

Ondernemingsraad

Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland
Postbus 234
7300 AE APELDOORN
Europaweg 79
7336 AK APELDOORN
Tel. 055-548 3000

Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland
Plaatsvervangend WOR-Bestuurder

Postbus 234
7300 AE APELDOORN

Datum : 4 juni 2015
Ons kenmerk : OR15-142
Onderwerp : Advies over het afwegingskader uitruk op maat VNOG
Informatie bij : (

Geachte heer !

Op 31 maart jl. hebben wij uw aanvraag ontvangen om advies te geven over uw voorgenomen besluit om het afwegingskader voor "uitruk op maat VNOG" vast te stellen.

Ons advies

Wij adviseren u het voorgenomen besluit niet uit te voeren, wij zijn namelijk van mening dat dit het juridische risico én het bestuurlijk afbreukrisico aanzienlijk verhoogd.

Overwegingen

1. *Uitruk op maat is een instrument om een optimale repressieve organisatie te behouden.*

Er wordt onvoldoende duidelijk gemaakt waarom bedrijfsvoeringaspecten meegenomen moeten worden om aansluiting bij het landelijk kader te houden. Tevens wordt niet duidelijk gemaakt wat er precies onder een optimale repressieve bedrijfsvoering wordt verstaan. Bedrijfsvoeringaspecten zijn op meerdere manieren uitlegbaar. Zo kan in het ene cluster bijvoorbeeld geld geen enkele rol spelen, terwijl dat bij een ander cluster binnen de VNOG wel het geval is. Uiteindelijk geldt het afwegingskader voor de gehele VNOG en moet het met gelijke input overal dezelfde uitkomst genereren.

Als het proces goed doorlopen wordt en het afwegingskader op de juiste manier wordt toegepast, dan zou het altijd van een TS6, via de TS4 naar een SIV 2 moeten leiden. De SIV2 kan maar 15 incidenten aan, terwijl het opleidingsproces intensief is. Dit resulteert in hoge kosten, die niet in verhouding tot de beperking van de schade staan. Het is daarom een relevante vraag, wat een optimale repressieve organisatie precies inhoudt. Ten slotte wordt onvoldoende duidelijk gemaakt waarom het algemeen bestuur het mogelijk heeft gemaakt om de inzet van een SIV2/BT/SB4 op andere gronden dan bezettingsproblemen mogelijk te maken, indien een TS6 als basis uitrukvoertuig gehandhaafd blijft. 'Geluiden binnen de organisatie' is een te magere onderbouwing om een dergelijk vergaand besluit te nemen.

2. Het afwegingskader zelf heeft geen gevolgen voor de medewerkers.

Wij zijn het hier niet mee eens. Een verkeerd opgesteld afwegingskader heeft wel degelijk personele gevolgen. Onder 1.2 staat als kop: *“De TS6 blijft als standaardvoertuig gehandhaafd”*. In de eerste zin eronder staat dat uitruk op maat niet noodzakelijkerwijs inhoudt dat TS6 voertuigen vervangen gaan worden. Niet noodzakelijkerwijs sluit het dus niet uit. Wij zijn van mening dat de personele gevolgen bij een post groot kunnen zijn. Bijvoorbeeld als het besluit tot het invoeren van een SIV te vroeg en niet volgens een goed en helder afwegingskader plaatsvindt. Stel bijvoorbeeld dat 70% van de uitrukken door een SIV afgehandeld kunnen worden, terwijl er voldoende korpsleden zijn om een TS6 of TS4 te bemannen, dan komt een groter aantal leden voor niets op. Dit kan tot motivatieproblemen gaan leiden, waardoor de korpssterkte afneemt.

Binnen MOED is overigens al vrij snel de optie om alle posten met een TS4 te laten uitrukken neergelegd. Onder druk van enorme weerstand op de werkvloer is dit voorstel direct, zonder dat de voor en tegens goed tegenover elkaar zijn gezet, van tafel gehaald. Het afwegingskader moet daarom van een dusdanige kwaliteit zijn, dat uitgesloten wordt dat variabele voertuigbezetting zonder een deugdelijke onderbouwing en om verkeerde redenen wordt ingevoerd. Het recente verleden heeft immers aangetoond dat hier geen enkele repressieve medewerker op zit te wachten.

3. Het besluit om anders dan bij structurele bezettingsproblemen een SIV2 in te kunnen zetten kost onnodig geld.

Allereerst stellen wij ons de vraag waarom de organisatie op basis van managementafwegingen een voertuig als ondersteuningseenheid bij moet plaatsen, als er geen sprake is van structurele onderbezetting. Het bijplaatsen van een SIV kost structureel minimaal € 50.000 meer dan een TS4. Zoals eerder gesteld, zien wij niet in dat deze kosten opwegen tegen het maatschappelijk belang van het beperken van de schade, in de onderhavige 15 incidentscenario's. Nut en noodzaak ontbreken. Het is ons daarom niet duidelijk hoe een SIV dan tot optimaliseringsmogelijkheden kan leiden. Onder 2.1 wordt dit beeld bevestigd. Hier wordt duidelijk gemaakt dat het beeld bij medewerkers kan ontstaan dat een SIV2 als vervanging voor een TS6 kan gaan dienen. Daarom wordt de medezeggenschap (OC) nadrukkelijk bij uitruk op maat bij een brandweerpost betrokken. Ons oordeel is dat dit beeld niet weggenomen hoeft te worden, als het afwegingskader tot logische uitkomsten leidt. Er is immers dan geen andere oplossing meer mogelijk. Medewerkers hoeven dan ook niet overtuigd te worden dat de gekozen oplossing de beste is, er is immers een acuut probleem, dat niet anders opgelost kan worden. Als er met de input van de OC overigens net zo omgesprongen wordt als de laatste drie jaar met de onze, dan betreft het hier op voorhand al een zinloze exercitie. De keuze is dan immers al gemaakt. Tenslotte vinden wij dat het aan brandweermensen niet uit te leggen valt, laat staan aan de burger, dat er aan de ene kant bezuinigd moet worden op materieel en potentieel terwijl aan de andere kant onnodig geld wordt uitgegeven.

4. De evaluatie van de proef SIV dient als input voor het afwegingskader uitruk op maat VNOG.

Bij de post Brummen is gedurende een jaar een proef met de SIV gedraaid. Post Brummen is qua uitrukken op jaarbasis een gemiddelde post. In de periode van de proef is de SIV 7 keer uitgerukt. In sommige gevallen was de TS6 sneller dan de SIV2 gevuld. De proef heeft in Brummen geen resultaten opgeleverd. De proef in Brummen is gedraaid met een niet ingeroosterde bezetting, dus vrijwillige opkomst. Terwijl op de post Doetinchem wordt gedraaid met ingeroosterde mensen die in 2 dagdelen het rooster vullen. Binnen de VNOG is het overgrote deel van de posten vrijwillig. De organisatie wil nu de inhoud van een proef die geen resultaten bij een vrijwillige post heeft opgeleverd, als input voor het afwegingskader uitruk op maat gaan gebruiken. Volgens ons kan dit niet.


Tot slot


Wij verwachten van de bestuurder op elk van bovenstaande overwegingen van ons advies een afzonderlijke en schriftelijke reactie in het te nemen definitieve besluit. Uiteraard zijn wij graag bereid om tijdens het volgend overleg een toelichting te verstrekken.

Met vriendelijke groet,
Ondernemingsraad veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland,


Voorzitter.




Aanvaardend secretaris.



Ondernemingsraad

Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland
Postbus 234
7300 AE APELDOORN
Europaweg 79
7336 AK APELDOORN
Tel. 055-548 3000

Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland
Plaatsvervangend WOR-Bestuurder

I
Postbus 234
7300 AE APELDOORN

Datum : 4 juni 2015
Ons kenmerk : OR15-141
Onderwerp : Advies evaluatie proef SIV
Informatie bij :

Geachte heer § ;

Op 27 maart jl. hebben wij uw aanvraag ontvangen advies te geven over uw voorgenomen besluiten:

1. De conclusie te trekken dat een goed beeld is verkregen van de mogelijkheden, haalbaarheid, beperkingen en randvoorwaarden van de SIV. Dit wilt u doen op basis van het evaluatierapport van het project "snel inzetbaar voertuig (SIV)" en
2. De resultaten van dit project aan te merken als input voor het afwegingskader, dat nodig is om variabele voertuigbezetting binnen de VNOG mogelijk te maken.

Ons advies

Wij adviseren u beide voorgenomen besluiten niet uit te voeren.

Overwegingen

1. *Het evaluatierapport van het project 'snel inzetbaar voertuig' voldoet niet aan de eisen van betrouwbaarheid en validiteit.*

In de eerste plaats is de evaluatie van de proef uitgevoerd door de projectleider die ook verantwoordelijk was voor de uitvoering van de proef zelf. Daarmee is niet voldaan aan de voorwaarde van betrouwbaarheid van de evaluatie. In de tweede plaats zijn zowel de doelstelling als de beoordelingscriteria van de proef van te voren niet vastgesteld zodat achteraf niet vastgesteld kan worden of het onderzoek valide is. In de derde plaats zijn in de proefperiode twee variabelen gewijzigd: invoering van de SIV én invoering van een rooster. Niet duidelijk is welk effect aan welke variabele is toe te wijzen. Dit betekent dat niet geconcludeerd kan worden dat in het evaluatierapport een goed beeld wordt geschetst van de mogelijkheden, haalbaarheid, beperkingen en randvoorwaarden van de SIV. Het rapport bevat slechts de mening van de projectleider van de proef.

Ook de door u ingestelde evaluatiecommissie concludeerde reeds dat het moeilijk is om de proef goed te evalueren omdat duidelijke criteria – om te bepalen of de proef wel of niet geslaagd is – ontbraken (13-14801/15-035452/BdG, 2 februari 2015). Voorts concludeerde de evaluatiecommissie dat geen conclusies getrokken kunnen worden over de inzet van de SIV in de post Brummen (in verband met het geringe aantal uitrukken tijdens de proefperiode).

De proef geeft 'beelden' van mogelijkheden. In het evaluatierapport komen randvoorwaarden en beperkingen aan de orde. Niet helder wordt in hoeverre deze representatief zijn voor andere posten in de VNOG. Omdat onvoldoende data is verkregen (bij een volledig vrijwillig bezette post) kunnen geen uitspraken worden gedaan over andere (vrijwillige, dan wel beroeps bezette) posten. Er is derhalve geen sprake van een gedegen onderzoek. De resultaten kunnen daarom niet gebruikt worden als input voor afwegingskader variabele voertuigbezetting.

2. Het werken met de SIV voldoet niet aan wet- en regelgeving.

Wij constateren dat in de evaluatie is voorbijgegaan aan de juridische (on)mogelijkheden van een SIV. Als het juridisch niet voldoet dan betekent dit een verhoging van het bestuurlijk risico.

In 2012 heeft prof. Mr. Dr. A.M. Hol (samen met Venderbos) onderzoek verricht naar de mogelijkheden om af te wijken van de standaard bezette tankautospuit. In het onderzoek is nagegaan of een reductie van de bezetting kan leiden tot juridische aansprakelijkheden wegens strijd met juridische normen van zorgvuldige hulpverlening.

Hol en Venderbos wijzen er nadrukkelijk op dat een SIV een ondersteuningseenheid is. Deze eenheid kan in juridische zin niet in de plaats worden gesteld van een basiseenheid, de TS6 (of in gevallen de TS4). Bij wet is aan de basiseenheid de opkomsttijd gekoppeld. Dat geldt niet voor ondersteuningseenheden. Wij concluderen dat dat bij het zelfstandig inzetten van een SIV geen opkomsttijd wordt gerealiseerd, tenzij als gevolg van opschaling een basiseenheid op de incidentlocatie arriveert. Hierbij verwijzen wij ook naar het "landelijk kader uitruk op maat bij brand". Het feit dat een SIV niet meetelt bij de opkomsttijd had in de evaluatie van de proef aan de orde moeten komen.

Hol en Venderbos zijn van mening dat afwijkende bezettingen eerder verantwoord zijn indien het betreffende besluit gepaard gaat met gerichte maatregelen tot adequate melding/alarmering en opschaling. In het evaluatierapport is aan dit punt geen aandacht besteed. Navraag bij de Meldkamer Oost-Nederland maakt duidelijk dat de alarmering van een SIV, en de opschaling daarbij, slechts besproken is tijdens een centralistenoverleg. Voor zover wij kunnen overzien is van gerichte maatregelen (bijvoorbeeld een doorvraagprotocol / stroomschema) geen sprake.

3. De rol van de medezeggenschap.

In de adviesaanvraag wordt gesteld dat afspraken met ons zijn gemaakt. In het besluit van het dagelijks bestuur heeft zij duidelijk uitgesproken dat wij de toekomst van de proef zou bepalen (dagelijks bestuur, agendapunt 4, 4 juli 2013). Niets is minder waar gebleken. Wij hebben van het begin af aan aangegeven dat wij niet tegen de invoering van een SIV zijn. Dat is nog steeds zo. Wel hebben wij voorafgaand aan de adviesaanvraag van september 2013 onze bezwaren tegen de hoge kosten van de proef geuit en nut en noodzaak van de proef ter discussie gesteld. Wij hebben uiteindelijk een onderbouwd advies neergelegd, dat geheel terzijde is geschoven. Uiteindelijk heeft de tegenstelling tussen onze bestuurder en ons in januari 2014 tot het compromis geleid om een evaluatiecommissie in te stellen die de proef zou evalueren.

Deze commissie, waar drie van onze leden zitting hadden, heeft de evaluator/projectleider een aantal punten meegegeven die zij van belang achtten voor de evaluatie. De evaluator/projectleider leverde het concept eindrapport op een zodanig laat moment aan dat het rapport al naar de bestuurscommissies werd verstuurd vóórdat de leden van de evaluatiecommissie de definitieve versie van hun rapport hadden afgerond. Het evaluatierapport bestond voornamelijk uit resultaten

van een enquête en was zodanig opgesteld dat de lezer er alle kanten mee op kon. Uiteindelijk is het rapport op advies van de evaluatiecommissie nog enigszins bijgeschaafd, maar ontbrak de tijd er een degelijk rapport van te maken, voor zover mogelijk omdat doel en beoordelingskader van de proef vooraf niet waren benoemd. Eén van de belangrijkste adviezen van de evaluatiecommissie luidde dat het nodig is om een helder afwegingskader te ontwikkelen om een verantwoorde keuze te kunnen maken tussen de verschillende vormen van variabele voertuigbezetting (TS4 of SIV2) .

4. Wijziging van gemaakte afspraken.

Tenslotte stellen wij vast dat herhaaldelijk belangrijke elementen in het besluitvormingsproces zijn gewijzigd. Allereerst is het projectplan dat ten behoeve van de proef is opgesteld, direct na de start losgelaten. In het projectplan stond onder meer dat: (1) meerdere brandweerposten in de Achterhoek de gevolgen van vergrijzing en krimp voelen, (2) dat de proef bij kan dragen aan een toekomstbestendige brandweerorganisatie (noodzakelijke investeringen/beschikbaar zijn en blijven van middelen) en (3) dat de proef input is voor MOED, een betere brandweer voor minder geld.

Ten tweede is besloten dat de invoering van variabele voertuigbezetting uitsluitend mogelijk is als er sprake van structurele onderbezetting is. Wij hebben voorafgaand aan de proef in Doetinchem de vraag gesteld wat de feitelijk bezetting overdag in Doetinchem is. Ondanks herhaaldelijk aandringen is op deze vraag nooit een goed antwoord gekomen. Uiteindelijk is gebleken dat een groep van tenminste 20 dagdienstmedewerkers op de post Doetinchem aanwezig is dus geen sprake was van structurele onderbezetting. Dit bevestigde ons vermoeden dat andere en goedkopere opties dan de invoering van een SIV mogelijk waren, zoals invoering van een TS4. Bij invoering van een TS4 kan gebruik gemaakt worden van het bestaande voertuig en hoeft geen extra voertuig aangeschaft te worden. Vervolgens wordt in het afwegingskader, waarover het AB in maart 2015 een voorgenomen besluit heeft genomen, opeens gesteld dat de inzet van een SIV ook mogelijk moet worden op grond van andere dan gronden dan structurele onderbezetting. Argument is dat hierover 'geluiden' zijn opgevangen. Niet duidelijk is van wie deze geluiden precies afkomstig zijn en wat de motivatie voor deze geluiden is. Tenslotte constateren wij dat er een evaluatiecommissie is ingesteld wiens bevindingen pas gereed waren, nadat de proef al in de eerste bestuurscommissie besproken was.

Op grond van voornoemde zaken hebben wij de indruk gekregen dat de SIV in Doetinchem er koste wat kost moet komen, ongeacht noodzaak of kosten. Om dit te bereiken is niet geschroomd een zorgvuldig besluitvormingsproces te traineren en ons buiten spel te zetten of te stellen dat wij 'sowieso tegen de SIV zijn'. Wij hebben vanaf het begin onderbouwd dat wij niet tegen de invoering van een SIV zijn, maar vinden dat deze oplossing alleen moet worden ingezet indien deze toegevoegde waarde binnen onze organisatie heeft. Het management heeft tot op heden helaas nog nooit kunnen onderbouwen wat de meerwaarde van de SIV in Doetinchem is ten opzichte van de invoering van een TS4.

In plaats van goed onderbouwde argumenten stelt de organisatie de uitgangspunten steeds zodanig bij dat de invoering van een SIV in Doetinchem gerechtvaardigd lijkt. Wij zijn in dit proces niet (of enkel voor spek en bonen) meegenomen. Stel dan geen projectplan op, start geen dure proef, stel niet dat de OR de toekomst van de proef bepaalt en voer de SIV gewoon in. Terugkijkend naar het projectplan SIV - kan inmiddels geconcludeerd worden dat in Doetinchem geen van de drie bovengenoemde uitgangspunten uit het projectplan (nog) op gaat.

Tot slot

Wij verwacht van de bestuurder op elk van bovenstaande overwegingen van ons advies een afzonderlijke en schriftelijke reactie in het door de bestuurder te nemen definitieve besluit. Wij verzoeken u dit schriftelijk mee te delen. Uiteraard zijn wij graag bereid om ons advies in het volgend overleg toe te lichten.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Ondernemingsraad veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland,

 Voorzitter.

 Ambtelijk secretaris.

Ondernemingsraad

Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland
Postbus 234
7300 AE APELDOORN
Europaweg 79
7336 AK APELDOORN
Tel. 055-548 3000

Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland
Plaatsvervangend WOR-Bestuurder

Postbus 234
7300 AE APELDOORN

Datum : 4 juni 2015
Ons kenmerk : OR15-144
Onderwerp : Advies variabele voertuigbezetting SIV2
Informatie bij : [REDACTED]

Geachte heer [REDACTED],

Op 31 maart jl. hebben wij uw aanvraag ontvangen advies te geven waarin u voorstel de volgende besluiten te willen nemen:

1. De SIV 15 vastgestelde incidentscenario's zelfstandig te laten afhandelen;
2. Voorwaarden vast te stellen waaronder een SIV 2 de 15 vastgestelde incidentscenario's af mag handelen;
3. De bevoegdheid tot het toepassen van variabele voertuigbezetting, zoals bedoeld in art. 3.1.5 Bvr op een brandweerpost in de vorm van een SIV, met ingang van 2 juli tot 1 april 2016 over te dragen aan de bestuurscommissies brandweer, ieder voor zoveel bevoegd.
4. Te bepalen dat het uitoefenen van de bevoegdheid onder punt 3 geschiedt met toepassing van het op dat moment geldende afwegingskader Uitruk op maat VNOG en de geldende voorwaarden SIV.

Ons advies

Wij adviseren u uw besluit, zoals genoemd onder punt 1 niet uit te voeren, tenzij u scenario 1 (PAC brandmelding), 2 (sprinkler/rookmelder OMS) en scenario 3 (handmelder OMS) niet aanmerkt als een scenario waar een SIV zelfstandig op mag gaan rijden. Wij zijn van mening dat dit besluit het juridische risico van de organisatie én het bestuurlijk afbreukrisico aanzienlijk verhoogd.

Wij adviseren u om de voorgenomen besluiten genoemd onder de punten 2, 3, en 4 niet uit te voeren.

Overwegingen*1. De incidentscenario's*

Wij zijn van mening dat de vastgestelde incidentscenario's op een zorgvuldige manier tot stand zijn gekomen. Het RCM-traject heeft hier in grote mate aan bijgedragen. Tevens constateren wij dat de opleiding van de deelnemers van hoge kwaliteit is geweest. Wij zijn echter van mening dat na invoering van TOOM een OMS een zwaarder scenario kan gaan worden, zeker met het oog op gebouwen met minder/niet zelfredzame mensen.

Zoals reeds in ons advies over de evaluatie van de proef SIV gesteld, twijfelen wij aan de juridische houdbaarheid van een SIV als zelfstandige eenheid, immers een SIV is een ondersteuningseenheid, in dat geval wordt er feitelijk geen opkomsttijd gerealiseerd. Het is dan dus de vraag of men twee personen op een dergelijk object af wil sturen. Tijdens het aanrijden is de melding nog niet gekwalificeerd en kan er van alles aan de hand zijn. Loos, of daadwerkelijk brand. In het laatste geval is een SIV niet het juiste voertuig. Zoals in de aanvraag al wordt gesteld, is het nu nog niet precies duidelijk wat de gevolgen van TOOM zijn. Het aantal uitrukken is al drastisch afgenomen. Volgens bestuurlijk vastgestelde uitgangspunten wordt het aantal OMS uitrukken medio 2016 gereduceerd, met als doel geen uitrukken op loze meldingen meer. In Doetinchem was een substantieel deel van de uitrukken OMS. Als het aantal inderdaad drastisch afneemt heeft dit gevolgen voor het aantal uitrukken dat een SIV afhandelt. Nu wordt nog gesproken van 70% van de incidenten die een SIV af kan handelen, dat kan straks bijvoorbeeld dan nog 30% zijn. De vraag is dan in hoeverre een SIV nog een toegevoegde waarde heeft.

2. De voorwaarden

Allereerst stellen wij vast dat in de aanvraag alleen structurele onderbezetting als voorwaarde wordt genoemd. De optimaliseringsoptie is niet meegenomen. Naast dit gegeven stellen wij vast dat de SIV een ondersteuningseenheid is en geen opkomsttijd genereert. Om deze reden kunnen wij ons niet vinden in de voorwaarden.

3. De bevoegdheid over te dragen aan de bestuurscommissie

De bevoegdheid tot het toepassen van variabele voertuigbezetting zoals omschreven in artikel 3.1.5 van het Besluit veiligheidsregio's (Bvr) is uitsluitend van toepassing op het eerste lid van artikel 3.1.2. van dit besluit. De bevoegdheid is na het moment van reorganisatie niet meer bij een bestuurscommissie belegd. Wij constateren dat momenteel bij de (ambtelijke) besluitvorming rekening wordt gehouden met de situatie na het moment van reorganisatie. Wij vinden het dan ook niet verstandig dat het bestuur de bevoegdheid tot afwijking van de basiseenheid (in casu de SIV) nu mandateert aan een commissie, die door haar keuzes nog sterk invloed heeft op de totale inwonerbijdrage waar elke gemeente aan bijdraagt.

Zolang er geen goed afwegingskader opgesteld is, kunnen wij niet positief adviseren om de bevoegdheid aan de bestuurscommissie over te dragen. Een SIV wordt op basis van het besluit van een bestuurscommissie ingesteld terwijl de kosten voor algemene rekening komen. Deze scheiding leidt mogelijk niet tot de juiste besluiten.

4. Uitoefenen van de bevoegdheid

Wij kunnen op dit punt geen positief advies geven zolang het afwegingskader en de voorwaarden niet anders worden opgesteld.

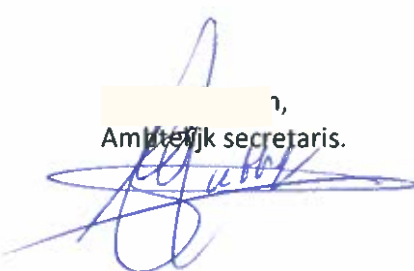
Tot slot

Wij verwachten van de bestuurder op elk van bovenstaande overwegingen van ons advies een afzonderlijke en schriftelijke reactie over het te nemen definitieve besluit. Uiteraard zijn wij graag bereid om ons advies in het volgend overleg toe te lichten.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Ondernemingsraad veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland,


Voorzitter.


Ambtelijk secretaris.