

Tussenrapportage Variabele voertuigbezetting

Inspectie Openbare Orde en Veiligheid

augustus 2011

Onze missie

Veiligheid... het toezichtdomein van de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (Inspectie OOV) is breed en divers. Het gaat bijvoorbeeld over overlast en verloedering, brand, criminaliteit, ongevallen, rampen en crises. De Inspectie OOV is de organisatie die, namens de minister, onafhankelijk toezicht houdt op de wijze waarop bestuur, hulpverleningsdiensten en instanties hun taak uitoefenen en wet- en regelgeving naleven met het oog op een veilige samenleving. Doen de organisaties wat ze moeten doen en doen ze het goed, dat is de kern. Toezicht is gewenst, sterker nog, toezicht moet. Door het toezicht van de Inspectie OOV wordt duidelijk of regelgeving en beleid worden nageleefd en het beoogde effect hebben. Ook wordt inzichtelijk waar knelpunten zitten en verbeteringen nodig zijn. Transparant voor burger, samenleving, politiek en bestuur. Toezicht levert de minister informatie over mogelijke risico's en over de effecten van het beleid. Hierop kan de minister het beleid bepalen en bijsturen. Toezicht helpt organisaties om de kwaliteit van hun werk te verbeteren. Niet alleen door de 'dwingende ogen'; de betrokken organisaties en besturen kunnen juist lering trekken uit de inspectierapporten. De inspectierapporten geven inzicht in de prestaties van de betrokken organisaties. Het toezicht van de Inspectie levert daarmee een bijdrage aan de veiligheid in de samenleving.

Inspectie Openbare Orde en Veiligheid: toezicht voor een veiliger samenleving

INHOUD

SAMENVATTING	4
1. INLEIDING	7
1.1. Aanleiding	7
1.2. Onderzoeksdoel	7
1.3. Onderzoeksopzet	8
1.4. Toetsingskader	8
2. DE ONDERZOEKSOPZET VAN HET NVBR-PROJECT VARIABELE VOERTUIGBEZETTING	10
2.1. Achtergrond	10
2.2. Bevindingen	11
2.3. Conclusies	16
2.4. Aanbevelingen	18
3. QUICK-SCAN PROJECTEN VARIABELE VOERTUIGBEZETTING IN DE 25 VEILIGHEIDREGIO'S	20
3.1. Achtergrond	20
3.2. Resultaten inventarisatie en overall beeld projecten	21
4. BIJLAGEN	24
I. Geraadpleegde bronnen	24
II. Actuele stand van zaken projecten in de veiligheidsregio's	25

SAMENVATTING

In het Algemeen overleg van 26 mei 2011 met de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie van de Tweede Kamer heeft de minister van Veiligheid en Justitie (VenJ) toegezegd een tussenoordeel te vragen van de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (Inspectie OOV) over de onderzoeksopzet van het parapluproject Variabele voertuigbezetting van de brandweerkoepel Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR) en de Kamer hierover te informeren.

De Inspectie heeft hiervoor twee sporen gevolgd:

1. analyse van de onderzoeksopzet van het project Variabele voertuigbezetting van de NVBR/NIFV door bestudering van de relevante projectdocumenten en interviews met de projectverantwoordelijken van de NVBR en het NIFV;
2. uitvoeren van een quickscan bij alle 25 veiligheidsregio's naar de pilots/projecten met variabele voertuigbezetting. Op basis van een analyse wordt tevens een (globaal) beeld geschetst van alle pilots met bijzondere aandacht voor de evaluatie.

Resultaten NVBR-project

Door het NVBR-project is een eerste inzicht ontstaan in de diverse experimenten die bij de regio's plaatsvinden op gebied van variabele voertuigbezetting. Tevens worden op de door de NVBR ingestelde site (mijnNVBR.nl) succesvol de ervaringen met variabele voertuigbezetting uitgewisseld tussen de diverse deelnemende korpsen, informatie die ook beschikbaar is voor de overige korpsen in Nederland. Daarnaast is een 'platform' tot stand gekomen met mensen uit enkele geledingen van het brandweerveld voor de begeleiding van dit project. Op diverse momenten zijn ook bijeenkomsten georganiseerd, waarbij een aantal regiopilots is toegelicht en over de diverse relevante aspecten kon worden gediscussieerd met de projectleiders van de regionale pilots.

De NVBR geeft in haar plan van aanpak aan dat een van de belangrijkste doelstellingen van het project is te komen tot onderbouwde uitspraken of de toepassing van variabele voertuigbezetting al dan niet negatieve gevolgen heeft op het veiligheidsniveau van burgers en brandweermensen. Een en ander samenhangend met de afwijkingsclausules voor de voorgeschreven minimale bezetting van het eerst uitrukkende blusvoertuig in het Besluit veiligheidsregio's (artikel 3.1.2 en artikel 3.1.5).

Conclusies

De vraag of het NVBR/NIFV-onderzoek zo opgezet is dat onderbouwde uitspraken (over de veiligheid van de burger en die van de brandweermensen) over de variabele voertuigbezetting kunnen worden gedaan - een expliciete voorwaarde bij de door het ministerie van VenJ verstrekte subsidie voor dit project - moet op dit moment ontkennend beantwoord worden. De Inspectie OOV constateert dat niet alle te borgen aspecten van het uitzonderingsartikel in de onderzoeksopzet worden beschouwd.

De vraag of het NVBR/NIFV-onderzoek navolgbaar (onafhankelijk te herhalen) is, moet op dit moment ontkennend beantwoord worden, daar er geen vooraf vastgelegde beoordelingskaders en -criteria zijn. Er is geen uitgewerkte onderzoeksmethodiek aanwezig zoals een projectmatige en transparante aanpak vereist.

De uitkomsten van het NVBR-project tot nu toe en de knelpunten waar in deze periode tegenaan gelopen wordt geven wel een basis voor een meer fundamenteel onderzoek. De ontwikkeling van bijvoorbeeld de noodzakelijke referentiekaders/scenario's voor verder onderzoek zou nu in overleg met alle betrokken partijen ter hand genomen kunnen worden. Voor "goed" onderbouwde uitspraken over de mogelijkheden van een kleinere bezetting op het eerste blusvoertuig moeten wel meer data beschikbaar komen.

Uit de quickscan die de Inspectie OOV heeft uitgevoerd bij de 25 veiligheidsregio's blijkt dat van de 29 pilots/projecten er bij zeven sprake is van een bepaalde vorm van evaluatie samenhangend met de afwijkingsclausules in het Besluit veiligheidsregio's. Slechts bij een beperkt aantal pilots is sprake van een evaluatie, waarbij aandacht is voor alle drie de aspecten uit het afwijkingsartikel (3.1.5) in het Besluit veiligheidsregio's: de veiligheid van de burgers, de veiligheid en gezondheid van het brandweerpersoneel en de doeltreffendheid van de incidentbestrijding.

Aanbevelingen

In dit rapport doet de Inspectie OOV aanbevelingen om met het vervolg van het NVBR-onderzoek onderbouwde uitspraken over de variabele voertuigbezetting te kunnen doen. De belangrijkste daarbij is voorafgaande aan de gegevensverzameling en keuzemomenten in het onderzoek een helder traceerbaar beoordelingskader en bijbehorende criteria vast te leggen. En ook een duidelijke toedeling te doen van de door de NVBR geformuleerde veertien onderzoeksvragen aan het NIFV of de NVBR zelf.

Los van de bevindingen, de conclusies en de aanbevelingen die zijn gericht op het lopende onderzoek merkt de Inspectie nog het volgende op.

Voor adequaat empirisch onderzoek naar de gevolgen van toepassing van variabele voertuigbezetting is diepgaand onderzoek nodig, waarbij een groot aantal pilots gedurende langere tijd (jaren) dient te worden gevolgd om tot onderbouwde uitspraken te komen waar het gaat om de gevolgen voor de veiligheid (van burgers en brandweermensen). Daarom geeft de Inspectie OOV in overweging het onderzoek enigszins bij te sturen en te kiezen voor een verdere aanpak, waarbij wordt voortgeborduurd op de aanpak die destijds werd gevolgd bij het formuleren van de professionele normen voor de uitrukfunctie van de brandweer¹, maar nu met een focus op de minimaal benodigde bezetting op het eerste blusvoertuig en rekening houdend met de verkregen nieuwe inzichten van de brandweer anno 2011.

¹ Een methodiek die is gehanteerd bij de totstandkoming van de Handleiding Brandweezorg (Ministerie van Binnenlandse Zaken;1992) met de professionele normen voor de brandweer. Representatieve brandscenario's met daarbij behorende 'te klaren klussen' zijn geformuleerd, waarbij een (brandweer)expertteam heeft aangegeven welke brandweereenheden voor een snelle en effectieve aanpak benodigd zijn.

De NVBR zou als brancheorganisatie het resultaat van deze exercitie kunnen uitbrengen als een 'deskundigenadvies' over 'zorg op maat' (inzet afgestemd op de aard van het gemelde incident). Immers de verantwoordelijkheid voor invoering ligt bij de lokale/regionale besturen. Na enige jaren zou dan landelijk empirisch onderzoek kunnen plaatsvinden naar de (veiligheids)effecten van de toepassing van variabele voertuigbezetting.

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

De vaste commissie voor Veiligheid en Justitie van de Tweede Kamer heeft op 26 mei 2011 overleg gevoerd met de minister van Veiligheid en Justitie. Daarbij werd mede gesproken over de brief van de minister van 1 februari 2011² met de inventarisatie van pilots en projecten op het gebied van variabele voertuigbezetting binnen de brandweer.

In het Besluit veiligheidsregio's is in artikel 3.1.2 een minimumbezetting van het eerst uitrukkende brandweervoertuig van zes personen brandweerpersoneel (een bevelvoerder, een chauffeur en twee ploegen van twee manschappen) voorgeschreven. Op basis van artikel 3.1.5³ kan het bestuur van de veiligheidsregio danwel het college van burgemeester en wethouders besluiten tot een andere samenstelling van basisbrandweereenheden, mits daarmee wordt voorzien in een gelijkwaardig niveau van brandweezorg en geen afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid en gezondheid van het brandweerpersoneel.

De minister heeft in het overleg toegezegd een tussenoordeel van de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (Inspectie OOV) te vragen over de onderzoeksopzet van het paraplu-project Variabele voertuigbezetting van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding⁴(NVBR) en de Tweede Kamer daarover te informeren. Tevens gaf de minister aan dat voor het onderzoek naar de voertuigbezetting door de NVBR breed draagvlak dient te worden gecreëerd en dat daar ook de brandweervrijwilligers goed bij betrokken moeten worden.

1.2. Onderzoeksdoel

Het doel van het onderzoek van de Inspectie OOV was, uitgaande van de bespreking in de Tweede Kamer, antwoord te geven op de volgende twee vragen:

1. In hoeverre kan met de onderzoeksopzet van het NVBR-project Variabele voertuigbezetting de ook door hen zelf geformuleerde onderzoeksvraag worden beantwoord: 'Onderbouwde uitspraken doen over de veiligheid van de burger en de brandweermensen bij de toepassing van variabele voertuigbezetting'.
2. Welke pilots/projecten met variabele voertuigbezetting vinden in de 25 veiligheidsregio's plaats en wat is het overall beeld bij deze pilots.

De beantwoording van de eerste onderzoeksvraag is uitgewerkt in hoofdstuk 2 van deze rapportage. De resultaten met betrekking tot de regionale pilots zijn opgenomen in hoofdstuk 3.

² Kamerstukken II, 2010-2011, 29 517, nr. 46 van 1 februari 2011.

³ Kamerstukken II, 2009-2010, 31 968, nr. 17: Brief van de Staatssecretaris van BZK aan de Tweede Kamer; citaat: 'In het overleg dat op 10 maart 2010 heeft plaatsgevonden met alle betrokken partijen, te weten: vakbonden, brancheverenigingen voor brandweer en brandweervrijwilligers, bestuur en werkgevers is overeenstemming bereikt over de nadere clausulering voor afwijken van de (voorgeschreven) standaardbezetting'.

⁴ De NVBR is de koepel van de brandweer in Nederland, waarvan gemeentelijke en regionale brandwerven lid zijn.

1.3. Onderzoeksopzet

De Inspectie OOV heeft de beoordeling van de onderzoeksopzet van het NVBR-project Variabele Voertuigbezetting en het opstellen van een actueel beeld van de regionale pilots uitgevoerd in de periode van 13 juli tot en met 23 augustus 2011. Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van derden. Deze zijn enkel ingezet voor het verzamelen van feiten. De analyse en beoordeling is uitsluitend uitgevoerd door de Inspectie OOV zelf.

Onderzoeksopzet NVBR-project Variabele voertuigbezetting

Voor de beantwoording van de eerste hoofdvraag is het volgende traject doorlopen: in het onderzoek zijn eerst de relevante documenten verzameld. Omdat de NVBR een deel van haar onderzoek heeft uitbesteed aan NIFV⁵ betrof het zowel documenten over de opzet van het NIFV-onderzoek als over de projectaanpak door de NVBR. Vervolgens zijn de documenten⁶ over de onderzoeksopzet naar de variabele voertuigbezetting geanalyseerd op de vastgestelde beoordelingsaspecten (zie toetsingskader) en zijn gesprekken gevoerd met de projectbetrokkenen bij het NVBR en de NIFV.

De conceptrapportage met de bevindingen en voorlopige conclusies voor wat betreft het NIFV-deel van het NVBR-onderzoek is begin augustus voor hoor en wederhoor teruggekoppeld aan het NIFV en de NVBR. Met het oog op draagvlak bij dit project is tevens gesproken met de voorzitter van de Vakvereniging van Brandweervrijwilligers (VBV) en de opdrachtnemer bij de NVBR. Na verwerking van de reacties leidde dit tot de in dit rapport opgenomen bevindingen, conclusies en aanbevelingen.

Overzicht regionale pilots

Eind juli heeft de Inspectie OOV een korte vragenronde bij de 25 regio's uitgevoerd, waarbij is gekeken naar de actuele stand van zaken van de verschillende projecten.

Alle regio's zijn door de Inspectie OOV (telefonisch) geconsulteerd om de informatie (zoals projectplannen en voortgangsrapportages) ter beschikking te stellen. Verder is gebruik gemaakt van de projectinformatie zoals die is verstrekt door de NVBR.

1.4. Toetsingskader

In het Besluit veiligheidsregio's wordt onder andere de voertuigbezetting van de in te zetten brandweereenheden geregeld, alsmede de mogelijkheid om daarvan af te wijken in respectievelijk de artikelen 3.1.2 en 3.1.5:

- in afwijking van artikel 3.1.2, eerste lid, kan het bestuur van de veiligheidsregio danwel het college van burgemeester en wethouders besluiten tot een andere samenstelling van basisbrandweereenheden, mits daarmee wordt voorzien in een gelijkwaardig niveau van brandweezorg en geen afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid en gezondheid van het brandweerpersoneel;
- toepassing van het eerste lid doet geen afbreuk aan de afspraken, bedoeld in artikel 51, vijfde lid, van de wet.

⁵ NIFV: Nederlands Instituut voor Fysieke Veiligheid, het landelijke opleidings- en onderzoeksinstituut voor fysieke veiligheid.

⁶ Voor een overzicht van de gebruikte documenten zie het kopje bijlage I

De Inspectie OOV heeft met betrekking tot bovenstaande artikelen onderzocht of het NVBR-project Variabele voertuigbezetting op voldoende wijze aandacht geeft aan de voorwaarden zoals deze in het Besluit veiligheidsregio's zijn benoemd.

Ook zijn de voor het onderzoek van de Inspectie OOV te hanteren beoordelingsaspecten van de NVBR/NIFV-onderzoeksopzet vastgesteld uitgaande van een gebruikelijke projectmatige en transparante aanpak van onderzoek. Dit betrof beoordeling van:

- de opdrachtverstrekking aan het NIFV;
- de door het NIFV te beantwoorden onderzoeksvragen;
- de inrichting en de status van het NIFV-onderzoek;
- de traceerbaarheid van de binnen het NIFV-onderzoek gemaakte en te maken keuzen;
- het gehanteerde beoordelingskader en de gehanteerde selectiecriteria;
- de navolgbaarheid (onafhankelijk te herhalen) van het onderzoek.

2. DE ONDERZOEKSOPZET VAN HET NVBR-PROJECT VARIABLE VOERTUIGBEZETTING

In dit hoofdstuk worden de resultaten gepresenteerd van het inspectieonderzoek naar de onderzoeksopzet van het NVBR-project Variabele voertuigbezetting.

2.1. Achtergrond

Het NIFV voert, in opdracht van de NVBR, onderzoek uit naar de variabele voertuigbezetting bij de brandweer. Dit onderzoek van het NIFV is een onderdeel van het (gehele) NVBR-project Variabele voertuigbezetting dat loopt van 1 oktober 2010 tot april 2012.

Het gehele project wordt door de NVBR gekenmerkt als een paraplu van kleine pilots, projecten, werkwijzen in lokale en/of regionale setting die door de NVBR worden gebundeld, geregistreerd en gestroomlijnd⁷. Uit het plan van aanpak⁸ van de NVBR blijkt dat een van de doelstellingen van het project is onderbouwde uitspraken te doen over de veiligheid van de burger en de brandweermensen bij de toepassing van variabele voertuigbezetting.

Voor het NVBR-project is op basis van het door het bestuur van de NVBR ingediende plan van aanpak eind 2010 een subsidie door het ministerie van Veiligheid en Justitie (ministerie VenJ) beschikbaar gesteld van €450.000⁹. De brief van het ministerie VenJ¹⁰ waarin de subsidie aan de NVBR¹¹ wordt toegekend bevat twee voorwaarden:

1. de eindrapportage van het project variabele voertuigbezetting moet bruikbaar zijn voor de evaluatie van de Wet veiligheidsregio's, zoals toegezegd aan de Tweede Kamer voor het voorjaar 2012;
2. In de brief wordt tevens aangegeven dat een afwegingskader dient te worden ontwikkeld, waarbij veiligheid een van de belangrijkste voorwaarden is.

In de brief wordt tevens aangegeven dat inbreng van de vakorganisaties moet zijn gewaarborgd door deelname aan de begeleidingscommissie van het NVBR-project. Er wordt van uitgegaan dat ook de Vakvereniging van Brandweervrijwilligers (VBV) via die weg wordt uitgenodigd om haar bijdrage te leveren aan het project.

⁷ Een aantal van die pilots, projecten, werkwijzen is al jaren geleden gestart en heeft al dan niet geleid tot nieuwe operationele procedures.

⁸ NVBR, Plan van aanpak 'Variabele voertuigbezetting', versie 1.1, 17 mei 2011.

⁹ Bron: Plan van aanpak 'Variabele voertuigbezetting', versie 1.1, 17 mei 2011.

¹⁰ Brief nummer 2010-000821447 dd. 9 december 2010

¹¹ Van de toegekende subsidie is Euro 95.000 (21%) bestemd voor het onderzoek door de NIFV. De rest van het geld is bestemd voor communicatie over het project en de bemensing van het project.

Als onderdeel van dit project worden de volgende activiteiten door het NIFV als onafhankelijk onderzoeksinstituut uitgevoerd:

- het evalueren van lopende pilotprojecten bij de brandweerregio's;
- het organiseren en uitvoeren van de monitoring van de pilotprojecten (bijvoorbeeld via enquêtes bij de pilotteams; items als type inzet, opkomsttijd, mogelijkheid om bij een incident met rapid intervention team te handelen);
- het uitvoeren van een desktop-onderzoek naar de praktijk in een aantal relevante landen en daaraan (wellicht) ook aanbevelingen voor de Nederlandse praktijk te ontleen;
- het onderzoeken hoe de verschillende opties voor variabele teams passen binnen de bestaande repressieve doctrines of binnen de doctrines die in ontwikkeling zijn (zoals offensieve buiteninzet).

De Inspectie OOV heeft onderzocht of de onderzoeksvragen van het NIFV-onderzoek aansluiten bij de NVBR-opdracht, het NIFV-onderzoek navolgbaar (te herhalen) is, en of het NIFV-onderzoek zo is opgezet dat onderbouwde uitspraken over de variabele voertuigbezetting kunnen worden gedaan. Het gaat hier met name om onderbouwde uitspraken in het kader van de afwijkingsclausules in het Besluit veiligheidsregio's (artikel 3.1.2): "geen negatieve gevolgen voor de veiligheid van de burgers en de veiligheid en gezondheid van de brandweerpersoneel". Tevens is de totaalaanpak zoals beschreven in het Plan van aanpak van de NVBR onderzocht.

2.2. Bevindingen

De onderstaande bevindingen zijn gebaseerd op het Plan van aanpak van de NVBR (versie 1.1, 17 mei 2011) alsmede de beschrijving van de NIFV-onderzoeksopzet (versie 3.0 van 16 maart 2011) en hebben betrekking op de huidige stand van zaken binnen het onderzoek.

Het desktop-onderzoek naar variabele voertuigbezetting in andere landen is vrijwel afgerond. Voor de evaluatie en de monitoring van de pilots is een elektronische enquête opgesteld die is uitgezet bij drie geselecteerde regio's die een pilot variabele voertuigbezetting hebben lopen.

Het NIFV-onderzoek kent volgens het onderzoeksvoorstel een looptijd van anderhalf jaar (vanaf maart 2011) en eindigt na 1 april 2012, de beoogde einddatum van het NVBR-onderzoek.

Opdrachtverstrekking aan het NIFV

De opdrachtverstrekking door de het bestuur van de NVBR van het onderzoek aan het NIFV verloopt grotendeels informeel:

- de onderzoeksopzet van het NIFV wordt door de NVBR en het NIFV beschouwd als de offerte aan de NVBR voor het NIFV-onderzoek. Dit onderzoeksvoorstel is nog niet formeel goedgekeurd door het bestuur van de NVBR. Het NIFV heeft wel informeel een akkoord van de Begeleidingscommissie Variabele voertuigbezetting van de NVBR gekregen om begin mei 2011 te starten met de voorgestelde activiteiten. Ook is uitbreiding van het NIFV-onderzoek met extra geld voor juridisch onderzoek geaccordeerd. Overleg met de NVBR over de uitbreiding van het NIFV-onderzoek met versterking van de methodische component van het onderzoek is gaande;

- in de gesprekken met zowel het NIFV als de NVBR is gebleken dat de onderzoeksopzet gedurende de looptijd van het NVBR-project flexibel wordt aangepast en sterk afhankelijk is van de medewerking van de korpsen/regio's die pilots plannen en uitvoeren.

De onderzoeksvragen voor het NIFV-onderzoek

De basis voor het NIFV-onderzoek wordt gevormd door het NVBR-projectvoorstel aan het ministerie VenJ. De NVBR heeft haar projectvoorstel nader uitgewerkt in een intern iteratief plan van aanpak (PvA). Niet alle onderzoeksvragen in zowel het onderzoeksvoorstel als het PvA van de NVBR zijn traceerbaar te relateren aan de onderzoeksvragen in het NIFV-onderzoeksvoorstel. Zo stelt het NIFV dat de NVBR hen gevraagd heeft een zestal activiteiten uit te voeren. Dit is een uitbreiding ten opzichte van het projectvoorstel met de volgende elementen:

- het analyseren van de praktijkgegevens in Nederland (zoals het type inzet, de tijdslijnen en de afhandeling van het incident);
- onderzoeken in hoeverre de verschillende opties voor variabele teams passen binnen de regelgeving.

Voor de andere elementen in het NIFV onderzoeksvoorstel geldt:

niet alle pilotprojecten met variabele voertuigbezetting worden gemonitord en geëvalueerd in het NIFV-onderzoek. Slechts drie regiopilots¹² worden, op aangeven van de NVBR, in het onderzoek beschouwd: Noord-Holland Noord, Haaglanden en Zeeland. Deze pilots (en dus het NIFV-onderzoek) omvatten niet alle experimentele uitrukvarianten in de Nederlandse pilots welke mogelijk relevant zouden kunnen zijn voor de door de NVBR beoogde onderbouwing. Het NIFV geeft in een schriftelijke reactie op de conceptrapportage aan dat tijdens het NIFV-onderzoek zal worden beoordeeld of de resultaten van de drie pilots een homogeen beeld opleveren. Zo ja, dan geeft dit het NIFV voldoende vertrouwen dat deze pilots representatief zijn voor de situatie Nederland-breed. Is het beeld inhomogeen dan zullen meer pilots bij het NIFV-onderzoek worden betrokken. De aanvankelijke bevinding van de Inspectie OOV (projectvoorstel en interview) dat recent afgeronde pilots niet in het NIFV-onderzoek worden betrokken is volgens het NIFV onjuist. Het NIFV heeft later schriftelijk laten weten dat indien afgeronde pilots hun gegevens aan het NIFV beschikbaar stellen, het NIFV die ook in het onderzoek zal meenemen.

Het PvA van de NVBR bevat veertien onderzoeksvragen. Zeven van deze vragen worden gezamenlijk door de NVBR en het NIFV opgepakt. Het PvA bevat geen taakverdeling voor de onderzoeksvragen tussen de twee partijen. Twee onderzoeksvragen moeten alleen door het NIFV worden beantwoord. De door de NVBR gestelde onderzoeksvragen 'veiligheidsaspect betrokkenen in buitenlandse initiatieven' en 'beoordelingskader lokale en regionale initiatieven' worden niet expliciet in het NIFV-onderzoeksvoorstel genoemd.

¹² In het plan van aanpak van de NVBR was nog sprake van het uitproberen van de vragenlijst bij drie pilots (een proefexercitie), voordat deze definitief bij de pilots zou worden uitgezet.

Het NIFV geeft in een schriftelijke reactie aan dat deze onderzoeksvragen inderdaad niet expliciet in het NIFV-voorstel voor onderzoek worden genoemd. Het veiligheidsaspect is onderdeel van de reeds uitgevoerde desktopstudie. Bij de beoordeling van effectiviteit en veiligheid van optreden anders dan de basisbrandweereenheid (tankautospuiter met zes brandweerlieden, TS6) wordt gebruik gemaakt van gegevens over het optreden met een TS6 in *dezelfde* pilotregio als referentie.

Inrichting en huidige status van het NIFV-onderzoek

In het plan van aanpak van de NVBR staat: 'Het gehele project wordt de NVBR gekenmerkt als een paraplu van kleine pilots, projecten, werkwijzen in lokale en/of regionale setting die door de NVBR gebundeld, *geregisseerd* en gestroomlijnd worden'. Uit de gesprekken met de NVBR ontstaat echter de indruk dat zij als vereniging helemaal geen regie heeft op die pilots.

De verantwoordelijkheid voor die lokale/regionale projecten ligt bij het lokaal/regionaal verantwoordelijke bestuur. Feitelijk inventariseert de NVBR de pilots en hoopt voldoende op de hoogte te worden gehouden over de ontwikkelingen en de resultaten. De NVBR lijkt volledig afhankelijk van de lopende ontwikkelingen in plaats van regisseur.

Qua projectmatige aanpak van het NIFV-onderzoek is geconstateerd dat:

- het desktop-onderzoek naar variabele voertuigbezetting in andere landen vrijwel afgerond is zonder dat er vooraf een onderzoeks- en beoordelingskader (de maatlat voor conclusies) is opgesteld;
- er voor de evaluatie en de monitoring van de pilots een elektronische enquête is opgesteld welke is uitgezet bij drie door de NVBR geselecteerde regio's die een pilot variabele voertuigbezetting uitvoeren. De vergelijking met een standaardbezetting vindt plaats op basis van een 'self assessment' door de betrokken voertuigbezetting na iedere relevante brandweerinzet waarbij de vragenlijst alleen uitgaat van de (enkelvoudige) inzet van een TS4 of TS6.
- de elektronische enquête onderscheidt vier categorieën inzetten, te weten brand, technische hulpverlening, ongevalsbestrijding gevaarlijke stoffen (OGS) en waterongevallen, waarover men gegevens van praktijkinzetten wil vergaren. Bij een inzet met een kleinere bezetting op het eerste voertuig bij een van deze categorieën dienen door de ingezette voertuigbezetting 55 tot 60 vragen te worden beantwoord. De invulling van de enquête dient plaats te vinden door de bevelvoerder, een manschap en/of de chauffeur/pompbediener.
- uit gesprekken met zowel het NIFV als de NVBR is gebleken dat de onderzoeksofzet gedurende de looptijd van het NVBR-project flexibel wordt aangepast. Het onderzoek is sterk bottom-up georganiseerd en afhankelijk van de gegevens die vanuit de pilotprojecten beschikbaar worden gesteld. Hiervoor is geen beoordelingskader geformuleerd.

Traceerbaarheid van tijdens het NIFV-project te maken keuzen

Binnen het NIFV-onderzoeksproject worden op een aantal momenten keuzen gemaakt. Zo wordt slechts één deel van de inzetscenario's beschouwd (inzetten waarbij met één TS6 en minder kan worden opgetreden) en worden slechts drie regiopilots in het land in het onderzoek meegenomen. Er is geen beschrijving beschikbaar van de keuzecriteria behalve voor de selectie van type regio in de mix van de drie pilotregio's: gemengd gebied, stedelijk gebied en landelijk gebied.

Traceerbaarheid van de keuzen in het onderzoek is van belang voor de gewenste herhaalbaarheid en onderbouwing van de onderzoeksresultaten en de mogelijke bias ('vertekening') die deze keuzen kunnen opleveren voor de resultaten. Volgens het NIFV kan, afhankelijk van het onderzoeksresultaat, het onderzoek naar inzetscenario's en het aantal pilots op een later tijdstip worden uitgebreid.

De vraag blijft liggen op basis van welke criteria en wanneer besloten wordt tot uitbreiding van het onderzoek, of dit past binnen de nog resterende looptijd van het onderzoek en of dit kan leiden tot de gewenste onderbouwing van de resultaten.

Gehanteerd beoordelingskader

De pilots van de verschillende brandweerkorpsen lopen sterk uiteen. Om goed onderbouwde uitspraken te kunnen doen en verschillende elementen onderling te kunnen vergelijken is het vooraf vastleggen van een beoordelingskader van uitermate groot belang. Het gaat hierbij om het expliciet maken van de verschillende beoordelingsaspecten als effectiviteitsmaten en type inzetscenario's. Het belang van een dergelijk beoordelingskader wordt ook onderkend in het Plan van aanpak van de NVBR: *"In de onderzoeksvragen wordt over begrippen als 'veiligheid', 'effectiviteit', 'efficiëntie', 'deskundigen', en dergelijke gesproken. Het is belangrijk om deze begrippen duidelijk te definiëren en af te bakenen, alvorens hier onderzoek naar wordt gedaan."*

Bevindingen van de Inspectie OOV

- in het NIFV-projectvoorstel is het definiëren van een dergelijk beoordelingskader niet opgenomen. Op dit moment is er nog geen expliciet beoordelingskader geformuleerd. Dit is echter wel van belang voor de herhaalbaarheid en onderbouwing van de onderzoeksresultaten. Het NIFV geeft in zijn reactie aan dat het onderzoek het onderzoeksvoorstel zal volgen en over het onderzoek zal worden gerapporteerd zowel wat betreft de uitvoering als wat betreft de resultaten van het onderzoek. Als referentie zal de inzet van een TS6 in *dezelfde* pilotregio gelden. Het NIFV geeft aan dat transparantie van de resultaten en herhaalbaarheid van het onderzoek op die wijze zijn geborgd;
- de NVBR-onderzoeksvraag naar de veiligheid van betrokkenen stelt dat 'aan de hand van gesprekken met deskundigen wordt bepaald wat de term "veiligheid" inhoudt voorafgaande aan de quick-scan en het buitenlandonderzoek'. In het NIFV-projectvoorstel is een dergelijke vaststelling niet expliciet opgenomen en lijkt deze te ontbreken voorafgaande aan het bijna afgeronde onderzoek naar variabele voertuigbezetting in andere landen;

- de NVBR-onderzoeksvraag in het plan van aanpak naar een 'beoordelingskader voor de lokale en regionale initiatieven' komt niet in het NIFV-projectvoorstel naar voren;
- het NIFV heeft een elektronische enquête opgesteld die na inzet door ingezette brandweerploegen bij de geselecteerde drie pilotregio's ingevuld moet worden. Op dit moment is er geen beoordelingskader ingericht en vastgesteld om vast te stellen wanneer een experiment (pilot) succesvol is of niet. Ook ontbreekt het bij de inrichting van de enquête aan een beoordelingskader voor de mate van effectiviteit, de veiligheid van burgers en brandweerpersoneel, en de gezondheid van brandweerpersoneel;

Betrokkenheid relevante partijen in verband met draagvlak

De Vakvereniging van Brandweervrijwilligers (VBV) geeft aan dat in maart 2010 door het (toenmalige) departement van BZK (directie Nationale Veiligheid) goede initiatieven zijn genomen om de Vakvereniging van Brandweervrijwilligers (VBV) en enkele vakorganisaties bij het project te betrekken. Daarna zijn door de opdrachtnemer van de NVBR diverse gesprekken met hen gevoerd. Het projectvoorstel werd volgens de VBV echter vastgesteld, zonder dat daarop enige invloed kon worden uitgeoefend. Deze gang van zaken was voor de VBV en de vakorganisaties reden niet langer betrokken te willen zijn bij dit project.

De NVBR geeft aan dat de begeleidingscommissie-opzet is afgesproken met het ministerie van VenJ, een brede opzet met alle relevante partijen. De opdrachtnemer bij de NVBR onderneemt daarom vanaf maart 2010 diverse initiatieven om de VBV en de vakorganisaties bij het project (in de begeleidingscommissie) te betrekken. Tot november 2010 zijn daarover met hen diverse gesprekken gevoerd. De VBV en de vakorganisaties besluiten vervolgens niet deel te nemen aan de begeleidingscommissie. Zij vinden de aanpak niet wetenschappelijk genoeg en niet uitgebreid genoeg. De VBV geeft aan zelf voornemens te zijn een eigen projectvoorstel in te dienen. Ook kort na het Algemeen overleg van 26 mei van de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie van de Tweede Kamer met de minister van VenJ is door de NVBR opnieuw met de VBV en de ABVA/KABO gesproken over deelname aan de begeleidingscommissie van het project.

Beschreven veiligheidsnormering

Voor wat betreft de normering met betrekking tot veiligheid merkt de Inspectie op dat de 'mate' van veiligheid van het huidige inzetsysteem met zes personen op een basisbrandweereenheid nergens wetenschappelijk onderbouwd beschreven is. De huidige normen¹³ voor de uitrukfunctie van de brandweer zijn tot stand gekomen op basis van kennis en ervaringen van (brandweer)vakdeskundigen.

(Tussen)resultaten van het NVBR-project

Door de inspanningen van het NVBR-project is na een landelijke inventarisatie een eerste inzicht ontstaan in de diverse experimenten die bij de regio's plaatsvinden op het gebied van variabele voertuigbezetting. Tevens worden op de door de NVBR ingestelde site (mijnNVBR) succesvol de ervaringen met variabele voertuigbezetting uitgewisseld tussen de diverse deelnemende korpsen, informatie die ook beschikbaar is voor de overige korpsen in Nederland.

¹³ De Handleiding Brandweezorg (Ministerie van Binnenlandse Zaken; 1992).

Tevens is een 'platform' tot stand gekomen met mensen uit enkele geledingen van het brandweerveld voor de begeleiding van dit project. Op diverse momenten zijn ook in een aantal regio's bijeenkomsten voor belangstellende brandweermensen uit het land georganiseerd, waarbij een aantal regiopilots zijn toegelicht en over de diverse relevante aspecten kon worden gediscussieerd met de projectleiders van die regionale pilots

2.3 Conclusies

Waar de NVBR in haar projectplan ambieert als 'regisseur' te opereren over de lokale/regionale pilots met variabele voertuigbezetting blijkt dat, gezien ook de positie van deze branchevereniging, in de praktijk moeilijk haalbaar. De lokale/regionale besturen gaan erover. De NVBR is geheel afhankelijk van de bereidheid tot medewerking.

De vraag of het NVBR/NIFV-onderzoek zo is opgezet dat de (ook door de NVBR zelf) geformuleerde hoofdvraag om onderbouwde uitspraken (over de gevolgen voor de veiligheid van de burger en die van het brandweerpersoneel) te kunnen doen bij toepassing van variabele voertuigbezetting, moet op dit moment *ontkennend* beantwoord worden. Het voorliggende NIFV-onderzoeksvorstel en het reeds in gang gezette NIFV-onderzoek omvatten niet alle door de NVBR aangegeven elementen om tot een dergelijke uitspraak te komen.

Bij de subsidietoekenning door het ministerie van VenJ is als voorwaarde gesteld dat een afwegingskader wordt ontwikkeld waarbij veiligheid (van burger en brandweerpersoneel) een van de belangrijkste items is. Echter niet alle te borgen (veiligheids)aspecten van het uitzonderingsartikel 3.1.5 van het Besluit veiligheidsregio's worden in de onderzoeksopzet beschouwd.

De vraag of het NVBR/NIFV-onderzoek navolgbaar (onafhankelijk te herhalen) is, moet op dit moment *ontkennend* worden beantwoord daar er geen vooraf vastgelegde beoordelingskaders en -criteria zijn. Er is geen uitgewerkte onderzoeksmethodiek aanwezig zoals een projectmatige en transparante aanpak van onderzoek vereist. De selectie van de te onderzoeken buitenlandse praktijk en de binnenlandse pilots geschiedt op ad hocbasis. Hierdoor ontbreekt het onderzoek aan transparantie en is herhaalbaarheid van het NVBR/NIFV-onderzoek niet te garanderen.

Omdat slechts een zeer beperkt aantal pilots bij het onderzoek worden onderzocht gedurende een periode van zes maanden is de kans op substantiële aantallen ingevulde enquêtes met praktijkgegevens over de (inzet)categorieën Ongevalsbestrijding Gevaarlijke Stoffen (OGS) en Waterongevallen klein. Immers geldt voor deze twee categorieën incidenten dat deze landelijk relatief beperkt voorkomen: OGS-incidenten¹⁴ circa 250 per jaar en Waterongevallen¹⁵ circa 185 per jaar.

¹⁴ Rapport van de Inspectie OOV (maart 2007); 'Bestrijding van ongevallen met gevaarlijke stoffen'

¹⁵ CBS: Brandweerstatistiek 2009.

Als er slechts enkele pilots in het onderzoek worden onderzocht op een totaal van 900 brandweerposten (kazernes) kan voor genoemde twee categorieën incidenten geen relevante informatie worden vergaard door 'een gebrek aan incidenten'. Bovendien is voor dit type incidenten bij de meeste regio's vaak sprake van een specifieke inzet van een of meer bijzondere eenheden.

Het na elk incident invullen van de vele (55-60) vragen uit de enquête vereist voor de betrokken voertuigbezetting bijzondere aandacht en begeleiding om tot goed bruikbare en objectieve gegevens te komen. Immers niet elke (kleinere) bezetting (beroeps of vrijwillig) zal direct gecharmeerd zijn van een dergelijk experiment in hun brandweerpost en onbevooroordeeld vragen beantwoorden.

Daarnaast is er onduidelijkheid over de onderzoeksduur: de NVBR levert haar eindrapportage op 1 mei 2012 op terwijl het NIFV volgens planning dan nog met het onderzoek (tot september 2012) bezig is.

Uit de door de Inspectie OOV uitgevoerde quick-scan¹⁶ bij de 25 regio's (zie hoofdstuk 3 in dit rapport) naar de pilots variabele voertuigbezetting blijkt dat juist de pilots in Apeldoorn (Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland) en Brabant Zuidoost qua opzet en reikwijdte goed passen bij het profiel van het NVBR-project. Bij met name deze pilots wordt door de regio zelf geëvalueerd/gemeten op de veiligheid van de burger en personeel, alsmede op de doeltreffendheid van de incidentbestrijding. Dat is bij huidige gekozen drie regiopilots anders: het project in Haaglanden betreft de uitruk in Delft, waar al jarenlang met een kleinere bezetting (4) wordt uitgerukt, maar wel met twee voertuigen gelijktijdig. Bij de regio Zeeland valt op dat de regio de evaluatie van de deelnemende korpsen specifiek uitsluit in het project. Bij het project in Alkmaar vindt de evaluatie alleen plaats op basis van uitrukprestaties (opkomsttijden).

De NVBR heeft moeite met het verkrijgen van de gewenste medewerking en daarmee draagvlak binnen de vakorganisaties en de Vakvereniging van BrandweerVrijwilligers (VBV). De NVBR geeft tot nu toe sterk de voorkeur aan voortzetting van het parapluproject zoals het is opgezet, waar vakorganisaties en de VBV slechts aan willen sluiten als het project op onderdelen wordt aangepast.

De uitkomsten van het parapluproject tot nu toe en de knelpunten waar in deze periode tegenaan gelopen wordt geven wel een basis voor een meer fundamenteel onderzoek. De ontwikkeling van bijvoorbeeld de noodzakelijke referentiekaders/scenario's voor verder onderzoek zou nu in overleg met alle betrokken partijen ter hand genomen kunnen worden. Voor "goed" onderbouwde uitspraken over de mogelijkheden van een kleinere bezetting op het eerste blusvoertuig moeten wel meer data beschikbaar komen.

¹⁶ Zie ook hoofdstuk 3 in dit rapport: 'Quick-scan projecten variabele voertuigbezetting in de 25 veiligheidsregio's.

2.4 Aanbevelingen

Om onderbouwde uitspraken over de variabele voertuigbezetting te kunnen doen is een traceerbare en heldere beantwoording nodig van de door de NVBR opgestelde onderzoeksvragen. De huidige aanpak geeft onvoldoende borging. De Inspectie OOV beveelt aan dat:

- er een duidelijke formele afbakening is tussen de NVBR als opdrachtgever en het NIFV als opdrachtnemer;
- de door de NVBR gestelde veertien onderzoeksvragen één op één traceerbaar in het NIFV-onderzoek opgepakt en uitgewerkt worden in een activiteitenplan met mijlpalen en duidelijke beslistmomenten. Daar waar de NVBR en het NIFV samen aan de beantwoording van een en dezelfde onderzoeksvraag werken, moeten de door het NIFV uit te voeren activiteiten en de verwachte / op te leveren onderzoeksresultaten helder worden beschreven;
- voorafgaande aan enige gegevensverzameling en keuzemomenten in het onderzoek een helder traceerbaar beoordelingskader en bijbehorende criteria zijn vastgelegd. De selectie van de te onderzoeken pilots en de buitenlandse praktijken dient transparant te zijn. Dit borgt dat de juiste gegevens worden verzameld en dat de gestelde onderzoeksvragen onderbouwd, effectief, traceerbaar en herhaalbaar kunnen worden beantwoord;
- onderzocht wordt in hoeverre ervaringen uit (bijna) afgesloten pilots en buitenlandse ervaringen meer inzicht, sturing en onderbouwing geven bij de beantwoording van de gestelde onderzoeksvragen.
- door te gaan met de andere relevante partijen (VBV, vakorganisaties) nadrukkelijk bij het project te betrekken. Immers de VBV is een belangrijke link naar een grote groep 'potentiële gebruikers' (de vrijwilligers) van variabele voertuigbezetting en de vakorganisaties naar het beroepspersoneel.

Los van bovenstaande bevindingen en conclusies die zijn gericht op het lopende onderzoek merkt de Inspectie OOV nog het volgende op.

Voor adequaat empirisch onderzoek naar de gevolgen van toepassing van variabele voertuigbezetting is diepgaand onderzoek nodig, waarbij een groot aantal toepassingen gedurende langere tijd (jaren) dienen te worden gevolgd om tot onderbouwde uitspraken te komen waar het gaat om de gevolgen voor de veiligheid (van burgers en brandweerpersoneel).

Daarom geeft de Inspectie OOV in overweging –gelet ook op de positie van de NVBR in het relevante krachtenveld - het onderzoek enigszins bij te sturen en te kiezen voor een aanpak, waarbij wordt voortgeborduurd op de aanpak die eerder werd gevolgd bij het formuleren van de professionele normen voor de uitrukfunctie van de brandweer¹⁷, echter nu met een focus op de minimaal benodigde voertuigbezetting van het eerste blusvoertuig en rekening houdend met de verkregen nieuwe inzichten¹⁸ voor de brandweer anno 2011.

Bij variabele voertuigbezetting gaat het om een inzet op maat, afgestemd op het incident. Daarbij dient te worden vastgesteld bij welke 'te klaren klussen' een inzet van een standaardbezetting (TS6) noodzakelijk is en bij welke 'klussen' met een kleinere bezetting verantwoord kan worden opgetreden. Een team van gezaghebbende experts uit het brandweerveld zou dan de opdracht krijgen dit uit te werken: representatieve (brand)scenario's vast te stellen met daarbij behorende te 'klaren klussen'. Vervolgens dient per scenario te worden aangegeven welke minimale bezetting op de eerste autospuiter noodzakelijk is om de gedefinieerde te 'klaren klus' snel en effectief aan te pakken in situaties waarin 'elke seconde telt'.

Daarbij dient ook per scenario vooralsnog op basis van beschikbare vakdeskundigheid te worden aangegeven wat een en ander betekent voor de veiligheid van de burger en het brandweerpersoneel. Op voorhand kan worden vastgesteld dat er scenario's zijn, waarbij een snelle inzet met minimaal zes mensen noodzakelijk is. Hetgeen betekent dat elke regio bij toepassing van variabele voertuigbezetting zal dienen te borgen dat in die situaties een snelle inzet met minimaal zes mensen mogelijk blijft.

De NVBR zou als branche-organisatie het resultaat van deze exercitie kunnen uitbrengen als een 'deskundigenadvies' over 'zorg op maat' (inzet afgestemd op de aard van het gemelde incident). Immers de verantwoordelijkheid voor invoering ligt bij lokale/regionale besturen. Na een periode van praktijkervaring zou dan landelijk empirisch onderzoek kunnen plaatsvinden naar de (veiligheids)effecten van de toepassing van variabele voertuigbezetting.

¹⁷ Een methodiek die is gehanteerd bij de totstandkoming van de Handleiding Brandweezorg (Ministerie van Binnenlandse Zaken; 1992) met de professionele normen voor de brandweer. Representatieve brandscenario's met daarbij behorende 'te klaren klussen' zijn geformuleerd, waarbij een (brandweer)expertteam heeft aangegeven welke brandweereenheden voor een snelle en effectieve aanpak benodigd zijn. Deze methodiek is wederom bruikbaar met nu met een focus op de benodigde minimale bezetting van het eerst uitrukkende brandweervoertuig.

¹⁸ Onder meer publicatie NVBR: "Brandveilig leven-vernieuwde repressie" (2010)

3. QUICK-SCAN PROJECTEN VARIABELE VOERTUIGBEZETTING IN DE 25 VEILIGHEIDSREGIO'S

In dit hoofdstuk worden de resultaten gepresenteerd van de quick-scan naar de verschillende projecten op het gebied van variabele voertuigbezetting in de 25 veiligheidsregio's. Omdat het hier een inventarisatie betreft zijn geen conclusies en aanbevelingen opgenomen.

3.1. Achtergrond

In januari 2011 heeft de NVBR een inventarisatie gehouden van alle projecten met variabele voertuigbezetting van het eerst uitrukkende brandweervoertuig bij prio 1-meldingen die in de verschillende regio's lopen. In het overzicht is te zien dat er in negentien veiligheidsregio's één of meerdere projecten zijn gestart of gepland staan. In totaliteit gaat het om 29 projecten.

Eind juli heeft de Inspectie OOV een korte vragenronde langs bij de 25 regio's uitgevoerd, waarbij is gekeken naar de actuele stand van zaken van deze 29 verschillende projecten. Bij de korte ronde langs de regio's is naast de actualisering van de beschikbare gegevens gekeken naar de volgende aanvullende zaken:

- wat was de specifieke aanleiding om het project te starten;
- op welke wijze is het regionale project gekoppeld aan het landelijke project van de NVBR en hoe zijn de afspraken met de NVBR geborgd;
- is er een relatie gelegd tussen het project en de beleidsdoelstellingen in het dekkingsplan van de regio;
- is in het project de evaluatie geborgd, met name op de aspecten veiligheid van de burger, veiligheid van brandweerpersoneel en de doeltreffendheid van een variabele voertuigbezetting;
- is in het project aandacht voor de garantie (autospuiten met een volledige standaardbezetting) die de regio moet kunnen blijven leveren met betrekking tot grootschalig optreden en interregionale bijstand.

Alle regio's zijn door de Inspectie OOV telefonisch geconsulteerd om de informatie (zoals projectplannen en voortgangsrapportages) ter beschikking te stellen. Verder is gebruik gemaakt van de projectinformatie zoals die is verstrekt door de NVBR. Voor een aantal regio's geldt dat de informatie via de interne site van de NBVR (mijnNVBR) ter beschikking is gesteld.

Actuele stand van zaken regionale projecten

Op basis van de op uiterlijk 1 augustus ontvangen, vastgestelde plannen van aanpak, projectplannen en dergelijke is een actueel overzicht gemaakt van de stand van zaken. Deze is verwerkt in bijlage II. Hierin is kort weergegeven wat de status van de verschillende projecten is, tevens is antwoord gegeven op de vragen zoals die in de inleiding zijn weergegeven

3.2. Resultaten inventarisatie en overall beeld projecten

Aantal deelnemende regio's en projecten

In negentien regio's zijn er projecten in uitvoering of afgerond. In totaal gaat het om 29 projecten. Voor vier projecten geldt dat besloten is deze voorlopig op te schorten in afwachting van de verdere landelijke ontwikkelingen. Voor de overige 25 projecten geldt de volgende status:

- vier projecten zitten in de voorbereidingsfase en moeten nog voor besluitvorming naar het college of het veiligheidsbestuur;
- elf projecten zitten in de onderzoeks- of uitvoeringsfase;
- drie projecten zijn afgerond, maar het evaluatierapport is nog niet beschikbaar;
- drie projecten hebben op basis van een evaluatie of voortgangsrapport een doorstart gemaakt en zitten nog volop in de uitvoering;
- vier projecten zitten in de implementatiefase of zijn afgerond en de bevindingen zijn geïmplementeerd.

Specifieke aanleiding projecten

In de verschillende projectplannen is aangegeven wat de feitelijke aanleiding is geweest om tot het project te komen. In de gesprekken die met de regio's zijn gevoerd is deze vraag ook gesteld.

In grote lijnen zijn er drie antwoorden te onderscheiden:

1. het vertrekpunt is een voorgenomen bezuinigingstaakstelling van het college of de veiligheidsregio;
2. het vertrekpunt is de onvoldoende paraatheid van het betrokken korps;
3. het vertrekpunt is een visie te ontwikkelen op een repressieve organisatie die effectief en efficiënt is afgestemd op de incidenten die in het gebied bestreden moeten worden.

Uit de projectbeschrijvingen blijkt het algemene beeld dat het overgrote deel (62%) van de projecten op basis van de paraatheidsproblemen in de regio is gaan experimenteren met variabele voertuigbezetting. Er zijn geen projecten die enkel een bezuinigingsoopdracht als aanleiding kennen. In deze gevallen is na voorschrijdend inzicht de projectdoelstelling bijgesteld. Men is tot de conclusie gekomen dat er een combinatie van factoren onderzocht dient te worden, die leidt tot een efficiënte en effectieve inzet van de brandweer, waarbij de inzet is afgestemd op het betrokken incident. Dit kan leiden tot een meer gedifferentieerde inzet van de brandweer.

Voor de 29 projecten is de onderverdeling in aanleiding als volgt:

- geen projecten op basis van enkel een bezuinigingstaakstelling;
- achttien projecten op basis van paraatheidsproblemen en/of voldoen aan de wettelijke normtijden;
- zes projecten op basis van incidentgestuurd uitrukken en visieontwikkeling;
- vier projecten waar de doelstelling is aangepast van bezuinigingstaakstelling naar onderzoek incidentgestuurd uitrukken en visie ontwikkeling;
- een project waar de doelstelling is aangepast van paraatheidsproblemen naar onderzoek incidentgestuurd uitrukken en visie ontwikkeling;

Koppeling regionaal/lokaal project aan project NVBR

In de meeste gevallen is er geen directe koppeling gemaakt met het project van de NVBR. Dit komt mede doordat de projecten in de verschillende regio's al liepen voordat er een landelijk project vanuit de NVBR is gestart.

In de gesprekken met de verschillende regio's is door meerdere regio's aangegeven dat men een sterkere sturing vanuit de NVBR verwacht met betrekking tot de projecten die daadwerkelijk in het landelijk project worden doorgezet. Geen van de regio's heeft aangegeven dat er vanuit de NVBR afspraken zijn gemaakt met hen met betrekking tot de voorwaarden waaronder het project uit de regio of het lokale korps kan participeren in het landelijke project van de NVBR. Wel zijn de regio's blij met de informatiedeling die door de NVBR middels een platform (via de interne site mijnNVBR.nl) is ingevuld. Actuele ontwikkelingen kunnen op deze wijze door de regio's, indien daar behoefte aan is, worden gevolgd.

Relatie met het dekkingsplan

In zijn algemeenheid kan worden geconstateerd dat er nog weinig of geen beleidsdoelstellingen op lange termijn zijn vastgelegd in de dekkingsplannen¹⁹ van de veiligheidsregio's. In de projecten wordt incidenteel naar het dekkingsplan verwezen. Een aantal regio's is wel bezig met het uitwerken van beleidsdoelstellingen voor wat betreft het bestuurlijk gemotiveerd afwijken van de wettelijke opkomsttijden in het Besluit veiligheidsregio's. In deze beleidsdoelstellingen wordt in een aantal regio's gesproken over het toepassen van variabele voertuigbezetting als één van de oplossingsrichtingen.

Evaluatie

In de diverse plannen is gekeken of in het project sprake is van een geborgde evaluatie die antwoord geeft op minimaal de randvoorwaarden die door het Besluit veiligheidsregio's zijn gesteld met betrekking tot het toepassen van variabele voertuigbezetting: de veiligheid van de burgers, de veiligheid van het brandweerpersoneel, en de doeltreffendheid van de incidentbestrijding.

In veertien van de 29 projecten wordt er gesproken over evaluatie. De vorm van evaluatie loopt echter uiteen en is als volgt onder te verdelen:

- twee projecten: evaluatie is geborgd en vindt plaats op basis van alle drie de componenten;
- vijf projecten: evaluatie is geborgd maar wordt niet uitgevoerd op alle drie genoemde componenten;
- vijf projecten: evaluatie is wel benoemd maar dient nog nader uitgewerkt te worden;
- een project: evaluatie vindt alleen plaats op basis van aangegeven behoefte;
- een project: evaluatie is uitgesloten van het project.

¹⁹ De Inspectie OOV verricht op dit moment onderzoek naar de opkomsttijden van de brandweer. Daarbij zijn ook de (actuele) dekkingsplannen bij de veiligheidsregio's opgevraagd. Op die wijze komt onder meer zicht op de beschikbaarheid van deze plannen, alsmede of en zo ja hoe variabele voertuigbezetting daarin wordt meegenomen. Inmiddels is van ongeveer de helft van de regio's het dekkingsplan ontvangen.

Relatie met grootschalig optreden

In zijn algemeenheid kan worden geconstateerd dat er nog weinig aandacht wordt besteed welke effecten het invullen met variabele voertuigbezetting heeft in relatie tot de in de wet Veiligheidsregio's beschreven leveringsverplichting van volledig bezette brandweervoertuigen (TS6) bij grootschalig optreden en interregionale bijstand.

Wet- en regelgeving

- Wet veiligheidsregio's in werking getreden oktober 2010
- Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden- Besluit veiligheidsregio's (Stb. 2010, nr. 55)

Plannen en procedures**NVBR**

- Projectvoorstel Variabele Voertuigbezetting (zonder datum)
- Brief van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties met betrekking tot Besluit veiligheidsregio's (kenmerk u-20100288, 16 april 2010)
- Plan van Aanpak Variabele voertuigbezetting (versie 1.1, 17 mei 2011)

NIFV

- Voorstel voor onderzoek – Onderzoek Variabele voertuigbezetting (versie 3.0, 16 maart 2011)
- Vragenlijst onderzoek Variabele voertuigbezetting
- Reactie op conceptrapportage Variabele voertuigbezetting (kenmerk 431N1033/045, 3 augustus 2011)

Veiligheidsregio's

- Diverse van de veiligheidsregio's ontvangen documenten met betrekking het onderwerp Variabele voertuigbezetting

Overige documenten

- Artikel Trouw "Brandweer kan met kleiner team uitrukken" (4 augustus 2011)
- Artikel NRC Handelsblad "De doe-het-zelf brandweer" (6 augustus 2011)

Bevindingen Inspectie OOV stand van zaken op 1 augustus 2011 (op basis van informatie regio's en informatie NVBR)							
Veiligheidsregio	Welke gemeenten?	Stand van zaken 28-1-2011 incl. update van 21-6-2011 (bron: Quickscan NVBR)	Wat is de status van het project? Welke aanleiding is aangegeven in projectplan om project te starten?	Is er een koppeling gelegd met het project van de NVBR?	Is er een relatie gelegd met het dekkingsplan?	Wordt er geëvalueerd met name op veiligheid burgers en personeel en doeltreffendheid van de incidentbestrijding?	Wordt rekening gehouden met verplichting van regio voor leveren grootschalig optreden / interregionale bijstand?
1. Groningen	n.v.t.	Geen experiment.	Geen project in de regio. Regio geeft aan dat er nog geen aanleiding is om alternatieve voertuigbezetting te implementeren. De regio zal haar aandacht in eerste instantie gaan richten op een nieuw dekkingsplan.				
2. Fryslân	n.v.t.	Geen experiment.	Geen project in de regio. Heeft normering met bestuurlijke afwijking vastgesteld als koers richting 2014. Over de daadwerkelijke uitvoering dient nog besluitvorming plaats te vinden. Dit zal eind 2011 zijn. Aansluitend zal de uitwerking en implementatie tot 2014 duren. Daarin is opgenomen dat de inzet van TS4 onderzocht dient te worden om het op veertien plaatsen te kunnen invoeren.				
3. Drenthe	n.v.t.	Geen experiment.	Geen projecten lopend in de regio, wachten de verdere landelijke ontwikkelingen af.				
4. IJsselland	Kampen.	In voorbereiding. Project gestart per 1-1-2011.	In beginsel was bezuinigingsvraagstuk de aanleiding. Project omgezet naar onderzoek gedifferentieerd uitrukken, afgestemd op risico in het verzorgingsgebied en intensiteit.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.	Ja, maar is niet nader uitgewerkt. Veiligheid wordt als basis eis benoemd in het projectplan.	Niet specifiek benoemd.
5. Twente	Cluster Oost, Haaksbergen.	In uitvoering.	Project start in augustus 2011. Problematiek paraatheid was aanleiding voor project. Er is draagvlak bij de politiek voor het project. Project nog niet gestart, regio wacht de landelijke discussie af. Uitvoering van pilots wordt niet eerder verwacht dan in 2012. Er is nog geen nadere uitwerking gegeven aan het opstellen van een projectplan. Willen ook onderzoek doen naar gedifferentieerd uitrukken afgestemd op risico en intensiteit.				

Veiligheidsregio	Welke gemeenten?	Stand van zaken 28-1-2011 incl. update van 21-6-2011 (bron: Quickscan NVBR)	Wat is de status van het project? Welke aanleiding is aangegeven in projectplan om project te starten?	Is er een koppeling gelegd met het project van de NVBR?	Is er een relatie gelegd met het dekkingsplan?	Wordt er geëvalueerd met name op veiligheid burgers en personeel en doeltreffendheid van de incidentbestrijding?	Wordt rekening gehouden met verplichting van regio voor leveren grootschalig optreden / interregionale bijstand?
6. Noord- en Oost-Gelderland	Exclusief de gemeente Apeldoorn.	Stand van zaken op 16 mei 2011 Brandweer Apeldoorn heeft van 1 januari tot 31 december 2010 een praktijkgerichte experiment met een anders bezette TS uitgevoerd. De gegevens zijn geanalyseerd en verwerkt in een onderzoeksrapport, dat eind april jl. intern is opgeleverd. Het rapport zal na het zomerreces aan het College van B&W worden aangeboden	Project in overzicht NVBR als twee projecten benoemd, zijn echter de verschillende deelprojecten van één onderzoek. Aanleiding was in 2009 bezuiniging. Project ingestoken op basis van verwerven van kennis op gebied van variabele voertuigbezetting. Het eindrapport over het veldonderzoek 'Anders bezette tankautospuut' zal in september 2011 ter informatie aan het college van B en W van Apeldoorn worden aangeboden. Daarna zal het rapport ter kennisname worden aangeboden aan: <ul style="list-style-type: none"> het algemeen bestuur van de veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland. de universiteiten van Nijmegen en Amsterdam en aan TNO ivm met hun bijdrage. het brandweerplatform NVBR. 	Ja, informatie wordt gedeeld met platform van de NVBR.	Niet specifiek benoemd.	Ja, er is en wordt bij het veldonderzoek op alle drie de aspecten gemeten.	Niet specifiek benoemd.
	Apeldoorn.	In uitvoering. Pilot loopt tot 31 december 2010.	Brandweer Apeldoorn gaat zelf aan de gang met afstemmen van procedures en protocollen waarbij gebruik wordt gemaakt van de taxonomieën uit het rapport. Er wordt nog steeds gewerkt op de aangegeven wijze. Er is geen projectplan opgesteld.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.	Nee, alleen evaluatie van inzet SIV op basis van aangegeven behoefte.	Niet specifiek benoemd.
7. Gelderland-Midden	Post Zevenaar.	Sinds 2002 een pikeploeg (3-4 personen) voor prio 2- incidenten.	Het voertuig is in week 1 van 2011 afgeleverd. In de loop van januari is het voertuig operationeel ingezet.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.	Nee, alleen evaluatie van inzet SIV op basis van aangegeven behoefte.	Niet specifiek benoemd.
8. Gelderland-Zuid	Vier posten van de gemeente Buren.		Aanleiding tot start project is teruglopende paraatheid en voldoen aan wettelijke uitruknormen.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.	Nee, alleen evaluatie van inzet SIV op basis van aangegeven behoefte.	Niet specifiek benoemd.

Veiligheids-regio	Welke gemeenten?	Stand van zaken 28-1-2011 incl. update van 21-6-2011 (bron: Quickscan NVBR)	Wat is de status van het project? Welke aanleiding is aangegeven in projectplan om project te starten?	Is er een koppeling gelegd met het project van de NVBR?	Is er een relatie gelegd met het dekkingsplan?	Wordt er geëvalueerd met name op veiligheid burgers en personeel en doeltreffendheid van de incidentbestrijding?	Wordt rekening gehouden met verplichting van regio voor leveren grootschalig optreden / interregionale bijstand?
9. Utrecht	District Eemland Amersfoort Centrum.	Pilot afgerond, doorstart vindt plaats.	Door de regio zijn met betrekking tot dit project geen documenten beschikbaar gesteld. Vanuit info Quickscan van de NVBR van 21 januari 2011 en update van 21 juni 2011. Aanleiding is problematiek van paraatheid en voldoen aan wettelijke uitruknormen. Gebruik van TS4 is niet geïmplementeerd, omdat er onvoldoende ervaring is opgedaan. Verdere (door)ontwikkeling vindt plaats binnen de kaders van het nog te starten regionale project variabele voertuigbezetting. Dit project zal t.z.t. aangemeld worden bij het landelijke project van de NVBR.				
	District Eemland Amersfoort Noord.	Pilot in afrondingsfase. Doorstart vindt plaats.	Door de regio zijn met betrekking tot dit project geen documenten beschikbaar gesteld. Vanuit info Quickscan van de NVBR van 21 januari 2011 en update van 21 juni 2011: Aanleiding is problematiek van paraatheid en voldoen aan wettelijke uitruknormen. Gebruik van TS4 is niet geïmplementeerd, omdat er onvoldoende ervaring is opgedaan. Verdere (door)ontwikkeling vindt plaats binnen de kaders van het nog te starten regionale project variabele voertuigbezetting. Dit project zal t.z.t. aangemeld worden bij het landelijke project van de NVBR.				
	District Eemland Soesterberg.	Geïmplementeerd.	Aanleiding is problematiek van paraatheid en voldoen aan wettelijke uitruknormen. Gebruik van TS4 is geïmplementeerd.	Niet specifiek benoemd.	Project is opgestart i.v.m. de problematiek t.a.v. de beschikbaarheid van vrijwilligers o.b.v. het vigerende dekkingsplan...	Ja, maar alleen op basis van behaalde uitrukprestaties.	Niet specifiek benoemd.
10. Noord-Holland Noord	District Utrecht Gemeente Utrecht.	Project afgerond en is in uitvoering bij de drie vrijwilligersposten Vleuten, De Meern en Zuilen.	Aanleiding is problematiek van paraatheid en voldoen aan wettelijke uitruknormen. Gebruik van TS4 is geïmplementeerd.	Niet specifiek benoemd.	Project is opgestart i.v.m. de problematiek t.a.v. de beschikbaarheid van vrijwilligers o.b.v. het vigerende dekkingsplan.	Ja, maar alleen op basis van behaalde uitrukprestaties.	Niet specifiek benoemd.
	Alkmaar.	In uitvoering.	Aanleiding tot project is het meer incident gestuurd alarmeren en het betrekken van vrijwilligers bij de uitruk.	Ja, is in de projectaanpak en uitgangspunten benoemd.	Niet specifiek benoemd.	Ja, maar alleen op basis van behaalde uitrukprestaties en technische wijze van inzet.	Ja, TS4 wordt niet gealarmeerd bij opschaling.

Veiligheidsregio	Welke gemeenten?	Stand van zaken 28-1-2011 incl. update van 21-6-2011 (bron: Quickscan NVBR)	Wat is de status van het project? Welke aanleiding is aangegeven in projectplan om project te starten?	Is er een koppeling gelegd met het project van de NVBR?	Is er een relatie gelegd met het dekkingsplan?	Wordt er geëvalueerd met name op veiligheid burgers en personeel en doeltreffendheid van de incidentbestrijding?	Wordt rekening gehouden met verplichting van regio voor leveren grootschalig optreden / interregionale bijstand?
11. Zaanstreek-Waterland	Beemster.	Implementatiefase. Voorbereiding afgerond.	Aanleiding is problematiek van paraatheid en voldoen aan wettelijke uitruknormen. Het project is in de implementatiefase. Hierbij wordt tweezijdig uitgerukt naar incidenten met een TS4 bezetting.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.	Ja, op gebied veiligheid personeel en doeltreffendheid. Niet op gebied veiligheid burger.	Niet specifiek benoemd.
	Oostzaan (OVER gemeenten).	In uitvoering.	Aanleiding is problematiek van paraatheid en voldoen aan wettelijke uitruknormen. Project is in uitvoering sinds 2007. Hierbij wordt tweezijdig uitgerukt naar incidenten met een TS4 bezetting aangevuld met een back up van minimaal TS4.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.
	Waterland.	Verwachting is dat de TS4 de standaard wordt in de gemeente Waterland. Dit kan pas over een jaar of 4 (2015) gebeuren wanneer lessen uit het land meegenomen kunnen worden en de mensen beter opgeleid zijn op het gebied van theoretische kennis en directe en open communicatie onderling.	Project is op hold gezet, de landelijke ontwikkelingen worden afgewacht voordat verdere implementatie plaatsvindt. Vanuit info Quickscan van de NVBR van 21 januari 2011 en update van 21 juni 2011: Aanleiding is problematiek van paraatheid en voldoen aan wettelijke uitruknormen.				
12. Kennemerland	Zeevang.	In uitvoering.	Vanuit de regio zijn met betrekking tot dit project geen documenten beschikbaar gesteld. Vanuit info Quickscan van de NVBR van 21 januari 2011 en update van 21 juni 2011: Aanleiding is problematiek van paraatheid en voldoen aan wettelijke uitruknormen. Project is verder in uitvoering. Hierbij wordt tweezijdig uitgerukt naar incidenten met een TS4 bezetting.	Niet specifiek benoemd.	Nog niet, door de regio wordt wel overwogen dit mee te nemen in de eerstvolgende actualisatie.	Wordt wel als projectfase vermeld, maar is niet nader uitgewerkt.	Ja, met betrekking tot bijstand aan ander verzorgingsgebied.
	Haarlem Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude.	In uitvoering.	Aanleiding is problematiek van paraatheid en voldoen aan wettelijke uitruknormen. Tevens aanleiding is een effectievere inzet van brandweerpersoneel.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.		

Veiligheids-regio	Welke gemeenten?	Stand van zaken 28-1-2011 incl. update van 21-6-2011 (bron: Quickscan NVBR)	Wat is de status van het project? Welke aanleiding is aangegeven in projectplan om project te starten?	Is er een koppeling gelegd met het project van de NVBR?	Is er een relatie gelegd met het dekkingsplan?	Wordt er geëvalueerd met name op veiligheid burgers en personeel en doeltreffendheid van de incidentbestrijding?	Wordt rekening gehouden met verplichting van regio voor leveren grootschalig interregionale bijstand?
13. Amsterdam-Amstelland	Amsterdam.	In uitvoering.	Er loopt geen specifiek project met betrekking tot variabele voertuigbezetting. Geen experiment. Van oudsher Amsterdams aflegstelsysteem. Betreft een standaardprocedure. Eén persoon extra op standaardbezetting. Vanuit de regio zijn met betrekking tot dit project geen documenten beschikbaar gesteld.				
	Ouder-Amstel.	In uitvoering.	Vanuit info Quickscan van de NVBR van 21 januari 2011 en update van 21 juni 2011: Aanleiding is problematiek voldoen aan wettelijke uitruknormen. Project is verder in uitvoering. Hierbij wordt allen voor AED incidenten met een TS4 bezetting uitgerukt			Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.
14. Gooi en Vechtstreek	Gehele regio.	Bestuur heeft akkoord gegeven om nader onderzoek te doen naar de voorgestelde variant, namelijk modulair opgebouwde variabele voertuigbezetting.	Aanleiding is problematiek van paraatheid en voldoen aan wettelijke uitruknormen. Er mag nu onderzoek gedaan worden naar gedifferentieerd uitrukken afgestemd op risico en intensiteit. Implementatieplan is gereed. Dit gaat met name uit van inzet variabele voertuigbezetting bij specifiek aangegeven kleine incidenten. In alle andere gevallen vindt standaard uitruk plaats. Aanleiding is problematiek van voldoen aan wettelijke uitruknormen.	Ja, benoemd zijn leveren door NVBR van best practices en onderzoek naar doeltreffendheid variabele voertuigbezetting.	Ja, het project variabele voertuigbezetting (TS2+TS4=TS6) is een deelproject van het project dekkingsplan.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.
15. Haaglanden	Delft.	Delft werkt sinds tien jaar met een TS4.	Project draait al 10 jaar. Hierbij wordt uitgerukt naar brandincidenten met een TS4 bezetting, aangevuld met een TS6 en redvoertuig.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.
16. Hollands-Midden	n.v.t.	Geen experiment.	Geen project in de regio. Regio geeft aan dat er nog geen aanleiding om alternatieve voertuigbezetting te implementeren. De regio zal haar aandacht in eerste instantie gaan richten op een nieuw dekkingsplan.				
17. Rotterdam-Rijnmond	Lansingerland (post Bleswijk en Bergschenhoek); Albrandswaard, Britelle (post Zwartewaal) en Bemisse (post Oudendoorn).	Er is een SIV geleverd en een HV omgebouwd tot SIV. -De opleiding voor de korpsen Zwartewaal en Bergschenhoek (start pilot) loopt. De procedures zijn Klaar. - Start datum van pilot was week vier van 2011.	Aanleiding is een effectievere inzet van brandweerpersoneel. Project draait sinds februari 2011. Betreft inzet van een SIV aanvullend op de inzet van een standaard TS.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.	Ja, met betrekking tot bijstand aan ander verzorgingsgebied.

Veiligheidsregio	Welke gemeenten?	Stand van zaken 28-1-2011 incl. update van 21-6-2011 (bron: Quickscan NVBR)	Wat is de status van het project? Welke aanleiding is aangegeven in projectplan om project te starten?	Is er een koppeling gelegd met het project van de NVBR?	Is er een relatie gelegd met het dekingsplan?	Wordt er geëvalueerd met name op veiligheid burgers en personeel en doeltreffendheid van de incidentbestrijding?	Wordt rekening gehouden met verplichting van regio voor leveren grootschalig optreden / interregionale bijstand?
18. Zuid-Holland Zuid	Dordrecht. (beroepsbezetting).	Dordrecht in uitvoering.	In beginsel was bezuinigingsvraagstuk de aanleiding. Is omgezet naar onderzoek, gedifferentieerd uitrukken, afgestemd op risico in het verzorgingsgebied en intensiteit. Project is in voorjaar 2011 gestart Betreft inzet van een gecombineerd voertuig (TS+HW).	Niet specifiek benoemd.	Er is regionaal al een eerste besluit over bestuurlijk afwijken. Er volgt nog nadere besluitvorming over variabele voertuigbezetting na de resultaten van de pilots.	Ja, maar is niet nader uitgewerkt. Veiligheid wordt als basiseis benoemd in het projectplan.	Niet specifiek benoemd.
	Zwijndrecht, post Heerjansdam (vrijwillig).	Post Heerjansdam in Zwijndrecht (reeds ingevoerd als experiment).	Aanleiding is problematiek van paraatheid en voldoen aan wettelijke uitruknormen.	Niet specifiek benoemd.	Er is regionaal al een eerste besluit over bestuurlijk afwijken. Er volgt nog nadere besluitvorming over variabele voertuigbezetting na de resultaten van de pilots.	Ja, er wordt gebruik gemaakt van standaard-evaluatieformulieren voor inzetten.	Ja.
	Oud-Beijerland (vrijwillig).	Oud-Beijerland (in voorbereiding).	Aanleiding is de aanwijzing van de Hoeksche waard als pilotgebied voor de regio en het in Oud-Beijerland vastgestelde visiedocument "proportionele brandweerzorg" (onderzoek naar gedifferentieerd uitrukken, afgestemd op risico in het verzorgingsgebied en intensiteit). Het project is inmiddels gestart.	Niet specifiek benoemd.	Er is regionaal al een eerste besluit over bestuurlijk afwijken. Er volgt nog nadere besluitvorming over variabele voertuigbezetting na de resultaten van de pilots.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.

Veiligheidsregio	Welke gemeenten?	Stand van zaken 28-1-2011 incl. update van 21-6-2011 (bron: Quickscan NVBR)	Wat is de status van het project? Welke aanleiding is aangegeven in projectplan om project te starten?	Is er een koppeling gelegd met het project van de NVBR?	Is er een relatie gelegd met het dekkingplan?	Wordt er geëvalueerd met name op veiligheid burgers en personeel en doeltreffendheid van de incidentbestrijding?	Wordt rekening gehouden met verplichting van regio voor leveren grootschalig optreden / interregionale bijstand?
19. Zeeland	<ul style="list-style-type: none"> -Terneuzen; -Sluis; -Vlissingen; -Middelburg; -Noord-Beveland;* <ul style="list-style-type: none"> -Veere; -Borsele -Schouwen-Duiveland. 	<p>Projectinitiatie regionaal project flexibele voertuigbezetting;</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ervaring 5-15 jaar <p>Samengestelde eenheden (TS+SIV) in Borsele, Noord-Beveland en Terneuzen (zie aanvullende opmerking);</p> <ul style="list-style-type: none"> - SIV Borsele, Terneuzen i.v.m. snelheid optreden in Westerscheldetunnel; - Vanaf 2009 TS4 in heel Zeeland opgenomen in Regionaal dekkingplan, als samengestelde eenheid. 	<p>Aanleiding is behoefte aan nader uitwerken gedifferentieerd uitrukken, afgestemd op risico in het verzorgingsgebied en intensiteit.</p> <p>Beleid TS4 wordt al meerdere jaren toegepast en is ingepast in dekkingplan waarbij het uitgangspunt is dat er minimaal een standaard eenheid kan worden samengesteld uit meerdere eenheden.</p> <p>Specifiek project in gang gezet voor brandweezorg in buitengebied op basis van variabele voertuigbezetting.</p> <p>Project is gestart in april 2011 en loopt in drie fasen (onderzoek en ontwerp; ontwikkeling; realisatie en implementatie) tot eind 2012.</p>	<p>Ja, is in de projectaanpak en uitgangspunten benoemd.</p>	<p>In nieuwe dekkingplan (gemotiveerd (afwijken) wordt er nogmaals aandacht aan gegeven en nadere besluitvorming geformuleerd.</p>	<p>De pilots zelf en de evaluatie van het ontwikkelde beleid vallen buiten het bereik van dit project.</p>	<p>Niet specifiek benoemd.</p>
20. Midden- en West-Brabant	N.v.t.	Geen experiment.	Geen project in de regio. Regio geeft aan dat er wel behoefte aan alternatieve voertuigbezetting is en dat er een project gaat draaien. De regio wacht verdere landelijke ontwikkelingen af.				
21. Brabant-Noord	N.v.t.	Geen experiment.	Geen project in de regio. Regio geeft aan dat er nog geen aanleiding om alternatieve voertuigbezetting te implementeren. De regio wacht verdere landelijke ontwikkelingen af. De regio zal haar aandacht in eerste instantie gaan richten op een nieuw dekkingplan.				

Veiligheidsregio	Welke gemeenten?	Stand van zaken 28-1-2011 incl. update van 21-6-2011 (bron: Quickscan NVBR)	Wat is de status van het project? Welke aanleiding is aangegeven in projectplan om project te starten?	Is er een koppeling gelegd met het project van de NVBR?	Is er een relatie gelegd met het dekkingsplan?	Wordt er geëvalueerd met name op veiligheid burgers en personeel en doeltreffendheid van de incidentbestrijding?	Wordt rekening gehouden met verplichting van regio voor leveren grootschalig optreden / interregionale bijstand?
22. Brabant Zuid-Oost	Regionaal project Uitruk op Maat. Pilot zal in ieder geval in Helmond en Eindhoven gaan draaien.	In voorbereiding om medio 2011 van start te kunnen gaan met de pilot. Stand van zaken per 1 juni 2011: voorgenomen start project per 1 oktober 2011. Risicoanalyse is uitgevoerd, procedures zijn uitgewerkt, materieel is besteld. In week 27 bezoek aan Denemarken teneinde de aldaar opgedane kennis te gebruiken bij de inrichting van het trainingsprogramma. Bestuurlijke besluitvorming volgt in september, na overleg met de OR.	Aanleiding tot het project is de behoefte naar onderzoek gedifferentieerd uitrukken, afgestemd op risico in het verzorgingsgebied en intensiteit. Nog geen pilots gestart, m.i.v. 1 oktober 2011 start de pilot voor de duur van 1 jaar.	Ja, is in de projectaanpak en uitgangspunten benoemd.	Niet specifiek benoemd.	Ja, er is en wordt in de realisatiefase op alle drie de aspecten gemeten.	Niet specifiek benoemd.
	Veldhoven is gestart met uitruk op maat t.a.v. automatische meldingen.	In voorbereiding.	Vanuit de regio zijn met betrekking tot dit project geen documenten beschikbaar gesteld. Vanuit info Quickscan van de NVBR van december 2012: aanleiding is problematiek paraatheid en voldoen aan wettelijke uitruknormen. Project is in voorbereiding. Hierbij wordt alleen voor OMS meldingen een TS3 bezetting uitgerukt. Besluitvorming voor start project moet nog plaatsvinden.		Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.	Ja.
23. Limburg Noord	Regionaal project, onderzoeksrapport vraaggestuurde inzet.	De Visie op brandweezorg wacht op bestuurlijke vaststelling. In de Visie wordt uitgegaan van o.a. het vraaggericht uitrukken: SIE 2 met geconsigneerd personeel; geselecteerde incidenten of dient als voorpost / ter ondersteuning van de TS 4 of 6. TS die voor geselecteerde klussen ook kan uitrukken met een bemanning < 6 personen.	Aanleiding tot het project is de behoefte naar onderzoek gedifferentieerd uitrukken, afgestemd op risico in het verzorgingsgebied en intensiteit.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.	Ja, dit is wel benoemd met betrekking tot veiligheid eigen personeel, maar niet nader uitgewerkt.	

Veiligheidsregio	Welke gemeenten?	Stand van zaken 28-1-2011 incl. update van 21-6-2011 (bron: Quickscan NVBR)	Wat is de status van het project? Welke aanleiding is aangegeven in projectplan om project te starten?	Is er een koppeling gelegd met het project van de NVBR?	Is er een relatie gelegd met het dekkingsplan?	Wordt er geëvalueerd met name op veiligheid burgers en personeel en doeltreffendheid van de incidentbestrijding?	Wordt rekening gehouden met verplichting van regio voor leveren grootschalig optreden / interregionale bijstand?
24. Limburg-Zuid	Voor de gemeenten Gulpen-Wittem, Simpelveld en Vaals. Hier zijn vijf brandweerposten. Centraal tussen de drie voornoemde gemeenten ligt het buurtschap Nijswiller. Hier is een Snel Inzetbare Eenheid (SIE) gestationeerd	De SIE is vanaf 1 februari 2010 in de dagsituatie op werkdagen operationeel.	Aanleiding is problematiek paraatheid en voldoen aan wettelijke uitruknormen. Project loopt sinds voorjaar 2010. Er wordt in de pilot uitgerukt met een SIV aanvullend op standaard uitruk om te komen tot garantie van complete standaard eenheid	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.
25. Flevoland	Almere.	Pilot loopt op twee kazernes met een TS4 continu bezetting. Afronding van de pilot wordt verwacht in het voorjaar van 2011.	Aanleiding is problematiek paraatheid en voldoen aan wettelijke uitruknormen. Pilot betreft uitruk met TS4 waarbij bij spoedeisende meldingen tweezijdig wordt uitgerukt naar incidenten met een TS4 bezetting aangevuld met een back up van minimaal TS6. Project is afgerond, maar evaluatierapport is nog niet beschikbaar.	Niet specifiek benoemd.	Niet specifiek benoemd.	Ja, maar is niet nader uitgewerkt.	Ja, maar is niet nader uitgewerkt..