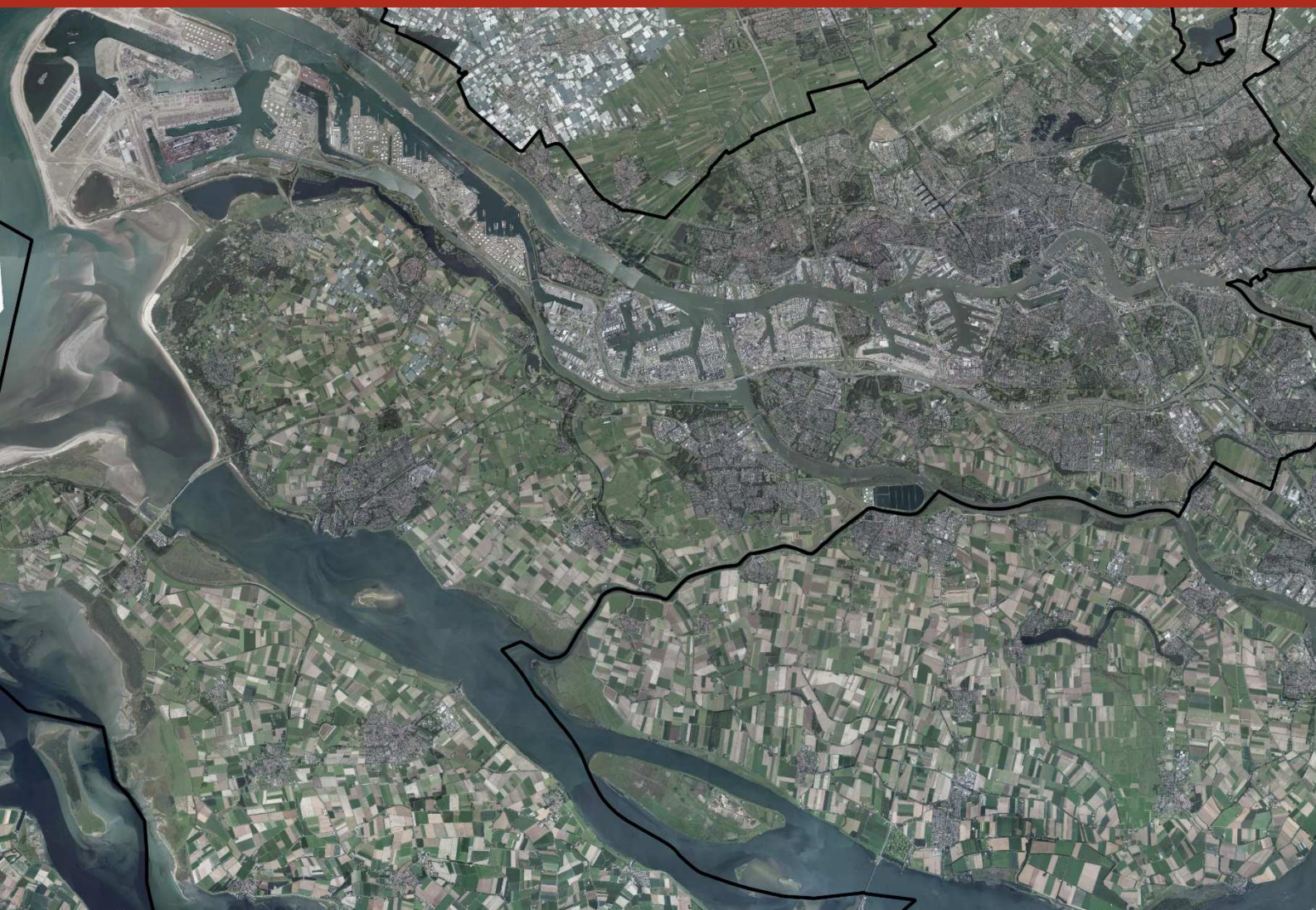


# BELEID FLEXIBELE VOERTUIGBEZETTING 2.0



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond



**Colofon***In opdracht van:*

Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond  
Postbus 9154, 3007 AD Rotterdam  
[www.vr-rr.nl](http://www.vr-rr.nl)

*Druk:*

Beleid Flexibele Voertuigbezetting 2.0  
Versie: 1.0  
Datum: 08 augustus 2017

*Omslagfoto:*

Kaartafdruk van het Nationaal Georegister

*Opstellers rapport:*

Edward Seepers & Lejan Kruimelaar

## SAMENVATTING

Op 14 december 2016 heeft het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond het Beleid Flexibele Voertuigbezetting 1.0 vastgesteld. Met dit beleid staat het bestuur onder strikte voorwaarden toe dat vrijwillige brandweereenheden uitrukken met minder dan zes brandweerlieden op een tankautospuut. Doel van het beleid is het meer garanderen van brandweezorg in gebieden waar vrijwillige brandweerposten met een (deels) vrijwillige bezetting met regelmaat kampen met onderbezetting. Bovendien zorgt het beleid voor het flexibiliseren van de basisbrandweezorg. Het afwijken van de basisbrandweereenheid geschiedt op basis van artikel 3.1.5 lid 1 van het Besluit Veiligheidsregio's.

Bij het vaststellen van het Beleid Flexibele Voertuigbezetting 1.0 is de toezegging gedaan dat het beleid binnen een jaar herzien zou worden. Dit als gevolg van het feit dat reeds bekend was dat er hernieuwde inzichten aan zaten te komen uit twee op dat moment nog lopende onderzoeken. Deze twee onderzoeken betrof een Risico-Inventarisatie en –Evaluatie (vanaf hier: RI&E) en een onderzoek naar de toepasbaarheid van het vastgestelde beleid in de hele veiligheidsregio. Uit de RI&E zouden (mogelijk) risico's aan het licht komen die voortkomen uit het toepassen van flexibele voertuigbezetting, alsook acties om deze risico's te beperken. Het tweede onderzoek was nodig omdat het huidige beleid geënt is op een pilot met flexibele voertuigbezetting die toegepast is op alleen de Zuid-Hollandse eilanden. Bij vaststelling van het beleid was nog niet geheel duidelijk of de werkwijze aldaar te generaliseren zou zijn voor de hele regio.

De belangrijkste wijziging die voortkomt uit deze twee onderzoeken is dat tankautosputten (vanaf hier: TS'en) met vier personen als vierpersoonseenheid blijven opereren, *ook* bij maatgevende incidenten. Het is reeds zo dat een TS kan uitrukken met minder dan zes personen bij een maatgevend incident. Met het *huidige* beleid wordt dan wel vereist dat de TS zo spoedig mogelijk wordt aangevuld door een tweede eenheid ('*modulair samenstellen*'). Hiermee komt de bezetting van de eerste TS uiteindelijk neer op zes brandweerlieden: de basisbrandweereenheid. Uit recent uitgevoerd onderzoek is echter gebleken dat er buiten de Zuid-Hollandse eilanden nieuwe variabelen spelen (beroepseenheden, interregionale ondersteuning), die een ander effect hebben op de wenselijkheid en realiseerbaarheid van modulair samengestelde eenheden.

Op basis van de RI&E is onderzocht welke vorm van flexibele voertuigbezetting gedragen wordt door de repressieve dienst. Hieruit bleek dat het werken met een TS4 bij maatgevende incidenten haalbaar is, mits de mensen zijn opgeleid en er snelle opvolging is door een tweede eenheid. TS'en met vier personen – blijven buiten de Zuid-Hollandse eilanden – volledig zelfstandig opereren bij alle mogelijke incidenten, inclusief maatgevende incidenten. Hieruit volgt nog een verandering: een TS buiten de Zuid-Hollandse eilanden zal als ondergrens een eenheid van minimaal vier brandweerlieden kennen. Op de Zuid-Hollandse eilanden is deze ondergrens twee brandweerlieden (omdat hier wel gebruik gemaakt kan worden van modulair samenstellen)<sup>1</sup>.

De Wet Veiligheidsregio's vereist dat er zes brandweerlieden ter plaatse komen bij een maatgevend incident (gebouwbrand). Ook het eigen personeel vindt dat de slagkracht van (minimaal) zes brandweerlieden ter plaatse moet komen bij dit soort incidenten. Om hieraan te voldoen, worden bij een maatgevend incident direct de twee dichtstbijzijnde en beschikbare TS'en gealarmeerd. Er kunnen als gevolg hiervan initieel acht (TS4+TS4) tot twaalf (TS6+TS6) personen ter plaatse komen bij een maatgevend incident (exclusief bijv. specialistische voertuigen).

---

<sup>1</sup> De veiligheidsregio streeft ernaar om ook op de Zuid-Hollandse eilanden de ondergrens van vier personen op een TS in te kunnen voeren, om zodoende het samenstellen van twee eenheden op één TS te voorkomen en hiermee eenduidigheid in de hele regio te verwezenlijken. Wegens de omvangrijke bezettingsproblematiek in dit deel van de regio, is dit echter vooralsnog niet haalbaar.

Indien er sprake is van een maatgevend incident (gebouwbrand) en bekend is dat de eerste of tweede TS uitrukt met vier brandweermensen, wordt met ingang van dit beleid standaard een Officier van Dienst gealarmeerd.

Artikel 3.1.5 lid 1 uit het Besluit Veiligheidsregio's stelt dat het Algemeen Bestuur van de veiligheidsregio "*kan [...] besluiten tot een andere samenstelling van basisbrandweereenheden, mits daarmee wordt voorzien in een gelijkwaardig niveau van brandweezorg en geen afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid en gezondheid van het brandweerpersoneel*". Ook met het herziene beleid wordt aan deze voorwaarden voldaan, waarbij de veiligheidsregio middels een verdiepende Risico-Inventarisatie & –Evaluatie en een hernieuwd opleidingsprogramma de veiligheid en de gezondheid van het personeel nog beter heeft geborgd.

Voor de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond blijft het uitgangspunt dat brandweereenheden organiek bezet worden met een basisbrandweereenheid bestaande uit een bevelvoerder, een chauffeur/voertuigbediener en vier manschappen. Het Beleid Flexibele Voertuigbezetting 2.0 biedt echter een veilige en verantwoorde werkwijze voor de toepassing van afwijkende bezettingen, voor die momenten waar vrijwillige brandweerposten niet in staat zijn om in de basisbrandweezorg te voorzien met zes brandweerlieden op een TS.

## INHOUD

Samenvatting .....	3
1. Inleiding.....	6
1.1 Aanleiding: hoe kwam de VRR tot het beleid Flexibele Voertuigbezetting 1.0? .....	6
1.2 Wat heeft het Beleid Flexibele Voertuigbezetting 1.0 opgeleverd? .....	6
1.3 Waarom een Beleid Flexibele Voertuigbezetting 2.0? .....	7
1.4 Wettelijk kader.....	8
1.5 Doelgroep van het Beleid Flexibele Voertuigbezetting.....	8
1.6 Leeswijzer .....	8
2. Beleid Flexibele Voertuigbezetting 2.0 .....	9
2.1 Wat is het Landelijk kader Uitrust op Maat .....	9
2.2 Uitgangspunten voor Flexibele Voertuigbezetting 2.0.....	9
2.3 Afwijkingen op de Zuid-Hollandse eilanden ten opzichte van rest van de regio .....	11
2.4 Afwijkingen ten opzichte van het Landelijk kader Uitrust op Maat .....	11
Bijlagen.....	12
Bijlage 1: Incidentsoort en de bijbehorende inzetbehoefte .....	12



## 1. INLEIDING

### 1.1 AANLEIDING: HOE KWAM DE VRR TOT HET BELEID FLEXIBELE VOERTUIGBEZETTING 1.0?

Het repressieve brandweerpersoneel in Nederland bestaat voor ongeveer 80% uit brandweervrijwilligers. Alle veiligheidsregio's in Nederland, inclusief de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (vanaf hier: VRR), bouwen voor een belangrijk deel op deze vrijwilligers voor de levering van brandweezorg. Brandweervrijwilligers leveren een prijzenswaardige prestatie. Naast een baan, gezin en persoonlijk leven kiezen brandweervrijwilligers ervoor om gezamenlijk hun leefomgeving 24 uur per dag, 365 dagen per jaar te voorzien van brandweezorg.

Het aantal brandweervrijwilligers, alsook de beschikbaarheid van brandweervrijwilligers uitgedrukt in tijd, is de afgelopen jaren (landelijk) structureel teruggelopen. De VRR ziet een aantal maatschappelijke ontwikkelingen als mogelijke verklaring hiervoor. Zo is er in Nederland in toenemende mate sprake van verstedelijking, individualisering, afnemende werkgelegenheid in dunbevolkte gebieden (met forensen tot gevolg), het verdwijnen van de middenstand en de opkomst van tweeverdienersgezinnen.

Als gevolg van de teruglopende beschikbaarheid van brandweervrijwilligers, zijn veel vrijwillige brandweerposten niet meer in staat om op elk moment van de dag te organiseren op een basisbrandweereenheid (TS6). Brandweezorg wordt in principe geleverd met basisbrandweereenheden. Een basisbrandweereenheid bestaat uit zes brandweerlieden, te weten een bevelvoerder, een chauffeur die tevens voertuigbediener is en twee ploegen van twee manschappen. De basisbrandweereenheid staat beschreven in Artikel 3.1.2 lid 1 van het Besluit veiligheidsregio's (vanaf hier Bvr).

Op de momenten dat een vrijwillige brandweerpost geen basisbrandweereenheid op straat kan krijgen, is er sprake van onderbezetting. De vrijwillige posten van de VRR ervaren met regelmaat onderbezetting. Dit speelt bij de VRR voornamelijk tijdens kantooruren en tijdens vakantieperioden. De VRR wil bij onderbezetting toch repressieve brandweezorg met de onderbezette vrijwillige posten blijven leveren. Dit doet de VRR momenteel conform het Beleid Flexibele Voertuigbezetting 1.0, vastgesteld door het Algemeen Bestuur op 14 december 2016. Met dit beleid staat de VRR onder strikte voorwaarden het uitrukken met minder dan zes brandweerlieden op een tankautospuiter (vanaf hier: TS) toe. Hierbij wordt dus afgeweken van de basisbrandweereenheid. In dit beleid is rekening gehouden met landelijke ontwikkelingen, vrijwilligersbehoeften, organisatiebehoeften en wet- en regelgeving. Uitgangspunt is dat de geleverde brandweezorg adequaat en veilig blijft.

### 1.2 WAT HEEFT HET BELEID FLEXIBELE VOERTUIGBEZETTING 1.0 OPGELEVERD?

Er zijn twee redenen waarom de VRR flexibele voertuigbezetting toepast. De eerste reden betreft het toepassen van maatwerk. Zo'n tachtig tot negentig procent van de incidenten zijn 'SI- of TS4-waardig'. Dit zijn 'kleine' incidenten die *geheel zelfstandig* afgehandeld kunnen worden door een Snel Interventievoertuig (SI) bezet door twee brandweerlieden (bevelvoerder en manschap), of een tankautospuiter bezet door vier brandweerlieden (bevelvoerder, een chauffeur/voertuigbediener en twee manschappen: TS4). Onder kleine incidenten vallen bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, buitenbranden, containerbranden, dienstverleningen en reanimaties (zie bijlage 1). Zonder het Beleid Flexibele Voertuigbezetting 1.0 mochten vrijwillige brandweerposten bij dit soort incidenten formeel niet uitrukken met een bezetting die afweek van de basisbrandweereenheid. Dat is ineffectief: de burger kan dankzij flexibele voertuigbezetting immers snelle, kwalitatief hoogwaardige én *volledig toereikende* brandweezorg krijgen van de meest dichtstbijzijnde brandweerpost.

De tweede reden voor het Beleid Flexibele Voertuigbezetting 1.0 is het verzekeren van een meer gegarandeerde levering van snelle initiële – en *mogelijk* zelfs volledig toereikende – brandweezorg bij TS6-

waardige incidenten (maatgevende incidenten). Ook bij maatgevende incidenten mocht zonder het Beleid Flexibele Voertuigbezetting 1.0 immers niet uitgerukt worden met een bezetting die afweek van de basisbrandweereenheid. De eerstvolgende brandweerpost werd gealarmeerd op het moment dat een TS onderbezet was: de onderbezette TS rukte dan niet uit. Dit gebeurde in de veronderstelling dat de eerstvolgende brandweerpost wél een basisbrandweereenheid op straat kreeg. Met regelmaat bleek echter dat meerdere vrijwillige brandweerposten tegelijkertijd geen basisbrandweereenheid konden leveren. In dat geval kwam het voor dat meerdere opvolgende brandweereenheden niet mochten uitrukken.

Star vasthouden aan het vereiste dat er altijd met een basisbrandweereenheid uitgerukt moest worden, was in dat licht bezien onwenselijk. De opkomst van de brandweer werd door deze werkwijze in sterke mate vertraagd en was suboptimaal. Dat is onwenselijk, op die momenten dat de burger dringend om hulp verlegen zit. Deze werkwijze had een zeer negatieve uitwerking op de kwaliteit van de geleverde brandweezorg en het verdere verloop van een incident. Daarnaast raken ook de vrijwilligers sterk gedemotiveerd wanneer zij niet mogen uitrukken, terwijl zij wel de benodigde (beginnende) brandweezorg hadden kunnen leveren.

### 1.3 WAAROM EEN BELEID FLEXIBELE VOERTUIGBEZETTING 2.0?

Het Algemeen Bestuur heeft op 14 december 2016 het Beleid Flexibele Voertuigbezetting 1.0 vastgesteld. Ten tijde van het vaststellen van dit beleid, waren er nog een aantal open einden. Allereerst was de VRR bezig om een Risico-Inventarisatie en –Evaluatie (vanaf hier: RI&E) uit te voeren. Uit deze RI&E zouden nieuwe inzichten komen over de werking van flexibele voertuigbezetting. Het is evident dat hernieuwde inzichten in nieuw beleid verwerkt moeten worden. Vanwege de urgentie om de brandweezorg goed te borgen, was het echter niet opportuun om deze nieuwe inzichten af te wachten: om die reden is gekozen voor een herijking binnen één jaar.

Naast de mogelijk invloedrijke uitkomsten van de RI&E, was het Beleid Flexibele Voertuigbezetting 1.0 voornamelijk gericht op de brandweezorg op de Zuid-Hollandse eilanden. In het bijzonder op de Zuid-Hollandse eilanden is namelijk in bepaalde tijdsperioden in sterke mate sprake van onderbezetting op de brandweerposten. Als gevolg hiervan, heeft de VRR in eerste instantie een pilot gedraaid met flexibele voertuigbezetting in alleen dit specifieke deel van de regio. De ervaringen die hier opgedaan zijn, zijn leidend geweest in het vormgeven van het Beleid Flexibele Voertuigbezetting 1.0. De toepasbaarheid van het *huidige* beleid – dat geënt is op de brandweezorg op de Zuid-Hollandse eilanden – moest echter nog onderzocht worden voor de hele regio.

De vrijwillige posten buiten de Zuid-Hollandse eilanden hebben namelijk te maken met andere omgevingsfactoren dan posten op de Zuid-Hollandse eilanden. Zo is er buiten de Zuid-Hollandse eilanden sprake van meerdere aangrenzende veiligheidsregio's, waar 'onze' posten (ondersteunende) brandweezorg leveren (en vice versa). Ook is er buiten de eilanden sprake van beroepsposten en vrijwillige posten in hetzelfde werkgebied.

Tot op heden was – als gevolg van de genoemde verschillen – niet bekend hoe het Beleid Flexibele Voertuigbezetting 1.0 zou 'uitwerken' op vrijwillige posten buiten de Zuid-Hollandse eilanden. Dit was initieel geen probleem, omdat de onderbezettingsproblematiek aanvankelijk primair gesitueerd was op de Zuid-Hollandse eilanden. In de rest van de regio is de onderbezettingsproblematiek inmiddels ook in toenemende mate een uitdaging aan het worden.

Om al deze redenen heeft de VRR aangegeven binnen één jaar het Beleid Flexibele Voertuigbezetting 1.0 te evalueren, en het beleid waar nodig bij te stellen. Met het afronden van de RI&E en het afronden van intern onderzoek, is het moment aangebroken om het beleid aan te passen.

De VRR heeft als doel met de toepassing van het Beleid Flexibele Voertuigbezetting 2.0 optimaal gebruik te maken van het beschikbare vrijwillige personeel. Er wordt adequate en veilige brandweezorg geleverd, en er is sprake van een betere borging van de opkomst van snelle (initiële) brandweezorg. Met het Beleid Flexibele Voertuigbezetting 2.0 wordt afgeweken van de basisbrandweereenheid. In hoofdstuk twee zijn de beleidskaders beschreven waarbinnen in de repressieve dienst gewerkt zal worden met flexibele voertuigbezetting.

#### 1.4 WETTELIJK KADER

Bvr. Artikel 3.1.2 beschrijft dat een basisbrandweereenheid bestaat uit een bevelvoerder, een chauffeur (tevens voertuigbediener), en vier manschappen.

Bvr. Artikel 3.1.5 lid 1 beschrijft dat het bestuur van een veiligheidsregio *“in afwijking van artikel 3.1.2, eerste lid, kan [...] besluiten tot een andere samenstelling van basisbrandweereenheden, mits daarmee wordt voorzien in een gelijkwaardig niveau van brandweezorg en geen afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid en gezondheid van het brandweerpersoneel”*. Met het Beleid Flexibele Voertuigbezetting 2.0 wordt invulling gegeven aan de beleidsvrijheid die geboden wordt in dit artikel.

#### 1.5 DOELGROEP VAN HET BELEID FLEXIBELE VOERTUIGBEZETTING

Dit document is bedoeld voor:

- Het repressieve personeel van de VRR;
- Lijnverantwoordelijken in de operationele en beheersorganisatie van de VRR;
- Het Algemeen Bestuur van de VRR.

#### 1.6 LEESWIJZER

Dit document beschrijft:

1. De aanleiding voor het ontwikkelen van een beleid Flexibele Voertuigbezetting 1.0 (paragraaf 1.1);
2. Het functionele nut van flexibele voertuigbezetting: waar maakt dit het verschil (paragraaf 1.2);
3. De redenen waarom er een Beleid Flexibele Voertuigbezetting 2.0 ontwikkeld is (paragraaf 1.3);
4. Het wettelijke kader voor de toepassing van flexibele voertuigbezetting (paragraaf 1.4);
5. De doelgroep van dit beleidsstuk (paragraaf 1.5);
6. Een leeswijzer (paragraaf 1.6);
7. Het Landelijk kader Uitruk op Maat (paragraaf 2.1);
8. Uitgangspunten van het Beleid Flexibele Voertuigbezetting 2.0 van de VRR (paragraaf 2.2);
9. Afwijkingen op het beleid (punt 8) die gelden voor de Zuid-Hollandse eilanden (paragraaf 2.3);
10. Verschillen tussen het Landelijk kader Uitruk op Maat en het beleid van de VRR (paragraaf 2.4).



## 2. BELEID FLEXIBELE VOERTUIGBEZETTING 2.0

Flexibele voertuigbezetting bij de VRR vindt zijn oorsprong onder andere in het Landelijk kader Uitruk op Maat. In paragraaf 2.1 worden de uitgangspunten van dit Landelijk kader Uitruk op Maat besproken. In paragraaf 2.2 worden de uitgangspunten van het Beleid Flexibele Voertuigbezetting 2.0 van de VRR beschreven.

### 2.1 WAT IS HET LANDELIJK KADER UITRUK OP MAAT

De brandweer rukt standaard uit met een TS met zes personen (TS6): de basisbrandweereenheid. Deze wijze van uitrukken is opgehangen aan het *maatgevende incident* (gebouwbrand), waar de slagkracht van een TS met zes personen vaak nodig is. Het merendeel van de incidenten, zo'n tachtig procent, vergt onder andere volgens het Landelijk kader Uitruk op Maat echter een lichtere inzet. Uitruk op Maat is dan ook het differentiëren van de inzet van mensen en middelen naar incidenttype en risico's. Doel van het Landelijk kader Uitruk op Maat is om het optreden van de brandweer beter af te stemmen op de aard en de omvang van een incident, waarbij de focus ligt op incidenten kleiner dan het maatgevend scenario.

Er dient echter altijd genoeg slagkracht over te blijven voor een maatgevend scenario. Daarom *kan*, indien nodig, op de plaats incident op modulaire wijze een alsnog basisbrandweereenheid worden samengesteld. Door deze flexibilisering van de slagkracht wordt bijgedragen aan vernieuwing van de incidentbestrijding en aan verantwoord organiseren. Het beleid is niet bedoeld en niet geschikt als bezuinigingsmaatregel. Het Veiligheidsberaad heeft het Landelijk kader Uitruk op Maat vastgesteld om richting te geven aan de wijze waarop een gelijkwaardig niveau van brandweezorg kan worden geborgd (een eis die benoemd is in het wettelijke kader in paragraaf 1.2).

### 2.2 UITGANGSPUNTEN VOOR FLEXIBELE VOERTUIGBEZETTING 2.0

Ook het Beleid Flexibele Voertuigbezetting draait onder andere om het beter aansluiten van de inzet van brandweershulpverlening op de inzetbehoefte die speelt bij een incident. Per incidentsoort is in kaart gebracht of dat type incident een TS4 of een TS6 (basisbrandweereenheid) vereist. De onderverdeling van incidenten die afgehandeld kunnen worden met een TS4 of met een TS6, zijn gepresenteerd in bijlage 1. Daarmee zijn in deze bijlage incidentsoorten geïdentificeerd, waar het uitrukken met vier brandweerlieden gezien kan worden als 'compleet' uitrukken, omdat een TS4 toereikend is voor dat type incident. Mocht een TS4 uitrukken naar een TS4-waardig incident, dan kan en mag dit incident geheel zelfstandig afgehandeld worden door deze eenheid. Is er sprake van een maatgevend incident, zal altijd gezorgd worden dat een slagkracht van minimaal zes personen wordt gealarmeerd, waarbij dit aantal personen dan met twee eenheden ter plaatse kan komen.

Een belangrijke verandering ten opzichte van het Beleid Flexibele Voertuigbezetting 1.0, is dat TS4-eenheden zelfstandig blijven opereren. Zij worden niet langer aangevuld tot één geïntegreerde basisbrandweereenheid door de tweede eenheid. Een tweede eenheid kan zowel een TS4 of een TS6 zijn.

De beleidsregels voorwaarden voor het werken met flexibele voertuigbezetting 2.0 zijn als volgt:

1. Het uitgangspunt is en blijft dat de beheersorganisatie en organiseert op een TS6. Indien een TS6 beschikbaar is, wordt vanzelfsprekend met een TS6 uitgerukt. Flexibele voertuigbezetting is geen bezuinigingsmaatregel.
2. De kleinst mogelijke eenheid is een TS4, met uitzondering van de Zuid-Hollandse eilanden, waar de ondergrens voorlopig vastgesteld blijft op TS2 (zie *paragraaf 2.3 voor duiding*).
3. Bij kleine incidenten (zie bijlage 1) wordt een eenheid compleet beschouwd als er minimaal vier personen met de juiste functies aanwezig zijn op de TS (zie punten 4, 5 en 6).
4. Een bevelvoerder maakt te allen tijde deel uit van de bezetting van een TS of SI. Dit volgt uit de verplichting dat een brandweereenheid te allen tijde onder leiding staat van een leidinggevende.

5. Een chauffeur (tevens voertuigbediener) maakt te allen tijde deel uit van de bezetting van een TS of SI.
6. Het is niet toegestaan dat meerdere functies tegelijkertijd door eenzelfde persoon worden uitgeoefend:
  - a. Een SI bestaat derhalve uit een bevelvoerder en een chauffeur/voertuigbediener.
  - b. Een TS4 bestaat derhalve uit een bevelvoerder, een chauffeur/voertuigbediener en twee manschappen.
  - c. Een TS6 bestaat derhalve uit een bevelvoerder, een chauffeur/voertuigbediener en vier manschappen.
7. Indien een bevelvoerder en/of chauffeur ontbreekt, wordt het voertuig buiten dienst gesteld.
8. Indien de bezetting van een TS niet tot minimaal vier komt, wordt het voertuig buiten dienst gesteld. Uitzondering hierop zijn de Zuid-Hollandse eilanden (zie *paragraaf 2.3 voor duiding*).
9. Bij maatgevende incidenten geldt een wettelijk verplichte opkomst van zes brandweerlieden. Deze zes brandweerlieden hoeven echter niet met één TS ter plaatse komen. Twee TS4-voertuigen staan derhalve ook gelijk aan het minimum van zes brandweerlieden. Om een totaal potentieel te krijgen van zes brandweerlieden, mogen maximaal twee eenheden gealarmeerd worden.
10. Een TS4 blijft werken als zelfstandige eenheid. Uitzondering hierop zijn de Zuid-Hollandse eilanden (zie *paragraaf 2.3 voor duiding*). Een SI en een TS4 kunnen wél modulair samengesteld worden tot een TS6, mits voldaan wordt aan alle voorwaarden zoals genoemd in dit stuk.
11. Bij maatgevende incidenten (gebouwbranden) waarbij minimaal één eenheid onderbezet uitrukt, wordt voorlopig standaard een Officier van Dienst gealarmeerd.
12. De minimale sterkte voor ondersteuning van of naar een aangrenzende regio is een TS4. Uitzondering (op dit moment) is ondersteuning richting Hollands Midden, waar in alle gevallen een TS6 verwacht wordt.
13. Het potentieel per incidentclassificatie wordt als volgt gedefinieerd:

Incidentclassificatie	Omvang van de eenheden
<b>Klein</b>	TS6, SI + TS4 (modulair samenstellen) of TSX + TSX waarbij het totaal van de twee eenheden minimaal neerkomt op zes brandweerlieden.
<b>Middel</b>	TS4 + TS4, TS4 + TS6 of TS6 + TS6
<b>Groot</b>	Het geen genoemd bij <i>middel</i> + TS6
<b>Zeer groot</b>	Het geen genoemd bij <i>groot</i> + TS6

14. Voor de opkomsttijd bij maatgevende incidenten (gebouwbrand) geldt dat de tijd pas geregistreerd wordt op het moment dat de zesde repressieve collega ter plaatse is op de plaats incident.
15. Bij een inzet als slagkrachttankautospuut (SK-TS) mag niet uitgerukt worden met minder dan TS6.
16. Een spoedpeloton bestaat uit tenminste viermaal een TS4.
17. Een niet-spoedpeloton bestaat uit tenminste viermaal een TS6.
18. Alle mensen die uitrukken zijn gekwalificeerd voor hun functie: opgeleid, geoefend en aangewezen. Voor aspiranten geldt dat zij in de sterkte mee kunnen uitrukken indien zij voor de specifieke incidentsoort zijn opgeleid. Dit houdt in dat een aspirant bij een uitruk naar de ene incidentsoort (bijvoorbeeld brand) wel mee kan tellen in de bezetting, maar naar een andere incidentsoort (bijvoorbeeld IBGS<sup>2</sup>) niet.
19. De minimale bezetting van de eenheden bij 'kleine' incidenten is op normale, veel voorkomende scenario's afgestemd. De VRR richt de eerstelijns uitruk (zoals gepresenteerd in bijlage 1) niet in op de worst case-scenario's die voor alle incidentsoorten te bedenken zijn. Voor deze scenario's geldt dat er opgeschaald wordt. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om een containerbrand tegen een woning aan, waarbij een buitenbrand een gebouwbrand wordt. Of een omvangrijke natuurbrand. In dat geval kan een TS6 inzet alsnog vereist zijn: in die gevallen wordt opgeschaald door de bevelvoerder.
20. De bevelvoerders bepalen vooraf aan de hand van de pagermelding, de informatie in de MOI of het uitrukbericht van de alarmcentrale of daadwerkelijk naar het incident/de situatie als TS4 kan worden uitgerukt. Is er bij voorbaat twijfel of deze bezetting toereikend is, dan verzoekt de bevelvoerder waar nodig de alarmcentrale om een aanvullende TS te alarmeren.

<sup>2</sup> Incidentbestrijding Gevaarlijke Stoffen

21. Het nakomen van personeel naar het incidentterrein (met een dienstauto of eigen vervoer) is vanwege de risico's die dit met zich meebrengt uitgesloten.
22. Een operationeel leidinggevende mag te allen tijde beargumenteerd afwijken van bovenstaande uitgangspunten, indien daar een dringende noodzaak toe is.

## 2.3 AFWIJKingEN OP DE ZUID-HOLLANDSE EILANDEN TEN OPZICHT VAN REST VAN DE REGIO

Op de Zuid-Hollandse eilanden mag wel met een TS2 of TS3 uitgerukt worden. Dit komt omdat de Zuid-Hollandse eilanden intrinsiek anders zijn dan de rest van de veiligheidsregio. De brandweezorg wordt geheel geleverd door brandweervrijwilligers en deze vrijwillige posten komen maar zelden op in samenwerking met de beroepseenheden. Daarnaast leveren zij vrijwel geen interregionale ondersteuning aan aangrenzende buurtregio's, met uitzondering van het CBRNe peloton. Dit komt omdat de brandweerposten letterlijk op een eiland gesitueerd zijn. Dit maakt dat in dit deel van de regio gebruik gemaakt wordt van *modulair samengesteld uitrukken*, waar dit in de rest van de veiligheidsregio niet goed te verwezenlijken is. Modulair samengesteld uitrukken houdt in dat twee eenheden ] integreren tot één TS6. Hierbij kunnen bijvoorbeeld een TS3 en een TS3, of een TS2 en een TS4, integreren tot één TS6. Uit de RI&E is gebleken dat modulair samenstellen op de Zuid-Hollandse eilanden wél functioneert, maar in de rest van de regio niet zou functioneren wegens de andersoortige werkomstandigheden. Er is nog een aantal aanvullende punten voor de Zuid-Hollandse eilanden bovenop de uitgangspunten genoemd in paragraaf 2.2:

1. Bij een uitruk met een TS2 of een TS3 bij een TS4-waardig incident, dient een tweede eenheid gealarmeerd te worden om *modulair samengesteld* het potentieel van minimaal een TS4 ter plaatse te krijgen;
2. Bij een uitruk met een TS2 of een TS3 bij een maatgevend incident, dient een tweede eenheid gealarmeerd te worden om *modulair samengesteld* het potentieel van minimaal een TS6 ter plaatse te krijgen;
3. Een brandweereenheid op de Zuid-Hollandse eilanden *mag* verkiezen niet te integreren met een andere brandweereenheid, *mits* beide eenheden *minimaal* vier personen op de TS aanwezig hebben;
4. Streven blijft om ook op de Zuid-Hollandse eilanden de noodzaak voor toepassing van modulair samengesteld uitrukken geheel te beperken, door de ondergrens naar een TS4 te krijgen.

## 2.4 AFWIJKingEN TEN OPZICHT VAN HET LANDELIJK KADER UITRUK OP MAAT

- 1) Het Landelijk kader Uitruk op Maat vereist niet dat op de aanvullende TS een bevelvoerder aanwezig is: de VRR vereist dit wel. Het Landelijk kader Uitruk op Maat vereist enkel dat de bevelvoerder aanwezig is op de eerste eenheid die ter plaatse komt op de plaats incident. De VRR kan dit niet garanderen zonder te vereisen dat op alle brandweervoertuigen een bevelvoerder aanwezig is. Bovendien is de aanwezigheid van een bevelvoerder op de aanvullende TS een goede maatregel om de veiligheid beter mee te borgen in onvoorziene omstandigheden;
- 2) Het Landelijk kader Uitruk op Maat is niet gebaseerd op toepassing van oneven aantallen brandweerlieden: "*Andere varianten [dan de TS4 of SI2/TS2] zijn mogelijk maar worden niet landelijk ondersteund. Indien een regio kiest voor een afwijkende variant zal de regio zelf zorg dragen voor de eventueel vereiste aanvullende randvoorwaarden*". De VRR wijkt hier gemotiveerd van af op de Zuid-Hollandse eilanden, met als argument dat een TS3 meer slagkracht kan bieden dan een TS2, en een TS5 meer dan een TS4. Dit is waardevol in de levering van (initiële) brandweezorg. Bij modulair samengestelde eenheden blijft de veiligheid bovendien geborgd wegens de aanwezigheid van een bevelvoerder op beide brandweereenheden;
- 3) Het Landelijk kader Uitruk op Maat impliceert de toepassing van modulair samenstellen, hoewel het landelijk kader dit niet expliciet verplicht. De VRR stapt – voor zover mogelijk – zoveel mogelijk af van de toepassing van modulair samengesteld uitrukken, en gaat uit van TS4-eenheden als zelfstandig opererende eenheden bij maatgevende incidenten. Dit betekent overigens niet dat modulair samengesteld uitrukken geheel niet voorkomt of uitgesloten is bij de VRR. Dit mag gedaan worden conform de uitgangspunten zoals in dit beleidsdocument beschreven.

## BIJLAGEN

### BIJLAGE 1: INCIDENTSOORT EN DE BIJBEHORENDE INZETBEHOEFTE

Type	TS4 incidenten (kleine incidenten)	TS6 incidenten
<b>Brand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Buitenbrand</li> <li>- Voertuigbrand</li> <li>- Automatische brandmelding</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebouwbrand</li> <li>- Industriebrand</li> <li>- Scheepsbrand</li> <li>- Brand op het spoor</li> <li>- Ondersteuning IBP</li> <li>- Alle overige incidentsoorten in deze categorie niet benoemd bij TS4</li> </ul>
<b>Hulpverlening</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assistentie ambulance (AED, til- en hoogteassistentie)</li> <li>- Assistentie politie</li> <li>- Bommelding</li> <li>- Redding op hoogte</li> <li>- Overige hulpverleningen zonder gevaar</li> <li>- Dienstverlening</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bepinning/bevrijding personen (in voertuigen)</li> <li>- Industrie</li> <li>- Luchtvaart</li> <li>- Spoor</li> <li>- Hulpverleningen met gevaar</li> <li>- Alle overige incidentsoorten in deze categorie niet benoemd bij TS4</li> </ul>
<b>Waterongevallen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alle incidentsoorten in deze categorie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- NVT</li> </ul>
<b>Gevaarlijke stoffen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gaslucht</li> <li>- Vreemde lucht</li> <li>- CO-meting</li> <li>- Automatische melding GS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alle overige incidentsoorten in deze categorie niet benoemd bij TS4</li> </ul>