BRANDWEER

Brandweeracademie

Evaluatie van het Landelijk kader uitruk op maat bij brand

De Brandweeracademie is onderdeel van het Instituut Fysieke Veiligheid.

Instituut Fysieke Veiligheid
Brandweeracademie
Postbus 7010
6801 HA Arnhem
www.ifv.nl
info@ifv.nl
026 355 24 00

Colofon

Brandweeracademie (2020). *Evaluatie van het Landelijk kader uitruk op maat bij brand*. Arnhem: Instituut Fysieke Veiligheid.

Opdrachtgever:	Programmaraad Incidentbestrijding, Brandweer Nederland
Contactpersoon:	J.J. Zuidijk
Titel:	Evaluatie van het Landelijk kader uitruk op maat
Datum:	15 mei 2020
Status:	Eindrapport
Versie:	1.3
Projectleider:	M. Kobes
Projectteam:	M. Katab, M. Leene, M. Polman, C. Tonnaer, R. van den Dikkenberg, R. Fikke (IFV) en V. König (TwynstraGudde)
Review:	R. Weewer
Eindverantwoordelijk:	R. Weewer
Omslagfoto:	Brandweer Den Dolder

Abstract

In the Netherlands it is regulated by law that a standard firefighting unit consists of six persons, hereinafter referred to as ‘FFU-6’. In 2014 the ‘National framework for tailored response in case of fire’ was introduced in order to provide more flexibility to Dutch safety regions in firetruck occupancy and design and to reach the capacity of a standard firefighting unit by sending two understaffed units. In this report, the evaluation of the implementation of this framework is discussed. First the process of implementing the ‘tailored response’ in all 25 Dutch safety regions is examined. The central question was: To what extent is the (process of) designing, implementing and executing of the turnout by units smaller than six persons in accordance with the ‘National framework for tailored response in case of fire’? In addition, the safety regions, labour unions and relevant networks have been asked whether the National framework sufficiently supports the response by units smaller than an FFU-6.

Due to problems with understaffed volunteer fire departments, the ‘tailored response’ is being applied in all safety regions. However, it is unclear how often units smaller than an FFU-6 are deployed in the different regions. Nor is it clear how often a composite ‘FFU-6’ is used to deal with a normative incident. All regions deviate in many respects from the National framework. Most regions state that the framework does not provide enough support. They mainly criticize its current form and lack of connection with practice. The Dutch volunteer firefighters association and labour unions also consider the framework insufficient, or only adequate to a limited extend. However, they do not think it necessary to amend the current framework. They believe that the ‘tailored response’ should be reconsidered together with other current developments. In addition, they argue that in practice ‘tailored response’ can lead to unsafe situations. The ‘Control Room Domains Network’ thinks the framework provide sufficient support, but notes that often its implementation is not in accordance with the framework and that the common digital system for contact and control rooms is not sufficiently suited for a ‘tailored response’.

Most regions need further support (in the field of training and professional competence, and in reporting on response times and in the Task Risk Analysis) or adjustment of the National framework (in terms of size-up agreements, normative incident scenarios and permitted tasks for subunits). The volunteer firefighters association expressed the need to develop a professional view on safely executing a ‘tailored response’. The unions argue that a framework should be limited to the basics and provide enough flexibility to apply a ‘tailored response’ based on the specific risks in the region concerned. The ‘Control Room Domains Network’ mainly has a need for more clarity in all respects. Half of the regions feel the need to extend the National framework to incidents other than fire incidents, by defining (national) normative scenarios for all types of incidents. The volunteer firefighters association and the unions ask for an extension of the framework by defining (national) normative scenarios for incidents with dangerous substances, technical assistance (in particular road accidents) and CPR.

Samenvatting

Om veiligheidsregio's een kader te bieden waarbinnen zij kunnen variëren met het aantal personen en het soort voertuig waarmee uitgerukt wordt, is in 2014 het 'Landelijk kader uitruk op maat bij brand' vastgesteld. In het voorliggende rapport wordt allereerst het proces van de invoering van 'uitruk op maat' in alle 25 veiligheidsregio's nader beschouwd. De vraag die hierbij centraal stond was: *In hoeverre is (het proces van) de vormgeving, implementatie en uitvoering van de uitruk met eenheden kleiner dan TS-6 in de betreffende regio's in overeenstemming met het 'Landelijk kader uitruk op maat bij brand'?* Daarnaast zijn de behoeften ten aanzien van het 'Landelijk kader uitruk op maat bij brand' gepeild. De vraag die hierbij centraal stond was: *"Biedt het Landelijk kader, naar mening van de regio's, de relevante netwerken en de vakbonden, voldoende ondersteuning bij de vormgeving, implementatie en uitvoering van de (veilige) uitruk met eenheden kleiner dan TS-6?"*

Het is gebleken dat 'uitruk op maat' in alle veiligheidsregio's bestuurlijk is vastgelegd. Verder is geconstateerd dat in alle regio's in afwijkende vorm wordt uitgerukt vanwege paraatheidsproblemen. Het is echter onduidelijk hoe vaak er met eenheden kleiner dan een TS-6 in de verschillende regio's wordt uitgerukt. Het is evenmin duidelijk hoe vaak een samengestelde TS-6 uitrukt naar een maatgevend incident. In het algemeen kan gesteld worden dat er uniformiteit is in de wijze waarop 'uitruk op maat' in de regio's wordt toegepast: de meeste uitgangspunten worden door (nagenoeg) alle regio's gevolgd en wat betreft de uitgangspunten waarvan wordt afgeweken, wijkt het merendeel van de regio's af. In deze gevallen ontbreekt volgens de meeste regio's een goede aansluiting van het kader met de praktijk. Daarnaast vinden veel regio's dat het kader in de huidige vorm lastig toepasbaar is bij paraatheidsproblemen. De VBV en de vakbonden vinden het Landelijk kader eveneens niet of beperkt toereikend, maar vinden een aanpassing van het huidige kader niet zinvol. Zij vinden dat 'uitruk op maat' in samenhang met andere ontwikkelingen moet worden beschouwd. Daarnaast stellen zij dat 'uitruk op maat' in de praktijk kan leiden tot onveilige situaties. Het Netwerk Meldkamerdomein vindt het kader toereikend, maar constateert dat de uitvoering in de praktijk vaak niet conform het kader is en dat het GMS onvoldoende is afgestemd op 'uitruk op maat'.

De meeste regio's blijken behoefte te hebben aan verdere ondersteuning (op het gebied van opleiding en vakbekwaamheid, en bij de rapportage over opkomsttijden en in de Taak Risico Analyse) of aanpassing (wat betreft opschaling, maatscenario's en toegestane taken) van het Landelijk kader. De VBV heeft behoefte aan de ontwikkeling van een professionele opvatting over een veilige uitvoering van 'uitruk op maat', beschreven vanuit de prestaties die geleverd moeten worden, en over de attitude, de systematiek en de organisatie die daarvoor nodig zijn. De vakbonden stellen dat een kader beperkt moet zijn tot de hoofdlijnen en voldoende ruimte moet bieden om 'uitruk op maat' op basis van de risico's in de betreffende regio in te vullen. Het Netwerk Meldkamerdomein heeft vooral behoefte aan meer eenduidigheid op allerlei terreinen. De helft van de regio's heeft behoefte aan verbreding van het Landelijk kader via de (landelijke) maatgevende scenario's voor alle type incidenten, en de VBV en de vakbonden aan verbreding naar incidenten met gevaarlijke stoffen, technische hulpverlening (met name verkeersongevallen) en reanimatie.

Het blijkt dat de regio's, netwerken en vakbonden hetzelfde knelpunt noemen en vergelijkbare behoeften hebben:

> problemen in de uitvoerbaarheid van het Landelijk kader, vooral wat betreft het meten van de opkomsttijden en de opschaling bij middelincident
> behoefte aan uniforme opleiding en oefening op gebied van 'uitruk op maat'
> behoefte aan flexibiliteit en maatwerk binnen het Landelijk kader
> behoefte aan een verbreding van het maatgevend incident
> behoefte aan het beperken van de toepassing van de SI-2
> behoefte aan samenhang tussen 'uitruk op maat' en andere ontwikkelingen.

Inhoud

Abstract **3**
Samenvatting **4**
Lijst met afkortingen **7**
Inleiding **9**

1 Onderzoeksmethode **13**
1.1 Verantwoording van de gekozen onderzoeksmethode 13
1.2 Uitvoering van het onderzoek 13
1.3 Kwaliteit van het onderzoek 15

2 De vormgeving van 'uitruk op maat' **16**
2.1 De vormgeving van 'uitruk op maat' 16
2.2 Samenvattende beschouwing 19

3 Aantal inzetten met 'uitruk op maat' **21**
3.1 Aantal inzetten met 'uitruk op maat' 21
3.2 Samenvattende beschouwing 22

4 Vergelijking met het Landelijk kader **23**
4.1 Uitgangspunten van het Landelijk kader 23
4.2 De toepassing van het Landelijk kader in de regio's 25
4.3 Varianten van 'uitruk op maat' 27
4.4 Uitvoering TS-4 en SI-2 27
4.5 Solitair uitrukken 29
4.6 Uitgangspunt 1, 2b, 3b en 8a: Slagkracht TS-6 30
4.7 Klussenlijst 31
4.8 Afstemming met de meldkamer 32
4.9 Opkomsttijd voor dekkingsplan 33
4.10 Samengestelde TS-6 34
4.11 Veiligheid van het personeel 35
4.12 Opleiding en oefening 36
4.13 Gelijkwaardig niveau van brandweerzorg 37
4.14 Organisatie van het proces dat leidt tot 'uitruk op maat' 39
4.15 Samenvattende beschouwing 39

5 Behoeftepeiling **42**
5.1 Behoeften van regio's 42
5.2 Behoeften van netwerken en vakbonden 46
5.3 Samenvattende beschouwing 56

6 Conclusie en eindbeschouwing **58**
6.1 Conclusie 59
6.2 Eindbeschouwing 63
Literatuurlijst **65**

Lijst met afkortingen

BVB	Belangen Vereniging Brandweer
CMHF	Centrale van Middelbare en Hogere Functionarissen
CNV	Christelijk Nationaal Vakverbond
FNV	Federatie Nederlandse Vakbeweging
GMS	Geïntegreerd Meldkamer Systeem
HV	Hulpverleningsvoertuig
IFV	Instituut Fysieke Veiligheid
MAR	Meldings- en alarmeringsregeling
n =	Aantal is
NMS	Nationaal Meldkamer Systeem
Noord3	Samenwerkingsverband tussen de regio's Groningen, Fryslân en Drenthe
NVBR	(voormalige) Nederlandse Vereniging voor Brandweerzorg en Rampenbestrijding
OR	Ondernemingsraad
OMS	Openbaar meldsysteem
ORT	Oppervlaktereddingsteam
OvD	Officier van dienst
RBC	(voormalige) Raad van Brandweercommandanten
RCDV	Raad Commandanten en Directeuren Veiligheidsregio's
RCM	Risico Classificatie Methodiek
RI&E	Risico-inventarisatie en -evaluatie

RV	Redvoertuig
SI-[*getal*]	Snel interventievoertuig met genoemd aantal inzittenden
TRA	Taak Risico Analyse
TS-[*getal*]	Tankautospuit met genoemd aantal inzittenden
TS-flex	Tankautospuit met variabel aantal inzittenden
VBV	Vakvereniging Brandweer Vrijwilligers
WO	Waterongevallen

Inleiding

Aanleiding

De samenleving verandert in hoog tempo. Risico's worden hierdoor gevarieerder in aard en omvang. Tegelijkertijd hebben steeds meer veiligheidsregio's moeite om aan voldoende brandweervrijwilligers te komen en zijn veel van deze vrijwilligers niet meer 24 uur per dag beschikbaar. Dit heeft gevolgen voor de brandweerzorg: er is behoefte aan een meer flexibele brandweerorganisatie. Het uitgangspunt dat er altijd naar elk type incident uitgerukt dient te worden met een basiseenheid van zes personen in een standaard tankautospuit, staat onder druk. Daarom is er vraag naar een meer flexibele en gedifferentieerde aanpak, die voldoet aan de uitgangspunten die op landelijk niveau voor de incidentbestrijding worden gesteld. In 2012 stelde de voormalige Programmaraad Brandweerzorg van de Nederlandse Vereniging voor Brandweerzorg en Rampenbestrijding in *'Uitruk op maat. Rapportage over het project Variabele voertuigbezetting'* dat een variabele voertuigbezetting wordt ingezet als hulpconstructie om de opkomsttijden te verbeteren en als mogelijkheid om flexibel te reageren op wat een incident vraagt: uitruk op maat (NVBR, 2012). In 2013 heeft het WODC van het toenmalige ministerie van Veiligheid en Justitie onderzoek laten doen naar de mogelijkheid voor het ontwikkelen van een beoordelingskader voor de effecten van een variabele voertuigbezetting bij de brandweer (Berenschot, 2013). In reactie op de uitkomsten van dit onderzoek heeft het Veiligheidsberaad, in opdracht van het ministerie van Veiligheid en Justitie[1], het 'Landelijk kader uitruk op maat bij brand' vastgesteld. Met dit kader wordt richting gegeven aan de mogelijkheid die het Besluit Veiligheidsregio's biedt om af te wijken van de standaard voertuigbezetting, zoals opgenomen in artikel 3.1.5. Daarnaast zorgen landelijke uitgangspunten voor meer uniformiteit in het werken met variabele voertuigbezetting, waaraan de veiligheidsregio's zich conformeren (Veiligheidsberaad, 2015).

In de aanbiedingsbrief bij het Landelijk kader stelt de Veiligheidsberaad dat de doelstelling van 'uitruk op maat' is om de respons van de brandweer beter af te stemmen op de aard en de omvang van een incident en dat 'uitruk op maat' zich focust op de incidenten kleiner dan het maatgevend scenario.

Uitruk op maat
In het Landelijk kader is 'uitruk op maat' gedefinieerd als het differentiëren van de inzet van mensen en middelen naar incidenttype en risico's.

Maatgevend incident
Het 'maatgevend incident' is gedefinieerd als een binnenbrand in een woning.

Uitgangspunt bij 'uitruk op maat' is dat bij een maatgevend incident als minimale slagkracht een basisbrandweereenheid TS-6 wordt gealarmeerd. Daarnaast biedt het Landelijk kader de mogelijkheid om de basisbrandweereenheid TS-6 op modulaire wijze samen te stellen nabij of op de plaats incident.

[1] Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 29 517, nr. 82.

Bij de kleinere incidenten met een beperkt risico kan van de basisbrandweereenheid TS-6 worden afgeweken door een kleinere bezetting en eventueel de inzet van een kleiner voertuig. Bij een maatgevend of vergelijkbaar incident, biedt 'uitruk op maat' de mogelijkheid om, door het ter plaatse laten komen van méér voertuigen en bezetting, een basisbrandweereenheid TS-6 samen te stellen.

In nagenoeg alle veiligheidsregio's wordt momenteel uitgerukt met eenheden die afwijken van de basisbrandweereenheid TS-6. Soms wordt de afwijking van de standaard TS-6 aangeduid als 'uitruk op maat', soms als 'variabele voertuigbezetting' of als 'uitruk met onderbezetting'. Soms vinden de afwijkende uitrukken plaats op reguliere basis, soms alleen in de zomermaanden. In dit onderzoek zijn alle vormen van afwijking op de standaard TS-6 meegenomen, waaronder de variabele voertuigbezetting (TS-flex) en de vaste voertuigbezettingen in de vorm van TS-4, SI-2 of een andere variant.

Het Landelijk kader voorziet in de ondersteuning van de volgende varianten:
a) de tankautospuit met 6 personen en standaardbepakking, de standaard TS-6
b) de tankautospuit met 4 personen en standaard bepakking, de TS-4
c) een snel interventievoertuig met 2 personen en passende bepakking, de SI-2 (voor een SI-2 kan als voertuig ook een tankautospuit met 2 personen worden gebruikt).

Onder voorwaarden kunnen regio's afwijken van de voorgestelde varianten.

Voor de implementatie van 'uitruk op maat' zijn in het Landelijk kader veertien uitgangspunten geformuleerd. In de regio's is, mede op basis van het kader (ook wel doctrine genoemd), het 'uitrukken op maat' vormgegeven en is ervaring opgedaan met het leveren van maatwerk. Nu het kader enige jaren is ingezet, heeft de Raad van Brandweercommandanten (RBC) besloten om een procesevaluatie uit te laten voeren.[2]

Van een eerste (en gelimiteerde) evaluatie van 'uitruk op maat' is verslag gedaan in de rapportages uit 2018 van de Inspectie Justitie en Veiligheid getiteld *Inrichting repressieve brandweerzorg*. De resultaten zijn in het onderhavige onderzoek meegenomen, geactualiseerd en aangevuld. Verder is de in 2018 verschenen rapportage over *Gezamenlijke Gegevensverzameling Uitrukken op Maat* bestudeerd. Aan de gegevensverzameling hebben elf veiligheidsregio's meegewerkt. Daarnaast zijn in de 'Taskforce Brandweer-Meldkamer' momenteel ontwikkelingen gaande om 'uitruk op maat' via het geïntegreerd meldkamersysteem (GMS) te ondersteunen op een wijze die uniform, toekomstvast en volledig geautomatiseerd is. In de procesevaluatie van het Landelijk kader zijn daarom ook de ervaringen vanuit het GMS onderzocht. Ten slotte heeft de regering, naar aanleiding van de motie-Helder,[3] het verzoek gedaan om, in overleg met de werkvloer waaronder de Vakvereniging Brandweer Vrijwilligers (VBV), te komen tot een nieuw, dan wel aangepast kader op basis waarvan afgeweken mag worden van de standaard uitruk. Minister Grapperhaus (JenV) en het Veiligheidsberaad onderschrijven het belang van betrokkenheid van de werkvloer, waaronder de VBV en de vakbonden, bij de evaluatie van 'uitruk op maat'. Zij zijn middels diepte-interviews bij de tweede fase van dit onderzoek betrokken.

[2] Sinds 1 januari 2020 is de RBC opgegaan in de Raad Commandanten en Directeuren Veiligheidsregio's (RCDV).
[3] Tweede Kamer, vergaderjaar 2017-2018, 29517, nr. 151.

Probleemstelling en doel van het onderzoek

Er is momenteel geen duidelijk beeld van de toepassing van het Landelijk kader in de praktijk. Dit beeld is echter wel nodig om de ondersteuning van 'uitruk op maat' te optimaliseren. Daarnaast is inzicht gewenst in de ondersteuningsbehoefte bij de toepassing van 'uitruk op maat', ook in gevallen anders dan brand.
Doelstelling van het onderzoek is om te bepalen of en op welke wijze het 'Landelijk kader uitruk op maat bij brand' in de regio's wordt toegepast en om te evalueren welke onderdelen van het Landelijk kader verbeterd kunnen worden. Hiertoe zijn een procesevaluatie (fase 1) en een behoeftepeiling (fase 2) uitgevoerd. In deze rapportage zijn zowel de uitkomsten van de procesevaluatie (hoofdstuk 2, 3 en 4) als de uitkomsten van de behoeftepeiling (hoofdstuk 5) beschreven.

Hoofd- en deelvragen

De hoofdvraag voor de procesevaluatie luidt als volgt:

In hoeverre zijn (of: is het proces van) de vormgeving, implementatie en uitvoering van de uitruk met eenheden kleiner dan TS-6 in de betreffende regio's in overeenstemming met het 'Landelijk kader uitruk op maat bij brand'?

Om deze vraag te kunnen beantwoorden, zijn de volgende deelvragen geformuleerd:

1. Op welke wijze is 'uitruk op maat' in de betreffende regio's vormgegeven en in welk(e) beleidsdocument(en) is 'uitruk op maat' in de regio's vastgelegd?
2. Hoe vaak wordt uitgerukt met eenheden kleiner dan een TS-6 en hoe vaak gaat het in deze gevallen om een maatgevend incident?
3. Zijn de vormgeving, implementatie en uitvoering van 'uitruk op maat' in de betreffende regio's in overeenstemming met het Landelijk kader?

De hoofdvraag voor de behoeftepeiling luidt als volgt:

Biedt het Landelijk kader, naar mening van de regio's, de relevante netwerken en de vakbonden, voldoende ondersteuning bij de vormgeving, implementatie en uitvoering van de (veilige) uitruk met eenheden kleiner dan TS-6?

Om deze hoofdvraag te kunnen beantwoorden, zijn de volgende deelvragen geformuleerd:

4. Als aspecten van 'uitruk op maat' in de regio's niet in overeenstemming zijn met het Landelijk kader: waarom niet en welke andere uitgangspunten en/of criteria zijn gehanteerd?
5. Is het Landelijk kader toereikend?
   a. Op welke gebieden is aanvullende ondersteuning gewenst?
   b. Op welke wijze kan de gewenste ondersteuning worden uitgewerkt?
6. Is er behoefte aan een verbreding van het Landelijk kader voor incidenten anders dan brand?
   a. Voor welke type incidenten is uitbreiding van het Landelijk kader gewenst?
   b. Op welke wijze kan de behoefte aan verbreding worden uitgewerkt?

Afbakening

Dit onderzoek richt zich op de evaluatie van het gebruik van de uitgangspunten van het ‘Landelijk kader uitruk op maat bij brand’ in de regio’s (fase 1) en op de peiling van de behoefte aan verdere ondersteuning bij ‘uitruk op maat’ via het Landelijk kader (fase 2). Dit onderzoek is nadrukkelijk niet gericht op de beoordeling van het effect van het Landelijk kader op de kwaliteit en veiligheid van de incidentbestrijding in de regio’s.

Het Landelijk kader is opgesteld voor het incidenttype brand. Hoewel dit niet duidelijk in het kader, de aanbiedingsbrief of het rapport van de NVBR (2012) is genoemd, is de algemene veronderstelling dat ‘uitruk op maat’ ook voor andere typen incidenten kan worden toegepast. In het onderzoek is daarom geïnventariseerd of en in welke mate ‘uitruk op maat’ wordt toegepast op incidenten anders dan brand.

Uit de tekst van het Landelijk kader, de aanbiedingsbrief en het rapport van de NVBR blijkt niet of afwijkingen in de uitruk bij paraatheidsproblemen vallen binnen de werkingssfeer van het Landelijk kader. Er zijn passages die doen vermoeden dat ‘uitruk op maat’ meer omvat dan alleen ‘de inzet van mensen en middelen naar incidenttype en risico’s’, of, anders gezegd: een bewust gekozen afwijkende uitruk op basis van een risicoprofiel. Zo is in het rapport van de NVBR gesteld dat ‘uitruk op maat’ kan worden ‘ingezet als hulpconstructie om de opkomsttijden te verbeteren’ en in het Landelijk kader dat de slagkracht TS-6 (bij een maatgevend incident) ‘op modulaire wijze nabij of op de plaats incident kan worden samengesteld’. Daarom is een ‘onderbezette uitruk’ zonder risicoprofiel als grondslag ook meegenomen in het onderzoek en wordt het in deze rapportage ook aangeduid als ‘uitruk op maat’.

De procesevaluatie en de behoeftepeiling leiden samen tot inzicht in die aspecten van ‘uitruk op maat’ waarvoor aanpassing van het Landelijk kader wenselijk is. In basis richt het onderzoek zich op het inventariseren van de toepassing van het Landelijk kader in de veiligheidsregio’s en op het inventariseren van de bestaande behoeftes op de werkvloer voor aanpassing van het Landelijk kader.

Afstemming en samenwerking

De opzet van het onderzoek is afgestemd met de Programmaraad Incidentenbestrijding van Brandweer Nederland. Alle veiligheidsregio’s hebben meegewerkt aan de uitvoering van het onderzoek.

1 Onderzoeksmethode

1.1 Verantwoording van de gekozen onderzoeksmethode

De procesevaluatie is uitgevoerd op basis van een vragenlijst en een documentenstudie en heeft daarmee een sterk inventariserend karakter. Aan alle 25 veiligheidsregio's is gevraagd documenten aan te leveren zoals evaluatierapporten over 'uitruk op maat' in de betreffende regio en documenten waarin de uitgangspunten en afspraken inzake 'uitruk op maat' zijn vastgelegd. Verder zijn de resultaten uit de onderzoeken *Inrichting repressieve brandweerzorg* (Inspectie Justitie en Veiligheid, 2018) en *Gezamenlijke gegevensverzameling uitrukken op maat* (Jongerden, Doornbos en Schutte, 2018) betrokken bij deze procesevaluatie.

Voor de analyse van de relatie tussen het Landelijk kader en de uitwerking van 'uitruk op maat' in de regio's, is een toetsingskader opgesteld. Dit is gedaan aan de hand van de veertien criteria die in het Landelijk kader zijn opgenomen en zes aanvullende criteria die impliciet in het Landelijk kader staan genoemd. Het toetsingskader is omgezet naar een vragenlijst. Daarnaast is in de vragenlijst geïnformeerd naar onderwerpen zoals de aanleiding om 'uitruk op maat' in de regio toe te passen, de wijze waarop 'uitruk op maat' is vormgegeven, het proces van implementatie, de wijze van uitvoering van 'uitruk op maat' binnen de betreffende regio en de wijze waarop 'uitruk op maat' wordt gemonitord en geëvalueerd. Aan de 25 regio's is gevraagd de vragenlijst in te vullen. Per regio is de informatie uit de vragenlijst en de documenten geanalyseerd op basis van het eerdergenoemde toetsingskader. Daarbij is gekeken in hoeverre de uitgangspunten van het Landelijk kader in de regio's worden gevolgd, of dat ervan wordt afgeweken. De bevindingen per regio zijn vervolgens samengevat om tot een landelijk beeld te komen.

1.2 Uitvoering van het onderzoek

Medio mei 2019 zijn contactpersonen uit de regio's op de hoogte gebracht van het onderzoek en is hun gevraagd om aan het onderzoek mee te werken. Een lijst met contactpersonen is namens de opdrachtgever aan het IFV aangeleverd. Medio juni 2019 is de vragenlijst online gezet en is aan de contactpersonen gevraagd om deze in te vullen. Over het algemeen waren de regio's zeer bereid om aan het onderzoek deel te nemen. In enkele gevallen is het nodig gebleken de respondenten te herinneren aan het openstaande verzoek om de vragenlijst in te vullen. Op een enkeling na, hebben de respondenten ook documenten aangeleverd met nadere informatie over de wijze waarop 'uitruk op maat' in hun regio is vormgegeven.

Uiteindelijk hebben alle 25 regio's de vragenlijst ingevuld. De antwoorden van de respondenten zijn gecheckt en aangevuld aan de hand van de informatie uit de aangeleverde documenten, zoals projectplannen, evaluatierapporten, besluiten, adviesbrieven, (delen uit) operationele handboeken, notities en werkafspraken. Daarnaast is voor iedere regio het betreffende rapport *Inrichting repressieve brandweerzorg - Regiobeeld*

van de Inspectie Justitie en Veiligheid (2018) gebruikt in de analyse. Daar waar informatie tegenstrijdig of onduidelijk was, is navraag gedaan bij de respondent.

Hieronder is een korte toelichting opgenomen van een aantal geïnventariseerde aspecten die in de analyse zijn meegenomen.

> Er is gevraagd naar de variant van 'uitruk op maat' die in de regio wordt toegepast, hetzij ondersteund door het Landelijk kader (SI-2 en TS-4), hetzij afwijkend van het Landelijk kader. Verder is gevraagd naar het moment van invoering en de status (proef of vaste werkwijze) van 'uitruk op maat' binnen de regio, gevolgd door een vraag naar de aanleiding voor de introductie daarvan.
> Per variant van 'uitruk op maat' is gevraagd naar de bepakking en de bezetting van het voertuig of de voertuigen. Met betrekking tot de bepakking is ook gevraagd naar de toepassing van alternatieve blusmiddelen en naar de capaciteit van de pomp, omdat dit relevante aspecten zijn bij het maken van een vergelijking met een 'standaard' TS-6. Met betrekking tot de bezetting is gevraagd naar de functies van de personen en of de manschappen specifiek voor 'uitruk op maat' zijn opgeleid.
> Verder is gevraagd naar afspraken binnen de regio over de modulaire samenstelling van een TS-6. Zo is gevraagd of de bevelvoerder zich altijd in de eerst arriverende eenheid bevindt en naar het meetpunt voor het bepalen van de opkomsttijd van een samengestelde TS-6.
> Om inzicht te krijgen in het type incidenten waarvoor 'uitruk op maat' wordt toegepast, is voor een aantal incidenten gevraagd of een variant van 'uitruk op maat' daar solitair naar mag uitrukken zonder dat opschaling naar een TS-6 nodig is. Verder is specifiek gevraagd of een variant van 'uitruk op maat' solitair uitrukt naar een binnenbrand in een woning.
> Om te kunnen bepalen of er met 'uitruk op maat' een gelijkwaardig niveau van brandweerzorg wordt geleverd als met een basisbrandweereenheid, is gevraagd naar de basis voor het dekkingsplan. Daarbij is vooral gekeken naar het meetpunt voor de opkomsttijd bij een maatgevend incident, waarvoor de slagkracht van een (samengestelde) TS-6 geldt.
> In relatie tot de waarborging van de veiligheid van het personeel, is gevraagd naar de risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E) voor 'uitruk op maat' en naar de afstemming van opleiding en oefening op 'uitruk op maat'.
> Aan iedere regio is gevraagd naar het moment van betrokkenheid van verschillende partijen bij 'uitruk op maat', waaronder het college van B&W, het bestuur, het management, de OR, de werkvloer en de meldkamer. Verder is gevraagd of afspraken met de meldkamer zijn gemaakt over meldingsclassificaties, alarmering, opvolging en opschaling. Ook is gevraagd naar de wijze waarop inzetten met 'uitruk op maat' worden gemonitord en geëvalueerd.
> Om, voorafgaand aan de diepte-interviews, alvast een beeld te krijgen van de mate waarin het Landelijk kader als toereikend wordt ervaren, is aan de regio's gevraagd of het Landelijk kader voldoende ondersteuning biedt in het ontwerp, de implementatie en de uitvoering van 'uitruk op maat'.

Op basis van de verkregen informatie is voor elke regio een overzicht opgesteld, waarin per uitgangspunt uit het Landelijk kader is beschreven op welke wijze dit punt in de betreffende regio is toegepast of is vormgegeven. Ook is geëvalueerd in hoeverre de toepassing of vormgeving overeenkomt met het uitgangspunt uit het Landelijk kader. Dit overzicht is per regio vertaald naar een regiobeeld.

Het aantal alternatieve invullingen en de mening over de mate van ondersteuning door het Landelijk kader, bepaalden samen of de regio werd uitgenodigd voor een diepte-interview op locatie of voor een telefonisch diepte-interview. Uiteindelijk zijn alle regio's, met uitzondering van de twee regio's die 'uitruk op maat' nog niet hebben ingevoerd, geïnterviewd voor de behoeftepeiling. Daarnaast hebben diepte-interviews in het kader van de behoeftepeiling plaatsgevonden met het afgevaardigden van de VBV, het Netwerk Meldkamerdomein van Brandweer Nederland en met de vakbonden FNV en BVB. De CMHF en CNV zijn in de gelegenheid gesteld om schriftelijk te reageren op het verslag van het gesprek met de FNV en BVB.

1.3 Kwaliteit van het onderzoek

Zoals aangegeven, heeft dit onderzoek een sterk inventariserend karakter. Het is gebaseerd op informatie die door de contactpersonen is aangeleverd. Uitgangspunt is geweest, dat de aangeleverde informatie de feitelijke situatie in de betreffende veiligheidsregio goed weergeeft (en dus betrouwbaar en valide is), en bovendien relevant is voor het beantwoorden van de gestelde vraag. Om de kwaliteit zo goed mogelijk te waarborgen is, zoals hierboven al aangegeven, de geleverde informatie zo veel mogelijk gecontroleerd aan de hand van beschikbaar gestelde documenten en is bij twijfel of onduidelijkheid navraag gedaan. Per regio is op basis van de beschikbare informatie een regiobeeld opgesteld. Dit regiobeeld is ter review voorgelegd aan de betrokkenen.

De diepte-interviews zijn in verschillende vormen (telefonisch of op locatie), in verschillende samenstellingen (1-op-1 of groepsinterview) en door verschillende onderzoekers uitgevoerd. De gespreken waren semigestructureerd van aard, om zo de geïnterviewden zoveel mogelijk in de gelegenheid te stellen hun informatie te delen. Om de vergelijkbaarheid van de interviewresultaten zoveel mogelijk te waarborgen is vooraf een interviewprotocol opgesteld. Daarin is onder andere aangegeven welke onderwerpen ten minste in het gesprek aan bod moesten komen. De informatie uit de diepte-interviews is verwerkt in de regiobeelden en opnieuw ter review voorgelegd aan de betreffende regio's. Op basis van de regiobeelden is een landelijk beeld opgesteld, dat is opgenomen in de voorliggende rapportage.

De informatie zoals die in de verschillende regiobeelden is vastgelegd, is door de onderzoekers gerubriceerd en ondergebracht in een Excel-bestand. Dit Excel-bestand heeft gediend als basis voor dit rapport.

2 De vormgeving van ‘uitruk op maat’

In dit hoofdstuk komt de eerste vraagstelling *‘Op welke wijze is ‘uitruk op maat’ in de betreffende regio’s vormgegeven en in welk(e) beleidsdocument(en) is ‘uitruk op maat’ in de regio’s vastgelegd?’* aan de orde.

Om te kunnen bepalen op welke wijze ‘uitruk op maat’ in de betreffende regio’s is vormgegeven, is in de vragenlijst geïnformeerd naar de variant die wordt toegepast en of deze variant de reguliere werkwijze is of een proef, en of sprake is van een variabele voertuigbezetting in geval van onderbezetting. Daarnaast is gevraagd of de keuze voor ‘uitruk op maat’, het proces van de implementatie, de toepassing bij verschillende type meldingen, de werkwijze en de afspraken over de werkwijze bestuurlijk zijn vastgelegd. Daar waar dit van toepassing is, is gevraagd om documenten te overleggen waarin de betreffende handelswijze is vastgelegd.

2.1 De vormgeving van ‘uitruk op maat’

In alle regio’s wordt een vorm van ‘uitruk op maat’ toegepast, met uitzondering van Hollands Midden en Noord- en Oost-Gelderland. In Hollands Midden worden de voorbereidingen getroffen voor de implementatie van ‘uitruk op maat’. In de zomermaanden staat het bestuur middels een ‘combinatieregeling’ toe dat onderbezet wordt uitgerukt. De regio beschouwt dit niet als vorm van ‘uitruk op maat’. Regio Noord- en Oost-Gelderland geeft aan dat de pilot met TS-4 en SI-2 ('zes or less') door haar niet wordt beschouwd als ‘uitruk op maat’.

Verder is er een aantal regio’s die onderbezette uitrukken niet onder ‘uitruk op maat’ scharen. In de regio Groningen worden voorbereidingen getroffen voor een proef ‘Veilig met 4’; daarnaast past de regio in geval van onderbezetting een variabele voertuigbezetting toe. Regio Brabant-Zuidoost geeft aan dat het uitrukken met een onderbezette TS, naast de TS-4 als reguliere werkwijze in verstedelijkt gebied, niet als ‘uitruk op maat’ is bedoeld. In Flevoland is overdag uitsluitend sprake van uitrukken met TS-4 of TS-flex en wordt alleen op Urk nog een TS-6 toegepast. Een aantal posten zal weer teruggebracht worden naar TS-6, overdag eventueel via ondersteuning met beroepspersoneel.

Alle regio’s, met uitzondering van regio Fryslân en Zuid-Limburg, geven aan dat zij het Landelijk kader hebben toegepast bij de vormgeving, implementatie en uitvoering van ‘uitruk op maat’. Regio Zuid-Limburg geeft aan dat ‘uitruk op maat’ al was ingevoerd voordat het Landelijk kader werd uitgebracht, maar dat de toepassing grotendeels in overeenstemming is met de uitgangspunten van het Landelijk kader en regio Fryslân geeft aan dat het Landelijk kader geen oplossing biedt bij paraatheidsproblemen.

In alle regio’s zijn paraatheidsproblemen de belangrijkste reden om van de basisbrandweereenheid af te wijken. In elf regio’s zijn naast de paraatheidsproblemen nog

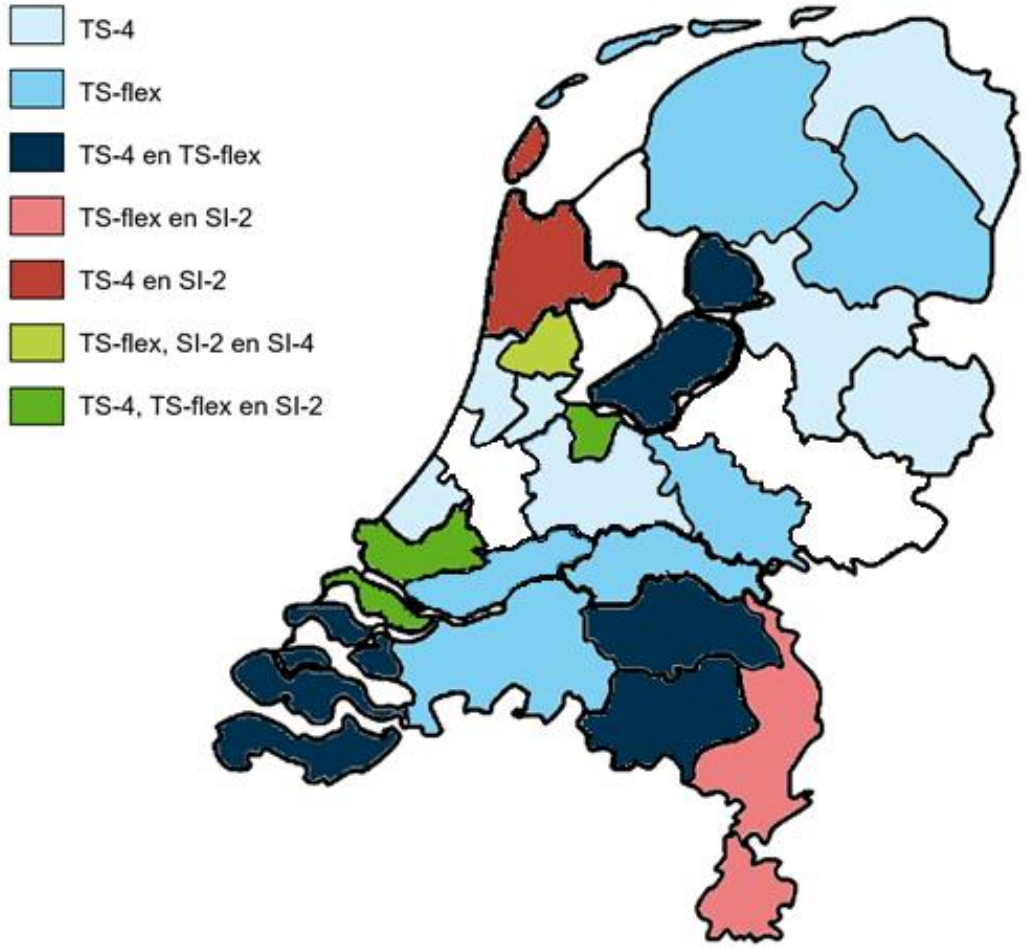
andere redenen genoemd voor de toepassing van een vorm van ‘uitruk op maat’. In zes regio’s wordt ‘efficiëntie’ als reden genoemd, in twee gevallen aangevuld met ‘innovatie’ en in één geval wordt daarnaast ‘professionalisering’ als derde reden genoemd. Andere redenen die worden genoemd zijn ‘differentiatie en specialisatie’, ‘flexibele en uniforme inzet’, ‘gebieden met laag risicoprofiel en weinig uitrukken’, ‘gegarandeerde inzet’, ‘ontwikkelgerichte en toekomstgerichte incidentbestrijding’ en ‘bezuiniging’.

Zoals gezegd, is ‘uitruk op maat’ in het Landelijk kader gedefinieerd als het differentiëren van de inzet van mensen en middelen naar incidenttype en risico’s. Uit het Inspectierapport blijkt dat in de regio Rotterdam-Rijnmond de keuze voor een afwijkende slagkracht is gebaseerd op een brandrisicoprofiel, zij het alleen voor de SI-2 op één van de vier posten met een SI-2. De meeste regio’s hebben een klussenlijst in de RI&E opgenomen of uitrukvoorstellen opgesteld op basis van een taak-risicoanalyse of op basis van de Risico Classificatie Methodiek (RCM). Hoewel de afwijkende slagkracht daarmee (mede) op een brandrisicoprofiel is gebaseerd[4], lijkt in de meeste regio’s vooral sprake te zijn van ‘uitruk op maat’ als hulpconstructie om de opkomsttijden te verbeteren, zoals genoemd in het rapport *Uitruk op maat* (NVBR, 2012).

In tien regio’s wordt ‘uitruk op maat’ in nagenoeg de gehele regio toegepast, doorgaans in geval van onderbezetting. In regio Groningen is alleen op de twee beroepsposten geen sprake van inzetten met ‘uitruk op maat’, maar op alle vrijwilligersposten wel. In nog eens vijf regio’s wordt ‘uitruk op maat’ vooral bij vrijwilligersposten toegepast om het paraatheidsprobleem op te lossen. In drie regio’s wordt ‘uitruk op maat’ zowel op vrijwilligers- als op beroepsposten toegepast. Regio Haaglanden past ‘uitruk op maat’ alleen toe op posten met een hulpverleningsvoertuig en hoogwerker, waaronder ook vrijwilligersposten. Van andere regio’s kan op basis van de aangeleverde informatie niet worden bepaald of het uitsluitend om vrijwilligersposten gaat of om een combinatie van type posten.

In alle regio’s wordt een TS met een bezetting van minder dan zes personen ingezet. Een derde van de regio’s zet uitsluitend een TS met een bezetting van vier personen in (TS-4) en eveneens een derde van de regio’s past uitsluitend een TS met een variabele bezetting (TS-flex[5]) toe, waarbij de bezetting kan variëren tussen de drie[6] en acht[7] personen. De overige regio’s passen een combinatie van varianten toe. In een kwart van de regio’s wordt een SI-2, en in één regio ook een SI-4, ingezet naast een TS-4 of TS-flex. Van één regio is bekend dat ook motors worden ingezet. In figuur 2.1 is een overzicht weergegeven van de gebruikte eenheden per regio.

[4] In de vragenlijst is niet expliciet gevraagd of de keuze voor een uitruk met een TS-4, TS-flex, SI-2 of andere variant is gebaseerd op risicoprofielen en/of incidenttypen. Ook uit de toelichtende antwoorden komt niet naar voren dat de afwijkende slagkracht in de regio’s is gebaseerd op risicoprofielen, of dat naar vooraf vastgestelde typen incidenten uitsluitend met een afwijkende bezetting wordt uitgerukt.
[5] De ‘TS-4/5’ (Drenthe), ‘TS variabel’ (Zuid-Holland-Zuid) en ‘TS 6-2’ (Brabant-Zuidoost) worden beschouwd als ‘TS-flex’.
[6] Regio’s Zuid Limburg en Midden- en West-Brabant.
[7] Regio Gelderland-Midden.



Figuur 2.1 Typen ‘uitruk op maatvariant(en)’ per regio

In alle regio’s is de toepassing van ‘uitruk op maat’ bestuurlijk vastgesteld. Soms hebben respondenten aangeven uit welk document deze bestuurlijke vastlegging bleek, maar in veel gevallen was dat niet het geval.

> De regio Groningen (R01) heeft in 2018 de toepassing van de ‘Regeling onderbezet uitrukken’ en de pilot 'Veilig met 4' bestuurlijk vastgesteld.
> In de regio Fryslân (R02) wordt al tientallen jaren uit noodzaak vanwege beschikbaarheidsproblemen, met minder dan zes personen op een TS uitgerukt. Op 1 juli 2019 is ‘uitruk op maat’ officieel geëffectueerd.
> In Drenthe (R03) heeft het algemeen bestuur in 2016 ingestemd met een proefperiode van twee jaar en sinds 2019 past de regio ‘uitruk op maat’ als reguliere werkwijze toe.
> Na een proef in 2012 is vanaf 2019 uitruk op maat als reguliere werkwijze ingevoerd op drie posten in de regio IJsselland (R04).
> De respondenten uit de regio’s Utrecht (R09), Noord-Holland Noord (R10), Gooi en Vechtstreek (R14), Zuid-Holland Zuid (R18), Zeeland (R19) en Brabant-Zuidoost (R22) geven aan dat de keuze, de werkwijze en de toepassing van ‘uitruk op maat’ bestuurlijk zijn vastgelegd.
> Het bestuur van regio Twente (R05) heeft na een uitgebreide evaluatie van de pilot gemotiveerd besloten tot de definitieve invoering van de inzet van variabele voertuigbezetting (Inspectie Justitie en Veiligheid, 2018e).

- De regio Noord- en Oost-Gelderland (R06) hanteert als standaardsamenstelling van een basisbrandweereenheid een TS-6. Daarvan mag alleen op basis van structurele paraatheidsproblemen worden afgeweken, zoals het bestuur heeft besloten op 18 december 2014 (Inspectie Justitie en Veiligheid, 2018f).
- Het bestuur van regio Gelderland Midden (R07) heeft op 24 juni 2015 ingestemd met de 'visie uitruk op maat'. Daarmee wordt het binnen de veiligheidsregio mogelijk om uit te rukken met minder dan zes personen op een tankautospuit (Inspectie Justitie en Veiligheid, 2018g). De implementatie van de werkwijze 'uitruk op maat' vindt plaats naar aanleiding van het besluit 'Doorontwikkeling Repressieve Organisatie' van het algemeen bestuur.
- In de regio Gelderland Zuid (R08) is de afwijkende wijze van uitrukken per post bestuurlijk vastgelegd in een besluitnota (Inspectie Justitie en Veiligheid, 2018h). De formele besluitvorming voor variabele voertuigbezetting in geval van onderbezetting heeft in juni 2019 plaatsgevonden. In de regio Zaanstreek-Waterland (R11) zijn de keuze voor 'uitruk op maat' en de werkwijze van de 'uitruk op maatvariant' bestuurlijk vastgelegd (Inspectie Justitie en Veiligheid, 2018k). 'Uitruk op maat' is in de regio Kennemerland (R12) als reguliere werkwijze bestuurlijk vastgesteld (Inspectie Justitie en Veiligheid, 2018l).
- In de regio Amsterdam-Amstelland (R13) zijn de keuze voor 'uitruk op maat' en de werkwijze van 'uitruk op maat' in 2016 bestuurlijk vastgelegd. Na de eindevaluatie van 2018 is er afgestemd met het Veiligheidsbestuur dat de overige vrijwilligersposten ook 'uitruk op maat' gaan toepassen. In de regio Haaglanden (R15) heeft het bestuur op 14 december 2011 ingestemd met het beleidsplan 'Op Koers' waarin de pilots binnen het project 'Vernieuwde Repressie' zijn opgenomen, waaronder die met een afwijkende voertuigbezetting (Inspectie Justitie en Veiligheid, 2018o).
- In de regio Hollands Midden (R16) neemt het bestuur jaarlijks een gemotiveerd besluit tot toepassing van de in deze regio opgestelde 'combinatieregeling' voor de zomermaanden (Inspectie Justitie en Veiligheid, 2018p).
- De regio Rotterdam-Rijnmond (R17) heeft de toepassing van uitruk op maat rond 2014 ingevoerd. In de vergadering van het algemeen bestuur op 16 december 2016 is het 'Beleid Flexibele Voertuigbezetting' vastgesteld (Inspectie Justitie en Veiligheid, 2018q).
- In de regio Midden- en West-Brabant (R20) is in oktober 2013 toestemming gegeven voor pilots met een afwijkende voertuigbezetting. Na de afronding van de pilot heeft het bestuur op basis van het projectplan en de evaluaties besloten om 'uitruk op maat' in te zetten op alle vrijwilligersposten (Inspectie Justitie en Veiligheid, 2018t).
- In de regio Brabant-Noord (R21) zijn de keuze voor 'uitruk op maat' en de werkwijze van de 'uitruk op maat' variant bestuurlijk vastgelegd (Inspectie Justitie en Veiligheid, 2018u).
- De regio Limburg-Noord (R23) heeft de visie over 'uitruk op maat' vastgesteld in een onderdeel van het Beleidsplan 'Veiligheidsregio Limburg-Noord 2011-2015' (Inspectie Justitie en Veiligheid, 2018w).
- Het bestuur van regio Zuid-Limburg (R24) heeft 'uitruk op maat' in 2012 vastgesteld.
- Het bestuur van regio Flevoland (R25) heeft navolgbaar en gemotiveerd gekozen voor de inzet van een TS-4 en TS-flex (Inspectie Justitie en Veiligheid, 2018y).

2.2 Samenvattende beschouwing

Het valt op dat in alle regio's een vorm van 'uitruk in afwijking van TS-6' wordt toegepast en dat in alle gevallen paraatheidsproblemen de belangrijkste reden zijn om van de

basisbrandweereenheid af te wijken. Met ‘uitruk op maat’ kan nu wel uitgerukt worden en kan de brandweer sneller ter plaatse zijn. Daarmee lijkt in de meeste regio’s sprake te zijn van ‘uitruk op maat’ als hulpconstructie om de opkomsttijden te verbeteren, zoals genoemd in het rapport ‘Uitruk op maat’ (NVBR, 2012). Deze hulpconstructie via ‘uitruk op maat’ is in alle regio’s bestuurlijk vastgesteld, hoewel niet van alle regio’s bekend is in welk document de uitgangspunten zijn vastgelegd.
Ook valt op dat naast de TS-4 of SI-2 geen andere variant wordt toegepast dan de TS-flex, die in basis gelijk is aan de TS-4, met uitzondering van twee regio’s waarin een motor, respectievelijk een SI-4 wordt ingezet. De SI-4 betreft een snel interventievoertuig met vier personen dat wordt gebruikt, omdat een deel van het verzorgingsgebied niet toegankelijk is voor een TS.

3 Aantal inzetten met ‘uitruk op maat’

In dit hoofdstuk komt de vraagstelling *‘Hoe vaak wordt uitgerukt met eenheden kleiner dan TS-6 en hoe vaak betreft het een maatgevend incident?’* aan de orde.

In de vragenlijst is geïnformeerd naar de wijze waarop inzetten met ‘uitruk op maat’ worden gemonitord in GMS. In alle regio’s wordt TS-4 of TS-flex toegepast en meerdere regio’s geven aan dat met het huidige meldkamersysteem geen onderscheid gemaakt kan worden tussen inzetten die zijn gedaan met een TS-6, een TS-4 of een TS-5. In zeven op de tien regio’s wordt een TS-flex toegepast vanwege paraatheidsproblematiek, maar met de intentie om met een TS-6 uit te rukken. Dit verklaart mogelijk waarom slechts acht regio’s in de vragenlijst hebben aangegeven dat de inzetten met ‘uitruk op maat’ in GMS worden gemonitord en drie regio’s ook daadwerkelijk aantallen hebben genoemd. Maar ook van de zeven regio’s met een SI heeft slechts één regio in de vragenlijst inzicht gegeven in het aantal inzetten.

3.1 Aantal inzetten met ‘uitruk op maat’

In de vragenlijst geeft regio Noord-Holland Noord aan dat in 2018 de SI-2 in totaal 556 maal is ingezet; dat is bij drie op de tien incidenten.[8] Regio Gelderland Midden noemt het aantal van negen incidenten met een TS-flex in 2018; dat is 1% van de inzetten[9]. Regio Flevoland geeft aan dat er in 2018 in totaal 308 gebouwbranden zijn geweest waarbij is uitgerukt conform ‘uitruk op maat’; dat is ongeveer 10% van het totaal aantal incidenten in Flevoland. De regio Limburg-Noord geeft aan dat een uitruk met TS-4 of TS-5 zelden voorkomt (ongeveer 10%). De regio Groningen geeft in 2018 in een notitie van het Algemeen Bestuur, het ‘Besluit samenstelling basisbrandweereenheden’, aan dat bij ongeveer 1% van de inzetten onderbezet wordt uitgerukt.

Uit het *Onderzoeksrapport proef Uitruk op maat* door regio Drenthe (2019) wordt ingegaan op de bevindingen uit een belevingsonderzoek over veiligheid, gezondheid en effectiviteit. Daarvoor zijn in de periode van maart 2018 tot februari 2019 in totaal 111 incidenten met ‘uitruk op maat’ geëvalueerd, verdeeld over zes proefposten: Gasselternijveen, Klazienaveen, Peize, Rolde, Smilde en Veenhuizen. Daarvan is bij 40 incidenten daadwerkelijk uitgerukt en een TS-4/5 ingezet. Uit de evaluatie komt naar voren dat de scheidslijn tussen de TS-4/5 en TS-6 wat betreft risico’s niet keihard is. De regio geeft aan dat brandweerwerk per definitie risicovol is, maar dat bij een TS-4/5 het handelingsperspectief bij grote en complexe incidenten sneller onder druk komt te staan. Naar schatting betreft dit volgens de respondent 10 tot 25 procent van de meldingen. In het rapport worden diverse aanbevelingen gedaan om risico’s te voorkomen of te beperken.

[8] In 2018 waren in totaal 1760 incidenten, zie https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83121NED/table?dl=728C.
[9] In 2018 waren in er totaal 600 incidenten, zie https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83121NED/table?dl=728C.

In de regio Zaanstreek-Waterland zijn tijdens de pilotperiode (7 april 2015 - 1 augustus 2017) via GMS kwantitatieve data over uitrukken met SI-2 verzameld. Het aantal varieert van twee (post Volendam) tot zeven (post Prins Bernhardplein, Zaandam) uitrukken per week. In zeven van de tien uitrukken met een SI-2 is solitair uitgerukt. Daarmee is in drie op de tien gevallen sprake van een uitruk met een samengestelde TS-6. Bij één op de twintig uitrukken is het noodzakelijk gebleken om op te schalen met (minimaal) één tankautospuit. In de helft van opgeschaalde uitrukken was sprake van een dier in nood (hoofdzakelijk een paard te water); in drie op de tien gevallen van brand en in de overige gevallen van dienstverlening. Er is niet met een eenheid kleiner dan TS-6 uitgerukt naar een maatgevend incident.

In regio Brabant Zuidoost is gedurende de pilot informatie verzameld over het aantal inzetten met 'uitruk op maat'. In de maanden oktober 2016 tot en met maart 2017 zijn er circa 1100 incidenten geweest binnen stedelijk gebied waarvoor een eenheid (kleiner dan TS-6) is gealarmeerd. Dit aantal omvat alle alarmeringen in stedelijk gebied, dus ook de automatische brandmeldingen OMS, de reanimaties, de buitenbranden, autobranden en andere meldingen waarvoor de inzet van één eenheid voldoende is. In de onderzoeksperiode is er sprake geweest van 129 gebouwbranden en 23 meldingen 'wegvervoer met letsel' (ongeval met beknelling). In 16 gevallen hebben na de alarmering een bevelvoerder of de meldkamer om een tweede eenheid gevraagd.

In de *Eindrapportage Gezamenlijke Gegevensverzameling Uitrukken op Maat* (2018) is in de periode van 1 januari tot en met 31 december 2017 in tien veiligheidsregio's informatie verzameld over '379 uitrukken naar branden in gebouw waarvoor een vragenlijst is ingevuld (244x naar een woning en 135x naar een brand in een ander soort gebouw)'. Uit de rapportage wordt niet geheel duidelijk hoe vaak in samengestelde vorm naar een woningbrand is uitgerukt.

3.2 Samenvattende beschouwing

Op basis van de informatie van de respondenten en uit de documenten is geen duidelijk beeld te geven van de omvang van de inzetten met 'uitruk op maat' in de regio's. Daar waar getallen zijn genoemd, varieert het aantal inzetten met 'uitruk op maat' tussen 1% en 30% van alle incidenten in de betreffende regio. Verder is niet duidelijk of de tellingen tijdens pilots het totaal aantal inzetten met 'uitruk op maat' zijn geweest, of alleen de uitrukken waarvoor een evaluatieformulier is ingevuld.
Wel wordt duidelijk dat de incidenten waarvoor 'uitruk op maat' wordt ingezet vooral andere typen incidenten zijn dan het incidenttype 'brand'. Verder blijkt dat een deel van de inzetten niet solitair wordt afgehandeld, maar dat na de alarmering is opgeschaald naar de slagkracht van een TS-6. Het is niet duidelijk hoe vaak een samengestelde TS-6 uitgerukt is naar een maatgevend incident. Alleen op basis van de informatie uit regio Zaanstreek-Waterland kan worden gesteld dat daar in drie op de tien inzetten met 'uitruk op maat' sprake is geweest van een uitruk met een samengestelde TS-6.

4 Vergelijking met het Landelijk kader

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop ‘uitruk op maat’ in de betreffende regio’s is ingericht en op de mate waarin de vormgeving, implementatie en uitvoering van ‘uitruk op maat’ in de betreffende regio’s in overeenstemming is met het Landelijk kader.

4.1 Uitgangspunten van het Landelijk kader

De wijze waarop ‘uitruk op maat’ in de regio’s is ingericht wordt besproken aan de hand van de uitgangspunten van het ‘Landelijk kader uitruk op maat bij brand’. Het Landelijk kader kent veertien expliciet geformuleerde uitgangspunten en zes indirect geformuleerde uitgangspunten. De uitgangspunten staan in de onderstaande tekstkaders opgesomd.

Uitgangspunten Landelijk kader uitruk op maat bij brand
1. Bij een maatgevend incident (binnenbrand woning) wordt een TS-6 gealarmeerd.
2a. Maatwerk in de uitruk betreft alleen kleinere incidenten, en
2b. de modulaire samenstelling van de eerste TS-6 op of nabij de plaats incident.
3a. Voor de aanpak van kleinere incidenten lenen zich de TS-4 en de SI-2.
3b. Voor aanvulling van personeel kan elk daartoe geschikt voertuig worden gebruikt.
4. TS-4 is een standaard TS-voertuig en wordt bezet door 1 bevelvoerder, 1 chauffeur-pompbediener en 2 manschappen.
5. SI-2 met standaard bepakking wordt bezet door tenminste 2 daartoe gekwalificeerde manschappen en/of bevelvoerder.
6a. TS-4 en SI-2 kunnen worden ingezet voor kleinere klussen naar gelang de slagkracht.
6b. Hiervoor wordt landelijk een lijst vastgesteld, de taak-slagkrachtkoppeling.
7. Of een daartoe door de Meldkamer aangemerkte klus met een TS-4 of SI-2 wordt aangepakt, is uiteindelijk ter beslissing aan de bevelvoerder (TS-4) respectievelijk de leidinggevende (SI-2). Dezen kunnen direct of later opschalen naar TS-6. Ook de meldkamer kan opschalen.
8a. Bij een maatgevend incident of ander incident dat een volwaardige TS-6 vergt, kan deze op de plaats incident worden samengesteld uit een TS-4 plus een SI-2 of een ander voertuig.
8b. Voor de opkomsttijd van de samengestelde TS-6 geldt het moment dat de TS-6 compleet is op de plaats incident.
9a. Het samenstellen van een TS-6 bij een maatgevend incident dient zo te worden georganiseerd, dat de bevelvoerder zich in de eerst arriverende eenheid bevindt.
9b. Het tijdsverloop tussen het arriveren van de samenstellende eenheden is zo beperkt mogelijk.
9c. De taken die deeleenheden uitvoeren in deze periode zijn nooit zwaarder dan de aan die eenheid onder punt 6 toegewezen taken.
10a. De veiligheid van het personeel is aantoonbaar gewaarborgd,
10b. onder meer door een uitgevoerde Risico-Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) van de taak-slagkrachtkoppeling zoals genoemd onder punt 6, en
10c. de invulling van de daaruit voortvloeiende voorwaarden.
11a. De opleiding en oefening,
11b. de alarmering, de verbindingen, de informatieverzorging vanuit de meldkamer, en
11c. het overzicht van beschikbaarheid van personeel zijn op ‘uitruk op maat’ afgestemd.

12. Er is een match tussen de klus en het vakmanschap van het personeel, het materieel en de bepakking.
13. Het gelijkwaardig niveau van brandweerzorg is gewaarborgd, doordat 'uitruk op maat' het door het regionaal bestuur vastgestelde dekkingsplan voor de TS-6 niet aantast.
14. Het proces dat in een regio leidt tot 'uitruk op maat' is goed georganiseerd, onder meer door de werkvloer actief te betrekken bij de ontwikkelingen, mede via de Ondernemingsraad. Zie: Uitruk op Maat, NVBR 2012, par. 3.3.

Overige uitgangspunten Landelijk kader uitruk op maat bij brand
15a. Het bestuur van elke regio beslist welke van de hieronder genoemde varianten het inzet.
15b. De landelijke functies gaan voorzien in ondersteuning van de volgende varianten:
a) de tankautospuit met 6 personen en standaardbepakking, de standaard TS-6
b) de tankautospuit met 4 personen en standaardbepakking TS-4
c) een snel interventievoertuig met 2 personen en passende bepakking SI-2 (voor een SI-2 kan als voertuig ook een tankautospuit met 2 personen worden gebruikt).
16. Regio's kunnen ook andere varianten op de weg brengen. Deze dienen dan te worden vertaald naar de minimale slagkracht van de genoemde varianten ('conversie').
17. Indien een regio kiest voor een afwijkende variant zal zij zelf voor de eventueel vereiste aanvullende randvoorwaarden zorgdragen.
18. Uitruk op maat is niet bedoeld als bezuinigingsmaatregel en is in de meeste gevallen daartoe ook niet of slechts beperkt geschikt.
19. Uitruk op maat heeft geen invloed op het regionaal dekkingsplan voor de basisbrandweereenheid TS-6. Dit plan is gebaseerd op hetgeen nodig is voor het bereiken van de opkomsttijden van de basisbrandweereenheid TS-6 en dat staat los van uitruk op maat.
20. Indien een incident méér dan één TS-6 vergt, dan zijn deze aanvullende TS-sen altijd TS-6 vanaf uitruk. De huidige procedures en opleidingen op het gebied van grootschalig optreden worden dan ook niet gewijzigd.

De uitgangspunten van het Landelijk kader 'uitruk op maat' bij brand zijn vertaald naar toetsingscriteria. Op hoofdlijnen is het toetsingskader onder te verdelen in criteria die betrekking hebben op het ontwerp, op het proces van implementatie en op de uitvoering van 'uitruk op maat' in de praktijk. Uit de vertaling van de uitgangspunten naar toetsingscriteria is gebleken dat een aantal uitgangspunten lastig te toetsen is. Zo is de landelijke taak-slagkrachtkoppeling voor kleinere klussen (uitgangspunt 6b) niet aangetroffen. Daarmee is de term 'kleinere klussen' niet concreet gemaakt. Verderop in het Landelijk kader wordt tweemaal verwezen naar de (ontbrekende) taak-slagkrachtkoppeling. De zwaarte van de taken van deeleenheden van een samengestelde TS-6 (uitgangspunt 9c) is daarmee evenmin concreet gemaakt. Ook is gesteld dat de veiligheid van het personeel aantoonbaar gewaarborgd wordt door onder meer een RI&E op de taak-slagkrachtkoppeling uit te voeren. Aangezien de taak-slagkrachtkoppeling ontbreekt, is het niet mogelijk om daarop een RI&E uit te voeren. Daarnaast is niet concreet gemaakt wat de criteria zijn voor de waarborging van de veiligheid van het personeel, waardoor het ook niet mogelijk is om de veiligheid van het personeel op een andere wijze dan via een RI&E vast te stellen. De veiligheid van het personeel is echter van essentieel belang bij iedere uitruk en vooral wanneer wordt afgeweken van een standaard werkwijze, zoals met 'uitruk op maat'.

Ook wordt uit het Landelijk kader niet duidelijk wanneer er sprake is van een match tussen de klus en het vakmanschap van het personeel, het materieel en de bepakking (uitgangspunt 12). Verder blijft de gedachte onduidelijk die ligt achter de stelling 'Het gelijkwaardig niveau van brandweerzorg is gewaarborgd, doordat 'uitruk op maat' het door het regionaal bestuur vastgestelde dekkingsplan voor de TS-6 niet aantast' (uitgangspunt

13). De stelling kan gelezen worden als *voorwaarde*, namelijk dat het dekkingsplan altijd gebaseerd moet blijven op de slagkracht van TS-6, en 'uitruk op maat' daarmee niet geschikt is voor het oplossen van problemen met paraatheid. Zij kan ook gelezen worden als *veronderstelling*, namelijk dat de brandweerzorg altijd gewaarborgd blijft met 'uitruk op maat', aangezien het dekkingsplan altijd moet zijn gebaseerd op een TS-6, en niet op 'uitruk op maat'. Een laatste voorbeeld van een uitgangspunt dat lastig te toetsen is, is het punt dat 'uitruk op maat' niet is bedoeld als bezuinigingsmaatregel en in de meeste gevallen daartoe ook niet of slechts beperkt geschikt is (uitgangspunt 18). De grens tussen wat een bezuinigingsmaatregel is en wat niet kan zeer vaag zijn.

Ten slotte wordt in uitgangspunt 14 verwezen naar paragraaf 3.3 uit het rapport van de NVBR (2012). Daarin staan negen aanbevelingen voor de projectaanpak voor 'uitruk op maat' genoemd. De aanbevelingen die in de evaluatie van het Landelijk kader in het toetsingskader zijn opgenomen, staan hieronder opgesomd.

Uitgangspunten op basis van aanbevelingen in Uitruk op Maat, NVBR 2012, par. 3.3

21. De gekozen formule moet in duidelijke procedures worden omgezet. Uiteindelijk moet één en ander neerslaan in werkbare instructies en instructiekaarten (aanbeveling 2).
22. Er is opleiding en oefening nodig, toegespitst op dat voertuig. Dit vergt een opleidingsplan, gebaseerd op competentieprofielen (aanbeveling 3).

In de volgende paragrafen wordt een landelijk beeld gegeven van de bevindingen. Daarbij is niet de volgorde van de uitgangspunten van het Landelijk kader gebruikt, maar zijn de uitgangspunten per onderwerp geclusterd en in een voor de evaluatie meer logische volgorde gezet.

4.2 De toepassing van het Landelijk kader in de regio's

Zoals eerder is genoemd, geven nagenoeg alle regio's aan dat zij het Landelijk kader hebben toegepast bij de vormgeving, implementatie en uitvoering van 'uitruk op maat', of dat de toepassing van 'uitruk op maat' past binnen het Landelijk kader (regio Zuid-Limburg). Regio Fryslân past een vorm van 'uitruk op maat' toe, maar heeft bewust geen gebruik gemaakt van het Landelijk kader, aangezien zij vindt dat het kader in de huidige vorm geen oplossing biedt bij paraatheidsproblemen. Daarnaast hebben alle regio's aangegeven dat de aanleiding voor de invoering van 'uitruk op maat' (vooral) is gelegen in een paraatheidsproblematiek.

18. [Uitruk op maat] is niet bedoeld als bezuinigingsmaatregel en is in de meeste gevallen daartoe ook niet of slechts beperkt geschikt.

In drie regio's is aangeven dat 'uitruk op maat' mede is ingevoerd vanwege bezuinigingen. Daarmee is 'uitruk op maat' in deze drie regio's vanuit een andere doelstelling geïntroduceerd dan met het Landelijk kader is beoogd. De betreffende regio's gaven in de diepte-interviews aan dat er feitelijk geen sprake was van invoering van 'uitruk op maat', maar van het accorderen van een bestaande situatie. Daarnaast is 'uitruk op maat' ook een

bezuinigingsmaatregel, omdat ook de beroepsposten met minder dan zes personen zijn gaan uitrukken.

Alle regio's passen 'uitruk op maat' toe voor het oplossen van problemen als gevolg van onderbezetting van vrijwilligersposten. In enkele regio's is 'uitruk op maat' mede ingevoerd vanwege bezuinigingen.

20. Indien een incident méér dan één TS-6 vergt, dan zijn deze aanvullende TS-sen altijd TS-6 vanaf uitruk. De huidige procedures en opleidingen op het gebied van grootschalig optreden worden dan ook niet gewijzigd.

Uit de toelichtende antwoorden in de vragenlijst en uit de diepte-interviews komt naar voren dat de regio's worstelen met de toepassing van het Landelijk kader als er sprake is van onderbezetting. Zeker als het gaat om opschaling, is het in geval van onderbezetting niet altijd mogelijk om een TS-6 te leveren. Van ruim de helft van de regio's is bekend dat zij bij een incident dat meer dan één TS-6 vergt, opschalen met een TS-4 of TS-flex. Een aantal regio's rukt bij de eerste opschaling bij een middelincident uit met TS-6 en staat bij grotere incidenten opschaling met een TS-4 toe. Andere regio's geven aan dat de opschaling gebeurt aan de hand van de kazernevolgordetabel en dat er wordt geleverd wat beschikbaar is. Ook zijn er regio's die onderbezet opschalen alleen onder zekere omstandigheden toestaan, zoals tijdens een bepaald moment van de dag of bij een incident met specifieke aard. Waar nodig, wordt dan met extra voertuigen opgeschaald, zoals met tweemaal een TS-4 in plaats van met één TS-6. Andere regio's schalen standaard op met samenstellingen die afwijken van de huidige commandostructuur, zoals met extra voertuigen in een peloton. Verder zijn er regio's die aangeven dat zij vanwege paraatheidsproblemen behoefte hebben aan een verkenning van de mogelijkheden voor het toepassen van varianten van 'uitruk op maat' in de opschaling naar 'middelincident' of groter. Als motivatie voor het toestaan van onderbezet opschalen wordt genoemd dat vanwege paraatheidsproblemen het anders te lang zou duren voordat extra hulp ter plaatse komt. Daarnaast is er de ervaring dat bij opschaling vaak sprake is van een teveel aan personeel, hetgeen weer andere risico's met zich meebrengt. Ook het boeien en binden van vrijwilligers wordt als argument genoemd.

Uit de diepte-interviews komt verder naar voren dat de samenwerking van een TS-4 met een TS-6 bij opschaling soms tot problemen leidt, doordat een TS-6 met beroepsbezetting niet om weet te gaan met een TS-4, en dat bijstand met buurregio's problematisch verloopt wanneer de buurregio bijstand verleent met TS-4. Het feit dat opschaling niet in iedere regio op dezelfde manier gebeurt, wordt door meerdere regio's als onwenselijk beschouwd. Eén regio verwacht dat opschaling in de toekomst meer vraaggestuurd zal worden en dat taakdifferentiatie bij vrijwilligers invloed kan hebben op de gewenste samenstelling van een TS.

Meer dan de helft van de regio's staat toe dat bij opschaling naar middelincident (of hoger) wordt uitgerukt met een TS met minder dan zes personen op het voertuig. De (te) lange opkomsttijden als gevolg van paraatheidsproblemen en ervaringen uit het verleden worden als argument genoemd, naast het boeien en binden van vrijwilligers. Verschillen tussen regio's in de wijze van opschaling worden als problematisch ervaren.

4.3 Varianten van ‘uitruk op maat’

15a. Het bestuur van elke regio beslist welke van de hieronder genoemde varianten het inzet.
15b. De landelijke functies gaan voorzien in ondersteuning van de volgende varianten:

a) **de tankautospuit met 6 personen en standaardbepakking, de standaard TS-6**
b) **de tankautospuit met 4 personen en standaardbepakking TS-4**
c) **een snel interventievoertuig met 2 personen en passende bepakking SI-2 (voor een SI-2 kan als voertuig ook een tankautospuit met 2 personen worden gebruikt).**

In 16 regio’s wordt een vorm van variabele voertuigbezetting bij onderbezetting toegepast, meestal door de regio aangeduid als ‘TS-flex’. Regio Drenthe hanteert de term ‘TS-4/5’, regio Zuid-Holland-Zuid ‘TS variabel’ en regio Brabant-Zuidoost hanteert de term ‘TS 6-2’. In regio Gelderland Midden is het toegestaan om met maximaal acht personen in de TS-flex uit te rukken. In de regio’s Zuid-Limburg en Midden- en West-Brabant wordt met minimaal drie personen uitgerukt (TS-3). In negen regio’s wordt naast de TS-flex ook een andere variant ingezet. In 15 regio’s wordt gebruik gemaakt van een TS-4, waarbij in zeven regio’s daarnaast ook sprake is van een andere variant. In zes regio’s wordt de SI-2 ingezet, waarbij ook sprake is van een andere variant (TS-4 of TS-flex).

16. Regio’s kunnen ook andere varianten op de weg brengen. Deze dienen dan te worden vertaald naar de minimale slagkracht van de genoemde varianten (‘conversie’).

Regio Zaanstreek-Waterland is de enige regio die, naast een TS-flex en SI-2, een SI-4 inzet. Dit betreft een snel interventievoertuig met vier personen dat wordt gebruikt, omdat een deel van het verzorgingsgebied niet toegankelijk is voor een TS. De regio Haaglanden past ook motors toe in het reguliere optreden.

In de regio’s worden nagenoeg uitsluitend een SI-2, TS-4 of TS-flex ingezet. In twee regio wordt een TS-3 toegestaan en in twee andere regio’s wordt een SI-4, respectievelijk een motor ingezet.

4.4 Uitvoering TS-4 en SI-2

4. TS-4 is een standaard TS-voertuig en wordt bezet door 1 bevelvoerder, 1 chauffeur-pompbediener en 2 manschappen.

In alle regio’s wordt een variant van een TS-4 en/of TS-flex ingezet. In de evaluatie van het Landelijk kader is het uitgangspunt dat de TS-flex wat betreft bepakking en bezetting (minimaal) gelijk zou moeten zijn aan een TS-4. In de vragenlijst is gevraagd of een ‘standaard TS’ wordt ingezet, en is specifiek gevraagd naar mogelijke afwijkingen wat betreft drukluchtschuim en pompcapaciteit. Verder is gevraagd of de bemanning wel of niet specifiek is opgeleid voor ‘uitruk op maat’.

In regio Zuid-Limburg en Midden- en West-Brabant is in afwijking van het Landelijk kader een bezetting van minimaal drie personen toegestaan. In Zuid-Limburg is het uitgangspunt in het Landelijk kader anders opgevat, namelijk dat de voertuigbezetting van een standaard TS drie tot zes personen is, inclusief een bevelvoerder. In Midden- en West-Brabant staat een officier van dienst een TS-3 toe als het een specifieke klus betreft die met minder dan vier mensen uitgevoerd kan worden, bijvoorbeeld een meting. Een uitruk met een TS-3 komt in Midden- en West-Brabant zelden voor.
In de helft van de regio's is aangegeven dat de bemanning van een TS-4 of TS-flex specifiek is opgeleid voor 'uitruk op maat'. Dat is mogelijk meer dan wat in het Landelijk kader is gesteld, aangezien daar alleen voor de bemanning van de SI-2 is aangegeven dat zij 'daartoe gekwalificeerde manschappen en/of bevelvoerder' moeten zijn en dat 'opleiding en oefening (…) op 'uitruk op maat' afgestemd' is.
Naast dat in twee regio's wordt afgeweken van de minimale bezetting van vier personen, wordt in negen andere regio's mogelijk afgeweken van de standaardbepakking, aangezien gebruik gemaakt wordt van drukluchtschuim, soms gecombineerd met andere aanvullende materialen. Toch geven de respondenten ook hierbij doorgaans aan dat sprake is van een 'standaard TS'. Uit de tekst van het Landelijk kader blijkt niet wat wordt bedoeld met een standaard TS-voertuig. Het is niet duidelijk of hiermee een tankautospuit conform het *Branchevoorschrift Standaardbepakking Brandweervoertuigen* (Brandweer Nederland, 2017) wordt bedoeld, maar drukluchtschuim maakt geen onderdeel uit van de standaardbepakking conform de Brancherichtlijn. De respondenten die aangeven dat het voertuig is voorzien van drukluchtschuim, geven doorgaans echter ook aan dat sprake is van een 'standaard TS'. Aannemelijk is, dat de respondenten bedoelen dat voor 'uitruk op maat' gebruik wordt gemaakt van de TS die al in de betreffende regio wordt ingezet (en voorzien is van drukluchtschuim).

In de diepte-interviews is aangegeven dat drukluchtschuim soms als extra maatregel voor 'uitruk op maat' op het voertuig is gekomen, om zo een snelle knockdown te kunnen realiseren. Eén regio stelt namelijk dat het niet realistisch om bij een TS-4 ervan uit te gaan dat er geen binneninzet gedaan zal worden. Maar in de meeste regio's waren de TS'en al voorzien van drukluchtschuim voordat werd gestart met het uitrukken met minder dan zes personen. Deze regio's geven doorgaans aan dat de voorziening van drukluchtschuim in de toekomst zal verdwijnen.

In de helft van de regio's is de bemanning van de TS-4 of TS-flex, in aanvulling op het Landelijk kader, specifiek opgeleid voor 'uitruk op maat'.
In bijna de helft van de regio's wordt afgeweken van de standaarduitvoering van TS-4 (of TS-flex), doorgaans doordat het voertuig is uitgevoerd met drukluchtschuim.

5. SI-2 met standaard bepakking wordt bezet door tenminste 2 daartoe gekwalificeerde manschappen en/of bevelvoerder.

In zes regio's wordt de SI-2 ingezet, te weten in Rotterdam-Rijnmond, Gooi en Vechtstreek, Zaanstreek-Waterland, Noord-Holland Noord, Limburg-Noord en Zuid-Limburg. De SI-2 bestaat doorgaans uit een kleiner voertuig met maatwerkbepakking, soms voorzien van drukluchtschuim. Eén regio geeft aan dat de uitvoering van het voertuig zodanig is dat geen aanvullend rijbewijs nodig is. De manschappen en bevelvoerders die op een SI-2 ingezet kunnen worden, zijn specifiek opgeleid voor 'uitruk op maat', doorgaans via een

vakbekwaamheidsprogramma en/of specifieke opleidingen, ontwikkeld voor het werken met een SI-2. Daarnaast hebben de regio's Zaanstreek-Waterland, Rotterdam-Rijnmond en Gooi en Vechtstreek een competentieprofiel opgesteld voor de bemanning van een SI-2. Aangezien uit het Landelijk kader niet blijkt wat wordt bedoeld met 'daartoe gekwalificeerd', kan niet worden vastgesteld in hoeverre de uitvoering van de SI-2 overeenkomt met het uitgangspunt in het Landelijk kader. Ook is het Landelijk kader niet duidelijk over de bepakking: in uitgangspunt 5 is aangegeven dat de SI-2 moet zijn voorzien van *standaard* bepakking, terwijl elders (uitgangspunt 15) is aangegeven dat de SI-2 moet zijn voorzien van *passende* bepakking.

Uit de diepte-interviews komt naar voren dat de regio Zeeland het initiatief voor een SI-2 niet heeft geïmplementeerd vanwege de risico's van het werken met dit type voertuig. In regio Midden- en West-Brabant zijn er perikelen geweest rondom de SI-2. Sinds de regio gekozen heeft verder te gaan met de TS-4 en niet met de SI-2, is 'uitruk op maat' volledig geaccepteerd.

De voertuigbezetting van een SI-2 in zes regio's is opgeleid voor het werken met een SI-2, en drie regio's hebben een competentieprofiel opgesteld. Er kan echter niet worden vastgesteld in hoeverre de uitvoering van de SI-2 in de zes betreffende regio's overeenkomt met het Landelijk kader.
Twee regio's geven aan dat vanwege de risico's van het werken met de SI-2 is afgezien van de implementatie.

4.5 Solitair uitrukken

2a. Maatwerk in de uitruk betreft alleen kleinere incidenten.
3a. Voor de aanpak van kleinere incidenten lenen zich de TS-4 en de SI-2.
6a. TS-4 en SI-2 kunnen worden ingezet voor kleinere klussen naar gelang de slagkracht.

In nagenoeg alle regio's rukt een variant van 'uitruk op maat' naar verschillende typen incidenten uit. In de helft van de regio's is zelfs in de meeste gevallen sprake van een ander soort incident dan brand.

In ruim de helft van de regio's mag met een TS-4 of TS-5 solitair een offensieve binneninzet gedaan worden (zie ook paragraaf 4.10), en in iets minder dan de helft van de regio's mag een woningbrand met een TS-4 of TS-5 afgehandeld worden (zie ook paragraaf 4.6). Daarmee beperkt maatwerk zich feitelijk niet tot kleinere incidenten. De afwijking komt vooral voort uit paraatheidsproblemen, waarbij voor het toestaan van een offensieve binneninzet wordt uitgegaan van een voldoende vakbekwaamheid van het personeel bij een 'uitruk op maatvariant'.

Nagenoeg alle regio's passen maatwerk toe bij verschillende typen incidenten. Meestal zijn dit incidenten anders dan brand.
In ongeveer de helft van de regio's is maatwerk, gezien het toestaan van een solitaire binneninzet, niet beperkt tot kleinere incidenten. Dit komt vooral voort uit paraatheidsproblemen en wordt toegestaan op basis van vertrouwen in voldoende vakbekwaamheid.

4.6 Uitgangspunt 1, 2b, 3b en 8a: Slagkracht TS-6

1. Bij een maatgevend incident (binnenbrand woning) wordt een TS-6 gealarmeerd.
2b. [Maatwerk betreft] de modulaire samenstelling van de eerste TS-6 op of nabij de plaats incident.

Bij een modulaire samenstelling van een TS-6 bestaat de eenheid uit twee deeleenheden, zoals een SIV-2 gecombineerd met een TS-4 of tweemaal een TS-4, die afzonderlijk van elkaar op de plaats incident aankomen.

Tien regio's staan toe dat de eerst arriverende deeleenheid bij een maatgevend incident een offensieve binneninzet doet en het incident solitair afhandelt. Deze regio's geven daarbij aan dat het incident vaak al is afgehandeld voordat het tweede voertuig is gearriveerd. De bevelvoerder maakt de afweging of een optreden met minder capaciteit dan die van een TS-6 acceptabel is met het oog op de veiligheid van de bemanning. Enkele regio's noemen als motivatie voor het toestaan van een offensieve binneninzet dat de bevelvoerder en chauffeur/pompbediener in het uiterste geval, wanneer de aanvalsploeg in de problemen raakt, levensreddend kunnen optreden en een tweede voertuig gealarmeerd is. Een respondent, die bij de ontwikkeling van het Landelijk kader betrokken is geweest, stelt dat onder het maatgevend scenario 'een woningbrand met redding' wordt verstaan. Daarom staat diens regio toe om bij kleinere woningbranden een binneninzet te doen in de periode voordat de TS-6 compleet is. Ook enkele andere regio's hebben opgemerkt dat er behoefte is aan een aanpassing van de definitie van het maatgevend incident.

Daar staat tegenover dat bijna driekwart van de regio's het maatgevend scenario heeft verbreed naar 'gebouwbrand'. Omdat bij melding niet altijd duidelijk is of de brand in een woning of een ander gebouw woedt, en bij ander type gebouwbranden ook een noodzaak tot redding kan bestaan, rukken veel regio's bij een gebouwbrand uit met een (samengestelde) TS-6. Wel staat een groot aantal van deze regio's toe dat de eerste deeleenheid een binneninzet doet met minder dan zes personen. De regio Noord-Holland Noord stelt dat de slagkracht van een TS-6 moet uitrukken voor brand in andere objecten met een hoog risico, zoals hoogbouw, industrie en gezondheidszorginstellingen. Daarnaast is van enkele regio's bekend dat zij een maatgevende scenario's voor hulpverlening hebben geformuleerd, zoals een ongeval met beknelling, waarvoor een slagkracht van (ten minste) een TS-6 noodzakelijk is.

In de meeste regio's, maar zeker niet alle, rukt bij een binnenbrand in een woning een TS-6 uit, al of niet in samengestelde vorm.
In bijna de helft van de regio's wordt toegestaan dat de eerste deeleenheid van een modulair samen te stellen TS-6 een maatgevend incident (woningbrand) zelfstandig afhandelt.
Bijna driekwart van de regio's heeft het maatgevend incident verbreed naar 'gebouwbrand'.

3b. Voor aanvulling van personeel kan elk daartoe geschikt voertuig worden gebruikt.
8a. Bij een maatgevend incident of ander incident dat een volwaardige TS-6 vergt, kan deze op de plaats incident worden samengesteld uit een TS-4 plus een SI-2 of ander voertuig.

In vier regio's is voor de modulaire samenstelling van de slagkracht TS-6 gesteld dat de aanvullende eenheid altijd een TS-6 bij uitruk is. In zes andere regio's mag de aanvullende eenheid ook een TS-4, TS-5 of andere variant zijn. In drie regio's rukken altijd twee TS-sen gelijktijdig uit en in twee regio's rukken, naast een extra TS, ook een redvoertuig en OvD mee uit. In de overige regio's is het type eenheid voor aanvulling niet gespecificeerd. Voor zover bekend, wordt in geen enkele regio met een ander type eenheid dan een TS aangevuld.

Voor zover bekend, wordt in geen enkele regio met een ander type eenheid dan een TS aangevuld.

4.7 Klussenlijst

6b. [Voor kleinere klussen] wordt landelijk een lijst vastgesteld, de taak-slagkrachtkoppeling.

De landelijke taak-slagkrachtkoppeling, of klussenlijst, ontbreekt vooralsnog. Daarmee is niet duidelijk wat in het Landelijk kader wordt bedoeld met 'kleinere klussen'. In deze evaluatie is geïnventariseerd of de regio's mogelijk zelf een dergelijke klussenlijst hebben opgesteld. In 18 regio's is een overzicht van de taak-slagkrachtkoppeling gemaakt. Doorgaans is dit een lijst van type incidenten waarvoor 'uitruk op maat' mag worden toegepast, of een klussenlijst, al of niet op basis van, en opgenomen in, de RI&E. In enkele regio's zijn scenario-analyses uitgevoerd op basis waarvan inzetvoorstellen zijn gemaakt. De scenario-analyses en klussenlijsten waarover de meest uitgebreide informatie is verkregen, zijn in het onderstaande tekstkader opgesomd.

Voorbeelden van scenario-analyses en klussenlijsten

Regio Zaanstreek-Waterland (SI-2)
Een groep van elf bevelvoerders, in opleiding en ervaring representatief voor de veiligheidsregio, heeft onder begeleiding van een externe partij op basis van 56 regionale scenario's een taak-slagkrachtanalyse uitgevoerd. Hieruit is naar voren gekomen dat 11 prio 1 scenario's door een SI-2 solitair afgehandeld kunnen worden. Ook heeft de groep de belangrijkste competenties van de bemanning op een SI-2 benoemd. De bevindingen zijn besproken met diverse betrokkenen en verwerkt in de werkwijze voor SI-2.

Regio Zeeland (TS-4)
Uit het *Eindrapport maatwerk in brandweerzorg* blijkt dat per gebied in de Veiligheidsregio Zeeland is bepaald wat de karakteristiek van dat gebied is. Per karakteristiek is een standaardscenario beschreven met de noodzakelijke slagkracht voor de klussen in dat gebied.

Regio Brabant-Zuidoost (TS-4)
De Risico Classificatie Methodiek (RCM) is toegepast op 46 mogelijke door een TS-4 uit te voeren klussen. Daaruit blijkt dat 30 klussen eventueel zelfstandig veilig en verantwoord opgestart kunnen

worden. Bij een aantal klussen zal worden samengewerkt met een redvoertuig (RV), hulpverleningsvoertuig (HV), waterongevallenvoertuig (WO) of oppervlaktereddingsteam (ORT). Deze klussen vormen samen het (voorlopig) acceptabel risico. De taken voor een TS-4 staan beschreven in een klussenlijst (van Houwelingen, 2017).

Regio Flevoland (TS-4)
De regio beschikt over scenariokaarten voor verschillende type incidenten, waarin onder andere taken voor een TS-4 zijn beschreven per omvang van een incident (klein / middel- / groot incident).

Uit de beschrijving van het type incidenten waarvoor 'uitruk op maat' wordt toegepast, is al gebleken dat er wat dit betreft geen uniformiteit is in de verschillende regio's. Ook de wijze waarop de taak-slagkrachtkoppeling is vormgegeven, is niet uniform.

Er is geen landelijke lijst van de taak-slagkrachtkoppeling opgesteld. Bijna driekwart van de regio's heeft zelf een lijst opgesteld of een analyse gemaakt van het type incidenten waarvoor 'uitruk op maat' wordt of zal worden toegepast.

4.8 Afstemming met de meldkamer

7. Of een daartoe door de Meldkamer aangemerkte klus met een TS-4 of SI-2 wordt aangepakt, is uiteindelijk ter beslissing aan de bevelvoerder (TS-4) respectievelijk de leidinggevende (SI-2). Dezen kunnen direct of later opschalen naar TS-6. Ook de meldkamer kan opschalen.

In de meeste regio's besluit de bevelvoerder (en/of OvD) of met een TS-4, TS-5, SI-2, SI-4 of TS-6 wordt uitgerukt. Dit hangt veelal af van de opkomst van voldoende brandweervrijwilligers, waarbij een snelle uitruk en voldoende vakbekwaamheid belangrijke uitgangspunten zijn. In een aantal regio's wordt standaard verder opgeschaald (op basis van het alarmeringssysteem), volgens protocol en binnen een vast tijdsbestek. In andere regio's ligt de beslissing voor verdere opschaling bij de operationeel leidinggevende.

De afspraken over de opvolging van een klus zijn per regio verschillend. Wel is er in de meeste regio's een relatie met de beschikbaarheid van vrijwilligers.

In het uitgangspunt ligt de aanname dat de daadwerkelijke slagkrachtbehoefte om de klus aan te kunnen pakken op basis van de melding kan worden gemaakt.

11b. […] de alarmering, de verbindingen, de informatieverzorging vanuit de meldkamer,
11c. en het overzicht van beschikbaarheid van personeel zijn op 'uitruk op maat' afgestemd.

De meeste regio's geven aan dat met de meldkamer afspraken zijn gemaakt over meldingsclassificaties, inzetvoorstellen, alarmering, opvolging en opschaling. Vijf regio's hebben geen afspraken gemaakt. In de diepte-interviews licht een regio toe dat bij vooraf verwachte onderbezetting twee posten worden gealarmeerd. Een andere regio geeft aan dat

‘uitruk op maat’ een uitzondering is en TS-6 nog steeds de basis is. De derde regio meldt dat de gedachte is om zo min mogelijk af te wijken van de reguliere afspraken. De vierde regio geeft aan de politiecentralisten, gezien de complexiteit, niet te willen belasten met de besluitvorming omtrent de keuze voor een TS-4 of TS-6 en legt de besluitvorming bij de bevelvoerder. De vijfde regio stelt dat de meldkamer een uitvoerende taak heeft en er daarom geen afspraken over de alarmering zijn gemaakt.

Tien regio’s geven aan dat zij met een alarmeringssysteem werken dat (ook) inzicht geeft in de beschikbaarheid van personeel. Drie andere regio’s geven aan dat uit ervaring bekend is of er een probleem speelt in de beschikbaarheid van personeel op bepaalde posten. Dit kan een reden zijn om een post bij de meldkamer aan te melden voor ‘uitruk op maat’ of ‘buiten dienst’ te stellen. Bij één regio is het overzicht van beschikbaarheid van personeel op dit moment nog niet afgestemd op ‘uitruk op maat’. De overige regio’s geven aan dat het overzicht van de beschikbaarheid van personeel op ‘uitruk op maat’ is afgestemd, zonder dit nader toe te lichten.

In de meeste regio’s zijn met de meldkamer afspraken gemaakt over meldingsclassificaties, inzetvoorstellen, alarmering, opvolging en opschaling.
Nagenoeg alle regio’s hebben (actueel) inzicht in de beschikbaarheid van personeel voor ‘uitruk op maat’, doorgaans via een pagersysteem.

4.9 Opkomsttijd voor dekkingsplan

8b. Voor de opkomsttijd van de samengestelde TS-6 geldt het moment dat de TS-6 compleet is op de plaats incident.
9b. Het tijdsverloop tussen het arriveren van de samenstellende eenheden is zo beperkt mogelijk.

Een derde van de regio’s geeft aan dat voor de opkomsttijd van de samengestelde TS-6 het moment geldt dat de TS-6 compleet is op de plaats incident. In de overige regio’s wordt voor de opkomsttijd van een samengestelde TS-6 uitgegaan van de opkomsttijd van de eerst arriverende eenheid.

Twee derde van de regio’s geeft aan dat het tijdsverloop tussen het arriveren van de samenstellende eenheden zo beperkt mogelijk is, hoewel vaak niet uitgelegd wordt op welke wijze hieraan invulling is gegeven. Daar waar dit wél is aangegeven, zijn afspraken gemaakt over de snelheid van doormelding nadat bekend wordt dat doormelding nodig is. Gezien de paraatheidsproblematiek in de meeste regio’s, is hiermee de snelle opkomst van de slagkracht van TS-6 nog niet geregeld. Een kwart van de regio’s heeft aangegeven dat er geen afspraken zijn gemaakt over een samengestelde TS-6 en/of over het tijdsverloop tussen het arriveren van de samengestelde eenheden. Deze regio’s hanteren ook de opkomsttijd van de eerst arriverende eenheid, waardoor onduidelijk is of zij de slagkracht van een TS-6 binnen de normtijden kunnen leveren. Op basis van de gegeven informatie kan voor iets meer dan een kwart van de regio’s worden gesteld dat de afspraken, zowel over de opkomsttijd als het tijdsverloop tussen arriverende eenheden van een samengestelde TS-6, in overeenstemming zijn met het Landelijk kader.

Uit de diepte-interviews komt naar voren dat de rapportage van de opkomsttijd van het eerste voertuig, en niet het tweede voertuig waarmee de TS-6 compleet is, het gevolg is van de technische uitvoering van het GMS. Bij inzetten van een TS-flex, die bij voldoende opkomst als TS-6 zal uitrukken, kan geen onderscheid gemaakt worden in het aantal inzittenden. Daardoor is het achteraf moeilijk te achterhalen of als TS-6 of met minder personen is uitgerukt, en of de opkomsttijd van het eerste of het tweede voertuig moet worden gehanteerd. Een enkele regio heeft een oplossing gevonden door gebruik te maken van een fictief voertuignummer, naast het voertuignummer van de tankautospuit basisbrandweerzorg.

Het Netwerk Meldkamerdomein van Brandweer Nederland stelt dat zolang de voertuigen statussen, door GMS wordt vastgelegd wat de statustijden zijn. Zelfs van een (fictief) voertuig zonder statusmogelijkheid kan de centralist de status handmatig instellen. Dit vraagt wel extra handelingen en bovendien zal er dan wel een mondeling bericht moeten komen dat ter plaatse gestatust moet worden. Wanneer er niet gestatust is, of er sprake is van een voertuig met variabele voertuigbezetting, is een automatische rapportage van de juiste opkomsttijd vanuit GMS niet mogelijk.

Enkele regio's die de opkomsttijd van het eerste voertuig hanteren, geven aan dat vooral de snelheid van aankomst van het eerste voertuig van belang is en niet het aantal personen. Ook is genoemd dat het incident bij aankomst van het tweede voertuig vaak al meester is en dat registratie van het tweede voertuig in deze situaties niet zinvol is. De regio's die wel uitgaan van de opkomsttijd van het tweede voertuig, registreren de opkomsttijden handmatig. Een regio geeft daarbij aan dat in geval de klus al is geklaard voordat het tweede voertuig ter plaatse is, dit tweede voertuig onnodig doorrijdt om toch de opkomsttijd te kunnen registreren.

In een kwart van de regio's wordt voldaan aan het Landelijk kader, zowel wat betreft de opkomsttijd als het tijdsverloop tussen arriverende eenheden van een samengestelde TS-6.
De overige regio's gaan uit van de opkomsttijd van het eerste voertuig. Dit komt door technische beperkingen van het GMS, door het uitgangspunt dat snelheid belangrijker is dan het aantal personen dat ter plaatse komt en uit de ervaring dat het incident vaak al meester is voordat het tweede voertuig arriveert.

4.10 Samengestelde TS-6

9a. Het samenstellen van een TS-6 bij een maatgevend incident dient zo te worden georganiseerd, dat de bevelvoerder zich in de eerst arriverende eenheid bevindt.
9c. De taken die deeleenheden uitvoeren in deze periode zijn nooit zwaarder dan de aan die eenheid onder punt 6 toegewezen taken.

Nagenoeg alle regio's geven aan dat de bevelvoerder zich in de eerst arriverende eenheid bevindt. Voor de zwaarte van taken wordt verwezen naar een ontbrekende 'taak-slagkrachtkoppeling' voor de 'kleinere klussen' die een deeleenheid solitair mag uitvoeren. Daarmee is niet duidelijk wat de zwaarte van de taak van deeleenheden volgens het Landelijk kader mag zijn. Om te inventariseren hoe in de regio's met deze onduidelijkheid wordt omgegaan, is in de vragenlijst gevraagd of de volgende stelling opgaat: "De taken van

deeleenheden (voertuigen) zijn vastgelegd. Tot TS-6 compleet is zijn de taken nooit zwaarder dan is vastgelegd voor het type voertuig dat als eerste aankomt". Ruim de helft van de regio's blijkt toe te staan dat een 'uitruk op maateenheid' in geval van onderbezetting solitair een binnenbrandbestrijding in een woning uitvoert, ondanks dat dit geldt als maatgevend incident. Daarmee zijn de taken van de eerste deeleenheid zwaarder dan met 'uitruk op maat' wordt beoogd.

In de interviews geven de regio's aan de ene kant aan dat woningbranden vaak zodanig klein zijn dat, op basis van de vakbekwaamheid en risico-inschatting van de voertuigbezetting, een offensieve binneninzet gedaan kan worden. Aan de andere kant wordt aangegeven dat de modulaire samenstelling van een TS-6 in de praktijk tot problemen leidt, aangezien de aansturing met twee bevelvoerders soms moeizaam verloopt. Enkele regio's lossen dit op door geen gebruik te maken van een samengestelde TS-6, maar door een TS-4 als eenheid te zien waarmee wordt opgeschaald volgens de bestaande commandostructuur. Daarmee wordt aangesloten bij ingesleten werkwijzen voor de TS-6. Sommige regio's geven aan wat de betreft de risico-inschatting bij 'uitruk op maat' geen verschil te zien ten opzichte van de werkwijze met een TS-6.

In nagenoeg alle regio's bevindt de bevelvoerder zich in de eerst arriverende eenheid.
Meer dan de helft van de regio's staat toe dat de eerst arriverende deeleenheid van een samengestelde TS-6 bij een maatgevend incident (woningbrand) een offensieve binneninzet doet, voordat de slagkracht van een TS-6 compleet is. Dit wordt toegestaan omdat woningbranden vaak klein zijn en de voertuigbemanning in staat wordt geacht om op basis van vakbekwaamheid een goede risico-inschatting te kunnen maken.

4.11 Veiligheid van het personeel

10. De veiligheid van het personeel is aantoonbaar gewaarborgd, onder meer door een uitgevoerde Risico-Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) van de taak-slagkrachtkoppeling zoals genoemd onder punt 6 en de invulling van de daaruit voortvloeiende voorwaarden.
21. De gekozen formule moet in duidelijke procedures worden omgezet. Uiteindelijk moet één en ander neerslaan in werkbare instructies en instructiekaarten.

De 'taak-slagkrachtkoppeling zoals genoemd onder punt 6' ontbreekt, waardoor een RI&E van de taak-slagkrachtkoppeling niet mogelijk is. In de evaluatie is wel geïnventariseerd of de regio's een RI&E specifiek voor 'uitruk op maat' hebben opgesteld en of er op een andere wijze aandacht is besteed aan de veiligheid van het personeel bij 'uitruk op maat'. In vier op de vijf regio's is een RI&E voor 'uitruk op maat' opgesteld en getoetst door een gecertificeerde arbodienst of -deskundige. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat het aantal regio's met een goedgekeurde RI&E gedurende de looptijd van deze evaluatie is toegenomen. Op grond hiervan bestaat het vermoeden dat in meer regio's de RI&E nog niet aanwezig was bij de invoering van 'uitruk op maat'. In vier andere regio's is de RI&E nog in ontwikkeling. In afwachting van de RI&E wordt de veiligheid van het personeel volgens drie regio's voldoende gewaarborgd, doordat uit evaluatie is gebleken dat het personeel zich veilig voelt tijdens de inzet, doordat bevelvoerders zijn getraind in het opschalen bij een uitruk met TS-flex, of doordat een risicoclassificatie-matrix is opgesteld. Daarmee is in alle

regio's, op één na, aantoonbaar aandacht besteed aan de waarborging van de veiligheid van het personeel. Vier op de vijf regio's geeft aan dat protocollen of instructies zijn opgesteld voor het werken met 'uitruk op maat'. Eerder is geconstateerd dat, in aanvulling op wat in het Landelijk kader is gesteld, in de helft van de regio's de bemanning van TS-4 of TS-flex specifiek is opgeleid voor 'uitruk op maat'.[10] Dit kan ook worden beschouwd als een maatregel om de veiligheid van het personeel te waarborgen.

In de diepte-interviews hebben enkele regio's aangeven dat het idee dat een SI-2 of TS-4 onveilig zou zijn volgens hen niet klopt. Zij stellen dat hulp sneller ter plaatse is, waarmee voor burgers sprake is van een grotere veiligheid. De voertuigbemanning zou zich meer bewust zijn van de risico's en haar handelen daarop aanpassen. Verder zijn deze regio's van mening dat het beoordelen van de omstandigheden, en het inschatten van de mogelijkheden voor de inzet, bij een TS-4 niet anders is dan bij een TS-6. Als de taak te groot is voor een TS-4 mag volgens de regio's worden verwacht dat er wordt opgeschaald, net als bij een TS-6. Wel zien zij een verschil in het aantal taken die uitgevoerd kunnen worden. De TS-4 zou niet als bijzonder gezien moeten worden, maar als één van de tools in de gereedschapskist voor incidentbestrijding, waarbij een goede vakbekwaamheid de basis is.

In nagenoeg alle regio's wordt aantoonbaar aandacht besteed aan de waarborging van de veiligheid van het personeel, doorgaans via een RI&E voor 'uitruk op maat'. Er zijn echter aanwijzingen dat de aanwezigheid van een RI&E door de regio's niet als voorwaarde is beschouwd voor de implementatie van 'uitruk op maat'.

4.12 Opleiding en oefening

11a. De opleiding en oefening [is] op 'uitruk op maat' afgestemd.

Het blijkt uit het Landelijk kader niet wat de criteria zijn voor een afstemming van de opleiding en oefeningen op 'uitruk op maat'. Nagenoeg alle regio's geven aan dat in het opleidings- en oefenplan aandacht is besteed aan 'uitruk op maat'. In deze evaluatie is niet gekeken naar de inhoud en kwaliteit van de opleidingen.

De helft van de regio's heeft in aanvulling op het Landelijk kader de bemanning van een TS-4 of TS-flex specifiek opgeleid voor 'uitruk op maat'. Uit de diepte-interviews komt naar voren dat de opleidingen vooral zijn gericht op de samenwerking tussen deeleenheden, zoals met betrekking tot taken en risico's, en op technische aspecten, zoals het gebruik van drukluchtschuim. Bevelvoerders worden soms extra getraind op gebied van veiligheid, opschaling en in het omgaan met schaarste en met de beperkingen van een TS-4. De helft van de regio's geeft aan dat aandacht is besteed aan 'uitruk op maat' in de opleiding en oefening van de meldkamer en overige posten waarmee wordt samengewerkt. In twee regio's zijn de opleiding en oefeningen voor 'uitruk op maat' nog in ontwikkeling.

[10] Er is in de evaluatie niet gekeken naar de inhoud van de opleidingen.

22. Er is opleiding en oefening nodig, toegespitst op dat voertuig. Dit vergt een opleidingsplan, gebaseerd op competentieprofielen.

Vijf regio's hebben competentieprofielen opgesteld, met name voor de bemanning van de SI-2. Regio Zaanstreek-Waterland heeft mogelijk de meest uitgebreide en onderbouwde competentieprofielen opgesteld. Deze regio stelt voor de bemanning op een SI-2 als belangrijkste competenties: stressbestendigheid, anticiperen, besluitvaardigheid en snel schakelen. Voor de manschappen staat in de top vier: anticiperen, flexibiliteit, stressbestendigheid en samenwerking.

In de diepte-interviews komt naar voren dat competentieprofielen voor 'uitruk op maat' vooral ontbreken omdat er geen verschil wordt gezien in de eisen die gesteld moeten worden aan de bemanning van een TS-4 of een TS-6. De regio's geven aan dat de competenties, vooral van bevelvoerders, zijn gewaarborgd door aanvullende opleiding of training in het werken met een TS-4.

De meeste regio's besteden in het opleidings- en oefenplan aandacht aan 'uitruk op maat'. In de evaluatie is niet gekeken naar de invulling en uitvoering van de plannen.
Enkele regio's hebben een competentieprofiel opgesteld voor de bemanning van een SI-2.

4.13 Gelijkwaardig niveau van brandweerzorg

12. Er is een match tussen de klus en het vakmanschap van het personeel, het materieel en de bepakking.
13. Het gelijkwaardig niveau van brandweerzorg is gewaarborgd, doordat 'uitruk op maat' het door het regionaal bestuur vastgestelde dekkingsplan voor de TS-6 niet aantast.

In het Landelijk kader is niet gedefinieerd wat bedoeld wordt met "een match tussen de klus en het vakmanschap van het personeel, het materieel en de bepakking." Wegens het ontbreken van een dergelijke definitie kan niet worden bepaald of in de regio's sprake is van een match.

Het Landelijk kader gaat ervan uit dat met 'uitruk op maat' het gelijkwaardig niveau van brandweerzorg ten opzichte van het niveau met een basisbrandweereenheid gewaarborgd is, aangezien 'uitruk op maat' het dekkingsplan niet zou aantasten. Wanneer 'uitruk op maat' echter wordt toegepast om problemen in de paraatheid (op basis van een TS-6) op te lossen door met vier of vijf personen op de TS uit te rukken, stelt de Inspectie in haar rapportages over de inrichting van de repressieve brandweerzorg dat het niveau van brandweerzorg wél wordt aangetast (Inspectie Veiligheid en Justitie, 2018q). Anderzijds geeft de Inspectie ook aan dat een TS soms door onderbezetting helemaal niet kan uitrukken en dat de inzet van een onderbezette eenheid in die gevallen de brandweerzorg verbetert (Inspectie Veiligheid en Justitie, 2018g). Daarnaast stelt de Inspectie dat de inzet van een samengestelde TS-6 de brandweerzorg voor de burger negatief kan beïnvloeden (Inspectie Veiligheid en Justitie, 2018g) en dat, wanneer voor de opkomsttijd van de samengestelde TS-6 de opkomsttijd van het eerste arriverende voertuig wordt gehanteerd, onduidelijk is of de brandweerzorg voor de burger (ten minste) gelijk blijft (Inspectie Veiligheid en Justitie, 2018w).

Voor het bepalen van de dekkingspercentages wordt in ongeveer de helft van de regio's voor de opkomsttijd niet het moment gehanteerd dat de slagkracht van TS-6 compleet is, maar de opkomsttijd van de eerst arriverende eenheid. Zoals eerder aangegeven, stelt de Inspectie in haar rapportages over de inrichting van de repressieve brandweerzorg dat het dan onduidelijk is of een gelijkwaardig niveau van brandweerzorg is gewaarborgd. De Inspectie stelt echter óók dat het, gezien de paraatheidsproblematiek, met 'uitruk op maat' bij onderbezetting nu wél mogelijk is om uit te rukken en sneller ter plaatse te komen, terwijl dat voorheen niet mogelijk was. Een regio (Gooi en Vechtstreek) merkt daarbij op: "Door de inzetsystematiek van samengestelde eenheden is vrijwel altijd sprake van het eerder opkomen van een voertuig. Doordat de slagkracht van TS-6 het uitgangspunt voor de meting is, wordt het eerder opkomen niet als een verbetering gezien. Terwijl dit [door de regio] wat betreft inzetkwaliteit vaak wel zo wordt gezien."

19. 'Uitruk op maat' heeft geen invloed op het regionaal dekkingsplan voor de basisbrandweereenheid TS-6. Dit plan is gebaseerd op hetgeen nodig is voor het bereiken van de opkomsttijden van de basisbrandweereenheid TS-6 en dat staat los van 'uitruk op maat'.

Om te bepalen of aan het uitgangspunt wordt voldaan, is gekeken of 1) 'uitruk op maat' los staat van het dekkingsplan en er geen relatie is tussen 'uitruk op maat' en het behalen van het dekkingspercentage, of 2) een regio een maatgevend incident met een TS-6 afhandelt in plaats van met een 'uitruk op maatvariant' en of 3) voor de meting van de opkomsttijd wordt uitgegaan van het tweede voertuig bij een samengestelde TS-6.

Allereerst is in zes regio's het dekkingsplan gebaseerd op 'uitruk op maat' of is 'uitruk op maat' in het dekkingsplan opgenomen. Van de regio's Zaanstreek-Waterland, Zuid-Holland Zuid en Brabant Zuidoost is bovendien bekend dat zij in het dekkingsplan bestuurlijk hebben vastgesteld dat de wettelijke tijdsnormen overschreden mogen worden. Mogelijk is dit in meer regio's het geval. Vier andere regio's geven in ieder geval aan dat 'uitruk op maat' heeft geleid tot een verbetering in het behalen van het dekkingspercentage. In totaal heeft 'uitruk op maat' in een derde van de regio's een relatie met het dekkingsplan.

Wat betreft het maatgevend scenario is eerder al geconstateerd dat in bijna de helft van de regio's een variant van 'uitruk op maat' een binnenbrand in een woning solitair mag afhandelen. Dit is een maatgevend incident voor het bepalen van de dekkingspercentages en zou daarom met een TS-6 afgehandeld moeten worden. Er is sneller een voertuig ter plaatse, maar met minder mensen dan is afgesproken in het dekkingsplan. Ten slotte is eerder al geconstateerd dat meer dan de helft van de regio's voor de opkomsttijd van een samengestelde TS-6 niet de opkomsttijd hanteren van het moment dat de slagkracht TS-6 ter plaatse is, maar de opkomsttijd van het eerst arriverende voertuig.

Ten opzichte van het Landelijk kader is in totaal in driekwart van de regio's in het dekkingsplan sprake van een afwijking wat betreft de slagkracht, de opkomsttijd, of beide. De afwijking wordt gemotiveerd door te stellen dat het niet altijd lukt om met zes personen ter plaatse te komen en het voor burgers belangrijk(er) is dat snel hulp ter plaatse is dan het aantal personen dat hulp biedt. Een regio geeft verder aan dat het verbeteren van de brandweerzorg het uitgangspunt is geweest van invoering van 'uitruk op maat'. Daarbij stelt de respondent dat het probleem van paraatheid in toekomst alleen maar groter zal worden, waardoor de frequentie van het uitrukken met minder dan zes personen zal toenemen.

In totaal is in driekwart van de regio's wat betreft de waarborging van het gelijkwaardig niveau van brandweerzorg sprake van een afwijking ten opzichte van het uitgangspunt in het Landelijk kader, veelal doordat de opkomsttijd van het eerste voertuig wordt gerapporteerd en/of een maatgevend incident door een deeleenheid wordt afgehandeld. De afwijking wordt gemotiveerd door te stellen dat de snelheid van hulpverlening belangrijker is dan het aantal personen dat ter plaatse komt.

4.14 Organisatie van het proces dat leidt tot 'uitruk op maat'

14. Het proces dat in een regio leidt tot 'uitruk op maat' is goed georganiseerd, onder meer door de werkvloer actief te betrekken bij de ontwikkelingen, mede via de Ondernemingsraad. Zie Uitruk op Maat, NVBR 2012, par. 3.3.

In nagenoeg alle regio's zijn de geëigende partijen, waaronder de OR, vanaf een vroeg stadium betrokken bij 'uitruk op maat', doorgaans al bij het proces van vormgeving. Ook de werkvloer wordt in een vroeg stadium betrokken, met uitzondering van regio Utrecht waar dit pas tijdens de uitvoering is gebeurd. De OR is daar wél vanaf het moment van vormgeving betrokken geweest. De meldkamer wordt in de meeste regio's pas in de fase van uitvoering betrokken.

In nagenoeg alle regio's is de werkvloer, mede via de OR, al vanaf de fase van vormgeving betrokken geweest bij het proces dat heeft geleid tot de invoering van 'uitruk op maat'.

4.15 Samenvattende beschouwing

In het algemeen kan gesteld worden dat er uniformiteit is in de wijze waarop 'uitruk op maat' in de regio's wordt toegepast. Hieronder zijn de belangrijkste items uit het Landelijk kader opgesomd die in de regio's worden gevolgd.

- Alle regio's hebben de keuze voor 'uitruk op maat' bestuurlijk vastgelegd en in alle regio's is paraatheidsproblematiek de belangrijkste aanleiding om 'uitruk op maat' te implementeren.
- In nagenoeg alle regio's zijn de geëigende partijen in een vroeg stadium betrokken bij de implementatie van 'uitruk op maat'.
- Naast de door het Landelijk kader ondersteunde TS-4 en SI-2, worden de TS-flex in meerdere regio's en een motor respectievelijk een SI-4 in twee regio's als afwijkende varianten toegepast.
- Nagenoeg alle regio's rukken in afwijkende vorm uit naar verschillende typen incidenten, met name naar incidenten anders dan brand.
- Op enkele regio's na, wordt met de slagkracht van een TS-6 uitgerukt naar een binnenbrand in een woning (maatgevend incident). Sommige regio's hebben ook voor andere typen incidenten een maatgevend incident vastgesteld, waarvoor de slagkracht van een TS-6 nodig is.

> In de meeste regio's beslist de bevelvoerder over de slagkracht waarmee wordt uitgerukt, doorgaans op basis van 'klussenlijsten' en afhankelijk van de opkomst van vrijwilligers.
> In nagenoeg alle regio's zit de bevelvoerder altijd in de eerst arriverende eenheid.
> De meeste regio's hebben inzicht in de beschikbaarheid van personeel, doorgaans via een pagersysteem.
> In de meeste regio's zijn protocollen of instructies opgesteld voor het werken met 'uitruk op maat'.
> In de meeste regio's zijn de opleiding en geoefendheid van personeel afgestemd op 'uitruk op maat'.

Alle regio's wijken op minimaal één essentieel uitgangspunt af van het Landelijk kader. Op zeven aspecten wijken relatief veel regio's af. Het gaat daarbij om de uitgangspunten over het meetpunt voor de opkomsttijd, de basis voor het dekkingsplan, de sterkte bij opschaling, het maatscenario, de veiligheid van het personeel en de uitvoering van de TS-4. In de meeste gevallen wordt de afwijking gemotiveerd vanuit paraatheidsproblemen. Daarnaast is aangegeven dat er, bij inzet van een TS-flex, technische beperkingen zijn in GMS die het rapporteren over de juiste opkomsttijden moeilijk maken. Overigens is onduidelijk of het met een samengestelde TS en/of met een uitruk van deeleenheden van verschillende posten wel mogelijk is om binnen de gestelde normtijd ter plaatse te komen wanneer het incident zich nabij de grens van het verzorgingsgebied van de betreffende regio bevindt. Voor zover bekend, wordt een TS vanuit posten binnen de eigen regio samengesteld, en niet via samenwerking met buurregio's. Verder wordt als onderbouwing voor de afwijkingen genoemd dat de voertuigbezetting in staat wordt geacht om op basis van vakbekwaamheid een goede risico-inschatting te kunnen maken. Sommige regio's geven aan dat dat de snelheid van hulpverlening belangrijker is dan het aantal personen dat ter plaatse komt.

Vaak is binnen een regio sprake van een combinatie van afwijkingen.
> De vijftien regio's die bij een woningbrand een binneninzet toestaan voordat de slagkracht van een TS-6 compleet is, staan veelal ook de afhandeling van een woningbrand toe en hebben doorgaans geen competentieprofiel voor 'uitruk op maat' opgesteld. Daarnaast staan deze regio's bij een middelincident (of groter) vaak opschaling met een TS-4 of TS-5 toe en gaan bij de rapportage van de opkomsttijd voor het maatgevend scenario doorgaans uit van de opkomsttijd van het eerste voertuig bij een samengestelde TS-6.
> De acht regio's die aangeven dat bij een woningbrand pas een binneninzet wordt gedaan als de slagkracht van een TS-6 compleet is, wijken vooral af in de opschaling met een TS-4 of TS-5, in het ontbreken van een RI&E en/of goedgekeurde PvA en/of in een dekkingsplan dat (deels) is gebaseerd op 'uitruk op maat'.
> Er zijn negen regio's die op drie of meer van de vijf essentiële uitgangspunten afwijken van het Landelijk kader.

Wat betreft de uitvoering van de TS-4 of TS-flex kan op basis van de aangeleverde gegevens niet worden vastgesteld in hoeverre het voertuig een standaard TS is, aangezien vier op de tien regio's aangeven dat het voertuig is voorzien van drukluchtschuim. Anderzijds geeft de helft van de regio's aan dat, aanvullend op het kader, de bemanning van de TS-4 of TS-flex is opgeleid in het werken met 'uitruk op maat'.

Voor geen enkele regio kan worden bepaald of sprake is van een match tussen de slagkracht en de klus (uitgangspunt 12) en of met ‘uitruk op maat’ sprake is van een gelijkwaardig niveau van brandweerzorg ten opzichte van uitrukken met een basisbrandweereenheid TS-6 (uitgangspunt 13). Dit komt enerzijds doordat niet duidelijk is wanneer sprake is van een match of van een gelijkwaardig niveau van brandweerzorg. Anderzijds wordt in de praktijk het niveau van brandweerzorg vaak bepaald op basis van de opkomsttijd van het eerst aankomende voertuig, ook als de voertuigbezetting minder dan zes personen is.

5 Behoeftepeiling

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de vraag of het Landelijk kader, naar mening van de regio's, de relevante netwerken en de vakbonden, voldoende ondersteuning biedt bij de vormgeving, implementatie en uitvoering van de (veilige) uitruk met eenheden kleiner dan een TS-6

De regio's die een vorm van 'uitruk op maat' hebben geïmplementeerd zijn via diepte-interviews gepeild over hun behoefte aan aanvullende ondersteuning vanuit het Landelijk kader en aan een eventuele aanpassing of verbreding van dat kader. De behoeften van de afzonderlijke regio's zijn in een landelijk beeld samengevat en opgenomen in paragraaf 5.1.

Om de werkvloer bij de evaluatie te betrekken, zijn diepte-interviews gehouden met het bestuur van de VBV, met de brandweerbelangenbehartigers vanuit de vakbonden FNV en BVB en met leden van het Netwerk Meldkamerdomein van Brandweer Nederland. De CNV en CMHF zijn in de gelegenheid gesteld schriftelijk te reageren. De behoeften van de VBV, de vakbonden en het Netwerk Meldkamerdomein zijn te vinden in paragraaf 5.2.

5.1 Behoeften van regio's

5.1.1 Algemene opinie over het Landelijk kader

Op basis van de informatie uit de diepte-interviews is een indruk gekregen van het antwoord op de vraag in hoeverre het Landelijk kader in de regio's leeft. In het algemeen kan gesteld worden dat het Landelijk kader op de werkvloer geen onderwerp van gesprek is, en in die zin niet 'leeft' in de regio's. Het onderwerp 'anders uitrukken dan met TS-6' leeft daarentegen wél in alle regio's. Daarnaast stellen enkele regio's dat de spelregels van het Landelijk kader wel zijn vertaald naar de werkvloer.

Het kader wordt door de regio's vooral gezien als handvat om zelf beleidskeuzes te maken en is doorgaans als basis gebruikt bij de implementatie van 'uitruk op maat'. Sommige regio's geven aan dat het Landelijk kader werd opgesteld nadat de regio al was gestart met een 'variabele voertuigbezetting' als voorloper van 'uitruk op maat'. De indruk bestaat dat daar waar 'uitruk op maat' in deze regio's overeenkomt met de uitgangspunten van het Landelijk kader, dit zo is omdat de reeds ingezette werkwijze toevallig aansluit bij datgene wat het Landelijk kader stelt. Tijdens het onderzoek zijn geen voorbeelden gevonden waaruit duidelijk blijkt dat de reeds ingezette werkwijze is aangepast aan het Landelijk kader.

Regio's die 'uitruk op maat' na de invoering van het kader in hun regio hebben geïmplementeerd, vinden het doorgaans geen probleem dat op onderdelen van het Landelijk kader wordt afgeweken. Zij geven daarbij aan dat de wijze van uitvoeren van 'uitruk op maat' bestuurlijk is afgestemd. Meerdere regio's geven aan dat zij in de praktische uitvoering tegen problemen aanlopen, waardoor zij onmogelijk volledig aan het Landelijk kader kunnen voldoen. Zij stellen dat het kader op onderdelen lastig uitvoerbaar is.

Wanneer wordt doorgevraagd of het Landelijk kader een zinvol instrument is, wordt vooral genoemd dat het een gemeenschappelijke taal geeft en daardoor helpt bij de samenwerking met buurregio's. Verder wordt gesteld dat het kader helpt om extremen te voorkomen: als iedereen handelt in de geest van het Landelijk kader, weet je wat je ongeveer van elkaar kunt verwachten. Anderen stellen dat het kader vrijheid geeft en dat regulering helpt. Zij geven daarbij ook aan dat de operationele mensen vooral werken vanuit (het vertrouwen op) vakmanschap: de bevelvoerders en manschappen op een 'uitruk op maatvariant' weten wat zij moeten doen.

Ondanks dat het Landelijk kader geen onderwerp van gesprek is binnen de regio's, geven de meeste regio's aan dat het onderwerp van 'uitruk op maat' wel leeft, in die zin dat er wel regelmatig gesproken wordt over uitrukken 'anders dan met een TS-6'. Hierover heerst een positief sentiment. Een regio geeft aan dat dat het onderwerp zowel bij vrijwilligers als het beroepspersoneel aandacht heeft, waarbij vooral wordt gekeken naar de slagkracht en de mogelijkheden. Daarnaast is de doorontwikkeling van het op maat uitrukken een belangrijk onderwerp van gesprek. Een andere regio stelt dat het onderwerp met name vanwege de druk vanuit de minister en Brandweer Nederland leeft. Een derde regio geeft aan dat er vanuit de werkvloer weerstand was ten opzichte van de SI-2 en het sentiment daarom na afschaffing van de SI-2 is verbeterd.

Het Landelijk kader leeft niet in de regio's. Het onderwerp 'uitruk op maat' leeft wel en er heerst doorgaans een positief sentiment.

5.1.2 Mate van ondersteuning

In de diepte-interviews is gepeild in welke mate het Landelijk kader de regio's ondersteunt in de uitvoering van 'uitruk op maat' in hun regio. Uit de gesprekken komt naar voren dat de meeste regio's het Landelijk kader beperkt (n = 10) of niet (n = 6) toereikend vinden. Acht regio's vinden het Landelijk kader voldoende toereikend, duidelijk en uitvoerbaar. Toch wijkt de laatstgenoemde groep, net als de andere regio's, op essentiële punten af van het Landelijk kader. Voorbeelden zijn het toestaan van een binneninzet voordat het potentieel van een TS-6 er plaatse is en het opschalen met een onderbezette TS bij een middelincident (of hoger).

De regio's die vinden dat het kader niet toereikend is, hebben vooral bezwaar tegen huidige vorm. Naar mening van meerdere regio's is het kader te specifiek of te streng, zowel in de formulering als in oplossingen. De regio's stellen verder dat de theorie niet (voldoende) aansluit bij de praktijk. Als voorbeeld wordt genoemd dat het kader "niet op vakmanschap is gericht". Ook wordt aangegeven dat de uitvoering van het kader lastig is als de regio te kampen heeft met paraatheidsproblemen. Daarnaast vinden enkele regio's het kader ontoereikend omdat zij 'uitruk op maat' verschillend hebben geïmplementeerd en zij liever meer landelijke eenheid zien in de uitvoering.

De regio's die vinden dat het Landelijk kader beperkt toereikend is, noemen soortgelijke argumenten. Daarbij wordt in algemene zin aangegeven dat het kader voldoende toereikend is, behalve wat betreft enkele onderwerpen waaronder vakbekwaamheid en opschaling. Een regio geeft aan dat het kader om een goede juridische basis te hebben zinvol was bij de invoering van 'uitruk op maat'. Voor de uitvoering zou het nuttig zijn om het kader te beperken tot zaken die daadwerkelijk in de praktijk voorkomen. Van de regio's die vinden dat het Landelijk kader voldoende toereikend, duidelijk en uitvoerbaar is, zijn de meeste van

mening dat het kader zorgt voor eenheid tussen regio's en dat excessen worden tegengegaan. Daarnaast wordt gesteld dat het kader de mogelijkheid geeft om toch snel hulp te bieden in gebieden waarin anders niet uitgerukt kan worden.

De regio's die vinden dat het kader niet of beperkt toereikend is, hebben vooral bezwaar tegen de huidige vorm en missen aansluiting met de praktijk. Het kader is daardoor lastig toepasbaar door regio's met paraatheidsproblemen.

De regio's die vinden dat het kader voldoende toereikend is, stellen dat ondanks paraatheidsproblemen nu toch kan worden uitgerukt en dat het kader zorgt voor eenheid tussen regio's.

5.1.3 Gewenste ondersteuning of aanpassing

Nadat in het diepte-interview diverse knelpunten in de uitvoering zijn besproken, is aan de betreffende regio's gevraagd op welke terreinen er behoefte is aan ondersteuning of aan aanpassing van het Landelijk kader. De knelpunten zouden gezien kunnen worden als de wens om het Landelijk kader aan te passen, maar dit wordt door de regio's zo niet beleefd. De meeste regio's geven aan dat ze het kader (willen) volgen. Enkele regio's stellen daarentegen dat het Landelijk kader niet (meer) nodig is en 'uitruk op maat' vanuit de Wet en het Besluit Veiligheidsregio's, via een gemotiveerde afwijking, kan worden geregeld. Op basis van deze constateringen kan in het algemeen gesteld worden dat de regio's geen duidelijke behoefte hebben aan verdere ondersteuning of aanpassing van het Landelijk kader, ondanks dat in de praktijk aan enkele uitgangspunten niet kan worden voldaan.

Als wordt doorgevraagd, noemen de meeste regio's tóch een aantal onderwerpen of knelpunten waarop het Landelijk kader aangepast zou kunnen worden:

> Iets meer dan de helft van de regio's heeft behoefte aan ondersteuning in *opleiding en vakbekwaamheid* in relatie tot 'uitruk op maat'. De regio's geven aan dat de varianten die 'uitruk op maat' kent als standaard opgenomen mogen worden in de landelijke basisopleiding en vakbekwaamheidsprogramma's voor manschappen en officieren, en dan met name in die voor bevelvoerders. Het omgaan met flexibiliteit in de uitruk, bewustwording en inschatting van de situatie, een inzet van buiten naar binnen en samenwerking bij een samengestelde TS-6 worden genoemd als belangrijke onderwerpen voor les- een leerstof over 'uitruk op maat'.
> Bijna de helft van de regio's heeft behoefte aan meer flexibiliteit vanuit het Landelijk kader op gebied van *opschaling*. Opschalen met een TS-6 is vanwege paraatheidsproblemen niet altijd mogelijk. Daarnaast kost de huidige opschaling op basis van de kazernevolgordetabel veel tijd, omdat de eerste post met een TS-6-bezetting ver van de incidentlocatie gelegen kan zijn. Snelheid van extra materieel en – zij het minder – manschappen ter plaatse worden door meerdere regio's als belangrijker gezien dan het (veel later) ter plaatse komen van een volledige TS-6.
> Bijna de helft van de regio's heeft behoefte aan ondersteuning bij de rapportage over *opkomsttijden*. Er is aanvullende ondersteuning en aanpassing gewenst bij het technisch implementeren van 'uitruk op maat' in de meldkamersystemen. De huidige techniek wordt te beperkt gevonden voor het rapporteren over de opkomsttijden van de samengestelde TS-6 en voor het dooralarmeren bij opschaling. Daarnaast geven de meeste regio's aan dat er behoefte is aan een nieuwe visie over opkomsttijden, mede omdat in de huidige praktijk niet (of lastig) aan de juiste rapportage van de opkomsttijden

kan worden voldaan en daarmee met ‘uitruk op maat’ de Wet Veiligheidsregio’s formeel niet kan worden nageleefd.

> Bijna de helft van de regio’s heeft behoefte aan *landelijke uniformiteit in maatscenario’s en de toegestane taken (binnenaanval)*. De meeste regio’s geven aan dat het maatgevend incident voor brand verruimd mag worden naar gebouwbrand. Daar staat tegenover dat de meeste regio’s het bij een gebouwbrand (of woningbrand) toestaan – soms onder voorwaarden – dat een TS-4, TS-flex of SI start met een binneninzet voordat het tweede voertuig ter plaatse is, of de brand solitair afhandelt. Enkele regio’s hebben naast de binnenbrand in een woning ook voor andere incidenttypen een maatgevend incident aangemerkt, waaronder een ongeval met beknelling.
> Iets meer dan een kwart van de regio’s heeft behoefte aan meer *flexibiliteit vanuit het Landelijk kader voor maatwerk*, om zo een betaalbare brandweer te kunnen blijven organiseren. Er bestaat onder andere behoefte aan een ruimere interpretatie op basis van casuïstiek. Aspecten uit project ‘Rembrand’ zouden daarin meegenomen kunnen worden. Verder geven enkele regio’s aan dat de uitgangspunten voor ‘uitruk op maat’ compacter geformuleerd en ruimer geïnterpreteerd mogen worden. Een andere regio stelt daarentegen dat het Landelijk kader te veel ruimte biedt. Deze regio vindt het bijvoorbeeld ongewenst dat het uitrukken met twee personen (SI-2) wordt toegestaan.
> Iets meer dan een kwart van de regio’s heeft behoefte aan ondersteuning in de *Taak Risico Analyse (TRA) voor de taak-slagkrachtkoppeling*. Zij vragen om een landelijke methode voor het maken van de Taak Risico Analyse (TRA) en om een uitgewerkte klussenlijst voor ‘uitruk op maat’.
> Andere knelpunten die naar voren komen, staan hieronder opgesomd.
  – Enkele regio’s geven aan dat een bevelvoerder in ieder voertuig (bij een modulaire TS-6 en opschaling) niet uitvoerbaar is vanwege schaarste.
  – Een regio stelt voor om niet meer uit te gaan van een modulaire TS-6, omdat dit in de praktijk onduidelijkheid en risico's met zich meebrengt. Een andere regio onderkent de onduidelijkheid in de samenwerking tussen de twee deeleenheden van een modulaire TS-6 en stelt dat er behoefte is aan opleiding en oefening en aan werkafspraken.
  – Een regio geeft aan dat er behoefte is aan een duidelijk onderscheid in het Landelijk kader tussen ‘uitruk op maat’ als aanvulling op een TS-6 en een onderbezette uitruk vanwege paraatheidsproblemen. Toepassing van ‘uitruk op maat’ in het kader van bezuinigingen is volgens een andere regio geen issue meer en zou uit het Landelijk kader gehaald kunnen worden.
  – Een regio heeft behoefte aan meer samenhang tussen ‘uitruk op maat’ en andere ontwikkelingen die landelijk spelen, zoals gebiedsgerichte opkomsttijden.
  – Twee regio’s geven aan dat aanpassing van de eisen aan het voertuig gewenst is. Een voertuig voor ‘uitruk op maat’ zou geen ‘standaard’ TS moeten zijn.

De meeste regio’s hebben in eerste instantie geen duidelijke behoefte aan verdere ondersteuning of aanpassing van het Landelijk kader.

Na doorvragen blijkt vooral ondersteuning gewenst op gebied van opleiding en vakbekwaamheid, in het opstellen van de rapportage over opkomsttijden en in de Taak Risico Analyse (TRA). Daarnaast is er behoefte aan aanpassing van het Landelijk kader wat betreft opschaling, maatscenario’s en toegestane taken en aan flexibiliteit vanuit het kader voor maatwerk.

5.1.4 Gewenste wijze van ondersteuning

In de diepte-interviews is besproken in welke vorm de gewenste ondersteuning het best geboden kan worden. Allereerst is er behoefte aan de ontwikkeling van (landelijke) les- en leerstof en/of opleidingen voor ‘uitruk op maat’. Een derde van de regio’s geeft aan dat er daarnaast behoefte is aan nieuwe visies, beleid, doctrines of standaarden over thema’s die gerelateerd zijn aan ‘uitruk op maat’. Thema’s die worden genoemd zijn de taak-slagkrachtkoppeling, opschaling, opkomsttijden, het meten van prestaties in het kader van gelijkwaardige brandweerzorg en incidentbestrijding met een TS-4 als standaardeenheid.

Verder zou ‘uitruk op maat’ moeten worden beschouwd in samenhang met de hernieuwde kijk op brandbestrijding en met andere ontwikkelingen die op dit moment gaande zijn (taakdifferentiatie, opkomsttijden, et cetera). Bijna een kwart van de regio’s geeft aan dat er behoefte is aan een kwalitatieve insteek van de uitgangspunten voor ‘uitruk op maat’. Daarbij zouden de uitgangspunten in te leveren prestaties geformuleerd moeten worden en via een Besluit moeten zijn vastgelegd in de Wet Veiligheidsregio’s. Daarbij zou er ruimte moeten zijn om ‘uitruk op maat’ binnen de regio’s op passende wijze te organiseren. Thema’s die expliciet in relatie tot wetgeving worden genoemd zijn opkomsttijden voor een TS-4 (eerste voertuig) en opschaling vanaf klein incident (met een TS-4).

Er is behoefte aan ondersteuning via (landelijke) les- en leerstof en/of opleidingen voor ‘uitruk op maat’. Ook is behoefte aan nieuwe visies, beleid, doctrines of standaarden op het gebied van thema’s die gerelateerd zijn aan ‘uitruk op maat’ en aan een kwalitatieve insteek van uitgangspunten voor ‘uitruk op maat’.

5.1.5 Verbreding van het Landelijk kader

De helft van de regio’s geeft aan dat verbreding van het Landelijk kader naar andere typen incidenten wenselijk is; de meeste van deze regio’s passen het kader daar al op toe. De behoefte ligt vooral in de ontwikkeling van (landelijke) maatgevende scenario’s voor alle type incidenten, met de nadruk op technische hulpverlening, waterongevallen en ‘incidentbestrijding gevaarlijke stoffen’.

De helft van de regio’s heeft behoefte aan een verbreding van het Landelijk kader via de (landelijke) maatgevende scenario’s voor alle type incidenten.

5.2 Behoeften van netwerken en vakbonden

5.2.1 Algemene opinie over het Landelijk kader

Net als bij de regio’s is bij de netwerken en vakbonden gepeild in hoeverre het Landelijk kader leeft en of het kader als een zinvol instrument wordt beschouwd.

Het Netwerk Meldkamerdomein

De respondenten uit het Netwerk Meldkamerdomein constateren met elkaar dat in de regio’s op veel onderdelen van het Landelijk kader ‘uitruk op maat’ wordt afgeweken. Deze constatering laat zien dat het kader weinig hulp biedt bij de inrichting van GMS. Afwijkingen van het Landelijk kader die invloed hebben op de inrichting van GMS worden hieronder genoemd.

> Er zijn maar een paar regio's waar met een SI gewerkt wordt.
> Er zijn gebieden waar grotendeels met een TS-4 gewerkt wordt voor alle inzetten, inclusief opschaling.
> Met uitzondering van die paar gebieden waar standaard ook een SI ingezet wordt bij de eerste uitruk, bestaat de aanvulling voor een onderbezette TS vrijwel altijd uit een tweede al dan niet volledig bezette TS.
> Een ander daartoe geschikt voertuig dan een TS of SI zoals in het kader staat is nog niet gesignaleerd.
> De indruk bestaat dat 'uitruk op maat' vrijwel niet gebruikt wordt om minder mensen te hoeven alarmeren, maar vooral om onderbezettingsproblemen op te lossen.
> 'Uitruk op maat' wordt niet alleen voor brand toegepast, maar voor alle soorten incidenten, voor andersoortige incidenten waarschijnlijk zelfs nog meer dan voor brand.
> Er wordt vaak niet apart gealarmeerd voor klussen voor een TS-4 of een TS-6. Heel vaak komt het voor dat er een TS gealarmeerd wordt met ploeg(en) die in principe voldoende zou moeten zijn voor een TS-6, maar die als TS-4 uitrukt en niet-maatgevende klussen zelf mag afhandelen; indien nodig, wordt er dan bij gealarmeerd.
> Wat voor bezetting er minimaal op moet komen en welke klussen met welke bezetting aangepakt mogen worden, verschilt per regio.
> Per regio/leverancier zijn er verschillende beeldschermen, met daarop zichtbaar welke opkomst verwacht mag worden op basis van het roosterprogramma en/of het alarmterugkoppelprogramma. Deze beeldschermen zorgen ervoor dat er wat sneller dan in het verleden bij gealarmeerd kan worden.
> Het in de gaten houden en interpreteren van bovengenoemde schermen vormt wel een extra belasting en risico voor de centralisten, zeker bij drukte.
> Met de invoering van GMS 4.17 is 'uitruk op maat' een stuk beter te ondersteunen dan met de oudere GMS-versies. Fictieve voertuigen[11] moeten niet meer nodig zijn. Wel zal 'uitruk op maat' in GMS 4.17 eerst ingericht moeten worden.
> Het is met GMS 4.17 echter nog steeds niet mogelijk om via een koppeling de (verwachte) voertuigbezetting in het systeem in te voeren en daarop te anticiperen. Bij de vernieuwing van GMS zijn keuzes gemaakt op basis van geld en capaciteit, waardoor er meer (geprioriteerde) wensen zijn dan in GMS 4.17 konden worden gerealiseerd.

Op termijn voorziet het Netwerk Meldkamerdomein een wijziging in GMS. Nu loopt alles via GMS, met vooraf opgestelde kazernevolgordetabellen. In de toekomst zal worden overgegaan op dynamische alarmering. Hierbij wordt het inzetvoorstel buiten GMS berekend op basis van de actuele verkeerssituatie, voertuigdetectie et cetera. Dit zou als een dynamische kazernevolgordetabel beschouwd kunnen worden, die is gekoppeld met GMS.

Vakvereniging Brandweer Vrijwilligers (VBV)

De VBV vindt het Landelijk kader geen zinvol instrument, omdat iedereen ervan kan afwijken, en er ook daadwerkelijk van afwijkt. De VBV is het op hoofdlijnen niet oneens met de uitgangspunten van het Landelijk kader, maar heeft grote twijfels over de uitvoering in de praktijk. Daarnaast geeft de VBV aan dat zij niet voldoende betrokken is geweest bij het proces van de totstandkoming van het Landelijk kader. De VBV geeft aan dat zij helemaal niet tegen een 'uitruk op maat' is en dat het haar ook niet gaat om het aantal mensen op een auto. Maar de mensen die worden ingezet, moeten voldoende opgeleid, getraind en

[11] Een enkele regio heeft een oplossing gevonden door gebruik te maken van een fictief voertuignummer, naast het voertuignummer van de tankautospuit basisbrandweerzorg.

geoefend zijn om, wanneer ze met minder dan zes mensen uitrukken naar een incident, goed en veilig op te kunnen treden. Wanneer hierin niet wordt voorzien, wordt de veiligheid van brandweermensen in gevaar gebracht.

De VBV is van mening dat in het verleden niet voldoende doordacht is gestart met pilots met voertuigbezettingen van minder dan zes personen. Voordat een dergelijke op de veiligheid van het personeel ingrijpende maatregel tot uitvoering wordt gebracht, moeten eerst de uitgangspunten opgesteld zijn en er duidelijke procesafspraken gemaakt worden, en moet het personeel voorafgaand aan de uitvoering voldoende opgeleid en geoefend zijn. De VBV is van mening dat in het proces van de invoering van 'uitruk op maat' niet is voldaan aan deze voorwaarden. Er ontbreekt volgens haar een 'unité de doctrine'. Het kader wordt als te vrijblijvend beschouwd en biedt daardoor te veel ruimte voor variatie in de uitvoering. De VBV hecht waarde aan het opstellen van een veilig systeem voordat de TS-4 kan worden toegestaan naast de TS-6 als basiseenheid. Het veilige systeem zou moeten bestaan uit duidelijke randvoorwaarden, opleidingen en oefeningen voorafgaand aan de invoering van de TS-4. De standaard TS-4 zou landelijk uniform moeten zijn en de bezetting zou uniform moeten worden opgeleid op basis van les- en leerstof van de Brandweeracademie. In elk geval vindt de VBV het van groot belang dat er een landelijk opleiding is.

De vakbonden

Niet alle gesprekspartners vanuit de vakbonden waren op de hoogte van de inhoud van het Landelijk kader, die daarom voorafgaand aan het diepte-interview is toegelicht. Dit geeft aan dat het kader bij hen niet leeft. Het onderwerp 'uitruk op maat' is vervolgens uitgebreid besproken, onderbouwd met meerdere voorbeelden van situaties in de regio's, met name in Rotterdam-Rijnmond en Amsterdam-Amstelland. De vakbonden vinden het kader zinvol, wanneer de regio's het opvolgen. De vakbonden constateren daarentegen dat in de regio's op bepaalde onderdelen van het kader wordt afgeweken. Daarnaast maken de vakbonden zich zorgen over de opleiding en oefening voor het uitrukken met minder dan zes personen.

De vakbonden vinden het van groot belang om de werkvloer bij de implementatie van 'uitruk op maat' te betrekken. Op basis van het *Belevingsonderzoek repressief brandweerpersoneel* (Veiligheidsberaad, 2017) is namelijk waargenomen dat de werkvloer zich niet voldoende betrokken voelt en zorgen heeft over de veiligheid.

De vakbonden zien dat 'uitruk op maat' vooral op vrijwilligersposten wordt toegepast, en nauwelijks op beroepsposten. De verklaring daarvoor kan enerzijds worden gevonden in een weerstand tegen 'uitruk op maat' op beroepsposten en anderzijds in de risico's die in het verzorgingsgebied van beroepsposten anders liggen dan in die van vrijwilligersposten. Verder wordt (in regio Amsterdam-Amstelland) door beroepsposten ook vanaf de plaats incident uitgerukt naar een nieuw incident, wat een bezetting van minder dan de basiseenheid bij beroepsposten zou belemmeren. 'Uitruk op maat' levert daarmee voor beroepsposten geen verbetering op.

De vakbonden geven aan dat op beroepsposten vooral een SI-2 wordt geïmplementeerd vanuit een (verkapt) bezuinigingsoogpunt. Dit is naar mening van de vakbonden niet acceptabel. Het dilemma van vrijwilligersposten tussen het wachten op de laatste twee personen voor een TS-6 of het alvast uitrukken met een TS-4 wordt door de vakbonden onderkend. Een alarmeringssysteem dat ook inzicht geeft in de beschikbaarheid van

personeel wordt als goed hulpmiddel gezien om inzicht te krijgen in de opkomst en een keuze voor een uitruk met een TS-4 of TS-6 te kunnen maken.

De netwerken en vakbonden constateren dat de regio's van het Landelijk kader afwijken. De uitgangspunten van het kader worden als zinvol beschouwd, maar er zijn twijfels over de praktische uitvoerbaarheid van de uitgangspunten.

De netwerken en vakbonden maken zich zorgen over de vakbekwaamheid in relatie tot 'uitruk op maat'.

5.2.2 Mate van ondersteuning

Het Netwerk Meldkamerdomein

Het Netwerk Meldkamerdomein vindt de uitgangspunten in het Landelijk kader voldoende, maar constateert ook dat de uitvoering in de praktijk vaak anders is dan in het Landelijk kader is gesteld. Deels is dit te verklaren vanuit de technische beperkingen van het GMS. Zo is niet zichtbaar is of een TS met zes personen of minder uitrukt. Daardoor wordt niet duidelijk of voor de rapportage van de opkomsttijd die van het eerste of het tweede voertuig moet worden gehanteerd. Ook met de implementatie van GMS 4.17 zijn deze beperkingen niet volledig verholpen. De meldkamers zijn erbij gebaat dat de verschillende regio's 'uitruk op maat' op gelijke wijze uitvoeren.

Vakvereniging Brandweer Vrijwilligers (VBV)

De VBV is van mening dat met 'uitruk op maat' onduidelijkheid wordt gecreëerd in de uitvoering van de incidentbestrijding. Vaste, ingesleten en geoefende patronen worden daarmee namelijk doorbroken. Aan de hand van aan de VBV gemelde incidenten waarbij met een voertuigbezetting met minder dan zes personen is opgetreden, geeft de VBV aan dat met 'uitruk op maat' voor het brandweerpersoneel onveilige situaties kunnen ontstaan. Om de veiligheid van het personeel te verbeteren zou er meer aandacht moeten zijn voor de evaluatie van incidenten met 'uitruk op maat' waar het bijna is misgegaan.

De ervaringen met de pilots met 'uitruk op maat' worden volgens de VBV onvoldoende geëvalueerd. De VBV geeft aan dat er met uitrukgegevens vooralsnog geen onderbouwing is gegeven van het effect van 'uitruk op maat' op bijvoorbeeld de opkomsttijden. De VBV geeft aan dat bij vrijwilligersposten de problemen in de bezetting van het voertuig vooral zitten in de functies van bevelvoerder en chauffeur. De TS kan pas uitrukken als de bevelvoerder en chauffeur aanwezig zijn en daarmee zal het in de praktijk zelden voorkomen dat een TS-4 sneller geformeerd kan worden dan een TS-6. Vaak zou dit probleem ook anders opgelost kunnen worden dan meteen naar onderbezet uitrukken over te gaan.

De vakbonden

De vakbonden zijn van mening dat het kader voldoende toereikend is, met uitzondering van het toestaan van de SI-2 en de beperkte eisen op het gebied van vakbekwaamheid. Voor het overige komt het risico van een bezetting van minder dan 6 personen bij brandbestrijding goed in het kader tot uiting. Het huidige maatscenario voor brand wordt als voldoende beschouwd en is niet nodig om het op landelijk niveau te wijzigen. Verder is het kader volgens de vakbonden vooral gericht op efficiëntie met behulp van 'uitruk op maat' en is het volgens hen niet bedoeld voor paraatheidsproblemen. Wel onderkennen zij het probleem van paraatheid in bepaalde gebieden met vrijwilligersposten. In het verlengde daarvan zijn

zij van mening dat snelheid belangrijk is, maar ook dat in veel situaties voldoende back-up noodzakelijk blijft.

De vakbonden geven aan dat 'uitruk op maat' niet meer in de vorm van een pilot moet worden uitgevoerd. Inmiddels is er namelijk voldoende ervaring opgedaan door verschillende pilots. Daarnaast geven zij aan dat de pilots niet altijd worden beëindigd met een evaluatie, terwijl dit wel als wenselijk wordt beschouwd. Als voorbeeld van een evaluatie wordt de *Eindrapportage gezamenlijke gegevensverzameling uitrukken op maat* (Jongerden, Doornbos en Schutte, 2018) genoemd, die namens meerdere regio's is opgesteld. In dit project werd het uitrukpersoneel in de gelegenheid gesteld om op een eenvoudige wijze gevaarlijke situaties te melden. Deze situaties zouden een bron moeten zijn voor aanpassingen van het Landelijk kader.

De VBV en de vakbonden vinden dat het Landelijk kader niet of slechts beperkt toereikend is, aangezien 'uitruk op maat' in de praktijk kan leiden tot onveilige situaties, een SI-2 niet veilig wordt geacht voor uitruk naar een maatscenario en de eisen op het gebied van vakbekwaamheid te beperkt zijn.

De VBV en de vakbonden vinden het belangrijk dat pilots worden geëvalueerd en dat wordt geleerd van incidenten met 'uitruk op maat' waar het bijna is misgegaan. De evaluaties zouden een bron moeten zijn voor aanpassingen van het Landelijk kader.

Het Netwerk Meldkamerdomein vindt het kader toereikend, maar constateert dat de uitvoering in de praktijk vaak niet conform het kader is en dat het GMS onvoldoende is afgestemd op 'uitruk op maat'.

5.2.3 Knelpunten

Het Netwerk Meldkamerdomein

Het Netwerk Meldkamerdomein constateert op hoofdlijnen vijf knelpunten.

> De inzetrol[12] en bezetting zijn praktisch gezien alleen vooraf te bepalen / in GMS aan te passen. Als er bij alarmering van een TS-4 toch een volledige TS-6 uitgaat, of omgekeerd, is dit ook in GMS 4.17 praktisch gezien niet direct aan te passen en achteraf niet te achterhalen. Wel kan een kladblokregel ingevuld worden, mits centralisten dit op een uniforme wijze (door gebruik van een karakteristiek) doen. Deze registratie zou bovendien niet bij de meldkamer moeten liggen. Als de registratie alleen bedoeld is voor verantwoording, zal zij met een backofficesysteem bijgehouden moeten worden. Een wens was om de actuele bezetting als functionaliteit in GMS op te nemen, in te vullen door de bevelvoerder via een extern beschikbaarheidsregistratiesysteem of voertuiginformatiesysteem, maar dit is in GMS 4.17 niet gerealiseerd.

> Er is in GMS geen koppeling met beschikbaarheidssystemen, zoals met het rooster en pagersystemen. Er ligt wel een wens die te koppelen en de uitkomst, bijvoorbeeld in een karakteristiek, in GMS op te nemen (zoals 'uitgerukt onderbezet', 'uitgerukt volledig bezet' en 'niet uitgerukt'). Nu moet de centralist dit soort informatie uit meerdere, niet gekoppelde systemen van meerdere schermen halen en zo nodig handmatig extra alarmeren. De voorgenoemde karakteristiek is alleen van toepassing op het eerste voertuig en is daarom vooralsnog niet door de LMC overgenomen.

[12] Bijvoorbeeld de inzet van een tankautospuit als volwaardige basiseenheid of als deeleenheid voor 'uitruk op maat'.

> De beschikbaarheidssystemen en wijze waarop deze zijn ingevuld, verschillen per regio. Bij samenvoeging van meldkamers levert dit problemen op in de afstemming. In de praktijk betekent dit dat er minimaal een extra scherm voor de centralist bij komt.
> Er komen steeds meer secundaire systemen bij in de meldkamer. Er moet voor gewaakt worden dat de secundaire systemen als primaire systemen worden gezien. Daardoor wordt te veel van de centralist gevraagd en dat kan tot fouten leiden. Dit betekent dat meer functionaliteiten geautomatiseerd moeten worden. Het grootste probleem is dat de mensen in het veld wel mee moeten werken aan het bijhouden van het rooster en/of een terugkoppeling moeten geven bij alarmering. Dit gebeurt in de praktijk niet altijd. Door 'uitruk op maat' is sprake van een koppeling van meerdere (secundaire) systemen, waardoor de werkdruk voor de centralisten in de meldkamer is toegenomen. Er is meer informatie om te verwerken, via meerdere schermen. De wens is om alles in één systeem samen te voegen. Op korte termijn kunnen problemen ontstaan wanneer meldkamers worden samengevoegd. Dit is een landelijk probleem, omdat elke meldkamer in het kader van continuïteit meldingen van een andere meldkamer over moet kunnen nemen. De centralisten moeten nu van alle verschillende systemen op de hoogte zijn en deze van elkaar kunnen onderscheiden. De instructie- en oefenlast neemt toe. Binnen één meldkamer is dat al een uitdaging, maar die wordt nog veel groter als je ook nog de systemen van de meldkamers om je heen moet kennen, waarmee je ook nog eens alleen te maken krijgt als er daar problemen zijn.
> Met 'uitruk op maat' ontstaat een probleem in 'command & control'. Voorheen was er bij twee TS-6'en sprake van een middelincident met coördinatie van een OvD. Wanneer sprake is van een samengestelde TS-6 met twee TS'en en twee bevelvoerders, maar zonder OvD, is het de vraag wanneer het vanuit het oogpunt van 'command & control' gezien nodig is om het incident om te zetten naar middelincident. En wie initieert dit? Hierover zullen afspraken met de meldkamer gemaakt moeten worden. Dit gebeurt nog niet in iedere regio en de afspraken zijn bovendien in iedere regio verschillend. Hierdoor is uitwisseling van centralisten en incidenten met andere meldkamers ook lastig. Gezien het feit dat meldkamers elkaars taken over moeten kunnen nemen, ligt hier een uitdaging. De meldkamer en de hulpvrager is dus gebaat bij uniforme, geharmoniseerde afspraken en processen voor incidentbestrijding. Alle differentiaties leveren risico's op in de uitvoering.

Vakvereniging Brandweer Vrijwilligers (VBV)

De VBV constateert op hoofdlijnen drie knelpunten.

> De veiligheid van het personeel is een belangrijk knelpunt. De veiligheid is met name in het geding in het geval bij branden waarbij de SI-2 als eerste ter plaatse komt. In de praktijk blijkt de back-up van een tweede voertuig niet altijd goed geregeld te zijn. De SI-2 zou vanwege de veiligheid van het brandweerpersoneel niet moeten worden toegestaan bij een maatgevend scenario. Bij een woningbrand kan een SI-2 volgens de uitgangspunten van het Landelijk kader (vanwege veiligheid) geen binnenaanval doen voordat de slagkracht van een TS-6 compleet is. In de praktijk zal echter niet gewacht worden met een binnenaanval als de situatie daarom vraagt. In kleinere korpsen zijn de brandweermensen vaak ook bekenden van de omstanders of betrokkenen, waardoor de druk om toch iets te doen voordat de back-up ter plaatse is te groot kan zijn.
> Het maatscenario voor brand is te ruim gedefinieerd. Het zou, net als andere scenario's, scherper afgebakend moeten zijn. Ook is uitbreiding van maatscenario's naar de andere kerntaken wenselijk. Naar een maatscenario zou niet in samengestelde vorm uitgerukt

moeten worden, maar met een TS-6 of tweemaal een TS-4 (TS-8) onder voorwaarden. Dit is om te voorkomen dat op onveilige wijze handelingen worden uitgevoerd voordat de back-up ter plaatse is. De VBV is van mening dat er met een samengestelde eenheid (SI-2 met TS-4) geen sprake is van een gelijkwaardige brandweerzorg ten opzichte van een TS-6 bij uitruk. Bij tweemaal een TS-4 kan wel sprake zijn van gelijkwaardige brandweerzorg, mits er goede afspraken zijn gemaakt over de vakbekwaamheid van de bemanning voordat de TS-4 is ingevoerd en de opkomsttijd van de samengestelde eenheid is gebaseerd op de aankomst van het aanvullende voertuig.

> Het Landelijk kader zou uniform moeten zijn en er zou op toegezien moeten worden dat alle regio's zich aan de afspraken daarin houden. Regio's zouden niet de mogelijkheid moeten hebben om naar eigen goeddunken ervan af te wijken als hun dat zo uitkomt.

De vakbonden

De vakbonden constateren op hoofdlijnen de volgende vier knelpunten.

> De veiligheid van het personeel wordt als belangrijk knelpunt genoemd. Er ontbreekt een landelijke opleiding, waarmee het aspect van veiligheid gewaarborgd kan worden. Ook hechten de vakbonden veel waarde aan een RI&E voor 'uitruk op maat'. Zij geven aan dat niet iedere regio die heeft, of dat 'uitruk op maat' al was geïmplementeerd voordat een RI&E was vastgesteld. Dit wordt als een probleem beschouwd.

> De uitruk met een SI-2 levert naar mening van de vakbonden in bepaalde regio's een operationeel probleem op. De SI-2 is volgens de vakbonden onvoldoende veilig voor een uitruk naar een maatgevend incident. Het probleem zit vooral in de periode tussen het ter plaatse komen en het wachten op het aanvullende voertuig. In die periode wordt de bemanning van de SI-2 moreel in de verleiding gebracht om een binnenaanval te doen, terwijl dat door de vakbonden als onveilig worden beschouwd. Lokaal zou moeten worden bekeken of met de SI-2 wel voldoende veilig gewerkt kan worden. De SI-2 zou alleen ingezet moeten worden voor kleine klussen. Als voorbeeld worden klussen genoemd die voor het personeel geen risico met zich meebrengen en waarmee winst te behalen valt in een snellere opkomsttijd of via het inzetten van niet volledig inzetbaar uitrukpersoneel.

> De opschaling bij een middelincident is ook een punt van aandacht. In de praktijk wordt ervaren dat bij opschaling naar een middelincident na een eerste uitruk met een TS-4 er, ongeacht het aantal extra voertuigen dat wordt gealarmeerd, altijd twee personen te weinig ter plaatse zijn. De vakbonden geven aan dat het zinvol is om na te gaan hoe vaak dit een probleem vormt en met welke afspraken over slagkracht en opkomsttijden het probleem opgelost kan worden. Dit is een voorbeeld waarin de benodigde samenhang tussen 'uitruk op maat' en andere ontwikkelingen naar voren komt.

> In het kader zou duidelijker omschreven kunnen worden voor welke doeleinden en in welke situaties 'uitruk op maat' wel of niet toegepast kan worden.

Voor andere mogelijke knelpunten verwijzen de vakbonden door naar de VBV, aangezien 'uitruk op maat' vooral op vrijwilligersposten voorkomt.

De netwerken en vakbonden vinden dat het Landelijk kader in de praktijk onvoldoende wordt nageleefd. De vakbonden stellen daarnaast dat in het kader onvoldoende is vastgelegd voor welke doeleinden en in welke situaties 'uitruk op maat' wel of niet toegepast kan worden. Het Netwerk Meldkamerdomein stelt dat uniforme, geharmoniseerde afspraken en processen voor incidentbestrijding essentieel zijn.

De netwerken en vakbonden vinden de veiligheid van het personeel een belangrijk knelpunt bij de uitvoering de ‘uitruk op maat’. De SI-2 zou niet naar een maatgevend incident mogen uitrukken, het vakmanschap van het personeel op de TS-4 moet verbeterd worden en ook de opschaling met een TS-4 bij een middelincident vormt een knelpunt. Differentiaties in processen voor incidentbestrijding en in afspraken met de meldkamer, leiden tot risico’s bij de uitvoering.

De VBV en de vakbonden vinden de modulaire TS-6 met een SI-2 onacceptabel als toegestane eenheid voor een maatgevend incident. Dit zou een TS-6 bij uitruk of tweemaal een TS-4 (TS-8) moeten zijn. Het maatgevend incident voor brand is naar mening van de VBV te ruim gedefinieerd.

Het Netwerk Meldkamerdomein constateert in het GMS enkele technische knelpunten en enkele organisatorische knelpunten bij het gebruik van GMS.

5.2.4 Gewenste ondersteuning of aanpassing

Het Netwerk Meldkamerdomein

Het beheer van GMS ligt bij de politie. De behoefte is om bij wijzigingen vanuit de brandweer generieke beheersmatige afspraken te maken en een algemene bijscholing te organiseren, zodat de beheerders de wijzigingen op dezelfde wijze in GMS (kunnen) verwerken. Verder is er behoefte aan eenduidigheid in scenario’s waarvoor een TS met zes personen (of samengesteld) uit moet rukken en scenario’s waarvoor een TS met tenminste vier personen (of nog minder indien afgesproken) uit kan rukken. Dat gaat verder dan de vastgestelde maatscenario’s. Nu ontwikkelt iedere regio de inrichting van het alarmeringsproces voor zich, maar hierover zou landelijke afstemming moeten zijn. Dit betekent de ontwikkeling van een uitgebreidere landelijke Meldings- en alarmeringsregeling (MAR) dan die nu vastgesteld is.

Daarnaast is de wens om een landelijke standaard te maken voor uitkomsten uit beschikbaarheidssystemen, zodat de regio’s op dezelfde wijze registreren, een eenduidige koppeling met GMS/NMS[13] mogelijk is en de informatiedruk beheersbaar blijft. Een technische tussenoplossing is om een koppelsysteem te ontwikkelen waarbij de input vanuit de verschillende regio’s in één scherm naast GMS wordt weergegeven (zoals bijvoorbeeld in Noord-3 wordt gedaan). Door ‘uitruk op maat’ is sprake van de koppeling van meerdere (secundaire) systemen, waardoor de werklast van de centralisten in de meldkamer is toegenomen. De wens is om alles in één systeem samen te voegen. Tenslotte is de meldkamer is gebaat bij uniforme, geharmoniseerde afspraken en processen voor incidentbestrijding vanuit het oogpunt van ‘command & control’.

Vakvereniging Brandweer Vrijwilligers (VBV)

De VBV onderkent dat de aanleiding voor ‘uitruk op maat’ kan liggen in een economisch argument. Maar het eigenaarschap voor de invulling van ‘uitruk op maat’ zou volgens de VBV niet bij de afzonderlijke regio’s moeten liggen. Hierover zou gezamenlijk nagedacht moeten worden, met ondersteuning vanuit de Brandweeracademie / het IFV. Dit zou moeten leiden tot een gedragen doctrine en een professionele opvatting over een veilige uitvoering van ‘uitruk op maat’ van waaruit een nieuw kader kan worden opgesteld. Dit nieuwe kader zou zodanige status moeten hebben dat de regio’s eraan gehouden zijn om de afspraken te volgen.

[13] Dit is het nog aan te besteden Nationaal Melkamer Systeem dat GMS moet vervangen.

De doctrine zou moeten bestaan uit de beschrijving van een prestatie die geleverd moet worden, en van de attitude, de systematiek en de organisatie die daarvoor nodig zijn. Daarbij kan worden gekeken naar voorbeelden zoals in Duitsland zijn uitgewerkt. De afspraken zouden zich moeten beperken tot hoofdzaken, waarbij de nadruk ligt op gelijkheid in uitvoering en op de veiligheid van de burger en het brandweerpersoneel. Voor burgers zit de veiligheid in de snelheid waarmee de brandweer ter plaatse is en voor het brandweerpersoneel zit de veiligheid enerzijds in de capaciteit die voor verschillende (veel voorkomende) typen incidentbestrijding ten minste nodig is en anderzijds in de vakbekwaamheid, waaronder de samenwerking bij een samengestelde TS-6 en bij opschaling valt. De nieuwe doctrine zou ontwikkeld moeten worden in samenhang met andere ontwikkelingen, zoals visie op vrijwilligheid en gebiedsgerichte opkomsttijden.

Om de veiligheid van het personeel te kunnen waarborgen, stelt de VBV voor dat het personeel een landelijk uniforme en gedegen opleiding voor ‘uitruk op maat’ moet hebben gevolgd en dat uitsluitend wordt gewerkt met een standaard eenheid voor ‘uitruk op maat’, namelijk de standaard tankautospuit met een voertuigbezetting van vier personen (TS-4). Deze zou alleen ingezet moeten worden wanneer de melding daartoe aanleiding geeft. Bij een maatgevend scenario moet de eenheid bij uitruk een TS-6, dan wel tweemaal een TS-4 (TS-8) zijn. Volgens de VBV wordt een dergelijk systeem ook in andere landen toegepast. Het Landelijk kader zou minder vrijheid moeten bieden in de uitvoering van de voertuigen, die uitsluitend een standaard tankautospuit zouden moeten zijn. Dit geeft eenheid en duidelijkheid en voorkomt een wildgroei aan variaties van voertuiguitvoeringen.

Daarnaast is de VBV bezorgd over het behoud van voldoende capaciteit voor grootschalig en bijzonder optreden als gevolg van een verdere implementatie van ‘uitruk op maat’. Naar mening van de VBV zouden op landelijk niveau afspraken gemaakt moeten worden over de afstemming van ‘uitruk op maat’ op de benodigde paraatheid voor (interregionaal) grootschalig brandweeroptreden.

De vakbonden

Het kader moet een leidraad blijven en in samenhang met andere ontwikkelingen worden beschouwd. Hierbij worden ontwikkelingen als gebiedsgerichte opkomsttijden en taakdifferentiatie als voorbeelden genoemd. De vakbonden geven aan dat het Landelijk kader mogelijk niet meer nodig is als nieuw beleid betreffende een uniforme systematiek voor dekkingsplannen in werking treedt. Een aanpassing van het kader wordt daarom op dit moment niet als zinvol gezien. Het kader zou zich moeten beperken tot de hoofdlijnen en daarnaast aan de regio’s voldoende ruimte moeten bieden om ‘uitruk op maat’ op basis van de kenmerken van het verzorgingsgebied en de bijbehorende risico’s naar eigen inzicht in te vullen. Hierin zou(den) de Medezeggenschapsraad (en/of OR) een rol moeten spelen.

Zoals gezegd, ontbreekt een landelijke opleiding die toetsbaar is. Een dergelijke opleiding op het gebied van ‘uitruk op maat’ zou niet naar vrij inzicht van de regio’s ontwikkeld moeten worden, maar zou, naar mening van de vakbonden, moeten worden opgenomen in de basisopleiding van het IFV. De vakbonden geven aan dat zij het IFV meermalen een verzoek hebben gedaan om te komen tot een landelijke opleiding voor ‘uitruk op maat’. Het IFV is niet op deze verzoeken ingegaan, omdat de veiligheidsregio’s als afnemer van de opleidingen destijds niet hebben aangegeven dat er behoefte aan een dergelijke opleiding bestaat.

De VBV en de vakbonden vinden een aanpassing van het huidige Landelijk kader niet zinvol. Zij stellen dat ‘uitruk op maat’ in samenhang met andere actuele zaken, zoals visie op vrijwilligheid, taakdifferentiatie en gebiedsgerichte opkomsttijden, moet worden beschouwd.

De VBV heeft behoefte aan de ontwikkeling van een unité de doctrine, een professionele opvatting over een veilige uitvoering van ‘uitruk op maat’, beschreven vanuit de prestaties die geleverd moeten worden, en vanuit de attitude, de systematiek en de organisatie die daarvoor nodig zijn.

De vakbonden stellen dat een kader beperkt moet zijn tot de hoofdlijnen en de regio’s voldoende ruimte moet bieden om ‘uitruk op maat’ risicogericht in te vullen.

De VBV en de vakbonden stellen dat de bemanning van een ‘uitruk op maatvariant’ een landelijk uniforme en gedegen opleiding voor ‘uitruk op maat’ moet hebben gevolgd en dat de SI-2 niet moet worden toegestaan. De VBV stelt bovendien dat ‘uitruk op maat’ moet zijn afgestemd op de benodigde paraatheid voor (interregionaal) grootschalig brandweeroptreden.

Het Netwerk Meldkamerdomein heeft, in geval van aanpassing van het GMS, behoefte aan generieke beheersmatige afspraken, algemene bijscholing voor beheerders en aan samenvoeging van secundaire systemen in één systeem. Verder is er behoefte aan eenduidigheid in scenario’s voor ‘uitruk op maat’ en voor maatgevende incidenten, aan een landelijke standaard voor uitkomsten uit beschikbaarheidssystemen en aan uniforme, geharmoniseerde afspraken over en processen op het gebied van incidentbestrijding vanuit het oogpunt van ‘command & control’.

5.2.5 Verbreding van het Landelijk kader

Het Netwerk Meldkamerdomein

De eventuele behoefte aan verbreding van het kader is in het diepte-interview met het Netwerk Meldkamerdomein niet aan de orde gekomen.

Vakvereniging Brandweer Vrijwilligers (VBV)

De VBV geeft aan dat uitbreiding van het kader naar incidenten anders dan brand wenselijk is. De uitbreiding zou zich onder andere moeten richten op incidenten met gevaarlijke stoffen en op technische hulpverlening.

De vakbonden

De vakbonden geven aan dat uitbreiding van het kader naar incidenten anders dan brand gewenst is, waaronder technische hulpverlening (met name verkeersongevallen) en reanimatie. Er is vooral behoefte aan afspraken over maatgevende incidenten, gekoppeld aan de benodigde slagkracht en de benodigde snelheid van opschaling. Wat betreft reanimatie is aangegeven dat in steden als Rotterdam en Amsterdam dagelijks meerdere reanimaties worden uitgevoerd. De incidenten worden steeds zwaarder (reanimatie na geweldsincidenten) en de taak is fysiek uitputtend. Reanimatie zou gezien het wisselen van de hartmassage met een voertuigbezetting van zes personen gedaan moeten worden en niet met een voertuigbezetting van twee personen.

De VBV en de vakbonden hebben behoefte aan een verbreding van het Landelijk kader naar incidenten met gevaarlijke stoffen, technische hulpverlening (met name verkeersongevallen) en reanimatie.

5.3 Samenvattende beschouwing

Uit de diepte-interviews met de regio's, de netwerken en de vakbonden komt als algemeen beeld naar voren dat 'uitruk op maat' een onderwerp is dat 'leeft' en dat er een overwegend positief sentiment heerst. Het valt echter op dat het Landelijk kader op de werkvloer geen prominente plaats inneemt. Ook in de gesprekken kwam naar voren dat niet alle gesprekspartners goed op de hoogte waren van de inhoud van het Landelijk kader.

Hoewel enkele regio's in de diepte-interviews hebben aangegeven dat zij de intentie hebben om te voldoen aan de uitgangspunten van het Landelijk kader, is in de procesevaluatie (zie hoofdstuk 4) geconstateerd dat iedere regio op één of meer uitgangspunten afwijkt. In de meeste gevallen wordt de afwijking door de regio's verklaard vanuit paraatheidsproblemen. De regio's stellen dat zij daardoor niet aan alle uitgangspunten kunnen voldoen. Dit geldt vooral voor de uitgangspunten met betrekking tot het maatgevend incident en tot opschaling. Bij de geconstateerde afwijkingen ten opzichte van het Landelijk kader spelen ook de technische beperkingen van het GMS een belangrijke rol. De combinatie van snelheid en slagkracht is in GMS niet zichtbaar, waardoor de rapportage over de juiste opkomsttijden lastig uitvoerbaar is. Dit betekent dat niet kan worden aangetoond of aan het dekkingsplan wordt voldaan; ook kan op basis van de opkomsttijden niet worden bepaald of er met 'uitruk op maat' sprake is een gelijkwaardige brandweerzorg.

Het feit dat alle regio's op essentiële punten afwijken van de uitgangspunten in het Landelijk kader en dat kwaliteitseisen voor opleiding en oefening ontbreken, is voor de VBV en de vakbonden aanleiding om zorgen te uiten over de veiligheid van brandweermensen die met 'uitruk op maat' werken.

In de praktijk lopen de regio's bij de uitvoering van 'uitruk op maat' tegen diverse knelpunten aan, die over het algemeen ook in de praktijk worden opgelost. De meeste regio's hebben daarom in eerste instantie geen sterke behoefte aan het aanpassen van het Landelijk kader. Wanneer wordt doorgevraagd, uiten de meeste regio's behoeften die bestaan uit een versoepeling van de uitgangspunten in het Landelijk kader, waarmee de in de praktijk gevonden oplossingen binnen het kader zullen vallen. Ook de geconstateerde behoefte aan het opnemen van 'uitruk op maat' in landelijke opleidingen en les- en leerstof is er doorgaans een die pas ná doorvragen naar voren komt en vooral als mogelijke behoefte voor de *andere* regio's wordt genoemd. De regio's geven aan dat zij voor zichzelf al een training of opleiding hebben ontwikkeld. Toch geven zowel de regio's als de vakbonden aan dat er behoefte is aan een centrale opleiding van het IFV.

Het is opvallend dat de netwerken en vakbonden op hoofdlijnen dezelfde knelpunten en behoeften noemen als de verschillende regio's.

> Alle partijen ervaren een behoefte aan verbetering van het vakmanschap via opleiding en oefening op gebied van 'uitruk op maat'.
> Ook constateren alle partijen dat de uitgangspunten van het Landelijk kader niet altijd praktisch uitvoerbaar zijn en op zijn minst niet altijd in overeenstemming zijn met de uitvoering in de praktijk. Het gaat hierbij vooral om de uitgangspunten over het meetpunt voor de opkomsttijden en over opschaling met een TS-6.
> Alle partijen geven aan dat flexibiliteit en maatwerk belangrijk zijn. Het kader zou zich moeten beperken tot de hoofdlijnen en zou voldoende ruimte moeten bieden om 'uitruk

op maat' op basis van de kenmerken van het verzorgingsgebied naar eigen inzicht in te vullen.

> Daarnaast hebben alle partijen behoefte aan een verbreding van het maatgevend incident naar scenario's voor technische hulpverlening (met name verkeersongevallen), waterongevallen, incidenten met gevaarlijke stoffen en reanimatie.
> De VBV en de vakbonden hebben bezwaren tegen de toepassing van de SI-2, met name bij maatgevende incidenten. Enkele regio's uiten een soortgelijk bezwaar. Daarnaast maken de meeste regio's geen gebruik van de SI-2.

Als wordt gekeken naar de wijze waarop de regio's ondersteund willen worden, dan valt op dat er behoefte is aan praktische ondersteuning, zoals via (landelijke) les- en leerstof en/of opleidingen voor 'uitruk op maat' en via nieuwe visies, beleid, doctrines of standaarden over thema's die gerelateerd zijn aan 'uitruk op maat'. De thema's houden verband met allerlei andere problemen waar de brandweer momenteel voor staat, met name met betrekking tot ontwikkelingen op het gebied van:

> taakdifferentiatie
> gebiedsgerichte opkomsttijden
> werven en binden van vrijwilligers
> grootschalig optreden.

Zowel de netwerken als de vakbonden en een aantal regio's geven aan dat aanpassing van het Landelijk kader op dit moment niet wenselijk is. Zij zijn van mening dat aanpassing van de uitgangspunten voor 'uitruk op maat' het beste in samenhang met de bovengenoemde andere ontwikkelingen beschouwd kan worden.

6 Conclusie en eindbeschouwing

Het idee dat de brandweer altijd, overal en in elke situatie dient uit te rukken met een basisbrandweereenheid van zes personen en een standaard tankautospuit (TS-6), staat al enkele jaren onder druk. Vooral de problemen in de paraatheid bij vrijwilligersposten zijn daarbij een aanjager. Een gangbare opvatting is dat veel incidenten ook wel met minder mensen bestreden kunnen worden en dat een volledige tankautospuit conform de Wet op de Veiligheidsregio's (art. 3.1.2) ook niet altijd noodzakelijk is. Om vorm te geven aan deze veranderende opvatting en om veiligheidsregio's een kader te bieden waarbinnen zij kunnen variëren met het aantal personen en het soort voertuig waarmee uitgerukt wordt, heeft het Veiligheidsberaad in 2014 het 'Landelijk kader uitruk op maat bij brand' vastgesteld.

In dit rapport is allereerst het proces van de invoering van 'uitruk op maat' in alle 25 veiligheidsregio's nader beschouwd. De vraag die hierbij centraal stond was: *In hoeverre is (het proces van) de vormgeving, implementatie en uitvoering van de uitruk met eenheden kleiner dan TS-6 in de betreffende regio's in overeenstemming met het 'Landelijk kader uitruk op maat bij brand'?*

Om de hoofdvraag te kunnen beantwoorden, zijn de volgende deelvragen geformuleerd:

1. Op welke wijze is 'uitruk op maat' in de betreffende regio's vormgegeven en in welk(e) beleidsdocument(en) is 'uitruk op maat' in de regio's vastgelegd?
2. Hoe vaak wordt uitgerukt met eenheden kleiner dan een TS-6 en hoe vaak gaat het in deze gevallen om een maatgevend incident?
3. Zijn de vormgeving, implementatie en uitvoering van 'uitruk op maat' in de betreffende regio's in overeenstemming met het Landelijk kader?

Vervolgens zijn de behoeften ten aanzien van het 'Landelijk kader uitruk op maat bij brand' gepeild. De vraag die in de behoeftepeiling centraal stond was: *"Biedt het Landelijk kader, naar mening van de regio's, de relevante netwerken en de vakbonden, voldoende ondersteuning bij de vormgeving, implementatie en uitvoering van de (veilige) uitruk met eenheden kleiner dan TS-6?"*

Om de hoofdvraag te kunnen beantwoorden, zijn de volgende deelvragen geformuleerd:

4. Als aspecten van 'uitruk op maat' in de regio's niet in overeenstemming zijn met het Landelijk kader: waarom niet en welke andere uitgangspunten en/of criteria zijn gehanteerd?
5. Is het Landelijk kader toereikend?
   a. Op welke gebieden is aanvullende ondersteuning gewenst?
   b. Op welke wijze kan de gewenste ondersteuning worden uitgewerkt?
6. Is er behoefte aan een verbreding van het Landelijk kader voor incidenten anders dan brand?

a. Voor welke type incidenten is uitbreiding van het Landelijk kader gewenst?
b. Op welke wijze kan de behoefte aan verbreding worden uitgewerkt?

6.1 Conclusie

Het volledige antwoord op deze onderzoeksvragen is in de voorgaande hoofdstukken aan bod gekomen. De belangrijkste of meest in het oog lopende constateringen, zullen hieronder nogmaals kort de revue passeren.

Op welke wijze is 'uitruk op maat' in de betreffende regio's vormgegeven en in welk(e) beleidsdocument(en) is 'uitruk op maat' in de regio's vastgelegd?

In alle regio's wordt in afwijkende vorm uitgerukt vanwege paraatheidsproblemen. Naast de in het Landelijk kader genoemde varianten TS-4 en SI-2, worden in meerdere regio's de TS-flex en in twee regio's de SI-4 respectievelijk een motor, als afwijkende variant ingezet. In nagenoeg alle regio's wordt met 'uitruk op maat' naar verschillende typen incidenten uitgerukt. Meestal zijn dit incidenten anders dan brand. Verder is geconstateerd dat 'uitruk op maat' in alle veiligheidsregio's bestuurlijk is vastgelegd. Wel dient hierbij opgemerkt te worden dat niet alle veiligheidsregio's naar documenten hebben verwezen waaruit deze bestuurlijke vastlegging eenduidig bleek.

Hoe vaak wordt uitgerukt met eenheden kleiner dan TS-6 en hoe vaak gaat het in deze gevallen om een maatgevend incident?

Het is onduidelijk hoe vaak er met eenheden kleiner dan een TS-6 in de verschillende regio's wordt uitgerukt. De regio's bleken vanwege de technische beperkingen in GMS niet in staat om volledige en betrouwbare informatie hierover aan te leveren. Sommige regio's konden alleen maar gegevens over inzetten met een SI-2 leveren, maar niet over andere uitrukken anders dan met een TS-6, terwijl andere regio's alleen informatie konden leveren over de incidenten met 'uitruk op maat' die geëvalueerd waren. In de enkele regio's die wel inzicht kunnen geven in de aantallen, varieert het aandeel inzetten met 'uitruk op maat' tussen 1% en 30% van het totaal aantal incidenten in de betreffende regio.

Het is niet duidelijk hoe vaak een samengestelde TS-6 uitgerukt naar een maatgevend incident. Informatie over de frequentie van uitrukken naar een maatgevend incident door eenheden kleiner dan een TS-6 kon door geen enkele regio aangeleverd worden. Van één regio is bekend dat drie op de tien inzetten met 'uitruk op maat' in samengestelde vorm hebben plaatsgevonden, maar het is niet duidelijk of deze incidenten van een maatgevend type zijn geweest.

Zijn de vormgeving, implementatie en uitvoering van 'uitruk op maat' in de betreffende regio's in overeenstemming met het Landelijk kader?

Het Landelijk kader 'uitruk op maat' noemt een aantal criteria voor de vormgeving, implementatie en uitvoering van 'uitruk op maat'. In dit onderzoek is een inventarisatie gemaakt van de mate waarin regio's aansluiten bij deze criteria. Hieronder worden de belangrijkste bevindingen weergegeven.

> Allereerst is uit de vertaling van de uitgangspunten naar toetsingscriteria gebleken dat een aantal uitgangspunten lastig te toetsen is. Dit komt vooral doordat de gebruikte

termen niet of onvoldoende meetbaar gedefinieerd zijn. Verder ontbreekt een slagkrachtkoppeling voor het definiëren van ‘kleinere klussen’ en van ‘de zwaarte van taken’ die door een variant van ‘uitruk op maat’ solitair mogen worden uitgevoerd. Het maatscenario binnenbrand in woning dient als grens.

> Eén van de criteria van het Landelijk kader gaat over het doel waartoe ‘uitruk op maat’ wordt ingevoerd; dit zou geen bezuinigingsmaatregel mogen zijn. In enkele regio’s blijkt ‘uitruk op maat’ juist wél te zijn ingevoerd vanwege bezuinigingen. De hoofdreden voor het invoeren van ‘uitruk op maat’ was voor alle 25 regio’s echter dezelfde: het oplossen van problemen als gevolg van een onderbezetting van vrijwilligersposten.
> Met betrekking tot de implementatie van ‘uitruk op maat’ stelt het Landelijk kader dat de werkvloer en de OR hierbij actief betrokken moeten zijn. Nagenoeg alle regio’s geven aan dat dit inderdaad gebeurd is.
> Het Landelijk kader stelt dat het eerst aankomende voertuig in ieder geval een bevelvoerder moet bevatten. In vrijwel alle regio’s is dit het geval. Verder geeft de helft van de regio’s aan dat er bovendien afspraken zijn gemaakt over de taken die een kleinere eenheid dan een TS-6 zelfstandig kan uitvoeren.
> In het algemeen kan gesteld worden dat er uniformiteit is in de wijze waarop ‘uitruk op maat’ in de regio’s wordt toegepast: de meeste uitgangspunten worden door alle of nagenoeg alle regio’s gevolgd en bij het merendeel van de uitgangspunten waarvan wordt afgeweken, wijkt bijna de helft tot drie kwart van de regio’s af. Alle regio’s wijken van ten minste één uitgangspunt af. Een derde van de regio’s wijkt af van drie of meer essentiële uitgangspunten.

Als aspecten van ‘uitruk op maat’ in de regio’s niet in overeenstemming zijn met het Landelijk kader: waarom niet en welke andere uitgangspunten en/of criteria zijn gehanteerd?

Er zijn zeven aspecten waarop veel regio’s afwijken van het Landelijk kader. Het gaat daarbij om de uitgangspunten over het meetpunt voor de opkomsttijd, de basis voor het dekkingsplan, de sterkte bij opschaling, het maatscenario, de veiligheid van het personeel en de uitvoering van de TS-4.

> *Meetpunt opkomsttijd en basis dekkingsplan*
De meeste regio’s, in totaal driekwart, wijken af van uitgangspunten die gerelateerd zijn aan opkomsttijden, waaronder het uitgangspunt over de gelijkwaardige brandweerzorg. Allereerst is het dekkingsplan in een aantal regio’s gebaseerd op ‘uitruk op maat’ en niet op de basisbrandweereenheid TS-6. Verder rekent twee derde van de regio’s met de aankomsttijd van het eerste voertuig om te bepalen of de normtijd gehaald is. Volgens het Landelijk kader geldt echter als normtijd het moment van ter plaatse komen van de volledige basisbrandweereenheid. De afwijking komt voort uit technische beperkingen van het GMS. Doordat het systeem geen inzicht geeft in de combinatie ‘snelheid en slagkracht’, kan niet worden bepaald of voor de rapportage over de opkomsttijden de opkomsttijd van het eerste of tweede voertuig moet worden gehanteerd. Daarbij rijst de vraag of het wel mogelijk is om, in het geval van een incident nabij de grens van het verzorgingsgebied, met twee deeleenheden vanuit verschillende posten binnen de gestelde normtijd ter plaatse te komen.
> *Sterkte bij opschaling*
Bij opschaling (als er meer dan één TS-6 nodig is), kan er een bijzondere situatie ontstaan. De Nederlandse manier van opschalen is gebaseerd op de standaard van een basisbrandweereenheid en een standaard TS-6. Dit is ook een criterium in het Landelijk

kader. Toch staat ruim de helft van de regio's in afwijking van het Landelijk kader toe dat bij een middelincident of groter wordt opgeschaald met een TS met een bezetting van minder dan zes personen. De onderbezette opschaling komt voort uit paraatheidsproblemen, waardoor het anders te lang zou duren voordat extra hulp ter plaatse komt. Daarnaast is de ervaring dat bij opschaling vaak sprake is van een teveel aan personeel. Ook het boeien en binden van vrijwilligers wordt als argument genoemd.

> *Maatscenario*
De basis van het Landelijk kader is dat bij een maatgevend incident (te weten een binnenbrand in een woning) *altijd* een basisbrandweereenheid/TS-6 ter plaatse moet komen binnen de gestelde normtijd. Deze basisbrandweereenheid mag echter ook samengesteld zijn uit meerdere voertuigen. Bijna driekwart van de regio's heeft het maatgevend incident verbreed naar 'gebouwbrand', aangezien het op het moment van melding niet altijd duidelijk is of het om een brand in een woning of ander gebouw gaat. Daar staat tegenover dat ruim de helft van de regio's toe staat dat een 'uitruk op maatvariant' bij een maatgevend incident een offensieve binneninzet doet vóórdat het potentieel van een TS-6 compleet is. Eveneens bijna de helft van de regio's staat toe dat een 'uitruk op maatvariant' een maatgevend incident solitair afhandelt. Dit wordt toegestaan omdat woningbranden vaak klein zijn en de voertuigbezetting in staat wordt geacht om op basis van vakbekwaamheid een goede risico-inschatting te kunnen maken. Verder wordt uitgegaan van de alarmering van een tweede eenheid en het in het uiterste geval levensreddend kunnen optreden van de bevelvoerder en chauffeur/pompbediener. In sommige regio's wordt er ook naar een maatgevend incident uitgerukt met een eenheid van minder dan zes personen, zonder dat er automatisch aanvulling gealarmeerd wordt. In zo'n geval wordt het aan de bevelvoerder (of OvD) overgelaten of hij of zij alsnog aanvulling wil laten komen.

> *Veiligheid van het personeel*
Het Landelijk kader stelt dat er aandacht besteed moet worden aan de veiligheid van het personeel bij het toepassen van 'uitruk op maat', onder andere via een RI&E. Drie regio's hebben nog geen RI&E voor 'uitruk op maat'. Daarnaast hebben de meeste regio's voor de TS-4 en TS-flex geen competentieprofiel opgesteld, aangezien zij geen verschil zien met de eisen die gesteld moeten worden aan de bemanning op een TS-4 of een TS-6. De regio's geven aan dat de competenties, vooral van bevelvoerders, zijn gewaarborgd door aanvullende opleiding of training in het werken met een TS-4. De meeste regio's besteden in hun opleidings- en oefenplan aandacht aan 'uitruk op maat'.

> *Uitvoering van de TS-4*
Wat betreft de uitvoering van de TS-4 of TS-flex kan op basis van de aangeleverde gegevens niet worden vastgesteld in hoeverre het voertuig een standaard TS is, aangezien vier op de tien regio's aangeven dat het voertuig is voorzien van drukluchtschuim. Anderzijds geeft de helft van de regio's aan dat, aanvullend op het kader, de bemanning van de TS-4 of TS-flex is opgeleid in het werken met 'uitruk op maat'.

Is het Landelijk kader toereikend?

Uit de diepte-interviews met de regio's komt naar voren dat de meeste het Landelijk kader beperkt (n = 10) of niet (n = 6) toereikend vinden. Acht regio's vinden het landelijk kader voldoende toereikend, duidelijk en uitvoerbaar. Toch wijkt de laatstgenoemde groep, net als de andere regio's, af van essentiële punten van het Landelijk kader. De regio's die vinden dat het kader niet of beperkt toereikend is, hebben vooral bezwaar tegen huidige vorm en missen aansluiting met de praktijk. Het kader is daardoor lastig toepasbaar door regio's met

paraatheidsproblemen. De regio's die vinden dat het kader voldoende toereikend is, stellen dat er, ondanks paraatheidsproblemen, nu toch kan worden uitgerukt en dat het kader zorgt voor eenheid tussen regio's.

De VBV en de vakbonden vinden dat het Landelijk kader niet of beperkt toereikend is, aangezien er te vrijblijvend van kan worden afgeweken. Daarnaast stellen zij dat 'uitruk op maat' in de praktijk kan leiden tot onveilige situaties, een SI-2 niet veilig wordt geacht voor uitruk naar een maatscenario en dat de eisen op het gebied van vakbekwaamheid te beperkt zijn. De VBV en de vakbonden vinden het verder belangrijk dat pilots worden geëvalueerd en dat wordt geleerd van incidenten met 'uitruk op maat' waar het bijna is misgegaan. De evaluaties zouden een bron moeten zijn voor aanpassingen van het Landelijk kader. Het Netwerk Meldkamerdomein vindt het kader toereikend, maar constateert dat de uitvoering in de praktijk vaak niet conform het kader is en dat het GMS onvoldoende is afgestemd op 'uitruk op maat'.

De meeste regio's hebben in eerste instantie geen duidelijke behoefte aan verdere ondersteuning of aanpassing van het Landelijk kader. Na doorvragen blijkt er echter wel behoefte aan ondersteuning te zijn; deze is vooral gewenst op gebied van opleiding en vakbekwaamheid, en bij de rapportage over opkomsttijden en in de Taak Risico Analyse (TRA). Ook blijkt er toch behoefte aan aanpassing van het Landelijk kader; hierbij gaat het om opschaling, maatscenario's en toegestane taken en meer mogelijkheden voor maatwerk. Wat betreft de wijze van ondersteuning is behoefte aan ondersteuning via (landelijke) les- en leerstof en/of opleidingen voor 'uitruk op maat', via nieuwe visies, beleid, doctrines of standaarden over thema's die gerelateerd zijn aan 'uitruk op maat' en via een kwalitatieve insteek van uitgangspunten voor 'uitruk op maat' die is vastgelegd in de Wet Veiligheidsregio's.

De VBV en de vakbonden vinden een aanpassing van het huidige kader niet zinvol. Zij vinden dat 'uitruk op maat' in samenhang met andere ontwikkelingen moet worden beschouwd. De VBV heeft behoefte aan de ontwikkeling van een unité de doctrine: een professionele opvatting over een veilige uitvoering van 'uitruk op maat', beschreven vanuit de prestaties die geleverd moeten worden, en over de attitude, de systematiek en de organisatie die daarvoor nodig zijn. De VBV stelt bovendien dat 'uitruk op maat' moet zijn afgestemd op de benodigde paraatheid voor (interregionaal) grootschalig brandweeroptreden. De vakbonden stellen dat een kader beperkt moet zijn tot de hoofdlijnen en de regio's voldoende ruimte moet bieden om 'uitruk op maat' op basis van de risico's in de betreffende regio in te vullen.

Het Netwerk Meldkamerdomein heeft, in geval van aanpassing van het GMS, behoefte aan generieke beheersmatige afspraken, een algemene bijscholing voor beheerders en aan de samenvoeging van secundaire systemen in één systeem. Verder is behoefte aan eenduidigheid in scenario's voor 'uitruk op maat' en voor maatgevende incidenten, aan een landelijke standaard voor uitkomsten uit beschikbaarheidssystemen en aan uniforme, geharmoniseerde afspraken over en processen voor incidentbestrijding vanuit het oogpunt van 'command & control'.

Is er behoefte aan een verbreding van het Landelijk kader voor incidenten anders dan brand?

De helft van de regio's heeft behoefte aan verbreding van het Landelijk kader via de (landelijke) maatgevende scenario's voor alle type incidenten. De VBV en de vakbonden hebben behoefte aan verbreding van het Landelijk kader naar incidenten met gevaarlijke stoffen, technische hulpverlening (met name verkeersongevallen) en reanimatie.

6.2 Eindbeschouwing

In de uitkomsten van de procesevaluatie vallen een aantal zaken op. Allereerst valt op dat 'uitruk op maat' in de meeste regio's geen principiële keuze is op basis van een risicobeoordeling, maar dat in alle regio's (ook) uit 'noodzaak' onderbezet wordt uitgerukt. Daarbij geven nagenoeg alle regio's aan dat zij het Landelijk kader toepassen. Uit de tekst van het Landelijk kader, de aanbiedingsbrief aan de minister en het rapport van de NVBR uit 2012 blijkt niet eenduidig of 'onderbezet uitrukken' valt binnen de werkingssfeer van het Landelijk kader. De vraag is, of het Landelijk kader (voldoende) is toegespitst op het oplossen van paraatheidsproblemen.

Verder valt op dat de meeste regio's de intentie hebben om het Landelijk kader te volgen, maar niet aan alle uitgangspunten kunnen voldoen. Bij meerdere regio's is sprake van een combinatie van afwijkingen van essentiële uitgangspunten, te weten de toegestane taken van de eerste deeleenheid (offensieve binneninzet), het ontbreken van een competentieprofiel, het opschalen met een TS-4 en de behoefte aan opleiding en oefening op gebied van 'uitruk op maat'. Het feit dat alle regio's op essentiële punten afwijken van de uitgangspunten in het Landelijk kader en dat kwaliteitseisen voor opleiding en oefening ontbreken, is voor de VBV en de vakbonden aanleiding om zorgen te uiten over de veiligheid van brandweermensen die met 'uitruk op maat' werken. Zo wordt bij het uitrukken naar een woningbrand met een modulair samen te stellen TS-6 een grote verantwoordelijkheid gelegd bij de bevelvoerder, die bovendien extra druk kan ervaren van toeschouwend publiek. Aan de andere kant is er ook wel een gradatie aan te brengen in de risico's van een binnenbrand in een woning. De bestrijding van bijvoorbeeld een 'prullenbakbrandje' vraagt een andere slagkracht dan de bestrijding van een 'uitslaande woningbrand'.

Daarnaast valt op dat sommige regio's constateren dat 'uitruk op maat' leidt tot een verbetering in het dekkingspercentage, aangezien zij uitgaan van de opkomsttijd van het eerste voertuig. Daarbij kan de vraag gesteld worden of het eerder opkomen van een eenheid, ook al bestaat die uit minder dan zes personen, in bepaalde omstandigheden ook niet als een verbetering van de brandweerzorg kan worden beschouwd. Op dit moment is alleen de opkomsttijd van een TS-6 het meetpunt voor het bepalen van het niveau van brandweerzorg met een afwijkende bezetting ten opzichte van het niveau met een basisbrandweereenheid.

Uit de resultaten van de behoeftepeiling valt vooral op dat de regio's, de netwerken en de vakbonden op hoofdlijnen dezelfde knelpunten en behoeften benoemen:

> behoefte aan uniforme opleiding en oefening op gebied van 'uitruk op maat'
> problemen in de uitvoerbaarheid van het Landelijk kader, vooral wat betreft het meten van de opkomsttijden en de opschaling bij middelincident
> behoefte aan flexibiliteit en maatwerk binnen het Landelijk kader

> behoefte aan een verbreding van het maatgevend incident
> behoefte aan het beperken van de toepassing van de SI-2
> behoefte aan samenhang tussen ‘uitruk op maat’ en andere ontwikkelingen.

Daarnaast geven zowel de netwerken en vakbonden als een aantal regio’s aan dat aanpassing van het Landelijk kader op dit moment niet wenselijk is. Zij zijn van mening dat het aanpassen van de uitgangspunten voor ‘uitruk op maat’ het beste in samenhang met de genoemde andere problematiek beschouwd kan worden. Aangezien de meeste regio’s ‘uitruk op maat’ toepassen vanwege paraatheidsproblemen, zou een eventuele aanpassing van de uitgangspunten voor ‘uitruk op maat’ bij voorkeur gezien moeten worden in relatie tot andere mogelijke oplossingen voor paraatheidsproblemen. Hierbij valt te denken aan oplossingsrichtingen die voortkomen uit onderzoeken naar het werven en binden van vrijwilligers, gebiedsgerichte opkomsttijden en taakdifferentiatie.

Literatuurlijst

- Jongerden, H., Doornbos, L., Schutte, D. (2018). *Eindrapportage gezamenlijke gegevensverzameling uitrukken op maat.* Veiligheidsregio Zaansteek-Waterland.
- Brandweer Nederland (2017). *Branchevoorschrift Standaardbepakking Brandweervoertuigen. Tankautospuit, Hulpverlenings-, Red- en OvD-voertuig*. Arnhem: IFV.
- Veiligheidsberaad (2014). *Landelijk kader uitruk op maat bij brand*. Geraadpleegd op 8 mei 2019, van https://www.brandweer.nl/media/3837/141216-uom-kader-141215-definitief.pdf.
- Veiligheidsberaad (2015). *Aanbiedingsbrief 'Landelijk kader Uitruk om maat' aan Ministerie van Veiligheid en Justitie.*
- Veiligheidsberaad (2017). *Belevingsonderzoek repressief brandweerpersoneel.* Geraadpleegd van https://www.brandweer.nl/media/6943/belevingsonderzoek-brandweerpersoneel-landelijk-beeld.pdf.
- NVBR (2012). *Uitruk op maat. Rapportage over het project Variabele voertuigbezetting*. Geraadpleegd op 9 mei 2019, van https://www.brandweer.nl/media/1450/120501_handreiking_uitruk-def_website.pdf.
- Inspectie Justitie en Veiligheid (2016). *Inrichting repressieve brandweerzorg in elke veiligheidsregio. Toetsingskader*. Geraadpleegd op 9 mei 2019, van https://www.inspectie-jenv.nl/toezichtgebieden/n/nationale-veiligheid/brandweer/inrichting-repressieve-brandweerzorg.
- Inspectie Justitie en Veiligheid (2018a). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 01 – Groningen.
- Inspectie Justitie en Veiligheid (2018b). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 02 – Fryslân.
- Inspectie Justitie en Veiligheid (2018c). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 03 – Drenthe.
- Inspectie Justitie en Veiligheid (2018d). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 04 – IJsselland.
- Inspectie Justitie en Veiligheid (2018e). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 05 – Twente.
- Inspectie Justitie en Veiligheid (2018f). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 06 – Noord- en Oost-Gelderland.
- Inspectie Justitie en Veiligheid (2018g). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 07 – Gelderland-Midden.
- Inspectie Justitie en Veiligheid (2018h). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 08 – Gelderland-Zuid.
- Inspectie Justitie en Veiligheid (2018i). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 09 – Utrecht.
- Inspectie Justitie en Veiligheid (2018j). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 10 – Noord-Holland Noord.
- Inspectie Justitie en Veiligheid (2018k). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 11 – Zaanstreek-Waterland.

> Inspectie Justitie en Veiligheid (2018l). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 12 – Kennemerland.
> Inspectie Justitie en Veiligheid (2018m). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 13 – Amsterdam-Amstelland.
> Inspectie Justitie en Veiligheid (2018n). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 14 – Gooi en Vechtstreek.
> Inspectie Justitie en Veiligheid (2018o). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 15 – Haaglanden.
> Inspectie Justitie en Veiligheid (2018p). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 16 – Hollands Midden.
> Inspectie Justitie en Veiligheid (2018q). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 17 – Rotterdam-Rijnmond.
> Inspectie Justitie en Veiligheid (2018r). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 18 – Zuid-Holland Zuid.
> Inspectie Justitie en Veiligheid (2018s). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 19 – Zeeland.
> Inspectie Justitie en Veiligheid (2018t). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 20 – Midden- en West-Brabant.
> Inspectie Justitie en Veiligheid (2018u). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 21 – Brabant-Noord.
> Inspectie Justitie en Veiligheid (2018v). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 22 – Brabant Zuidoost.
> Inspectie Justitie en Veiligheid (2018w). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 23 – Limburg-Noord.
> Inspectie Justitie en Veiligheid (2018x). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 24 – Zuid-Limburg.
> Inspectie Justitie en Veiligheid (2018y). Inrichting repressieve brandweerzorg. Regiobeeld 25 – Flevoland.