



Aan: Ministerie van Veiligheid en Justitie
t.a.v. dhr. mr. I.W. Opstelten
Postbus 20301
2500 EH Den Haag

Datum : 3 november 2014
Betreft : Standpunt uitruk op maat, een oplossingsrichting van de VBV.

Excellentie,

Op 25 juli 2014 hebben wij op uw ministerie in een gesprek tussen uw ambtelijk medewerkers, de programmaleider incidentbestrijding van Brandweer Nederland en een afvaardiging van ons dagelijks bestuur onze opvattingen gedeeld over de inzet van afwijkende voertuigbezettingen bij de brandweer. Op 19 september 2014 heeft de Raad Brandweer Commandanten (RBC) ingestemd met het 'landelijk kader uitruk op maat' zoals dat is opgesteld door de programmaraad incidentbestrijding van Brandweer Nederland. Wij zijn niet betrokken bij de totstandkoming van dat 'kader' en kunnen daarmee niet instemmen omdat naar ons oordeel dit kader een brandweerkundige onderbouwing mist.

Voorts hebben wij op 17 september 2014 in een gesprek uw ambtelijk medewerkers en de directie van het WODC gemeld dat de VBV de onafhankelijkheid en de kwaliteit van het WODC onderzoek naar een beoordelingskader voor de effecten van variabele voertuigbezetting sterk in twijfel trekt. Eerder trokken wij ons om dezelfde redenen al uit de klankbordgroep terug. Wij verbinden deze twijfel aan het feit dat we vooringenomenheid en conflicterende belangen van betrokken partijen niet kunnen uitsluiten. De uitkomsten van het onderzoek zijn daarmee onbruikbaar voor verdere stappen.

Zoals inmiddels bekend mag worden verondersteld bestaat er geen eenduidige opvatting over de inzet van afwijkende voertuigbezettingen bij 25 korpsen van de 'Brandweer **in** Nederland' en gaapt er een grote kloof tussen de beoogde uniformiteit en de huidige praktijk. Wij plaatsen eveneens vraagtekens bij de invloed die de programmaraad incidentbestrijding van Brandweer Nederland heeft op de verschillende regio's. Immers; bijna elke veiligheidsregio hanteert zijn eigen 'visie' op 'uitruk op maat'. Met de visies van de regio's Gooi en Vechtstreek en Limburg-Noord - als pioniers in negatieve zin - moeten we onderkennen dat daar met de primaire inzet van bestelbusjes met 2 personen bij maatgevende incidenten van een borging van een gelijkwaardig niveau van brandweezorg en de veiligheid van brandweerpersoneel absoluut geen sprake is. Verschillende praktijkvoorbeelden bevestigen dat beeld.

Het bevreemdt ons dan ook in hoge mate dat de RBC in het 'landelijk kader' de volle ruimte geeft aan verdere experimenten die een brandweerkundige onderbouwing missen. Het lijkt alsof de lessen uit het verleden zijn vergeten. Bovendien kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat de inzet van een modulaire samenstelling van de TS6 waarbij een bestelbus met 2 personen (SIV) bij maatgevende incidenten als eerste ter plaatse komt, weinig draagvlak heeft binnen de RBC. Allerlei ondoordachte varianten met de schijn van een dubbele agenda stuiten ook bij Brandweer Vrijwilligers op zeer grote weerstand.

We gaan daar in deze brief graag verder op in:

Vakvereniging Brandweer Vrijwilligers (VBV)

Bezoek :	Larikslaan 1	Telefoon :	033 - 49 62 768	Fiscaal :	81.86.45.167
	3833 AM Leusden	Fax :	033 - 49 62 777	KvK-nummer :	08168567
Post :	Postbus 290	Home :	www.brandweervrijwilligers.nl	Bankrekening :	61.37.43.415
	3830 AG Leusden	E-mail :	info@brandweervrijwilligers.nl	CMHF - Verenigingsnummer	90





Zuivere discussie?

Al geruime tijd is er een discussie over voertuigbezettingen bij de brandweer. Deze discussie wordt gevoerd op vele fronten met vele argumenten. De tendens is om de voertuigbezetting te verkleinen.

De hoofdargumenten die daarvoor worden gebruikt zijn:

1. Er wordt druk gevoeld om 'op tijd' te komen, kleine voertuigen vragen minder personeel en kunnen sneller uitrukken, daardoor worden de mogelijkheden om opkomsttijden te halen beter.
2. Er wordt gesteld dat bij 90% van de inzetten 'te veel' brandweermensen uitrukken.
3. Vrijwilligersposten met een capaciteitsprobleem kunnen open blijven.
4. Door de inzet van innovatieve blussystemen kan men met minder mensen toe.

In de discussie ontbreekt eigenlijk altijd een conceptuele benadering van het brandweerwerk, in plaats daarvan wordt meestal voor een statistische benadering gekozen: 'we kunnen de meeste incidenten aan met minder dan 6 personen (dat is op zich juist) en daarom kan de voertuigbezetting kleiner'. De conceptuele benadering van brandweerwerk is echter: de brandweer komt als alle andere voorzieningen hebben gefaald en (in veel gevallen) voorschriften zijn overtreden (zie het Inspectierapport van de brand aan de Kelders in Leeuwarden¹) en/of procedures niet zijn nagekomen. De brandweer kan in die gevallen alleen met voldoende slagkracht de situatie stabiliseren. Dit zal volgens de statistieken een beperkt percentage van de uitrukken zijn. Het zijn echter wel de uitrukken waar de kans op slachtoffers en aanzienlijke financiële schade het grootst is.

Naast branden en ongevallen kent ons land ook met enige regelmaat rampen². Wie anders dan de brandweer helpt de burger de eerste uren nadat zich ergens in ons land een ramp heeft voltrokken? We willen daarmee benadrukken dat de brandweer de enige parate dienst is die bij noodgevallen binnen 10 minuten 30 brandweermensen in de benen heeft en binnen ca. 30 minuten in pelotons en compagniesverband 100 mensen (veelal vrijwilligers) met voertuigen, verbindingen, kennis van levensreddend handelen, gereedschap, meet- en verkenningploegen, beschermende kleding en een commandostructuur kan leveren. Dit grote goed dreigt in de huidige discussie volledig onder te sneeuwen.

Paraatheid en slagkracht

Door het ontbreken van een eenduidige visie op het brandweerwerk wordt zo in verschillende regio's de ruimte genomen om de slagkracht te saneren en een verscheidenheid van min of meer experimentele constructies met gekazerneerd personeel en vrije instroom wisselende combinaties van 2, 4 en 6 persoons voertuigen in te zetten.

Dit wordt nu 'uitruk op maat' genoemd, maar het resultaat is dat er een chaotisch beeld is ontstaan van wisselende voertuigbezettingen en de resterende slagkracht in de kazernes. De eerste eenheid zal soms aankomen zonder een gediplomeerde bevelvoerder (Gooi en Vechtstreek). De bemensing van het eerst aankomende voertuig weet niet of eventuele ondersteuning bestaat uit 4 of 6 personen en binnen welk tijdsbestek deze arriveert. Bemensing van het redvoertuig dient in sommige gevallen als aanvulling voor een uitruk met 4 personen. Hierdoor is óf het redvoertuig óf de tankautospuit niet of niet volledig in te zetten. De bevelvoerders worden tot op heden niet ondersteund door landelijk vastgestelde les- en leerstof en adequate oefeningen op het gebied van variabele voertuig bezetting.

Een betere uitdrukking voor de huidige praktijk zou wat ons betreft 'verwarrende voertuigbezetting' zijn.

Vanuit de organisatorische kant gezien wordt dan de chaos compleet gemaakt doordat er verschillende uitrukmodellen zijn en er van de meldkamer wordt verwacht dat zij gericht een 'uitruk op maat' kan aansturen naar een incident. Met het oog op de LMO vereist dit uniformiteit, die nu geheel ontbreekt. Daarnaast vereist dit van meldkamerpersoneel een zekere mate van helderziendheid die niet mag worden verwacht van normale mensen. Pogingen om het 'systeem' dan maar te laten bepalen wat er moet uitrukken zullen leiden tot een formalisering van meldkamerprocessen die bizarre uitrukvoorstellen als uitkomst heeft:



we verliezen immers de menselijke maat uit het oog. Daarbij baart ons de 'uitgeklede' positie van de 'rode kolom' in de totstandkoming van de LMO ook de nodige zorgen.

Mogelijkheden versus onmogelijkheden

Wij hebben geen bezwaar tegen het uitrukken met een kleine bezetting naar bepaalde incidenten. De randvoorwaarden waaronder dat kan zijn:

- a) Het incident is naar zijn aard stabiel en kan niet escaleren (voorbeeld: tak op een auto, liftinsluiting, etc.)
- b) Er is geen acuut ingrijpen vereist om levensreddend of schade beperkend op te treden (voorbeeld: nacontrole).

We noemen dit bij de brandweer de 'Prio 2' uitrukken, er is bij dat type incidenten altijd de tijd en de mogelijkheid om even te overleggen of om op te schalen. Met een kleine bezetting kan ook in de meeste gevallen een zgn. dienstverlening worden verricht: leegpompen van kelders, buitensluiting etc. Indien er in samenwerking met de ambulancedienst wordt gewerkt met AED, ondersteuning bij reanimatie of afhijsen van personen kan met een kleine bezetting onder 'Prio 1' worden gewerkt.

Bij alle incidenten die kunnen escaleren (bijvoorbeeld alle vormen van brand of brandmelding en het optreden bij verkeersongevallen), waar levensreddend handelen vereist is of die meer slagkracht vereisen moet bij de eerste melding voldoende slagkracht uitrukken. Deze slagkracht bestaat in de regel uit een of meer volwaardige standaard ingerichte tankautospuiten met eigen watervoorraad (1500/2000 ltr.) en een redvoertuig. Als daar aanleiding toe is wordt deze slagkracht aangevuld met extra tankautospuiten of specialistisch materieel (hulpverleningsmateriaal of waterwagens/containers).

Incidentbezetting: een herijking

De bezetting van deze (standaard)voertuigen zou een herijking kunnen ondergaan, indien niet de voertuigbezetting maar de incidentbezetting maatgevend is voor het bepalen van de uitruksterkte naar een incident. Dit is een zinvolle benadering omdat voor maatgevende incidenten³ de gewenste incident-bezetting in de regel nu al meer is dan één voertuigbemanning.

De incidentbezetting moet allereerst gebaseerd zijn op een volwaardig eerst aankomend voertuig: een TS met een eigen watervoorraad⁴ voor de mogelijkheid om zowel Hoge Druk (HD) als Lage Druk (LD) t.b.v. snelle slagkracht voor blussing of koeling af te geven, met voldoende basisbepakking voor hulpverlening. Dit voertuig moet een bemanning hebben die volstaat om acuut de eerste handelingen te doen die leiden tot stabilisatie van een incident en levensreddend optreden zonder dat men snel op een capaciteitsprobleem stuit. Het 'Two in – Two out'⁵ principe (geen binnenaanval zonder gegarandeerde back-up) is daarbij bepalend voor een veilige inzet.

Dit eerst aankomende voertuig staat onder bevel van een ervaren leidinggevende, die voldoende opgeleid en geoefend is volgens landelijk vastgestelde methoden, om het belangrijkste zwaartepunt van het incident te identificeren en te beheersen zover dit met de beschikbare middelen en mensen gaat. De bemanning van dit eerste voertuig is in veel gevallen toereikend voor 'normale' uitrukken, voor maatgevende incidenten zal veelal opschaling nodig zijn.

Menskracht

De gewenste bemensing van het eerste voertuig is in hoge mate afhankelijk van de snelheid waarmee nakomende eenheden arriveren. Als een - in materiele zin - voldoende uitgerust eerste voertuig ingezet is, en kan beschikken over een bluswatervoorziening, zal vooral behoefte zijn aan menskracht, veelal ademluchtdragers. Wanneer men kiest voor een inzet met drukluchtschuim (DLS) dient men zich te



realiseren dat na de 'knockdown' snel een inzet met in de meeste gevallen lagedruk is gewenst zodat men hier niet op een capaciteitsprobleem stuit. (zie inzet brand Kelders Leeuwarden).

Deze menskracht kan op verschillende manieren ter plaatse komen, waarbij 'eigen vervoer' de minst wenselijke is. Een manschappenvoertuig is dan een even goed vervoermiddel als een TS, mits het eerste voertuig kan voorzien in de primaire bluswaterbehoefte. Er kan niet onbepaald mankracht instromen zonder dat daaraan adequaat leiding wordt gegeven. Er zijn in het verleden slechte ervaringen opgedaan⁶ met ongecontroleerde vrije instroom. Anderzijds zijn veel van de leidinggevers nog opgeleid in een structuur van leidinggeven aan de 8-mans voertuigbezetting in combinatie met een redvoertuig of autoladder.

Een op het oog praktische combinatie die in de praktijk al vaker toepassing vindt dan wij misschien denken lijkt het uitrukken met een standaard TS met minimaal 4 personen, en het uitrukken met een manschappenvoertuig met 4 personen of 6 personen vanuit de zelfde kazerne die zich bij aankomst incident direct melden bij de bevelvoerder van het eerste voertuig. In geval van het uitrukken met een tweede TS moeten de bevelvoerder en chauffeur zich als manschappen melden bij het eerste voertuig⁷. Het is dus van een groot belang voor het verloop van de inzet dat er een bevelvoerder aanwezig is op het eerst aankomend voertuig en dat er een opkomsttijd aan het tweede voertuig wordt gekoppeld.

Nieuwe techniek

De meerderheid van de uitrukposten in Nederland is bemant met vrijwilligers, in veel gevallen kunnen deze prima 6 of 8 mensen snel in een of twee voertuigen de weg op krijgen. In praktische zin duurt het 'wachten' op het 5e en 6e bemanningslid in sommige gevallen (overdag of in de vakantieperiode) zo lang dat nu al besloten wordt om met 4 personen uit te rukken⁸, en een tweede post te alarmeren. Hier kan de techniek behulpzaam zijn: er is een nieuwe generatie alarmontvangers (tweeweg-pagers) waarbij de gealarmeerde personen op de pager kunnen aangeven of zij al dan niet opkomen. Daardoor is snel (en ook voor de meldkamer) zichtbaar of de betreffende post zelf kan voorzien in een 4- persoons bezetting op de TS en een nakomend (manschappen)voertuig met 4 personen. Al voordat de eerste persoon op de kazerne is kan de meldkamer dus al hebben besloten dat op grond van de gemelde opkomst een tweede post moet worden gealarmeerd, dan wel dat de betreffende post zelf in een nakomend (manschappen)voertuig kan voorzien.

Ten aanzien van de les- en leerstof kan teruggerepen worden op o.a. de Amerikaanse National Fire Protection Association of NFPA⁹, daar is de stand der techniek inmiddels gebaseerd op 4 personen. Bij kleinere incidenten (kleine branden die in potentie kunnen escaleren maar waar met zekerheid geen slachtoffers zijn) kan mogelijk met het alarmeren van 4 personen worden volstaan.

Samenvatting

De VBV is geen tegenstander van een herijking van de voertuigbezetting, mits deze op een brandweerkundig juiste grondslag wordt gezet. Experimenten met een opportunistisch karakter, en onderzoeken met 'voorgebakken' resultaat wijzen wij af, omdat duidelijk is dat dit leidt tot onacceptabele risico's voor het brandweerpersoneel en uitholling van de slagkracht als het er echt om gaat. Verder moet een aanpassing in de voertuigbezetting kunnen rekenen op draagvlak bij het vrijwillig brandweerpersoneel, omdat anders de slagkracht in de eerste uren van de rampenbestrijding zal wegvallen. De huidige chaos rondom de 'verwarrende voertuigbezetting' leidt tot demotivatie en uitval van brandweervrijwilligers.

Wij willen dan ook dat er onderzoek wordt gedaan naar een verdere uitwerking van de hierboven geschetste oplossingsrichting 4 mans bezetting. Hiertoe zouden de volgende onderzoeksvragen moeten worden beantwoord:

- 1) Wat is de te verwachten winst in opkomsttijd als de voertuigbezetting van het eerste voertuig van 6 naar 4 personen gaat?



- 2) Biedt dit concept voldoende uniformiteit voor de meldkameromgeving (LMO). Wat is de te verwachten verwerkingstijd van de acceptatiemelding van tweeweg-pagers?
- 3) Hoe kan men uniformiteit verkrijgen zodat de verschillende meldkamers optimaal met elkaar kunnen communiceren?
- 4) Welke aanpassingen aan de uitrusting/het materieel zijn nodig om de slagkracht met een kleinere voertuigbezetting op peil te houden?
- 5) Hoe werkt de aangepaste voertuigbezetting uit op de initiële slagkracht bij de rampenbestrijding (pelotons- en compagniesverband)
- 6) Welke aanpassingen aan de les- en leerstof zijn nodig om dit concept te kunnen toepassen?
- 7) Kan met dit concept voldaan worden aan de vereisten ten aanzien van het niveau van de brandweezorg en de veiligheid en gezondheid van het brandweerpersoneel als bedoeld in artikel 3.1.5 besluit veiligheidsregio's?
- 8) Welke opkomsttijd moet het tweede opkomende voertuig realiseren?

Voor een dergelijk onderzoek willen wij graag uw steun. Om dit onderzoek kansrijk te laten zijn zou het moeten worden uitgevoerd door partijen en personen die deskundig en onafhankelijk zijn. Wij willen u graag adviseren bij de samenstelling van een onderzoeksgroep en het formuleren van een opdracht.

In afwachting van uw reactie, tekenen wij met vriendelijke groet.

Namens de Vakvereniging Brandweer Vrijwilligers.

Marcel Dokter
Voorzitter

In afschrift aan:

- Veiligheidsberaad
- De Vaste Kamercommissie Veiligheid en Justitie

¹ <https://www.ivenj.nl/actueel/inspectierapporten/rapport-brand-aan-de-kelders-te-leeuwarden.aspx?cp=131&cs=64513>

² Ramp: een zwaar ongeval of een andere gebeurtenis waarbij het leven en de gezondheid van veel personen, het milieu of grote materiële belangen in ernstige mate zijn geschaad of worden bedreigd, Wvr.

³ Maatgevend incident: een incident waarbij acuut ingrijpen nodig is om mensenlevens te redden of grote schade te voorkomen.

⁴ TS = Tankautospuiter volgens branchevoorschrift: <http://www.brandweerkennisnet.nl/bovenbalk/zoeken/@29585/branchevoorschrift-0/>

⁵ <https://www.uvu.edu/ufra/docs/2in2out.pdf>

⁶ Harderwijk 1998, Haarlem 2003.

⁷ Een van de observaties bij experimenten met variabele voertuigbezetting was dat er wel erg veel bevelvoerder en chauffeurs 'zonder taak' op een incident lopen, Rapport VRU 'Niet minder maar op maat' Zweden 2012

http://www.brandweerkennisnet.nl/publish/pages/20214/120302_zwedenrapportage_download.pdf

⁸ Recent in het nieuws een aantal gevallen waarbij tijdelijk personeelsgebrek opgevoerd wordt als reden om met 4 personen uit te rukken. (Veiligheidsregio's Zeeland en Flevoland)

⁹ De NFPA standaards vormen internationaal de actuele stand der techniek binnen het kennisveld brandweerkunde.