RRT)

Het Rope Rescue Team is een specialistisch team dat getraind is in het werken op hoogten of in dalen/grotten/silo's en met behulp van touwen reddend kan optreden. Dit specialisme is landelijk georganiseerd en met name na het incident in de Ambercentrale actief geworden. Als bijlage 10 is het visiedocument Rope Rescue Team opgenomen.

#### 6.3.1 Samenvatting

Na onderzoek wordt geconstateerd:

- Het RRT heeft toegevoegde waarde bij het evacueren van personen vanuit moeilijk bereikbare situaties;
- Zeeland kent een aantal risicogebieden: de kans op ongevallen waarbij personen moeilijk bereikbaar en moeilijk te evacueren zijn, is in deze gebieden aanwezig;
- Andere teams hebben een langere opkomsttijd (RRT tot 90 minuten, andere brandweerteams<sup>8</sup> circa 120 tot 150 minuten, Marine/USAR vanaf circa 4 uur). In de risicogebieden in Zeeland kan het RRT binnen 70 minuten aanwezig zijn.

Het is een bestuurlijke afweging of het in stand houden van het RRT in Zeeland tegen de geschatte kosten opweegt tegen het aantal inzetten per jaar.

- Aantal daadwerkelijke inzetten 4 keer per jaar;
- Waarvan 2,6 inzetten per jaar waarbij gewonden zijn geëvacueerd;
- Kosten structureel € 48.400 per jaar, waarvan structureel € 9.100 meerkosten ten opzichte van 2013 (veroorzaakt door het stoppen van de politiedeelname aan het team). Het opheffen van het team zal waarschijnlijk tot een besparing in de ordegrrootte van structureel € 34.000 per jaar leiden. Deze kosten zijn gebaseerd op benchmarking.

#### 6.3.2 Advies

Landelijk speelt de discussie over de verdeling van specialismen. Het RRT wordt daarbij vaak als voorbeeld gebruikt van een mogelijke verdeling over het land. In afwachting van de uitkomsten van deze discussie lijkt het gewenst het Zeeuwse team in stand te houden, zeker gezien de beperkte meerkosten voor de komende jaren. Vervolgens kan op basis van de landelijke uitkomsten worden bepaald:

- of een eigen Zeeuws team wordt gehandhaafd;
- of het Zeeuwse team wordt geïntegreerd in een landelijk model of oplossing (inclusief financiering);
- of dat het Zeeuwse team wordt opgeheven, omdat er een (landelijk) alternatief is.

Er is geen duidelijkheid te geven over de termijn waarop deze landelijke discussie wordt afgesloten.

### 6.4 Tunnelbrandbestrijding

In Zeeland zijn de volgende tunnels aanwezig:

- Westerscheldetunnel (lengte circa 6,6 km);
- Sluiskil-tunnel (in aanleg, lengte circa 1,3 km);
- Vlakte-tunnel (lengte circa 330 meter).

---

<sup>8</sup> In de afgelopen jaren is er tussen de verschillende RRT's veel overleg geweest en samengewerkt om een landelijk netwerk op te zetten. Andere regio's hebben aangegeven een eventuele beëindiging van het Zeeuwse team niet zonder meer op te willen vangen.



Bij alle genoemde tunnels is sprake van fysiek gescheiden rijbanen wat een belemmering voor de incidentbestrijding is. Er zijn aparte inzetvoorstellen gemaakt voor tunnelincidenten met onderscheid tussen een klein en groot tunnelincident. Bij een klein tunnelincident is geen sprake van vuur, rook, lekkende vloeistof/gevaarlijke stof. Het betreft een eenzijdige aanrijding of onwel wordend/fietser of voetganger in de tunnel. Bij een groot tunnelincident is wel sprake van vuur, rook, lekkende vloeistof/gevaarlijke stof. Er is daarbij noodzaak om 2-zijdig aan te rijden.

#### Klein tunnelincident (aanrijscenario 1)

Hierbij wordt de tunnel slechts vanuit 1-zijde benaderd (incidenttunnel). De naastgelegen tunnelbuis blijft daarbij in gebruik. Het inzetvoorstel daarbij is:

- 1 SIV/Zeeuwse TS<sup>9</sup>
- 1 Schuimblusvoertuig
- 1 TS-6
- 1 HV (enkel ter ondersteuning, niet bepalend voor de inzet)
- 1 OVD-B

#### Groot tunnelincident

Hierbij wordt de tunnel vanuit 2-zijden benaderd, waarbij beide tunnelbuizen voor doorgaand verkeer worden afgesloten. Het inzetvoorstel per zijde is:

- 1 SIV/Zeeuwse TS
- 1 Schuimblusvoertuig
- 1 TS-6
- 1 HV (enkel ter ondersteuning, niet bepalend voor de inzet)
- 1 OVD-B

Er is voor tunnelincidenten in de Westerscheldetunnel in 2007 door de gemeenteraad van Borsele als opkomsttijd 20 minuten vastgesteld. Deze 20 minuten gelden tot aan het incident (niet tot aan de ingang van de tunnel). Deze opkomsttijd wordt in deze rapportage voor alle drie de tunnels gehanteerd. Deze tijden zijn als uitgangspunt genomen om de basisbrandweezorg te dimensioneren en daarbij ook te kunnen blijven voldoen aan de eisen voor de tunnelbrandbestrijding. De Westerscheldetunnel is, gezien de lengte, een apart fenomeen wat betreft het bepalen van de opkomsttijd. Bij een gemiddelde rijsnelheid van 60km/uur heeft een voertuig 6,5 minuten nodig van ingang tot uitgang. Of deze snelheid bij een daadwerkelijk incident in de tunnel gehaald kan worden is nog te bepalen. Uitgaande van deze snelheid kan voor de Westerscheldetunnel de volgende redenering worden opgebouwd: de posten dichtst bij de tunnelmonden moeten samen een Zeeuwse TS en een TS-6 leveren (aan beide zijden). Deze eenheden moeten binnen 14 à 15 minuten aan de tunnelmond kunnen staan. Incidenten in de tunnel kunnen zo binnen maximaal 20 minuten bereikt worden. Met de voorgestelde plaatsing van voertuigen in Zeeland kan aan deze eisen worden voldaan.

---

<sup>9</sup> In bovenstaande inzetvoorstellen wordt gesproken over een SIV/VIV/Zeeuwse TS. Sinds de opening van de tunnel is aan beide zijden een SIV gestationeerd. Deze zijn momenteel aan vervanging toe. Uit praktijkervaringen blijkt dat de huidige voertuigen niet aan de verwachtingen voldoen; een vervanging door een Zeeuwse TS zou de knelpunten oplossen. In deze notitie wordt dan ook voorlopig uitgegaan van een Zeeuwse TS als vervanger voor de SIV's.

## 7 Grootschalig Optreden en 2<sup>e</sup> TS

Binnen Maatwerk in Brandweezorg is nadrukkelijk aandacht besteed aan de verplichtingen van VRZ heeft in het grootschalig optreden en aan de mogelijke locaties van een 2<sup>e</sup> TS om back up te garanderen.

### 7.1 Grootschalig optreden

Ten aanzien van het grootschalig optreden wordt van een tweetal situaties uitgegaan:

1. Het leveren van een compagnie voor bijstand in het eigen verzorgingsgebied;
2. Het leveren van een compagnie voor bijstand buiten de eigen regio.

Het uitgangspunt waar mee gewerkt is, is dat er zowel binnen als buiten de regio bijstand in de omvang van 1 compagnie GELIJKTIJDIG geleverd moet kunnen worden. Binnen VRZ blijft op basis van de voorstellen 36 tankautospuiten model TS-6 beschikbaar. Een compagnie (inmiddels een achterhaalde term maar wel nog gebruikt) bestaat uit 9 tankautospuiten (4 per peloton en 1 in het ondersteuningspeloton). De rekenregel is dat bij grootschalig optreden tenminste 50% van de capaciteit in de eigen regio beschikbaar blijft voor de basiszorg.

In de praktijk gaat er nu een scherpe discussie spelen en wel de volgende:

Indien er vanuit een andere regio om bijstand wordt verzocht, dan vraagt deze regio vaak om 1 of 2 pelotons. In de praktijk 4 of 8 TS-6'en. Het ondersteuningspeloton wordt vaak meegestuurd. In het kader van het landelijke project Specialistisch Optreden op Maat wordt de verantwoordelijkheid voor een ondersteuningseenheid bij de hulpvragende regio neergelegd. Daarmee geldt dat bij externe bijstand dient Veiligheidsregio Zeeland 8 TS-6 te leveren, bij interne bijstand 9 (eigen ondersteuningspeloton). Formeel kan deze capaciteit met behoud van een restdekking van 50% worden geleverd, immers 8 TS-6 extern en 9 TS-6 intern maakt dat er 17 voertuigen ingezet zijn en dat er ook 17 voertuigen in de regio blijven. Omdat de verantwoordelijkheid voor ondersteunende eenheden nog niet landelijk geborgd is conform het nieuwe voorstel (project SOM loopt nog), wordt voor Zeeland echter uitgegaan van een noodzaak om 18 voertuigen voor grootschalig optreden beschikbaar te hebben en dan ook 18 voertuigen als restdekking beschikbaar te hebben in eigen gebied. Binnen het beschikbare aantal van 36 TS-6 is dat te realiseren.

### 7.2 2<sup>e</sup> Tankautospuit

In het project is bezien of en waar een 2<sup>e</sup> tankautospuit noodzakelijk is. Daarbij is met name gekeken naar het risicobeeld van een gebied (bij een historische binnenstad is het scenario immers 2 TS-6 en een redvoertuig), de bijzondere objecten in een gebied, BRZO-inrichtingen en de infrastructuur. Op basis van de afwegingen en de aanvullende uitgangspunten (zie bijlage 6 "Uitgangspunten") betreffende locatie en noodzaak van een 2<sup>e</sup> -lijns voertuig is geadviseerd om op 3 locaties in Zeeland een 2<sup>e</sup> TS-6 te voorzien. Dat betreft concreet de locaties Hulst-Vogelwaard, Vlissingen-Olympiaweg en Zierikzee. Dit aantal van 3 is voorzien in de behoefte van grootschalig optreden. Bij dit aantal is geen rekening gehouden met wensen ten aanzien van reservevoertuigen (bij onderhoud) of noodzakelijke voertuigen vanuit vakbekwaamheidsverplichtingen of de jeugdbrandweer.

### 7.3 Advies grootschalig en 2<sup>e</sup> lijns

Om aan de geïnventariseerde behoefte in het kader van grootschalig optreden en 2<sup>e</sup>-lijns verantwoordelijkheid te kunnen voldoen wordt geadviseerd op een drietal locaties in Zeeland te voorzien in een 2<sup>e</sup> TS.

Dat betreft concreet de locaties Hulst-Vogelwaard, Zierikzee en Vlissingen-Olympiaweg.

## 8 Conclusies Maatwerk in Brandweezorg

### 8.1 Inleiding

De toepassing van de geformuleerde uitgangspunten, de bestuurlijke en operationele afwegingen en het gestructureerd per bouwsteen herleiden van de invloed op de gewenste solide, betrouwbare en toekomstbestendige brandweezorg in Zeeland, leidt tot voorstellen om de huidige situatie aan te passen. In de voorstellen kan het gaan om het sluiten van posten, het samenvoegen van posten, het samenvoegen van personeel van posten, het aanpassen van de materiele bezetting op een post (van TS-6 naar Zeeuwse TS) of het herverdelen van materieel en specialismen waardoor er op Zeeuwse schaal een optimalere beschikbaarheid geborgd kan worden. In dit hoofdstuk worden de conclusies op regionale schaal weergegeven. Een gedetailleerdere uitwerking is opgenomen in de bijlage 2: 'Gemeentelijke uitwerking Maatwerk in Brandweezorg'.

### 8.2 Regionaal

Als de bouwstenen en de onderwerpen uit de analyse vertaald worden naar het verzorgingsgebied van VRZ dan worden, na de diverse Tussenrapportages en de bestuurlijke rondgangen en werkconferenties, de volgende –deels gewijzigde- regionale voorstellen aan het Algemeen bestuur voorgelegd:



Afbeelding 8 Overzicht aanpassingen VRZ op basis van Maatwerk

## 8.2.1 Posten sluiten

Op basis van de analyse is op een aantal plaatsen geadviseerd een post te sluiten. Dat betreft concreet de posten:

- Dreischor
- Wissenkerke
- Domburg
- Zuiddorpe
- Nieuw-Namen

### Dreischor

De post Dreischor scoort laag op het gebied van risico's, op het aantal maatgevende incidenten en op de beschikbaarheid van personeel. Daarnaast is het inwoneraantal in Dreischor inclusief buitengebied te klein om een Zeeuwse TS toekomstbestendig te borgen.

Post	Inwoners		Beschikbaarheid	Aantal incidenten	Risico's
	TS-6	Zeeuwse TS			
Dreischor					

Het verzorgingsgebied van deze post kan ook binnen de maximale opkomsttijd van 18 minuten door de posten Zierikzee, Brouwershaven of Oosterland bereikt worden. Daarom is geadviseerd deze post te sluiten.

### Wissenkerke

De post Wissenkerke kent een zeer beperkte beschikbaarheid van vrijwilligers (2), een laag aantal incidenten en kan binnen de gestelde norm eveneens door de post Kamperland bereikt worden.

Post	Inwoners		Beschikbaarheid	Aantal incidenten	Risico's
	TS-6	Zeeuwse TS			
Wissenkerke					

Daarom wordt het Algemeen Bestuur geadviseerd deze post te sluiten.

### Domburg/Oostkapelle

De post Domburg kent een groot probleem in de beschikbaarheid van vrijwilligers. Daarbij is het aantal incidenten laag en kan het verzorgingsgebied vanuit de post Oostkapelle binnen de normtijden worden bereikt.

Post	Inwoners		Beschikbaarheid	Aantal incidenten	Risico's
	TS-6	Zeeuwse TS			
Domburg					

Om deze reden wordt aan het Algemeen Bestuur voorgesteld de post Domburg te sluiten en de brandweezorg vanuit Oostkapelle te laten verzorgen. De vrijwilligers van Domburg kunnen aansluiten bij de post Oostkapelle.

## Zuiddorpe

De post Zuiddorpe kent eveneens een groot probleem in de beschikbaarheid van vrijwilligers. Daarbij is het aantal incidenten laag en kan het verzorgingsgebied vanuit de post Axel binnen de normtijden worden bereikt.

Post	Inwoners		Beschikbaarheid	Aantal incidenten	Risico's
	TS-6	Zeeuwse TS			
Zuiddorpe					

Daarom wordt het Algemeen Bestuur voorgesteld deze post eveneens te sluiten.

## Nieuw-Namen

De post Nieuw-Namen is, zoals eerder gesteld, eveneens een te sluiten post. Het besluit tot de voorgenomen samenvoeging met de Belgische buurpost is reeds eerder genomen maar wordt nu verder geëffectueerd.

## 8.2.2 Posten samenvoegen

### Zierikzee/Kerkwerpe

De post Kerkwerpe wordt samengevoegd met de post Zierikzee. Voorstel is om te zoeken naar een meer centraal gelegen locatie (echter wel dicht bij de grootste risico's), waarbij vrijwilligers van beide posten een belangrijke rol kunnen vervullen inzake de paraatheid. De post Zierikzee krijgt een belangrijke rol in de toekomstige brandweerorganisatie met meerdere voertuigen, waaronder een redvoertuig (RV) en een hulpverleningsvoertuig (HV). Deze post moet dan ook toekomstbestendig worden geborgd en daarvoor biedt een samenwerking tussen Zierikzee en Kerkwerpe een goede mogelijkheid. De post Kerkwerpe zal, tot gereed zijn nieuwe locatie, als satelliet-post naast de post Zierikzee blijven fungeren, waarbij de HV-taak vanuit Kerkwerpe wordt ingevuld. De tankautospuiter van Kerkwerpe is in het zicht van deze samenvoeging niet langer noodzakelijk.

### Koudekerke/Vlissingen Olympiaweg

De post Koudekerke is in de huidige situatie reeds een TS-4. Ondanks dat er daarvoor minder personen nodig zijn, is de beschikbaarheid van vrijwilligers een probleem. In de buurgemeente Vlissingen wordt de post Olympiaweg voorzien van een dagbezetting. Deze dagbezetting kan ook voor Koudekerke een wezenlijke bijdrage leveren in de dekking. In de avond-nacht en weekend-uren (ANW-situatie) is op de Olympiaweg sprake van vrije instroom en heeft ook Koudekerke meer vrijwilligers beschikbaar. De ondersteuning van Koudekerke in de ANW-situatie biedt uitkomst. Omdat een groot deel van het verzorgingsgebied van de post Koudekerke ook door Vlissingen Olympiaweg danwel dagdienst Stromenweg binnen de normtijden kan worden bereikt, is afgesproken dat in het onderzoek naar de brandweezorg in Vlissingen en Middelburg het verzorgingsgebied rondom Koudekerke als onderdeel wordt meegenomen. De resultaten hiervan zijn leidend om nieuwe besluiten te nemen over post Koudekerke.

### 's Heer Arendkerke/Heinkenszand

De post 's Heer Arendkerke wordt gesloten en het personeel wordt samengevoegd met de post en Heinkenszand of Goes West. De locaties waar vrijwilligers nu wonen geven aanleiding om te veronderstellen dat zij een adequate bijdrage kunnen leveren aan de posten Heinkenszand en Goes West.

### 8.2.3 Nieuw op te richten post

#### Goes-West

Op 1 plek, Goes-West, wordt een nieuwe post geadviseerd. Dat kan snel gerealiseerd worden door een TS-6 uit Goes te verplaatsten naar een locatie Goes West. Dat is ook dichterbij (een belangrijk deel van) het huidige vrijwilligerspotentieel. Gebleken is –op basis van berekeningen- dat met een post in Goes West een substantieel deel van de inwoners van Goes een betere brandweezorg ontvangt en dat het dekkingpercentage zowel op gemeentelijk als regionaal niveau toeneemt door deze verplaatsing / splitsing.

### 8.2.4 Overig posten

#### Baarland

Post Baarland is gestart met een pilot voor de Zeeuwse TS. Deze pilot zal in ieder geval conform afspraak gecontinueerd worden en de resultaten daarvan zullen bij een definitief bestuurlijk besluit medio 2016 worden meegenomen. De beschikbaarheid van de post Baarland zal tot juni 2016 gemonitord worden met behulp van actieve piepers. De uitkomst zal meegewogen worden in de evaluatie.

### 8.2.5 Advies posten

Dat betekent concreet dat wordt geadviseerd de posten Dreischor, Wissenkerke, Domburg (personeel samenvoegen in Oostkapelle), Nieuw-Namen en Zuiddorpe te sluiten en dat de posten Kerkwerpe en 's Heer Arendskerke met een andere post samengevoegd worden waardoor na die samenvoeging die locaties niet langer noodzakelijk zijn. De post Koudekerke wordt meegenomen in de nieuwe doorrekening van het gebied Vlissingen-Middelburg. De post Nieuw-Namen wordt op basis van bestaand beleid eveneens gesloten.

Post	Advies
Dreischor	Sluiten
Kerkwerpe	Samenvoeging met Zierikzee op nieuwe locatie, tot die tijd als satelliet-post met specialistische taak (HV)
Zierikzee	Samenvoeging met Kerkwerpe op nieuwe locatie
Wissenkerke	Sluiten
Domburg	Sluiten en personeel samenvoegen met Oostkapelle In toeristenseizoen 1 TS-2-First Responder stationeren in Domburg. De andere TS-2-First Responder wordt op Schouwen-Duiveland gestald.
Koudekerke	Optimaliseringsmogelijkheden met Olympiaweg bezien en mogelijke consequenties in beeld brengen. Meenemen in herberekening Vlissingen-Middelburg
's Heer Arendskerke	Sluiten en personeel samenvoegen met Heinkenszand of Goes-West
Vlissingen(Olympiaweg)	Onderzoeken inzet in Koudekerke
Goes West	Locatie huren en post realiseren
Heinkenszand	Verplaatsen (mogelijkheid doet zich voor) naar locatie richting 's Heer Arendskerke
Baarland	Pilot Zeeuwse TS afronden. Na de evaluatie van de pilot zal er een definitief bestuurlijk besluit worden genomen.
Zuiddorpe	Sluiten
Nieuw-Namen	Samenvoegen met Kieldrecht (bestaand besluit)
Cadzand	Aanwas / beschikbaarheid personeel wordt binnen 3 jaar na definitieve besluitvorming geëvalueerd. Indien onvoldoende aanwas, oorspronkelijk advies implementeren (TS-2)

Tabel Overzicht bijzonderheden posten



## 8.2.6 Materieel

### Tankautospuitten

Ook in de materiële samenstelling van posten zijn in de loop van het project veranderingen voorgesteld. Op een aantal posten wordt een Zeeuwse TS geadviseerd in plaats van de huidige TS-6. Daarnaast is op basis van het Zeeuwse uitgangspunt dat er overal binnen 18 minuten brandweezorg moet kunnen worden geboden met een TS-6, is de regio opnieuw bezien en is gebleken dat daarvoor een aantal wijzigingen noodzakelijk is.

### **Hulst/Vogelwaarde**

Geadviseerd wordt de 2<sup>e</sup> TS-6 die in Hulst was voorzien in Vogelwaarde te plaatsen en de Zeeuwse TS van Vogelwaarde komt dan als 2<sup>e</sup> voertuig in Hulst. Zo wordt in het omringende gebied de opkomst van de TS-6 binnen wettelijke maximale opkomsttijd van 18 minuten beter geborgd.

### **Brouwershaven**

In Brouwershaven wordt een TS-6 gehandhaafd in plaats van de eerder geadviseerde Zeeuwse TS. De reden hiervoor is dat zo ook in het noorden van Schouwen-Duiveland de opkomst van een TS-6 binnen 18 minuten kan worden geborgd.

### **St Annaland/St Maartensdijk.**

In operationele zin is op Tholen de plaatsing van een aantal Zeeuwse TS-en en de plaatsing van een Hulpverleningsvoertuig voorzien. Na overleg met de bestuurder en de betrokken posten wordt geadviseerd de TS-6 in St. Maartensdijk te plaatsen en in Sint Annaland een Zeeuwse TS en het hulpverleningsvoertuig te voorzien. Het Watertransportsysteem (WTS) dat thans in St. Annaland staat zal daarbij worden verplaatst naar Tholen.

## Maatwerk Brandweezorg / Zeeland

Dagsituatie, opkomsttijd TS6 18 minuten



Afbeelding 9 verdeling TS-6 om 18 minuten te borgen



## Wemeldinge

De brandweerpost Wemeldinge behoudt vooralsnog een TS-6. Deze TS-6 wordt daar geadviseerd totdat bij een risico houdend bedrijf de noodzakelijke voorzieningen zijn getroffen. Daarna wordt –bij gelijkblijvend risico in het verzorgingsgebied- een Zeeuwse TS voorzien.

## Cadzand

De post Cadzand blijft vooralsnog een Zeeuwse TS. Er wordt onderzocht of er voldoende beschikbaarheid van personeel kan worden georganiseerd om een Zeeuwse TS in stand te houden. Dit zal worden gemonitord en in 2017 worden geëvalueerd. Als blijkt dat er onvoldoende beschikbaarheid geborgd is om de Zeeuwse TS te bemensen zal alsnog het oorspronkelijke plan (TS-2) worden vormgegeven.

## Redvoertuigen

Op Schouwen-Duiveland wordt een extra redvoertuig geadviseerd. Dat is extra ten opzichte van het huidige aantal redvoertuigen in de regio. Vanuit de professionele afweging en binnen de ondersteunende taken voor afhijsing van patiënten, blusplatform of Arbo-platform is het moeilijk om met de bestaande plaatsing van de huidige 6 redvoertuigen ook op Schouwen-Duiveland een adequate dekking te realiseren. Een bijdrage in de basiszorg, waarbij de opkomst van het redvoertuig aan de eerste tankautospuit is gekoppeld, is in de huidige situatie op Schouwen-Duiveland in het geheel niet aan de orde. Om deze reden wordt voorgesteld op Schouwen-Duiveland een redvoertuig te voorzien. In bijlage 7 'Redvoertuigen/Hulpverleningsvoertuigen' zijn de uitgangspunten voor een redvoertuig en een hulpverleningsvoertuig nader onderbouwd.

Post	Huidige situatie	Nieuwe situatie
Zierikzee	0	1
Middelburg (Stromenweg)	1	1
Vlissingen (Olympiaweg)	1	1
Goes (Oranjeweg)	1	1
Terneuzen (Zuidlandstraat)	1	1
Oostburg	1	1
Hulst	1	1
<b>Totaal</b>	<b>6</b>	<b>7</b>

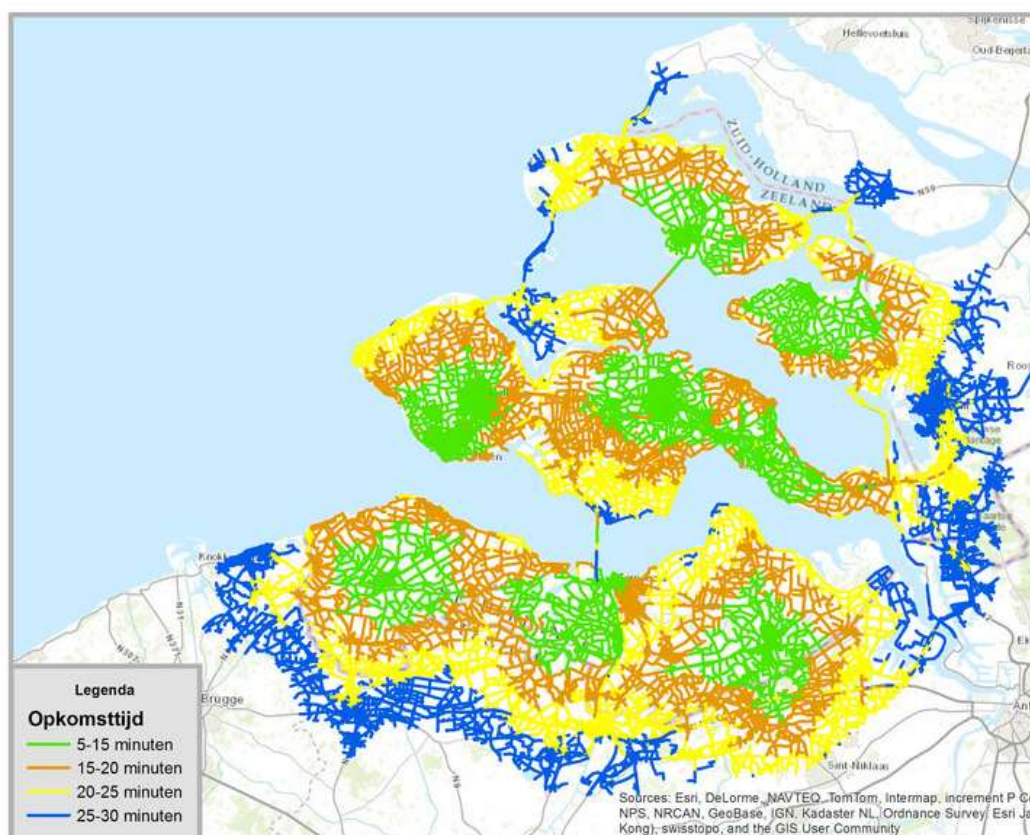
Tabel redvoertuigen

## Hulpverleningsvoertuigen

Het aantal hulpverleningsvoertuigen kan op basis van het basisvoorstel met 2 voertuigen worden verminderd, waarbij de hulpverleningstaak wordt voorzien vanuit de standaard bepakte tankautospuit. Drie (3) hulpverleningsvoertuigen worden verplaatst naar een andere post/locatie, omdat van daar uit een betere bijdrage aan de dekking wordt gerealiseerd. In bijlage 7 "Redvoertuigen/Hulpverleningsvoertuigen" zijn de uitgangspunten voor een redvoertuig en voor een Hulpverleningsvoertuig nader onderbouwd. Uitgangspunt bij hulpverlening is dat de tankautospuit de eerste inzet doet en dat het hulpverleningsvoertuig daarbij ondersteunend is.

## Maatwerk Brandweezorg / Zeeland

Opkomsttijden HV (inclusief AC 1 minuut, uitruktijd 5 minuten)



Afbeelding 10 Locaties HV in Zeeland

In het advies worden de HV-voertuigen geplaatst op de volgende locatie:

Post	Soort	Huidige situatie	Nieuwe situatie
Mauritsfort	HV-1	1	1
Oostburg	HV-1	1	1
Hulst	HV-2	1	1
Bruinisse	HV-2	1	
Burgh Haamstede	HV-2	1	
Zierikzee / Kerkwerve	HV-1		1
St. Maartensdijk	HV-aanhanger	1	
St. Annaland			1
Goes	HV-1	1	
Borssele	HV-1	1	
Goes-West			1
Stromenweg	HV-1	1	1
Kruiningen	HV-2	1	1
<b>Totaal</b>		<b>10</b>	<b>8</b>

Deze voorgestelde plaatsing wordt ondersteund door een statistisch overzicht van de locaties waar de afgelopen jaren verkeersongevallen hebben plaatsgevonden.



Afbeelding 11 De zwaartepunten in ongevalshistoriek

#### TS-2 / First Responder

Naast de reguliere TS-6 en de Zeeuwse TS kennen we ook de TS-2 / First Responder. In het zomerseizoen zullen deze voertuigen (er komen er 2 voor de veiligheidsregio) met name in de toeristische gebieden worden ingezet. Bij evenementen zijn deze voertuigen regio-breed inzetbaar. Zij worden gestald in Domburg en op Schouwen-Duiveland en zullen van daar uit de kuststrook van Walcheren via Noord-Beveland naar Schouwen bestrijken.

### **8.3 Doorkijk naar de middellange termijn.**

De huidige voorstellen kennen een tijdscomponent. De te realiseren besparingen worden bestuurlijk gezien in het kader van de opgelegde taakstelling. En die taakstelling is vanaf 2014 te realiseren. Daarom kent het nu voorliggende basisvoorstel met name componenten die ook op relatief korte termijn realiseerbaar zijn. De projectgroep heeft een aantal aandachtspunten geconstateerd dat niet nu, maar wel op de middellange termijn een nadere analyse behoeft.

Naast de reeds verwoorde adviezen inzake de mogelijke samenvoegingen/verplaatsingen van posten, wordt geadviseerd om op de middellange termijn:

- Een specifieke analyse uit te voeren voor de brandweezorg in Vlissingen-Middelburg. Op basis van de uitgangspunten is het mogelijk dat door verschuiven van locaties met name in de binnenstad van Vlissingen een betere brandweezorg kan worden geboden. Wellicht kan in het gebied Vlissingen-Middelburg zelfs met minder dan het huidige aantal posten worden volstaan. Daartoe dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. In dat onderzoek wordt ook Koudekerke meegenomen;
- Een specifieke analyse uit te voeren voor het verzorgingsgebied Terneuzen. Op basis van de uitgangspunten bestaat de mogelijkheid dat in een meerjarenplan de efficiency van een aantal posten kan worden verbeterd, waardoor op termijn wellicht minder posten noodzakelijk zijn. Deze wens is bestuurlijk ook overgenomen en uitgesproken.

- Voor het Sloegebied wordt aangeraden een mogelijke samenwerking in een Publiek-Private-Samenwerking (PPS-constructie) nader te onderzoeken om na te gaan of dat leidt tot betere brandweezorg tegen lagere kosten.

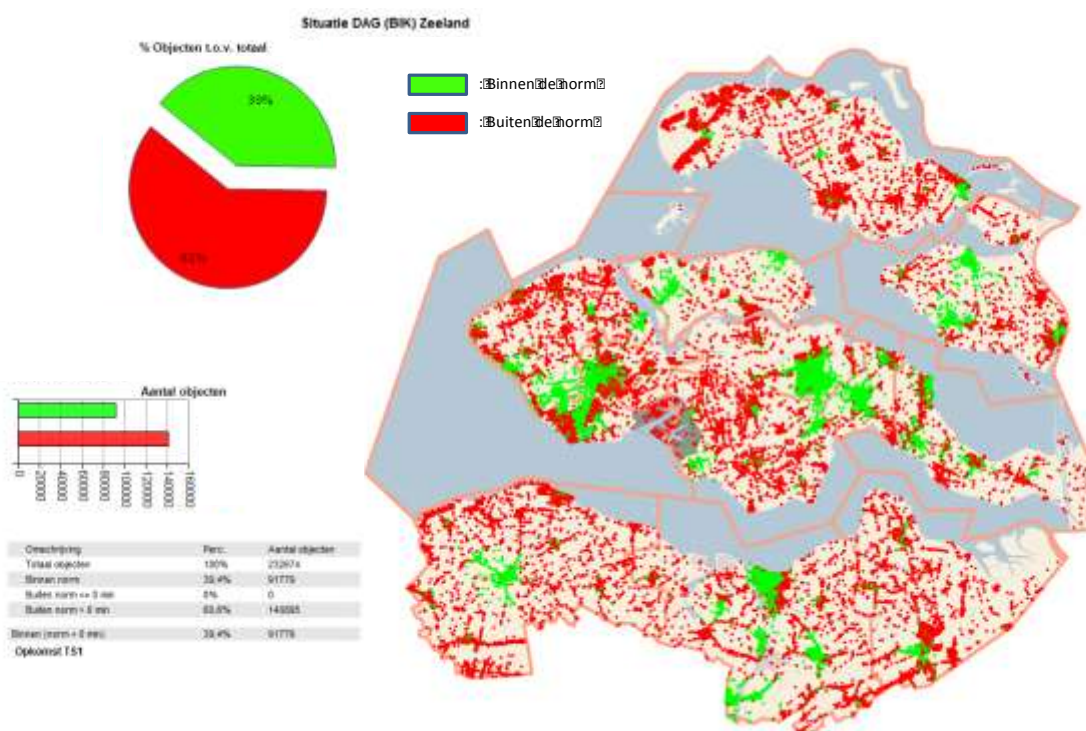
## 8.4 Vergelijking dekkingspercentages

In de volgende paragrafen wordt nader ingegaan op de dekkingspercentages die in de verschillende situaties zijn berekend. Daarbij is het volgende als vertreksituatie gehanteerd:

	Huidige situatie (paragraaf 5.10)	Huidige situatie met nieuwe Zeeuwse opkomstnorm (paragraaf 5.11)	Voorstel met nieuwe Zeeuwse opkomstnorm (paragraaf 5.12)
BIK <sup>10</sup>	39%	93% 81% op tijd + 12% met max 1 minuut overschrijding	93,2% 82,7% op tijd + 10,5% met max 1 minuut overschrijding

## 8.5 Regionale situatie huidig

In de zogenaamde operationele nulmeting is de huidige situatie op het gebied van de brandweezorg in Zeeland in 2012 inzichtelijk gemaakt. Daaruit bleek dat in de dag situatie slechts bij 39% van de objecten de brandweer binnen de norm arriveert.



Afbeelding 6 Situatie huidig BIK, bron Nulmeting 2012

In het rapport 'Ter Plaatse' die de Inspectie V&J in 2012 heeft laten opstellen, blijkt dat Zeeland onder het landelijk gemiddelde (67%) scoort. De minister van V&J heeft daaropvolgend een brief aan

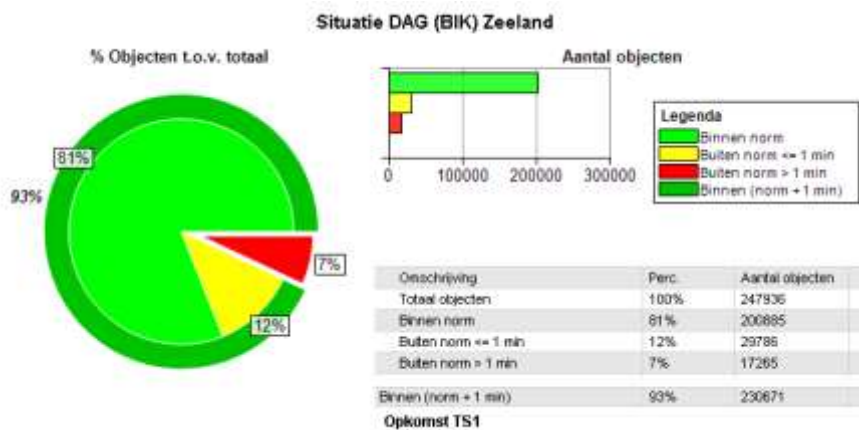
<sup>10</sup> BIK staat voor Binnen Kantoortijd. Bij alarmering wordt hierbij het tijdvak van 8:00 uur tot 17:00 uur gehanteerd. Voor deze berekening is ook dit tijdvak gehanteerd: in totaal 9 uur. BUK staat daarmee voor Buiten Kantoortijd en omvat de overige uren.



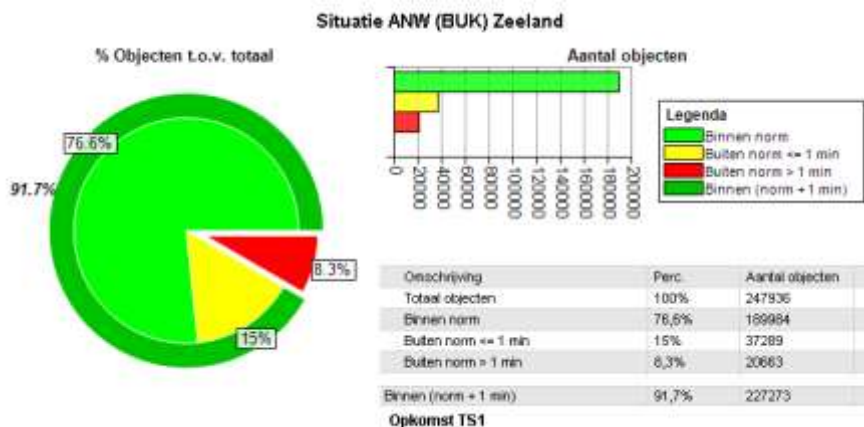
het Algemeen Bestuur van VRZ gezonden met het verzoek passende maatregelen ter verbetering te nemen. Dat is mede de aanleiding voor het project Maatwerk in Brandweezorg geweest.

## 8.6 Regionale situatie met nieuwe Zeeuwse norm

Om de veranderingen ook in dekking te kunnen uitdrukken en een eerste inzicht te krijgen bij de wijze waarop Veiligheidsregio Zeeland in relatie tot de normen presteert is onderstaand eerst de nieuwe huidige situatie in beeld gebracht en daarna de doorrekening van de toekomstige situatie. De nieuwe huidige situatie betekent concreet dat is uitgegaan van de huidige kazernesconfiguratie (66 posten) en geen maatregelen in Goes en Vlissingen. Dit is doorgerekend op de nieuwe Zeeuwse norm (10 minuten) en de resultaten zijn onderstaand weergegeven.



Afbeelding 7



Afbeelding 8

Dat genereert een dekkingspercentage van 93% Binnen Kantoortijd (BIK) en 91,7% Buiten Kantoortijd (BUK). Dat is een forse stap vooruit. Belangrijk aandachtspunt is dat toekomstbestendig georganiseerd moet worden en efficiënter waar mogelijk. Toekomstbestendig betekent dat schijnveiligheid wordt voorkomen. Efficiënter betekent dat wordt onderzocht of met dezelfde of minder middelen een gelijk niveau van brandweezorg kan worden geboden.

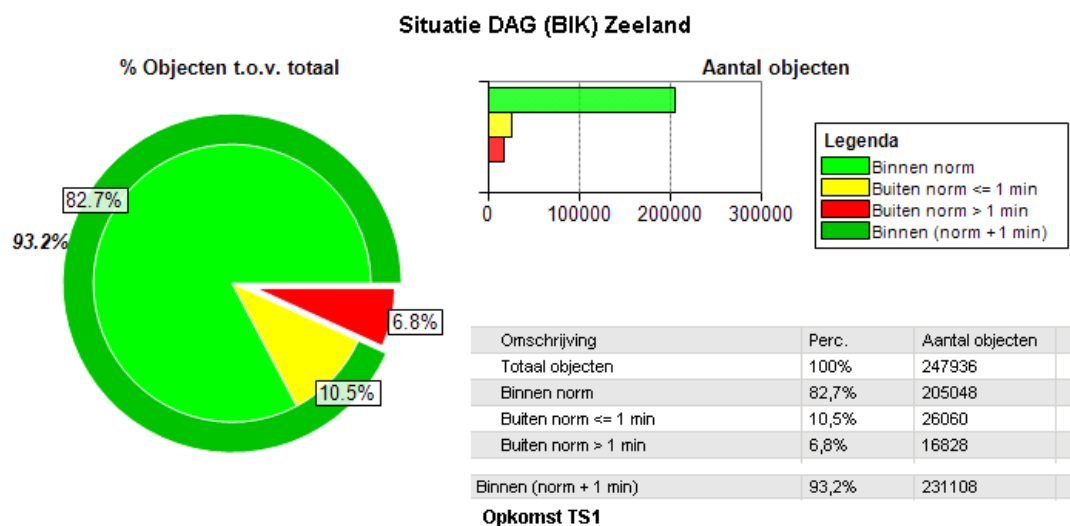
## 8.7 Regionale situatie ná implementeren adviezen

Wanneer de voorstellen uit dit rapport als uitgangspunt wordt genomen nemen en dat doorrekenen op Zeeuwse schaal dan wordt uitgegaan van de huidige kazernelocaties exclusief de te sluiten/samen te voegen locaties doch inclusief de organisatorische maatregelen in Goes, Vlissingen en Cadzand.

Wanneer de voorgestelde veranderingen worden doorgevoerd dan gaat op Zeeuwse schaal de dekking naar 93,2% BIK (verbetering van 0,2%) en 92,7% BUK (verbetering van 1,0%).

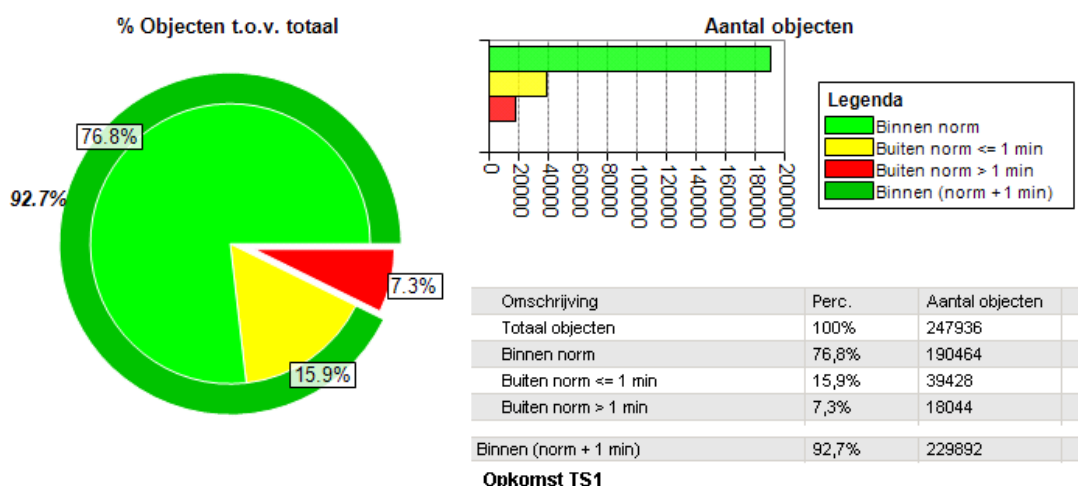
De voorgenomen aanpassingen door posten samen te voegen in plaats van te sluiten hebben slechts marginaal invloed op deze dekkingscijfers. Daarmee kunnen wel de gemotiveerde vrijwilligers worden behouden. De beschikbaarheid van opgeleid personeel voor andere posten zal daarom in belangrijke mate bijdragen aan de beschikbaarheid van de post en het leveren van robuuste zorg. De belangrijkste verbeteringen in de dekkingspercentages worden gerealiseerd door het openen van en post Goes-West en de dagbezetting aan de Olympiaweg. Door deze maatregelen wordt er aan meer mensen sneller hulp verleend, want in de omgeving van Goes-West en Vlissingen (Olympiaweg) wonen veel mensen die nu niet binnen de norm worden bereikt. Dat heeft direct invloed op dekkingspercentages waar een minder snelle opkomst op dunbevolkte plekken ook minder invloed heeft op de regionale cijfers.

Daarmee is aangetoond dat ondanks het sluiten van posten en het schuiven met voertuigen de dekking van de brandweezorg op vergelijkbaar (zelfs iets beter) niveau blijft, met name door in dichtbevolkte gebieden betere brandweezorg te kunnen leveren. In kleine kernen kan de repressieve zorg door de voorgestelde maatregelen minder worden dan in de bestaande situatie, maar dat is in de regionale afweging acceptabel. In die gebieden wordt steviger ingezet op brandveilig leven en risicobeheersing.



Afbeelding 9 VRZ BIK voorstel

### Situatie ANW (BUK) Zeeland



Afbeelding 10 VRZ BUK voorstel

## 8.8 Totaaloverzicht

Op basis van de voorstellen is onderstaand totaaloverzicht opgesteld.

Post bestaand	Gemeente	Post	Post Maatwerk	Voorstel TAS	TS-6	Zeeuwse TS	TS2	Voorstel RV	Voorstel HV	Opmerking
1	SD	Brouwershaven	1	1 TS-6	1		1			Mede ten gevolge van 18 minuten-grens behoud TS-6
1	SD	Bruinisse	1	1 TS-6	1					HV gaat hier weg
1	SD	Burgh-Haamstede	1	1 TS-6	1					4x4 Natuur, HV gaat hier weg
1	SD	Oosterland	1	1 Zeeuwse TS		1				
1	SD	Dreischor								
1	SD	Renesse	1	1 Zeeuwse TS		1				4x4 Natuur
1	SD	Scharendijke	1	1 Zeeuwse TS		1				
1	SD	Zierikzee	1	2 TS-6	2			1	1	Op termijn personeel Zierikzee en Kerkwerpe samenvoegen op een nieuwe locatie nabij Zierikzee. Op korte termijn is Kerkwerpe satellietpost die HV bemenst
1	SD	Kerkwerpe								
1	VE	Domburg					1			TS2-First Responder gestald in Domburg en per direct personeel samenvoegen met Oostkapelle op bestaande locatie Oostkapelle.
1	VE	Oostkapelle	1	1 Zeeuwse TS		1				Personeel Domburg en Oostkapelle samenvoegen op bestaande locatie Oostkapelle, wellicht 4x4 Natuur
1	VE	Serooskerke	1	1 TS-6	1					
1	VE	Veere	1	1 Zeeuwse TS		1				In fasering vervanging opnemen maximaal afgestemd op levensduur huidig voertuig.
1	VE	Westkapelle	1	1 Zeeuwse TS		1				
1	VE	Koudekerke		1 TS4		1				Overdag Olympiaweg, ANW bijdrage van Koudekerke, in herberekening Vlissingen-Middelburg post Koudekerke meenemen.
1	VE	Zoutelande	1	1 Zeeuwse TS		1				
1	MB	Arnhemuiden	1	1 Zeeuwse TS		1				
1	MB	Rooseveltlaan	1	1 TS-6	1					
1	MB	Stromenweg	1	1 TS-6	1			1	1	
1	MB	Torenweg	1	1 TS-6	1					Gaspakkenteam - SIGT
1	VS	Olympiaweg	1	2 TS-6	2			1		Dagbezetting, 1 4x4 natuurbrand



Post bestaand	Gemeente	Post	Post Maatwerk	Voorstel TAS	TS-6	Zeeuwse TS	TS2	Voorstel RV	Voorstel HV	Opmerking
1	VS	Souburg	1	1 TS-6	1					
1	NB	Colijnsplaat	1	1 Zeeuwse TS		1				
1	NB	Kamperland	1	1 TS-6	1					
1	NB	Kortgene	1	1 Zeeuwse TS		1				
1	NB	Wissenkerke								
1	GS	Goes-Oranjeweg	1	1 TS-6	1			1		-1 HV
1	GS	Wolphaartsdijk	1	1 Zeeuwse TS		1				
1	GS	s Heer Arendskerke								Post wordt opgeheven en personeel wordt samengevoegd met Heinkenszand of Goes-West
	GS	Goes-West	1	1 TS-6	1				1	In totaal blijven in Goes hiermee 2 TS-6 beschikbaar
1	BS	Borssele	1	1 TS-6	1*					-1 HV
1	BS	Ovezande	1	1 TS-6	1*					Monitoren beschikbaarheid en anders Zeeuwse TS. Uit de combi Borssele / Ovezande moet ook de SIV voor de Westerscheldetunnel geleverd worden.
1	BS	's Gravenpolder	1	1 TS-6	1					
1	BS	Heinkenszand	1	1 TS-6	1					
1	BS	Nieuwdorp	1	1 TS-6	1					
1	BS	Baarland								Pilot afronden en evalueren.
1	KP	Kapelle	1	1 TS-6	1					
1	KP	Wemeldinge	1	1 TS-6	1					In afwachting van effectieve risicobeheersingsmaatregelen bij met name CZAV wordt TS-6 gehandhaafd. Evaluatie in 2018. Na gereed zijn maatregelen is –bij gelijkblijvend risico- Zeeuwse TS adequaat.
1	RW	Krabbendijke	1	1 TS-6	1					
1	RW	Kruiningen	1	1 TS-6	1				1	
1	RW	Rilland	1	1 Zeeuwse TS		1				
1	RW	Yerseke	1	1 TS-6	1					
1	TH	Tholen	1	1 TS-6	1					WTS uit St. Annaland hier plaatsen
1	TH	Sint Maartensdijk	1	1 TS-6	1					Onderling afgestemd, TS-6 St Maartensdijk, HV in St. Annaland. HV-aanhanger in St. Maartensdijk vervalt hiermee zodra HV in St. Annaland beschikbaar komt.
1	TH	Sint Annaland	1	1 Zeeuwse TS		1			1	
1	TH	Stavenisse	1	1 Zeeuwse TS		1				
1	TH	Sint Philipsland	1	1 Zeeuwse TS		1				
1	SL	Aardenburg	1	1 Zeeuwse TS		1				
1	SL	Breskens	1	1 TS-6	1					
1	SL	Cadzand	1	1 Zeeuwse TS		1				Monitoring beschikbaarheid 3 jaar na definitieve besluitvorming ('15-'16-'17) anders alsnog TS2
1	SL	IJzendijke	1	1 Zeeuwse TS		1				
1	SL	Oostburg	1	1 TS-6	1			1	1	
1	SL	Sluis	1	1 TS-6	1					
1	TN	Axel	1	1 TS-6	1					
1	TN	Biervliet	1	1 TS-6	1					Aangepast mede vanwege DOW
1	TN	Mauritsfort	1	1 TS-6	1				1	
1	TN	Koewacht	1	1 Zeeuwse TS		1				
1	TN	Sas van Gent	1	1 TS-6	1					Gaspakkenteam SIGT
1	TN	Sluiskil	1	1 Zeeuwse TS		1				Aangepast mede om Sluiskiltunnel
1	TN	Terneuzen	1	2 TS-6	2			1		SIV ten behoeve van de Westerschelde-tunnel
	TN	2 posten								
1	TN	Westdorpe	1	1 TS-6	1					
1	TN	Zaamslag	1	1 Zeeuwse TS		1				
1	TN	Zuiddorpe								
1		Nieuw-Namen								
1	HT	Hulst	1	1 TS-6 + 1 Zeeuwse TS	1	1		1	1	Wisselen met Vogelwaarde
1	HT	Kloosterzande	1	1 Zeeuwse TS		1				

Post bestaand	Gemeente	Post	Post Maatwerk	Voorstel TAS	TS-6	Zeeuwse TS	TS2	Voorstel RV	Voorstel HV	Opmerking
1	HT	Vogelwaarde	1	1 TS-6	1					Op basis van 18 minuten grens, beschikbaarheid monitoren en werven personeel.
<b>66</b>			<b>58</b>		<b>37</b>	<b>24*</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	

\* Koudekerke is reeds TS-4 daarom 23 te bestellen voertuigen type Zeeuwse TS.

## 9 Fasering en implementatie

Uitgaande van voorgenomen besluitvorming in het Algemeen Bestuur van 26 februari 2015 dient rekening te worden gehouden met een fasering van de invoering van dit voorstel. Onderstaand worden de stappen in de fasering kort omschreven. De implementatie in tijd wordt in het volgende hoofdstuk op hoofdlijnen weergegeven, en in een nog op te stellen implementatieplan gedetailleerder uitgewerkt. Dat definitieve implementatieplan zal beschikbaar komen nadat de zienswijzen van de raden verwerkt zijn en onderdeel zijn van het definitieve besluit dat nu in de vergadering van het Algemeen Bestuur van 9 juli 2015 wordt verwacht.

### 9.1 Mogelijke sluiting posten

De voorgestelde samenvoeging danwel sluiting van posten is een gevoelig onderwerp dat zorgvuldig moet worden begeleid. De directie van VRZ zal na het voorgenomen besluit van 26 februari de posten, die op de nominatie staan om gesloten te worden, bezoeken en een nadere toelichting geven op het voorgenomen besluit en de consequenties voor die betreffende post. In overleg met de post zullen mogelijke scenario's voor de uitvoering van het definitieve besluit worden besproken. Daarbij kan gedacht worden aan sluiting per direct, sluiting op korte termijn (weken) of sluiting op een passende datum. In samenwerking met het team HRM zal voor de betreffende posten een sociaal plan opgesteld worden dat voorziet in de begeleiding van de sluiting. Voorzien wordt dat, bij een voorgenomen besluit op 26 februari 2015 en een definitief besluit op 9 juli 2015, een voorgenomen sluiting in het boekjaar 2015 of 2016 wordt gerealiseerd. Bij samenvoeging is het afhankelijk van de snelheid waarmee een nieuwe post gerealiseerd kan worden en het eventuele (aanvullende) onderzoek dat nog dient plaats te vinden.

### 9.2 Materiële veranderingen

Materiële veranderingen hebben 3 componenten:

- Het verschuiven van bestaand materieel;
- Het vervangen van bestaand materieel door nieuw materieel;
- Het afstoten van overbodig materieel.

#### 9.2.1 Het verschuiven van bestaand materieel

Het verschuiven van bestaand materieel ligt binnen de uitvoeringsverantwoordelijkheid van de directie van VRZ. Op basis van een overzicht van bestaande voertuigen zal bezien worden wat wanneer waar naar toe kan worden verplaatst. Een niet onbelangrijk aandachtspunt daarbij is de mogelijkheid om een verschoven voertuig te kunnen huisvesten op de nieuwe locatie. Daarnaast zal er een aangepast oefenprogramma moeten worden opgesteld om de nieuwe post vooraf bekend te maken met en te trainen voor het gebruik van het nieuwe voertuig.

Daarbij speelt ook de beschikbaarheid van nieuw materieel een rol. Concreet: wanneer een post de beschikking gaat krijgen over een Zeeuwse TS, maar nu beschikt over een jonge TS-6 dan is die jonge TS-6 wellicht een aantrekkelijker voertuig om op een andere locatie te plaatsen dan een ander ouder voertuig. De beschikbaarheid van een nieuwe Zeeuwse TS'en heeft daarmee invloed op het moment van verschuiven van bestaand materieel tussen posten.

Voorzien wordt dat het verschuiven van bestaand materieel een periode van 3 tot 5 jaar na definitieve besluitvorming in beslag neemt. Dit is mede afhankelijk van beschikbaarheid van nieuw materieel.

### **9.2.2 Het vervangen van bestaand materieel door nieuw ander materieel**

Bij het vervangen van bestaand materieel door nieuw materieel spelen andere factoren een rol zoals levertijden, opleidingsprogramma's en trainingsprogramma's.

Het bestellen van 23 Zeeuwse TS voertuigen zal bovendien via een Europese Aanbesteding moeten verlopen waarvoor een bepaalde doorlooptijd noodzakelijk wordt geacht.

Voorzien wordt dat het vervangen van bestaand materieel door nieuw materieel een periode van 3 - 5 jaar na definitieve besluitvorming in beslag neemt.

### **9.2.3 Het afstoten van overbodig materieel**

Materieel dat overbodig is en ook gezien de leeftijd ervan niet als vervanging op een andere post kan dienen, wordt zo spoedig mogelijk na het definitieve besluit afgestoten.

### **9.2.4 Specialismen**

Het besluit omtrent het specialisme bestrijding gevaarlijke stoffen vroeg reeds eerder aandacht. Om de continuïteit in deze dienst te borgen zijn maatregelen genomen op basis van het eerdere besluit van het Algemeen Bestuur (d.d. 25-09-2014). Maatregelen in de vorm van aangepaste inzetprocedures en gezamenlijk uitrukken en optreden. Het op sterkte brengen van deze teams vergt echter ook een periode van werving, opleiding en training voordat aanvullingen op de sterkte inzet gereed zijn. Voorzien wordt dat het beschikbaar hebben van deze specialistische teams conform advies (o.a. met eigen voertuig) tenminste 1 jaar na definitieve besluitvorming in beslag zal nemen. Op de voorgestelde inrichting is daarbij een second opinion gevraagd via een andere veiligheidsregio. Zodra deze beschikbaar is zal deze worden toegevoegd aan de documenten.

## **10 Financieel**

De financiële consequenties van Maatwerk in Brandweertzorg zijn separaat inzichtelijk gemaakt in de 'Financiële consequenties Maatwerk in Brandweertzorg' die als bijlage 3 bij dit rapport is toegevoegd. Hier wordt volstaan met een verwijzing daarheen en een overzicht van de fasering in financiële zin bij een doorlooptijd tot medio 2020.

Een voorlopige inschatting gaat er van uit dat bij een voorgenomen besluit op 26 februari 2015 de implementatieperiode de jaren 2015-2020 omvat.

Onderdeel	'harde' besparing	Extra uitgave	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Opmerkingen
Sluiting van posten	€ -457.000		€ -287.000	€ -409.000	€ -457.000	€ -457.000	€ -457.000	€ -457.000	Sluiten kan per 1-1-2016 of per 1-7-2016 gerealiseerd zijn
Vervangen van TS-6 door Zeeuwse TS	€ -400.000		-€ 10.900	€ -50.000	€ -100.000	€ -183.000	€ -333.000	€ -400.000	Afhankelijk van uitfasering bestaande TS-6-en, levertijd leverancier en opleiding medewerkers .
Goes West		€ 10.000				€ 10.000+	€ 10.000+	€ 10.000+	pas valide na huur locatie
Dagbezetting Vlissingen		€ 200.000		€ 200.000+	€ 200.000+	€ 200.000+	€ 200.000+	€ 200.000+	uitgegaan van realisatie medio 2015
Cadzand: werving		€ 10.900	€ 10.900+						
Seizoensgebonden maatregel (2)		€ 140.000		€ 140.000+	€ 140.000+	€ 140.000+	€ 140.000+	€ 140.000+	afhankelijk van levertijd voertuig
Afstoten van HV's	€ -21.000			€ -21.000	€ -21.000	€ -21.000	€ -21.000	€ -21.000	beperkte bijscholing personeel nodig. Kan snel gerealiseerd zijn, alleen huisvesting bezien
Aanschaf extra RV		€ 59.000		€ 59.000+	€ 59.000+	€ 59.000+	€ 59.000+	€ 59.000+	afhankelijk van levertijd voertuig
- Gaspakken	€ -49.000			€ -49.000	€ -49.000	€ -49.000	€ -49.000	€ -49.000	
- Rope Rescue Team		€ 9.100	€ 9.100+	€ 9.100+	€ 9.100+	€ 9.100+	€ 9.100+	€ 9.100+	
<b>Totaal (afgerond)</b>			<b>€ -278.000</b>	<b>€ -121.000</b>	<b>€ -219.000</b>	<b>€ -292.000</b>	<b>€ -442.000</b>	<b>€ -509.000</b>	



## 11 Bijlagen

Bijlage	Onderwerp
1	Proces en communicatie
Bijlagen als separate documenten	
2	Gemeentelijke uitwerking Maatwerk in Brandweezorg
3	Financiële consequenties Maatwerk in Brandweezorg
4	Brandrisicoprofiel
5	Toelichting brandrisicoprofiel
6	Uitgangspunten Maatwerk in Brandweezorg
7	Redvoertuigen / hulpverleningsvoertuigen
8	Visie op waterongevallen
9	Visie Bestrijding Gevaarlijke stoffen
10	Visie Rope Rescue Team
11	Voertuigspecificaties
12	Toetsing structuurvisies

## **Bijlage 1: Procesgang en communicatie**

Het voorliggende advies zal worden ingebracht in een besluitvormingstraject. Voor de goede orde wordt het gevolgde proces tot een voorgenomen besluit op 26 februari 2015 weergegeven en wordt ook aandacht besteed aan het proces na 26 februari 2015.

### **Proces tot nu toe**

#### ***Opdracht AB voorjaar 2013***

In het voorjaar van 2013 heeft het Algemeen Bestuur de opdracht versterkt om binnen de kaders en mogelijkheden die de Wet veiligheidsregio's biedt te gaan onderzoeken of en op welke wijze een verdergaande optimalisering van de operationele bedrijfsvoering mogelijk is. Om aan deze opdracht invulling te geven is onder meer een Bestuurlijke Klankbordgroep, een Stuurgroep en een Projectgroep geformeerd. In de Projectgroep zitten medewerkers van verschillende disciplines om een zo breed mogelijke blik op de uitvoering te borgen. Daarnaast is er gewerkt met een Klankbordgroep waarvoor alle medewerkers (ook vrijwilligers) zich konden aanmelden.

#### ***Uitwerking proces AB 19 december 2013***

In het Algemeen Bestuur van 19 december 2013 heeft een eerste terugkoppeling plaatsgevonden van de opstart van het project en zijn uitgangspunten benoemd. Deze uitgangspunten vormen de kaders van het project.

#### ***Ontwikkelrichting getoetst AB 3-4 april***

Op 3 en 4 april 2014 heeft een bestuurlijke werkconferentie plaatsgevonden. Naast andere onderwerpen is toen ook Maatwerk in Brandweezorg behandeld. De ontwikkelrichting (uitgangspunten) is bestuurlijk getoetst. Deze werkconferentie heeft het project in een stroomversnelling gebracht.

#### ***Persoonlijke toelichting aan alle AB-leden (afzonderlijk)***

De voorlopige consequenties van de ontwikkelrichting per gemeente zijn aan iedere bestuurder persoonlijk toegelicht aan de hand van de opgestelde notitie "Rapportage project Maatwerk in Brandweezorg". In deze gesprekken zijn bestuurlijke zienswijzen opgehaald en verzameld. De aangereikte informatie is op verzoek van het Algemeen Bestuur onder embargo verstrekt.

#### ***Terugkoppeling verzorgd in AB 24 april 2014***

In het ingelaste informele Algemeen Bestuur op 24 april 2014 heeft over de eerste bestuurlijke zienswijzen terugkoppeling plaatsgevonden. Het embargo op de informatie is gehandhaafd.

#### ***Rubriceren en analyseren eerste zienswijzen***

De bestuurlijke zienswijzen zijn na het informele Algemeen Bestuur verder uitgewerkt. Daarbij is met name beoordeeld welke impact deze zienswijzen hebben op de voorliggende adviezen en of aanpassingen op Zeeuwse schaal gewenst danwel noodzakelijk is.

#### ***Presentatie zienswijzen in Algemeen Bestuur 23 mei 2014***

In het formele Algemeen Bestuur van 23 mei 2014 zijn de zienswijzen en de consequenties gepresenteerd en toegelicht. Bestuurders hebben aangegeven zich in dit dossier graag te laten adviseren door hun adviseurs. Dat was tot dan toe vanwege de vertrouwelijkheid en embargo niet mogelijk. Afsproken wordt dat bestuurders hun adviseurs raadplegen en om advies vragen. Het

vertrouwelijke karakter blijft gehandhaafd. De resultaten van deze adviseringsronde zijn in juli 2014 aangereikt.

#### *Consultatie bestuurlijk adviseurs door bestuurders*

In de periode mei-juni hebben de bestuurders zich bestuurlijk laten adviseren en (deels) hun reacties schriftelijk aangereikt.

#### *Consultatie afvaardiging (ploegleiders en pv.) repressieve organisatie*

De directie van VRZ heeft in juni voorbereidingen getroffen om zich te laten adviseren door een representatieve afvaardiging van de repressieve organisatie. Daartoe zijn de ploegleiders en hun plaatsvervangers door de Operationeel managers uitgenodigd om die rol van toetsing en aanvullen op zich te nemen. De consultatierondes hebben eind augustus (week 35) plaatsgevonden.

#### *Inloopavonden vrijwilligers (week 36)*

Na de consultatierondes bij de ploegleiders zijn de vrijwilligers op de hoogte gesteld van de resultaten en eveneens uitgenodigd dan wel in de gelegenheid gesteld om hun aanvullingen en opmerkingen aan te reiken. Die bijeenkomsten hebben in de vorm van inloopavonden in week 36 van 2014 plaatsgevonden.

#### *Afstemming in Dagelijks Bestuur 10 september 2014*

Op basis van de bestuurlijke zienswijzen, de zienswijzen van de ploegleiders en de inbreng van de vrijwilligers tijdens de inloopavonden is de 1<sup>e</sup> Tussenrapportage opgesteld. Deze notitie is voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur in de vergadering van 10 september 2014. Het Dagelijks Bestuur heeft besloten om het Algemeen Bestuur op 25 september 2014 een besluit voor te leggen ten aanzien van de uitgangspunten en de procesgang. De 'Tussenrapportage Maatwerk in Brandweezorg' s ter consultatie aangeboden aan het Algemeen Bestuur van 25 september 2014. Het DB heeft de Bestuurlijke Klankbordgroep en de projectleiding verzocht om verdiepingsavonden te organiseren waarop de vrijwilligers, naar aanleiding van de gepubliceerde stukken en uitgangspunten, een nadere toelichting konden krijgen.

##### *11.1.1.1 Algemeen Bestuur 25 september 2014*

In de vergadering van het Algemeen Bestuur van 25 september 2014 worden de opgestelde uitgangspunten gezien als richtinggevend voor de uitwerking in de 2<sup>e</sup> tussenrapportage. Er wordt afgesproken om over de uitwerking en de uitgangspunten een werkconferentie te organiseren, waarbij deze punten diepgaander worden besproken met de bestuurders.

#### *Korpsinformatieavonden*

In de periode oktober-november werden in alle korpsen korpsinformatieavonden gehouden waarbij aan de geïnteresseerde vrijwilligers, aan de hand van de beschikbare stukken, een aanvullende toelichting wordt verzorgd. Er is ruimte voor verdieping, beschikbare stukken werden inhoudelijk toegelicht.

#### *Schriftelijke vragen*

Naar aanleiding van de inloopavonden, de publicatie van stukken, de 1<sup>e</sup> Tussenrapportage en de korpsinformatieavonden zijn er in totaal bijna 1000 vragen binnengekomen. Deze zijn individueel door het projectteam beantwoord.

#### *Bestuurlijke werkconferentie 27 en 28 november 2014*

Tijdens de bestuurlijke werkconferentie van 27 en 28 november 2014 is er gelegenheid voor de projectleiding en het bestuur om alle nog kwetsbare uitgangspunten door te nemen, standpunten uit te wisselen en tot een gedragen basis te komen om de verdere uitwerking van het voorgenomen besluit ter hand te nemen. De resultaten van de beantwoording van de 1000 vragen, de eerder gemaakte opmerkingen naar aanleiding van de 1<sup>e</sup> tussenrapportage en de resultaten van de werkconferentie komen samen in de voorliggende 2<sup>e</sup> Tussenrapportage die aan de vergadering van het Algemeen Bestuur van 18 december 2014 worden voorgelegd met het verzoek om deze uitwerking en de uitgangspunten als besluit vast te stellen en de verdere procedure rondom medezeggenschap en zienswijzen van gemeenteraden in gang te zetten.

#### *Algemeen Bestuur 18 december 2014*

Het Algemeen Bestuur neemt een voorgenomen besluit en adviseert een bestuurlijke rondgang te organiseren, waarbij leden van de Bestuurlijke Klankbordgroep de bestuurders nogmaals consulteren. Deze bestuurlijke rondgang wordt in januari 2015 uitgevoerd. Deze bestuurlijke rondgang is aanleiding om een aantal passages in de 2<sup>e</sup> Tussenrapportage aan te scherpen.

#### *Dagelijks Bestuur 5 februari 2015*

Op basis van de uitkomsten van de bestuurlijke rondgang en de toelichting in de vergadering van het Dagelijks Bestuur van 5 februari 2015 besluit het Dagelijks Bestuur om een 3<sup>e</sup> Tussenrapportage op te laten stellen en deze opnieuw ter besluitvorming aan de vergadering van het Algemeen Bestuur van 26 februari 2015 voor te leggen.

#### *Algemeen Bestuur d.d. 26 februari 2015*

De 3<sup>e</sup> Tussenrapportage inclusief de bestuurlijke oplegnotitie en de concept-planning voor het bezoeken van gemeenteraden en ophalen van zienswijzen wordt ter besluitvorming aan het Algemeen Bestuur voorgelegd. Dat betekent dat er een nieuw voorgenomen besluit wordt genomen dat aan de gemeenteraden kan worden voorgelegd en dat gebruikt zal worden om het medezeggenschapstraject verder in gang te zetten.

#### *Procesgang na 26 februari 2015*

- Aanbieden aan colleges van burgemeester & wethouders van de deelnemende gemeenten met advies het voor een zienswijze voor te leggen aan de gemeenteraad;
- Formele adviesaanvraag opstellen en aanbieden aan de Ondernemingsraad VRZ;
- Verdergaand voorbereiden en uitwerken implementatieplan dat bij definitief besluit gevoegd zal worden;
- Verwerken zienswijzen raden en medezeggenschap in een definitief eindrapport (medio mei/juni 2015)
- Afstemmen in het overeengekomen voorbereidende besluitvormingsproces (BKBG, DB & AB)
- **Definitief besluit in Algemeen Bestuur van 9 juli 2015**
- Uitvoering geven aan het bestuursbesluit.