



BRANDWEER
Rotterdam-Rijnmond



REGIONAAL MATERIEELSPREIDINGSPLAN ROTTERDAM-RIJNMOND 2.1

14 december 2016
Definitief

Besluit Algemeen Bestuur Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond heeft op 14 december 2016 het Regionaal Materieelspreidingsplan Brandweer Rotterdam-Rijnmond 2.1 vastgesteld.

14 December 2016

Ing. A. Aboutaleb
Voorzitter Algemeen Bestuur

Mr. drs. A. Littoij
Secretaris Algemeen Bestuur

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Leeswijzer	6
2	Uitgangspunten Materieel	7
3	Uitgangspunten spreidingsplan	8
3.1	Pijlers materieelspreidingsplan	8
3.1.1	Beschikbaarheid	8
3.1.2	Oefenbelasting	9
3.1.3	Verdeling van taken en verantwoordelijkheden	9
3.1.4	Betrokkenheid van de vrijwilligers	10
3.1.5	Dekking van genormeerde objecten	10
3.2	Volgorde van spreiding	11
4	Basisbrandweezorg	12
4.1	Eerstelijns voertuigen	12
4.2	Basis eenheid brandweer: Tankautospuiter (TS)	12
4.2.1	Doel/inzet	12
4.2.2	Het Snelle Interventie Voertuig (SIV)	13
4.2.3	Aantal en categorieën	13
4.2.5	Plaatsingsmethodiek	15
4.2.6	Plaatsing	15
4.3	Redvoertuig (RV)	19
4.3.1	Doel/inzet	19
4.3.2	Aantal	19
4.3.3	Plaatsingsmethodiek	19
4.3.4	Uiteindelijke spreiding	20
4.4	Schuimblusvoertuig (SB)	21
4.4.1	Doel/inzet	21
4.4.2	Aantal	21
4.4.3	Plaatsingsmethodiek	21
4.4.4	Uiteindelijke spreiding	22
4.5	Hulpverleningsvoertuig (HV)	24
4.5.1	Doel/inzet	24
4.5.2	Aantal	24
4.5.3	Plaatsingsmethodiek	25
4.5.4	Uiteindelijke spreiding	26
4.6	Waterongevallenvoertuig (WO)	27
4.6.1	Doel/inzet	27
4.6.2	Aantal	27
4.6.3	Plaatsingsmethodiek	27
4.6.4	Uiteindelijke spreiding	28
5	Het Rampenbestrijdingsmaterieel	29

Bijlagen:

Bijlage 1: Gehele spreidingsmatrix

Bijlage 1A. Bestuurlijke vaststelling Algemeen bestuur

Bijlage 1B. Vaststelling directie VRR
Bijlage 2: Begrippenlijst

1 Inleiding

De Brandweer Rotterdam-Rijnmond (BRR) levert de brandweezorg binnen de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR). Ook verzorgt de BRR zorg in het kader van rampenbestrijding. Vóór de vorming van de Veiligheidsregio werd het benodigd materieel voor de basis brandweezorg op gemeentelijk niveau bepaald en geplaatst. De regiovorming beoogde niet alleen een kwaliteitslag, maar ook een efficiencyverbetering door plaatsing van materieel op basis van operationele grenzen.

Op 12 september 2012 is het materieelspreidingsplan versie 2.0 (MSP 2.0) vastgesteld door het Algemeen Bestuur. Het materieelspreidingsplan is vastgesteld voor een termijn van 4 jaar. In 2016 heeft de BRR het Plan Brandweezorg opgesteld. In dit plan wordt het toekomstperspectief voor de brandweer uitgewerkt. Implementatie van het plan zal de komende jaren zijn beslag vinden.

Dekking en materieelspreiding maakt onderdeel uit van het Plan Brandweezorg. Het voorliggende plan dient daarom ter overbrugging van de termijn tussen MSP2.0 en implementatie van Plan Brandweezorg.

MSP2.1 is een continuering van MSP2.0 aangevuld met één aanpassing en dat betreft de plaatsing van de voertuigen op de nieuwe kazerne Olympiaweg (= samenvoeging van Middelharnis en Sommeldijk).

Het MSP 2.1 spreidt de volgende voertuigensoorten, waarvan de spreiding vastgesteld wordt door het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio:

- Tankautospuitten voor wat betreft de eerst opkomende basiseenheid brandweer conform de wet Veiligheidsregio's;
- Redvoertuigen;
- Waterongevallenvoertuigen;
- Hulpverleningsvoertuigen;
- Schuimblusvoertuigen;

Naast de bovenstaande voertuigsoorten staat er ten behoeve van bedrijfsvoering of grootschalige incidentbestrijding verschillend materieel ter beschikking van de VRR.

Dit materieel wordt op basis van een directie besluit geplaatst en valt uiteen in de volgende categorieën:

- Tankautospuitten:
 - Met de regionale rol van het leveren van restdekking (slagkracht);
 - Welke als tweede ondersteunende eenheid op een kazerne geplaatst zijn;
 - Voor reserve- en oefencapaciteit;
- Het materieel ten behoeve van de rampenbestrijding:
 - Haakarmvoertuigen (met en zonder kraan);
 - Dompelpompen;
 - Slangenbak;
 - Verzorgingsunits;
 - Adembeschermingsbakken;

De plaatsing van deze voertuigen is in bijlage 1B opgenomen.

1.1 Leeswijzer

Doordat het MSP 2.1 de continuering van MSP2.0 is er voor gekozen om de plaatsing van de voertuigen direct te presenteren.

De indeling voor de spreiding van de voertuigen is niet aangepast. Iedere voertuigsoort wordt in 5 paragrafen beschreven:

- Doel/Inzet:
Deze paragraaf beschrijft de functie van het betreffende voertuig binnen de repressieve taak van de brandweer.
- Aantal:
Daar het van belang is om in het spreidingsplan duidelijk te stellen hoeveel voertuigen van een bepaalde soort er gespreid dient te worden voor het bepalen van de ideale dekking is deze paragraaf opgenomen. Voor een aantal voertuigsoorten is een numerus fixus vastgesteld. In het geval van een numerus fixus wordt dit aantal opgegeven in plaats van de totaal benodigde voertuigen.
- Plaatsingsmethodiek:
Om een transparant en controleerbaar spreidingsplan op te stellen is het van belang geweest om de gekozen spreidingsmethodiek op te nemen in een paragraaf. Deze paragraaf is een technische verhandeling over de wijze waarop de ideale plaatsing is bereikt.
- Plaatsing:
De regionale plaatsing van het voertuigsoort op posten wordt in deze paragraaf beschreven.

2 Uitgangspunten Materieel

Het materieelspreidingsplan is primair opgesteld op basis van de Nota Kwaliteitseisen Uitrust- en opkomsttijden¹. Voor een belangrijk deel is deze nota tot stand gekomen op basis van de Handleiding Brandweezorg (mei 1992) met de aanvulling Technische Hulpverlening (oktober 1996) van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Deze handleiding beschrijft de min of meer routinematige incidenten van de brandweer tot een maximale inzet van drie tankautospuiten met aanvulling van een redvoertuig², een hulpverleningsvoertuig of een waterongevallenvoertuig. De inzet volgens de handleiding is primair gericht op het redden van personen bij brand, het blussen van brand in beperkte ruimten alsmede het redden van personen bij ongevallen anders dan brand.

Daarnaast is in 2005 in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Nederlandse Vereniging voor Brandweer en Rampenbestrijding de Leidraad Repressieve Basisbrandweezorg ontwikkeld. Hierin is een aantal operationele uitgangspunten opgenomen die voortvloeien uit de doorontwikkeling van de Handleiding brandweezorg uit de jaren '90. Hoewel de leidraad nog niet is vastgesteld, zijn enkele uitgangspunten dermate waardevol voor het materieelspreidingsplan dat deze gebruikt zijn. Daar waar deze leidraad gebruikt is, wordt hiernaar verwezen in de voetnoten.

In aanvulling op de bovenstaande leidraden en regionale notities, is de Leidraad Brandweercompagnie gebruikt om de minimale operationele slagkracht vast te stellen op basis van landelijke uitgangspunten.

De Wet Veiligheidsregio's tenslotte bevat voor de bemensing en taken van het materieel belangrijke voorwaarden, deze taken worden in het materieelspreidingsplan overgenomen. Voor wat betreft de afwijkingen, voor zover deze wettelijk toegestaan zijn, wordt verwezen naar het dekkingsplan. Het dekkingsplan geeft weer welk niveau van brandweezorg de VRR realiseert met de gekozen spreiding van het materieel.

Wanneer men gebruik maakt van alle bovenstaande wetgeving, leidraden en notities, is uniformiteit zeer belangrijk. Bij de bepaling van de inzetbehoefte en de vereiste opkomsttijden wordt om deze reden uitgegaan van gestandaardiseerde uitrustvoertuigen met een uniforme bemensing en technische bepakking.

¹ De kwaliteitseisen zijn integraal overgenomen in het document Basisbrandweezorg dat op 11 december 2006 door het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond is vastgesteld.

² Onder redvoertuigen worden verstaan autoladders en hoogwerkers.

3 Uitgangspunten spreidingsplan

Operationele argumenten hebben de uitgangspunten voor het MSP 2.0 gevormd. In MSP 2.1 blijven deze uitgangspunten op dezelfde wijze gehandhaafd.

3.1. *Pijlers materieelspreidingsplan*

Indien de verdeling van voertuigen louter en alleen plaatsvindt op basis van de uitruk- en opkomsttijden, leidt dit tot een concentratie van (bijzondere) voertuigen op de beroepskazernes. Dit wordt veroorzaakt door de drie minuten extra rijtijd, waardoor vanuit een beroepskazerne een groter verzorgingsgebied kan worden bediend. Deze drie minuten vormen het verschil tussen de genormeerde uitruktijd voor vrijwilligers (4 minuten) en de genormeerde uitruktijd voor een beroepsbezetting (1 minuut)³.

Het verdelen van voertuigen op basis van alleen de uitruk- en opkomsttijden heeft, door de vele voertuigen op beroepskazernes, de volgende consequenties:

- het stapelen van taken en de toename van de opleidings- en oefenbelasting;
- toepassing van springbemanning;
- uitkleden van het takenpakket van de vrijwilligers.

Echter, voor het kunnen leveren van brandweezorg is een zekere mate van beschikbaarheid benodigd. Bovendien zijn er wettelijk genormeerde objecten waar de brandweer binnen de VRR binnen een bepaalde tijd ter plaatse moet zijn.

Dit zorgt ervoor dat het materieelspreidingsplan vijf pijlers kent, welke gebruikt worden om tot de plaatsing van materieel op locaties over te gaan:

1. Beschikbaarheid;
2. Oefenbelasting;
3. Verdeling van taken en verantwoordelijkheden;
4. Betrokkenheid van vrijwilligers;
5. Zoveel mogelijk dekking van genormeerde objecten binnen de genormeerde tijd⁴

3.1.1. Beschikbaarheid

Om een voertuig binnen de gestelde tijd uit te laten rukken, moet het voertuig continue bezet zijn. Dit is het geval als er voldoende personeel, nabij de kazerne aanwezig is. Echter, als er sprake is van springbemanning is er geen continue bezetting van voertuigen gegarandeerd. Dit komt doordat springbemanning is ingedeeld voor meerdere (vaak twee) voertuigen. Met andere woorden: zodra een voertuig uitrukt, zijn de andere voertuigen (die eveneens door deze springbemanning worden bemenst) automatisch buiten dienst. Hierdoor is het repressief materieel niet voor 100% inzetbaar met het dienstdoende personeel; hierdoor moet springbemanning worden vermeden. Wanneer er te allen tijde binnen 5 minuten herbezetting kan plaatsvinden na een alarmering van de springbemanning, kan van dit uitgangspunt afgeweken worden.

Naast een zo groot mogelijke continue beschikbaarheid van met name het redvoertuig, wordt ook een zo groot mogelijke continue beschikbaarheid van kennis- en opleidings/oefenintensieve specialismen nagestreefd⁵. Onder deze specialismen vallen de specialismen:

³ Bron: notitie Kwaliteitseisen uitruk- en opkomsttijden 4.0.

⁴ Deze normeringen volgen uit de in hoofdstuk 2 genoemde leidraden en handleidingen.

⁵ Dit door de schaarste van deze specialisaties.

1. Waterongevallen bestrijding met het hieraan gekoppelde voertuig (de WO);
2. Bestrijding ongevallen Gevaarlijke Stoffen(OGS);
3. Bestrijding van omvangrijke en/of complexere ongevallen (met hieraan gekoppeld de HV);
4. Scheepsbrandbestrijding.

Dit betekent dat een springbemanning van een redvoertuig of kennis- en opleidings- / oefenintensieve specialismen met elkaar of een ander voertuig op dezelfde post zoveel mogelijk wordt vermeden.

Dit materieelspreidingsplan omvat slechts dat deel van de kennis- en opleidings-/oefenintensieve specialismen, dat een specifiek voertuig toebedeeld hebben gekregen.

3.1.2. Oefenbelasting

Oorspronkelijk is het uitgangspunt gehuldigd dat elke brandweerman/-vrouw alle taken op het gebied van brandweezorg en technische hulpverlening moet kunnen vervullen: de basisbrandweezorg. Maar door de toenemende druk op kwaliteit en vakmanschap, nemen de opleidings- en oefeninspanningen toe om dit niveau te bereiken. Dit geldt niet alleen voor de vrijwilligers, maar ook voor het beroepspersoneel. Daarom moet de vraag worden gesteld: "Tot hoever gaat basisbrandweezorg?"

Dit leidt tot het specialiseren in verband met de kwaliteit en daarmee is het oude HV-team – bestaande uit een HV gekoppeld aan een (vaste) TS – in ere hersteld en als specialisme aangemerkt. Bij omvangrijke en/of complexere ongevallen (bijvoorbeeld ongevallen met vrachtauto's en treinen) wordt het specialistische HV-team gealarmeerd.

Door het spreiden van de specialismen wordt een evenwichtigere verdeling van de oefenbelasting verkregen. Het uitgangspunt van een evenwichtige oefenbelasting komt tot uiting in het feit dat opleidings- en oefenextensieve voertuigen⁶ eerder geplaatst worden bij kazernes met een vrijwilligers (parttimers) bezetting.

3.1.3. Verdeling van taken en verantwoordelijkheden

De basisbrandweezorg wordt in principe door zowel beroeps (of fulltimers) als vrijwilligers (of parttimers) uitgevoerd.

Spreiding van taken en specialismen is echter noodzakelijk in verband met het verhogen van de beschikbaarheid en een evenwichtige(re) verdeling van de oefenbelasting. Bovendien wordt hierdoor de betrokkenheid van de vrijwilligers bij de nieuwe regionale brandweerorganisatie behouden en vergroot.

Daarnaast is spreiding onontkoombaar op Goeree Overflakkee en Voorne Putten, omdat anders niet kan worden voldaan aan de brandweerdekking (opkomsttijden e.d.).

Taken worden op de volgende wijze uitgesplitst:

- Kennis- en opleidings- /oefenintensief;
- Kennis- en opleidings- /oefenextensief.

De voertuigen, welke benodigd zijn voor de eerste soort taak, zullen primair geplaatst worden op kazernes met een beroeps (fulltimers) bezetting, tenzij een andere plaatsing een betere dekking oplevert in het kader van de eerder genoemde normeringen.

De taak, gekoppeld aan het geplaatste voertuig, gaat per definitie naar de kazerne waar het voertuig volgens dit spreidingsplan wordt geplaatst.

⁶ Dit zijn bijvoorbeeld voertuigen voor taken in de vorm van halen/brengen divers materieel (bakken, pompen, licht, lucht, logistiek, slangen etc).

Voertuigen, welke benodigd zijn voor de tweede soort taak, zullen primair geplaatst worden op kazernes met een vrijwilligers (parttimers) bezetting. Hierdoor zal de aan het betreffende voertuig gekoppelde taak ook gaan naar deze kazernes.

3.1.4. Betrokkenheid van de vrijwilligers

Het spreiden van specialismen onder vrijwilligers leidt tot het vergroten van de betrokkenheid van de vrijwilligers, omdat dit zorgt voor het gevoel:

- een elementair onderdeel te zijn van de Brandweer Rotterdam Rijnmond (BRR);
- van erkenning en gelijkwaardigheid.

Deze elementen zijn van belang om de vrijwilligers voor de brandweer te behouden en de lokale inbedding van de brandweezorg te onderstrepen.

De plaatsing van voertuigen, en de daarbij behorende taken, bij vrijwilligers kent als kritische succesfactor dat er niet altijd voldoende vrijwilligers beschikbaar zijn om de voertuigen te bemannen. Vooral tijdens kantooruren en in de vakantieperiodes is dit aan de orde. In mindere mate geldt het voor zon- en feestdagen. Dit landelijke beeld van een afnemende beschikbaarheid van vrijwilligers doet zich helaas ook in onze regio voor.

Hoewel de betrokkenheid van de vrijwilliger als een belangrijk goed wordt gezien, staat de veiligheid van de burger in het materieelspreidingsplan voorop. Hierom wordt er bij de spreiding van materieel zoveel mogelijk rekening gehouden met een snelle opkomst van de benodigde voertuigen.

3.1.5. Dekking van genormeerde objecten

Volgens de eerder genoemde wetgeving, handleidingen en leidraden zijn er binnen het gebied van de Brandweer Rotterdam-Rijnmond een groot aantal objecten waarvoor een bepaalde opkomsttijd genormeerd is. Het algemeen bestuur van de Veiligheidsregio heeft hiervoor de Zorgnorm Brandweer Rotterdam-Rijnmond vastgesteld. Dit zorgniveau is vastgelegd in het dekkingsplan brandweer.

Het is voor dit materieelspreidingsplan echter niet mogelijk gebleken om een spreidingsplan te ontwikkelen, dat voorziet in een opkomsttijd binnen al deze normeringen, tenzij er een aanzienlijke uitbreiding van brandweerlocaties, personeel en materieel plaatsvindt.

Door het bovenstaande, werden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Voor bepaling van de normeringen van objecten wordt zoveel mogelijk gebruikgemaakt van de gemeentelijke WOZ-gegevens⁷, welke door de firma dataland aan de VRR verstrekt wordt;
- Daar waar de WOZ-gegevens niet toerikend blijken, zullen historische gegevens omtrent maatgevende incidenten⁸ worden gebruikt;

Hoewel er sinds het uitkomen van het MSP 2.0 betere gegevens beschikbaar zijn van genormeerde objecten, door de invoering van de wet BAG, is er voor het MSP 2.1 gekozen om deze ontwikkeling nog niet te gebruiken. In het Plan Brandweezorg zullen wel de actuele gegevens gebruikt worden.

Het dekkingsplan 2.1, dat volgt uit het MSP 2.1 houdt al wel rekening met de verbeterde gegevens omtrent genormeerde objecten.

⁷ De gebruikte gegevens moeten geïnterpreteerd worden. Echter, deze gegevens zijn op dit moment het meest volledig omdat ze door de gemeenten zelf zijn aangeleverd. Wanneer niet alle gegevens beschikbaar zijn, wordt teruggevallen op OMS-aansluitingen bij de GMK en de inbreng vanuit het district.

⁸ Voor tankautospuitten betreft dit de classificaties "gebouwbrand", voor redvoertuigen betreft dit de classificaties "gebouwbrand" en "Assistentie ambulance op hoogte".

3.2. Volgorde van spreiding

Dit spreidingsplan beoogt het volgende materieel te spreiden:

- Tankautosputten,
- Redvoertuigen,
- Hulpverleningsvoertuigen,
- Schuimblusvoertuigen,
- Waterongevallenvoertuigen.

Plaatsing van materieel waarvoor een norm geldt wordt als eerste gedaan⁹. Hierdoor volgt een chronologische plaatsing van de volgende voertuigen:

1. TS;
2. Redvoertuig;
3. SB;
4. HV;
5. WO;
6. MOR-eenheden (Metro Ongevallen Redgereedschap);

De tankautospuut wordt als eerste geplaatst omdat deze wordt aangemerkt als de basis eenheid brandweer. Als tweede worden de redvoertuigen geplaatst, daar deze een kritische opkomsttijd kent. Vervolgens worden de schuimblusvoertuigen geplaatst. Schuimblusvoertuigen worden niet op een zelfde locatie geplaatst als redvoertuigen. Als laatste worden hulpverleningsvoertuigen, de waterongevallenwag en het metro-ongevallen redgereedschap geplaatst.

⁹ Vanuit de handleidingen en leidraden zijn dit primair de tankautospuut en het redvoertuig.

4 Basisbrandweezorg

4.1 Eerstelijns voertuigen

In dit hoofdstuk passeren de verschillende voertuigtypen de revue, die op basis van de uitgangspunten geplaatst worden. Plaatsing van materieel waarvoor een norm geldt, wordt als eerste gedaan¹⁰. De basisbrandweezorg wordt geleverd door een drietal voertuigsoorten:

1. De tankautospuut
2. Het redvoertuig;
3. Het hulpverleningsvoertuig.

Bovenstaande voertuigen worden ook eerstelijns voertuigen genoemd. Eerstelijns voertuigen worden verder aangevuld met:

1. Schuimblusvoertuigen;
2. Waterongevallenvoertuigen.

De uiteindelijke plaatsing die wordt voorgesteld in het materieelspreidingsplan benadert het optimum, maar houdt rekening met bestaande omstandigheden / beperkingen. Naast deze omstandigheden en beperkingen wordt de plaatsing van voertuigen ook beïnvloed door bestuurlijke keuzes uit het document "VRR in breder perspectief" en de latere amendementen hierop. Hierdoor kan er verschil zijn tussen de ideale plaatsing en de uiteindelijke plaatsing. Dit wordt per voertuigtype inzichtelijk gemaakt.

4.2 Basis eenheid brandweer: Tankautospuut (TS)

4.2.1. Doel/inzet

De tankautospuut (TS) is dé basiseenheid van de brandweer waarmee de volgende taken kunnen worden ingevuld¹¹:

- **Brandbestrijding:**
De eerste inzet bij brand, bestaande uit verkenning, redding, branduitbreiding voorkomen en blussing. Als maatgevende inzet wordt de bestrijding van een binnenbrand in een woning gezien;
- **Technische hulpverlening:**
Het bieden van hulp bij de meest voorkomende technische hulpverlening (anders dan brand) zoals het bevrijden van mensen bij beknelling in een personenauto na een ongeval, bestaande uit verkennen, stabiliseren en het redden van slachtoffers in overleg met de ambulancedienst. De maatgevende inzet op het gebied van hulpverlening is voor de basisbrandweezorg een ongeval met 1 personenauto waarbij sprake is van beknelling;
- **Ongevalsbestrijding gevaarlijke stoffen:**
De initiële inzet bij incidenten waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Dit omvat het afzetten van het gevarengedrag, het uitvoeren van een zinvolle redding, het uitvoeren van een verkenning, het gebruik van meetapparatuur ter vaststelling van de gevaren¹² en het zo veel mogelijk stabiliseren van het ongeval. De maatgevende inzet voor een ongeval gevaarlijke stoffen met een basiseenheid is een lekkage van een stof die met behulp van de beschikbare bepaking van een tankautospuut verholpen kan worden;
- **Waterongevallen:**

¹⁰ Vanuit de handleidingen en leidraden zijn dit primair de tankautospuut en het redvoertuig.

¹¹ Bron: leidraad repressieve basisbrandweezorg versie 6.4

¹² De bemensing van de TS moet met behulp van de explosiegevaarmeter vast kunnen stellen of er sprake is van explosiegevaar en door middel van de alarmdosistempometer de aanwezigheid van radioactieve stoffen kunnen vaststellen.

Het afzetten, verkennen en stabiliseren van een waterongeval, waarbij (afhankelijk van de omstandigheden) direct hulp dient te worden verleend. De maatgevende inzet bij waterongevallen op het niveau tankautospuiterij in de basisbrandweerzorg is het redden van een slachtoffer aan de oppervlakte van een water (van maximaal 1,5 meter diep) tot een maximale afstand van 15 meter vanaf de kade. Overweging daarbij is dat bij aankomst ter plaatse, in afwachting van het arriveren van een waterongevallenvoertuig, toch handelend kan worden opgetreden

De Wet Veiligheidsregio's stelt dat de basis brandweereenheid (TS) de wettelijke opkomsttijd moet behalen bij gebouwbranden, welke of bestuurlijk vastgesteld zijn of in de algemene maatregel van bestuur van deze wet zijn opgenomen. De in de VRR gehanteerde opkomsttijden zijn vastgelegd in de zorgnorm Brandweer Rotterdam Rijnmond. Deze maakt deel uit van het dekkingsplan.

4.2.1. Het Snelle Interventie Voertuig (SIV)

In het document "VRR in breder perspectief" is het snelle interventievoertuig (SIV) geïntroduceerd. Dit voertuig is een aanvullend voertuig dat een dusdanige bijdrage aan de brandweerzorgverlening biedt, dat de tankautospuiterij (de basisbrandweereenheid) later ter plaatse mag komen. Dit later ter plaatse komen is beschreven in de bestuurlijke notitie SIV en is eerder uitgewerkt in het dekkingsplan 2.0. Deze uitgangspunten worden herbevestigd in het dekkingsplan 2.1.

Het Algemeen Bestuur heeft op 13 februari 2012 ingestemd met de invoering van de SIV. Dit voertuig wordt geplaatst in de volgende verzorgingsgebieden:

- Één SIV wordt gepositioneerd in Berkel en Rodenrijs (Aangepaste versie van maatregel 3 uit "VRR in breder perspectief", sluiten van de posten Bleiswijk en Bergschenhoek);
- Één SIV wordt gepositioneerd in Hellevoetsluis (Aangepaste versie van maatregel 7, implementatie dagbezetting op Hellevoetsluis met de sluiting van Oudenhorn);
- Twee SIV's worden, op afzonderlijke locaties, geplaatst in het verzorgingsgebied van de gesloten post Pottumstraat. (Aangepaste versie van maatregel 4 -fusie Albrandswaard en Pottumstraat en SIV in Albrandswaard- en maatregel 5 –invoeren van 12-uursdienst op kazerne Pottumstraat-);

4.2.2. Aantal en categorieën

Het totaal aantal TS'en dat benodigd is binnen de regio, is gebaseerd op de onderstaande items:

- Wet Veiligheidsregio's;
- De dekking uit het dekkingsplan 2.
- De visie op "Grootschalig Brandweer Optreden".

Om voor de regio Rotterdam-Rijnmond het benodigd aantal TS'en te bepalen is er voor gekozen om de TS onder te brengen in 4 categorieën:

- 1) Basiseenheid;
- 2) Tweede TS obv risico-objecten;
- 3) Slagkracht;
- 4) Reserve- en oefencapaciteit.

Dit spreidingsplan plaatst de tankautosputen welke onder categorie 1) Basiseenheid vallen. Deze plaatsing wordt vastgesteld door het algemeen bestuur.

De directie zal per besluit de positie van de overige categorieën vaststellen. De situatie per peildatum 01-12-2016 met betrekking tot de categorieën 2, 3 en 4 is opgenomen in bijlage 1B.

Categorie 1: De TS als basiseenheid (36)

Volgens de Leidraad Repressieve Basisbrandweezorg en de wet op de veiligheidsregio's is de TS de basiseenheid die in iedere operationele brandweerpost beschikbaar dient te zijn¹³. Dit bracht in MSP 2.0 het minimum binnen de BRR op een aantal van 42 TS'en.

De 8 zogenaamde CE's¹⁴ in het industriegebied van de gezamenlijke brandweer worden niet als TS meegeteld, hoewel deze wel geacht worden de rol van basiseenheid te vervullen in het hun toebedeelde verzorgingsgebied.

Door districtelijke regelingen is een tweetal posten formeel gesloten, maar behouden door TS'en van naburige posten te verplaatsen:

- Zwartewaal (Aangepaste versie Maatregel 6, sluiten van de vrijwillige post Zwartewaal)
- Oudenhorn (Aangepaste versie van maatregel 7, implementatie dagbezetting op Hellevoetsluis met de sluiting van Oudenhorn)

Hoewel er door het schuiven met voertuigen uit de verschillende categorieën de posten Oudenhorn en Zwartewaal zijn blijven bestaan, worden deze in het materieelspreidingsplan niet meer als operationele post meegeteld. Voor dit MSP zijn deze posten dependances, waar TS'en geplaatst zijn uit andere operationele brandweerposten. Hierdoor worden deze kazernes na een alarmering van het geplaatste voertuig niet meer herbezet.

De op deze posten geplaatste TS'en rukken wel uit voor basis brandweezorg, wanneer deze volgens operationele grenzen in aanmerking komen voor alarmering. Hiermee komt het totaal aan operationele brandweerposten binnen de VRR op 36.

Categorie 2: De tweede TS voor risico-objecten (Directiebesluit VRR)

De wet veiligheidsregio's voorziet in een opkomsteis voor de eerste TS. Wanneer deze wet stringent gevolgd wordt, heeft een regio een basiscapaciteit aan TS'en nodig om te voldoen aan het goedgekeurde dekkingsplan. Deze basiscapaciteit wordt vervolgens aangevuld met capaciteit voor het herbezetten van leegstaande kazernes ten tijde van incidenten. Dit met het oog op gelijktijdigheid.

Binnen de brandweerleidraden wordt echter ook het risico op brand en ongevallen beschreven als reden om binnen een operationele post meer dan 1 TS te plaatsen.

Het plaatsen van een tweede TS op een post is relevant indien de eerste TS van een naastgelegen post niet binnen de geldende opkomstnorm uit de genoemde brandweerleidraden ter plaatse kan zijn.

Omdat de wet veiligheidsregio's alleen een opkomsteis voor de eerste TS'en stelt, is de plaatsing van risico-TS'en vanaf MSP 2.0 belegd bij de directie van de VRR.

Categorie 3: De TS voor slagkracht (Directiebesluit VRR)

In de leidraad repressieve basisbrandweezorg wordt slagkracht gezien als de regionale capaciteit om restdekking te leveren bij basis brandweezorg-incidenten, welke langer dan 1 uur duren. Hiervoor heeft de VRR een aantal tankautosputen beschikbaar in de regio.

Deze tankautosputen leveren geen directe eerstelijns dekking zoals bedoeld in de wet op de veiligheidsregio's. Pas in die gevallen waarbij deze voertuigen de kazerne van een ingezette eenheid herbezetten, wordt de eerstelijns dekking voor de objecten in het betreffende verzorgingsgebied geleverd.

Met de inzet van deze voertuigen waarborgt de VRR de bestuurlijk vastgelegde dekking uit het dekkingsplan tot aan het nivo van de inzet van 3 tankautosputen gelijktijdig op 1 incident.

Omdat de wet veiligheidsregio's echter alleen een opkomsteis voor de eerste TS'en stelt, is de plaatsing van deze "slagkracht-TS'en" vanaf MSP 2.0 belegd bij de directie van de VRR.

¹⁴ Voertuigen welke in eerste aanleg gespecialiseerd zijn voor industriële brandbestrijding. Deze voertuigen staan op de kazernes Maximaweg, Coloradoweg, Elbeweg, Merseyweg, Botlekweg, Rozenburg, Hoogvliet langs de Baan en Hoogvliet/Beneluxplein.

Categorie 4: De TS voor reserve- en oefencapaciteit (Directiebesluit VRR)

Voor reserve- en oefen capaciteit dient een aantal TS'en beschikbaar te zijn.

Reserve- en oefencapaciteit is niet wettelijk belegd, maar maken onderdeel uit van een goede bedrijfsvoering. Om deze reden is zowel de plaatsing als het aantal benodigde voertuigen voor deze specifieke capaciteit vanaf MSP 2.0 belegd bij de directie van de VRR.

Samenvatting aantallen

Samengevat is de verdeling van TS'en als volgt weer te geven:

Categorie	Omschrijving	Vaststelling	Aantal TS'en
Bestuurlijk vastgesteld:			
1	Basiseenheid per post	Algemeen Bestuur	36
Vaststelling door directie VRR (situatie 04-07-2012):			
2	Risico TS (directie besluit VRR)	Directie VRR	5
3	Slagkracht(directie besluit VRR)	Directie VRR	9
4	Reserve en oefencapaciteit(directie besluit VRR)	Directie VRR	9
Totaal			59

4.2.3. Rol tankautosputen in de rampenbestrijding

In het kader van de visie op Grootschalig Brandweer Optreden heeft de Brandweer Rotterdam-Rijnmond niet langer de verplichting om te voldoen aan de levering van 2 brandweercompagnieën. 1 basis peloton en 1 specialistisch peloton volstaat volgens het GBO. Daarnaast levert de BRR ook een CBRN peloton ten behoeve van de rampenbestrijding. Een operationeel CBRN peloton bestaat (o.a.) uit 3 TS'en.

4.2.4. Plaatsingsmethodiek

Categorie 1: De TS als basiseenheid

Alle posten in de regio hebben ten minste 1 tankautospuut voor de basisbrandweezorg.

Uitzondering hierop zijn de posten Zwartewaal en Oudenhorn. Deze posten zijn als gevolg van de ombuigingsvoorstellen "VRR in breder perspectief" formeel gesloten. Door TS'n uit andere posten hier te plaatsen, zijn deze posten behouden.

Voor dit MSP zijn deze posten dependances, waar TS'en geplaatst zijn uit andere operationele brandweerposten. Wel kunnen deze TS'en uitrukken voor basis brandweezorg, wanneer deze volgens operationele grenzen in aanmerking komen voor alarmering

Overige categorieën:

De plaatsing en het aantal TS'en, anders dan de basis eenheid, valt onder de auspiciën van de directie VRR.

4.2.5. Plaatsing

Categorie 1: De TS als basiseenheid (36):

De uiteindelijke spreiding van de TS'en wijkt niet af van de genoemde plaatsingsmethodiek.

De maatregelen 3,4 en 7 van "VRR in breder perspectief" voorzien in de plaatsing van vier SIV-voertuigen om de opkomsttijden in bepaalde gebieden te verbeteren. Twee van deze SIV-voertuigen komen op een nog nader te bepalen positie in het verzorgingsgebied van de Pottumstraat., 1 SIV wordt geplaatst op Berkel en Rodenrijs en 1 SIV wordt geplaatst op de kazerne Hellevoetsluis. Daarnaast wordt er 1 SIV geplaatst bij de afdeling EXO ten behoeve van oefen- en reserve capaciteit.

Onderstaande matrix geeft de spreiding van de voertuigen weer, welke de eerstelijns dekking leveren en opgenomen zijn in het dekkingsplan. Het algemeen bestuur stelt deze locaties vast:

Locatie	Categorie 1/basis TS	SIV
Cluster Maasmond		
Hoek van Holland	1	
Maassluis	1	
Vlaardingen	1	
Cluster Mathenesse		
Schiedam	1	
Baan	1	
Cluster 16-hoven		
Frobenstraat	1	
Berkel en Rodenrijs	1	1
Bleiswijk	1	
Cluster IJsselland		
Metaalhof	1	
Capelle aan den IJssel	1	
Krimpen aan den IJssel	1	
Cluster Maas		
Bosland	1	
Mijnsherenlaan	1	1
Cluster IJsselmonde		
Barendrecht	1	
Groene Tuin	1	1
Ridderkerk	1	
Albrandswaard	1	
Cluster Voorne		
Rockanje	1	
Oostvoorne	1	
Hellevoetsluis	1	1
Brielle	1	
Zwartewaal	-	
Cluster Putten		
Heenvliet	1	
Zuidland	1	
Spijkenisse	1	
Oudenhorn	-	
Cluster Goeree Overflakkee		
Ouddorp	1	
Goedereede	1	
Stellendam	1	
Melissant	1	
Dirksland	1	
Herkingen	1	
Middelharnis	1	

Nieuwe Tonge	1	
Stad a/h Haringvliet	1	
Oude Tonge	1	
Den Bommel	1	
Ooltgensplaat	1	
Gezamenlijke Brandweer		
Maximaweg	CE	
Coloradaweg	CE	
Elbeweg	CE	
Merseyweg	CE	
Rozenburg	CE	
Botlekweg	CE	
Hoogvliet langs de baan	CE	
Beneluxplein	CE	
Vakbekwaamheid		1

Categorie 2, 3 en 4:

De locatie en het aantal tankautospuiten van categorieën 2, 3 en 4 zijn opgenomen in bijlage 1B van dit materieelspreidingsplan. Dit aantal en de locatie wordt vastgesteld door de directie van de VRR.

categorie	Aantal
Tweede basis eenheid tbv risico's	5
Tweede basis eenheid voor slagkracht	9
Oefencapaciteit:	6
Reservecapaciteit	2

4.3. Redvoertuig (RV)

4.3.1. Doel/inzet

“Redvoertuig” is de verzamelnaam voor autoladder (AL) en hoogwerker (HW). Het redvoertuig wordt ingezet voor een aantal verschillende taken, te weten:

- de redding van mens en dier vanaf hoogte;
- bij de blussing, wanneer een blusinzet van bovenaf nodig is;
- ter ondersteuning van het veilig werken op hoogte, zoals bijvoorbeeld bij schoorsteenbranden en stormschade;
- ter ondersteuning van de ambulancedienst, met name voor het afhijsen van patiënten die horizontaal moeten worden vervoerd of die niet via de normale wijze uit een pand kunnen worden gebracht¹⁵;
- vluchtweg eigen personeel;
- allerlei andere werkzaamheden die hoogte vergen.

4.3.2. Aantal

Het aantal benodigde redvoertuigen wordt in hoge mate bepaald door het brandrisico in de regio, de daaruit voortvloeiende taken en de bijbehorende opkomsttijden. Een kritische opkomsttijd geldt voor redding bij brand. Deze valt samen met de opkomsttijd van de eerste tankautospuit. De opkomsttijden zijn voor andere taken soms minder kritisch of niet aan de orde.

Voor de bepaling van het benodigde aantal redvoertuigen wordt uitgegaan van de opkomsttijd van redvoertuigen volgens de zorgnorm Rotterdam Rijnmond voor de basiszorg enerzijds en de basiszorg overstijgende incidenten anderzijds.

In dit spreidingsplan wordt uitgegaan van spreiding van 9 redvoertuigen.

4.3.3. Plaatsingsmethodiek

Idealiter dient de plaatsing van de redvoertuigen te geschieden op basis van de nabijheid van genormeerde objecten¹⁶. Met dien verstande, dat veel objecten van na 2003 niet meer voor een redvoertuig in aanmerking komen¹⁷.

De objectgegevens, welke door de gemeenten in 2011 aangeleverd konden worden en voor de berekening van de plaatsing gebruikt zouden kunnen worden, waren niet regio-dekkend of volledig. Gebruik van deze gegevens zou een oneigenlijke spreiding van redvoertuigen opleveren.

In het spreidingsplan van de redvoertuigen horen de genormeerde objecten echter wel de basis te vormen. Om toch een betrouwbaar model te verkrijgen, op basis waarvan de redvoertuigen gespreid kunnen worden, is gezocht naar een gelijkwaardige vervanging voor de genormeerde objecten. Het blijkt dat wanneer historische repressiecijfers van maatgevende incidenten¹⁸ uitgezet worden tegen de bekende genormeerde objecten, dat er een grote overeenkomst is in locatie van maatgevende incidenten en de aanwezigheid van genormeerde objecten. Daarom kunnen de historische repressiecijfers van maatgevende incidenten uit een langere periode¹⁹ gebruikt worden in de plaats van de niet complete objectbestanden.

¹⁵ Afhijsing behoort tot de dienstverlening; hiertoe dient het bestuur een separaat besluit te nemen, met name inzake de geborgde opkomsttijd daarbij en ten aanzien van de afspraken met de ambulancedienst. Hieronder vallen onder andere de eventuele kostenverrekening, standaardisatie met betrekking tot het gebruik van brancards en –steunen alsmede de werkafspraken en randvoorwaarden.

¹⁶ Dit volgens de Handleiding brandweezorg en de notitie kwaliteitseisen uitruk- en opkomsttijden

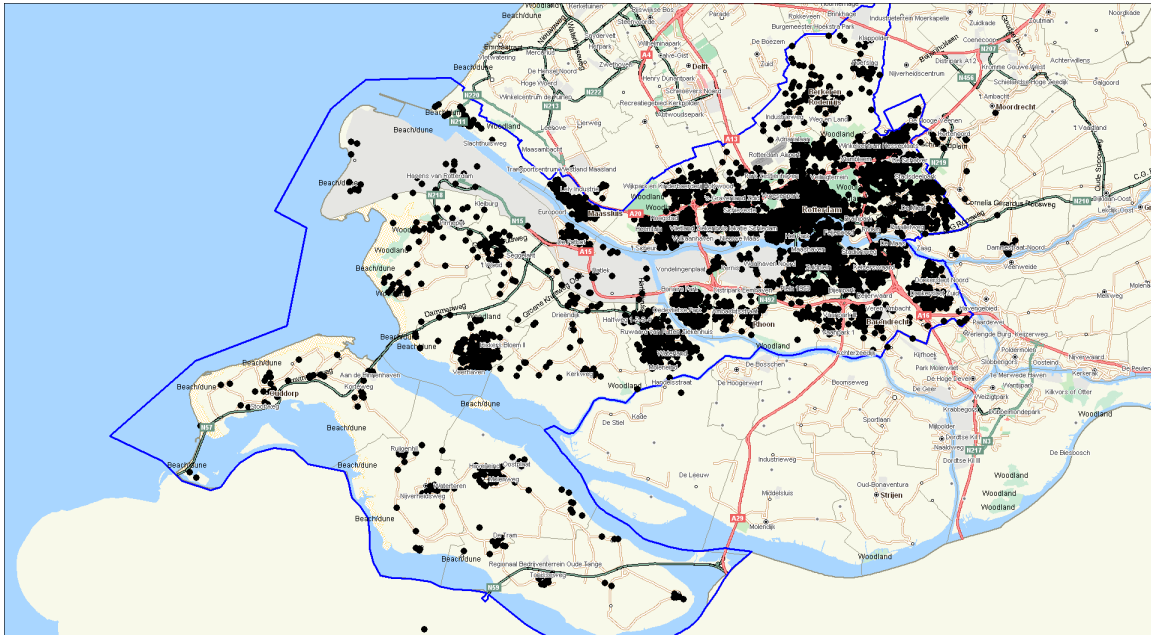
¹⁷ De in ontwikkeling zijnde leidraad maakt voor objecten een duidelijk verschil tussen woningen van voor 2003 en na 2003. Slechts enkele bijzondere woonfuncties en portiekflats hebben een RV-norm.

¹⁸ Gebouwbranden en assistentie aan ambulancediensten op hoogte met eerste uitrukprioriteit.

¹⁹ Gebruikt zijn de maatgevende incidenten uit de periode september 2005 tot en met april 2009

Wanneer historische repressiecijfers gebruikt worden zal de incidentdichtheid (de zorgbehoefte van het gebied) impliciet de plaatsing van redvoertuigen beïnvloeden. Hierdoor wordt de spreiding van redvoertuigen een risicobenadering.

Wanneer alle maatgevende incidenten als gelijkwaardig worden beschouwd, is het mogelijk op basis van onderlinge afstand een ideale plaatsing te berekenen. Figuur 4.4.1 laat alle maatgevende incidenten verspreid over de regio zien:



Figuur 4.4.1 Alle maatgevende incidenten

4.3.4. Uiteindelijke spreiding

De uiteindelijke plaatsing op basis van maatgevende incidenten is als volgt:

RV	Locatie
1	Kazerne Hellevoetsluis
2	Kazerne Maassluis
3	Kazerne Mijnsheerenlaan
4	Kazerne Spijkenisse
5	Kazerne Schiedam
6	Kazerne Groene Tuin
7	Kazerne Capelle a/d IJssel
8	Kazerne Frobenstraat
9	Kazerne Bosland

4.4. Schuimblusvoertuig (SB)

4.4.1. Doel/inzet

Een SB wordt ingezet voor incidenten met tankwagens en tankwagons met brandbare vloeistoffen (schuimblussing) en gassen (koeling). Hiervoor is een SB uitgerust met een watertank met een grote inhoud en een tank met schuimvormend middel (s.v.m.). Daarnaast kan een SB natuurlijk bijzonder waardevol zijn bij de industriële brandbestrijding en bij (zeer) grote branden waar een grote worplengte nodig is. Bovendien worden schuimblusvoertuigen in toenemende mate ingezet op plaatsen waar geen of onvoldoende bluswater beschikbaar is²⁰.

4.4.2. Aantal

Gelet op de uitgestrektheid van de regio, de infrastructuur (veel auto- en spoorwegen, meerdere tunnels en de nog steeds toenemende intensiteit van het transport in het algemeen en van gevaarlijke stoffen in het bijzonder) en de aanwezigheid van risicovolle industrie dient de regio Rotterdam-Rijnmond – los van de voorzieningen ten behoeve van de Gezamenlijke Brandweer voor het repressief optreden in het district Haven – over schuimbluscapaciteit te beschikken. In de nota Kwaliteitseisen uitruk- en opkomsttijden is een maximale opkomsttijd van 15 minuten voor autosnelwegen, de Betuweroute en de Havenspoorlijn opgenomen. Buiten de bovengenoemde verzorgingsgebieden geldt een opkomsttijd van 30 minuten.

Wanneer de gehele regio binnen 30 minuten opkomsttijd gedekt moet worden conform de nota Kwaliteitseisen uitruk- en opkomsttijden, is een aantal van 4 SB's benodigd.

Voor een goede dekking voor de genoemde infrastructuur zijn er 3 locaties benodigd, waarvandaan men met de SB-functionaliteit uitrukt.

Op basis van de eigen uitgangspunten van de VRR is de wens om 4 schuimblusvoertuigen in de regio beschikbaar te hebben voor een optimale dekking. De mogelijkheden zijn echter begrensd door de beschikbare financiële middelen, waardoor slechts voorzien kan worden in maximaal twee schuimblusvoertuigen. In het materieelspreidingsplan wordt om deze reden uitgegaan van de huidige situatie qua aantal SB's, te weten 2 stuks.

4.4.3. Plaatsingsmethodiek

Voor het bepalen van de uiteindelijke ideale plaatsing wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

1. Voor het bepalen van de meest geschikte kazernes wordt gekeken naar de hoeveelheid van de genoemde infrastructuren, welke kazernes binnen 15 minuten berijden;
2. Zoveel mogelijk afdekking van de vitale infrastructuren binnen 15 minuten met eigen middelen;
3. De in de nota Kwaliteitseisen uitruk- en opkomsttijden genoemde normen worden zoveel mogelijk behaald;
4. Indien van toepassing, wordt de personele sterkte op de kazernes zodanig vergroot, dat de gestalde voertuigen bemand kunnen worden. Dit op een dusdanige wijze, dat er wordt voldaan aan het "geen springbemanning"- uitgangspunt;
5. Er wordt uitgegaan van plaatsing van 2 SB's.

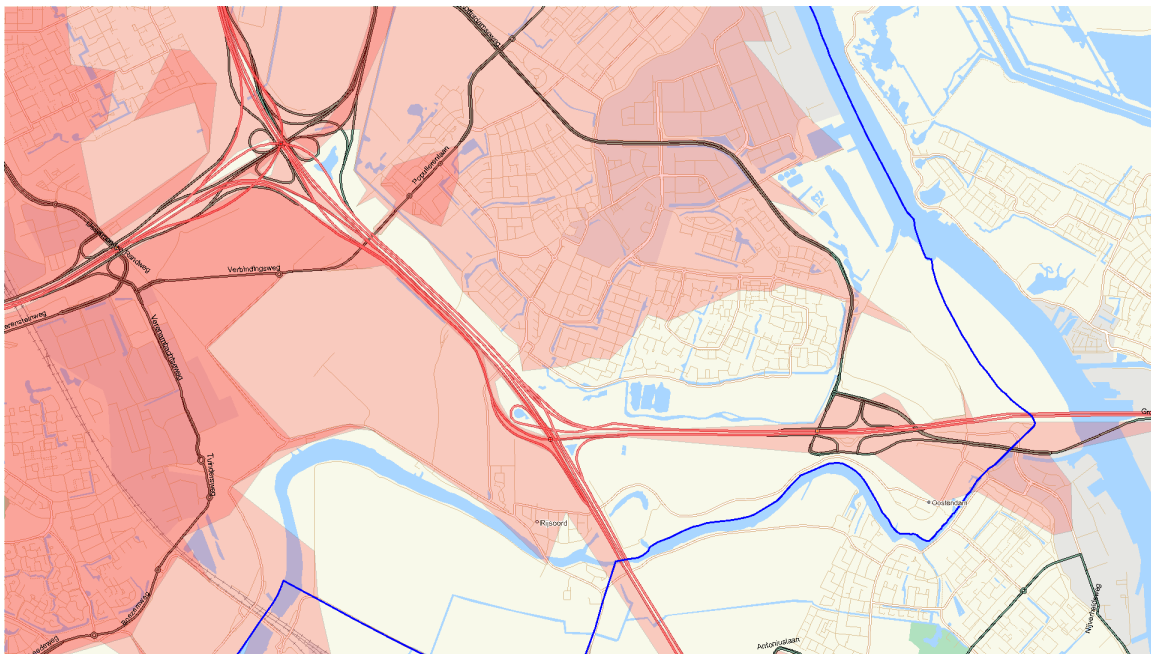
²⁰ Bij inzetten op de autosnelwegen is relatief weinig slagkracht aanwezig omdat de beschikbare hoeveelheid bluswater beperkt is tot de tankinhoud van de tankautospuiter (1.500 liter). Bij een brandende personenauto is dit in de meeste gevallen toereikend, maar bij een vrachtwagenbrand is er al snel behoefte aan meer bluswater. Ook bij de verzorging van de dekking op het deel van de havenspoorlijn speelt het gebrek aan bluswater omdat hier – in tegenstelling tot de Betuweroute – de bluswatervoorzieningen minder (snel) beschikbaar is alvorens deze voldoet aan de benodigde hoeveelheden.

6. Hoewel de SB geen basis brandweezorg voertuig is, levert een plaatsing van de SB naast een RV slechts een geringe hoeveelheid extra belasting op voor de kazerne. Dit daar de SB een kennis-, opleidings- en oefenextensief voertuig is. Hierdoor is plaatsing bij parttimers ook mogelijk.

4.4.4. Uiteindelijke spreiding

Uitgaande van 1 SB op de kazerne Beneluxplein, zijn er voor de plaatsing van de tweede SB binnen de BRR twee mogelijkheden:

1. Een spreiding conform de ideale plaatsing, waardoor de kazerne Groene Tuin een voertuig toebedeeld krijgt naast de RV. Deze plaatsing levert een volledige dekking op voor de Ridderster.
Voor de plaatsing van de SB op de Groene Tuin zou, conform de uitgangspunten van dit materieel spreidingsplan, er óf voldoende personeel op deze kazerne beschikbaar moeten zijn voor het bemannen van 3 voertuigen óf een herbezetting van tenminste 2 personeelsleden binnen 5 minuten op deze kazerne mogelijk moeten zijn²¹.
2. Een spreiding volgens de één na beste optie. De kazerne Metaalhof is dan de meest voor de hand liggende kazerne om de dekking over te nemen van de kazerne Groene Tuin. Wanneer er voor deze optie gekozen wordt, moeten voor het zuidoostelijk deel van de regio in ieder geval afspraken gemaakt worden met de regio Zuid Holland Zuid omtrent de inzet van de SB uit Zwijndrecht of Dordrecht omdat er anders gaten ontstaan in de 15 minuten dekking ter hoogte van de Ridderster. Dit is in onderstaand figuur weergegeven:



Figuur 4.5.3 De gaten in de 15 minuten dekking ter hoogte van de Ridderster ten gevolge van een plaatsing op de Metaalhof in plaats van kazerne Groene Tuin.

Alhoewel plaatsing van een SB op de kazerne Groene Tuin een volledige dekking voor de Ridderster oplevert, wordt omwille van bestaande materiële- en personele sterkte en eerder genomen besluiten besloten om de SB te positioneren op de kazerne Metaalhof.

²¹ District Rijnmond-Zuid heeft aangegeven, dat dit in de huidige situatie niet mogelijk is voor de kazerne Groene Tuin.

Wanneer SB-functionaliteit wordt geplaatst op de kazerne Metaalhof, blijft een plaatsing op de kazerne Beneluxplein overeind als SB-locatie. Dit door de geleverde dekking op belangrijke infrastructurele knooppunten. Dit levert de volgende matrix op:

Locatie	Schuimblusvoertuig
Kazerne Metaalhof	1
Kazerne Don Berghuijs (Beneluxplein)	1

4.5. Hulpverleningsvoertuig (HV)

4.5.1. Doel/inzet

In de leidraden wordt een HV als volgt beschreven: *“Het hulpverleningsvoertuig is een ondersteunend voertuig aan de TS; het gereedschap wordt primair door het TS-personeel bediend.”*

In afwijking van de leidraden en vooruitlopend op nieuwe leidraden²², wordt binnen het materieelspreidingsplan echter de visie neergezet, dat technische hulpverlening bij complexere incidenten als specialisme aangemerkt dient te worden. Hiervoor is een specialistisch team voor in het leven geroepen, het HV-team, dat wordt ingezet voor meervoudige dan wel gecompliceerde beknellingen of levensbedreigende situaties.

Het HV-team wordt gealarmeerd vanaf middel hulpverlening en is uitgerust met een hulpverleningsvoertuig voor het benodigde materiaal. Om het HV-team zo goed mogelijk uit te rusten, wordt verwacht dat op termijn ieder HV-voertuig in de regio het door BZK genormaliseerde voertuigtype HV-1 zo dicht mogelijk benadert²³.

Het HV-team bestaat qua voertuigen uit 1 TS²⁴ en 1 HV. De totale bemanning wordt in principe gevormd door 6 personen, waarvan 1 bevelvoerder en 2 chauffeurs. Bij een alarmering van het HV-team rukken zowel de TS, voor het vervoer van het HV-team, als de HV van het HV-team uit. De TS blijft als zelfstandige eenheid verantwoordelijk voor het afhandelen van de basisbrandweezorg en wordt geacht een enkelvoudige beknelling aan te kunnen met de eigen bepakking.

Een alarmering van een HV-team bestaat hierdoor uit ten minste de volgende voertuigen:

- 1x TS (eerst aankomende TS op operationele grenzen en ondersteunend aan HV-team met een genormeerde opkomsttijd van 10 minuten);
- 1x TS (vervoersmiddel HV-team met een genormeerde opkomsttijd van 15 minuten);
- 1x HV (materiaal HV-team met een genormeerde opkomsttijd van 15 minuten);

Het bovenstaande heeft tot gevolg dat de HV en het HV-team voor de BRR als volgt wordt beschreven: *“Het HV-team bestaat uit ten minste een TS-bemanning met specifieke opleidingen op het gebied van meervoudige dan wel gecompliceerde beknellingen of levensbedreigende situaties, een TS en een HV. De HV is in principe slechts het gereedschapsvoertuig van het HV-team. Het gereedschap wordt primair bediend door het HV-team”*

4.5.2. Aantal

Het aantal benodigde hulpverleningsvoertuigen wordt bepaald door de zorgnorm voor de basiszorg enerzijds en de basiszorg overstijgende incidenten anderzijds.

Op basis van de zorgnorm kan met negen hulpverleningsvoertuigen een dekking worden verzorgd binnen 15 minuten opkomsttijd in het grootste deel van de regio. Deze dekking zal zich dan slechts beperken tot het binnen 15 minuten bereiken van een incident met een HV-team. Genoemde spreiding doet echter geen recht aan de locaties van de zorgvraag in relatie tot de plaatsing van de HV-teams. Dit daar er relatief langere opkomsttijden ontstaan op de locaties waar naar verwachting de grootste zorgvraag bestaat²⁵.

²² In de concept leidraad repressieve basisbrandweezorg versie 6.4 wordt al wel gesproken over een HV als specialisme.

²³ De bepakking van een HV-1 is gelijk aan die van een HV-2 met uitzondering van enige aanvullende uitrusting en gereedschappen voor Ongevalsebestrijding Gevaarlijke Stoffen (OGS). Het chassis van een HV-1 onderscheidt zich echter van de HV-2 door een 4-wielaandrijving, vaste lier, kraan en een groot vermogen generator

²⁴ In principe is de TS in dit geval slechts een vervoersmiddel voor de manschappen van het HV-team. Een andere oplossing voor het vervoer van deze manschappen is niet ondenkbaar.

²⁵ Op basis van historische incidenten.

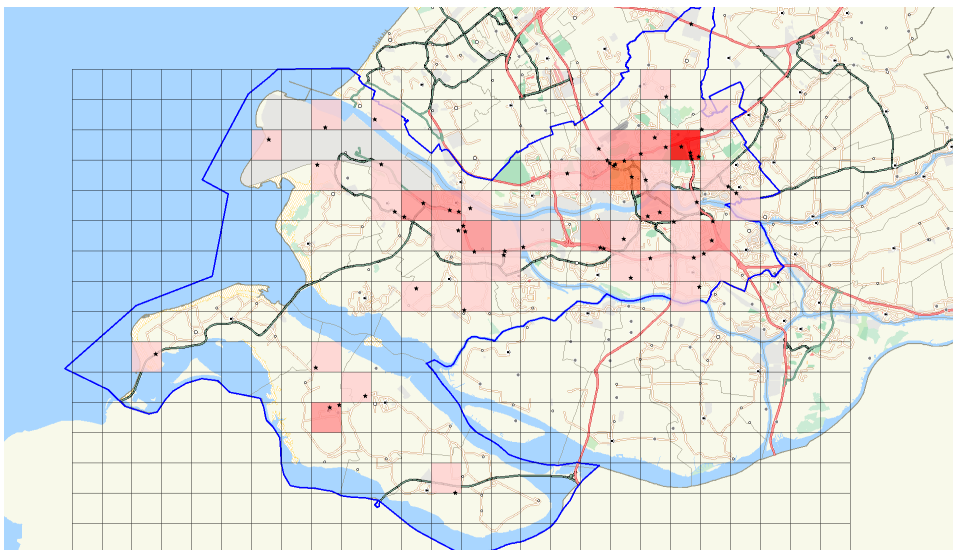
De zorgvraag speelt echter een belangrijke rol binnen het materieelspreidingsplan. Wanneer deze zorgvraag als input gebruikt wordt komt het totaal aantal geplaatste HV-teams hoger uit; op een totaal van 12.

Uiteindelijk plaatst dit plan in totaal 11 HV-teams met de bijbehorende middelen

4.5.3. Plaatsingsmethodiek

Voor de plaatsing van de HV-Teams geldt als meest stringente uitgangspunt de norm van 15 minuten opkomsttijd voor de gehele regio. Deze dekkingnorm kan met een veelvoud van plaatsingsscenario's worden behaald. Daar er echter in de uitgangspunten bepaald is, dat bij de spreiding van materieel zoveel mogelijk rekening gehouden wordt met een snelle opkomst van de benodigde voertuigen, is dit laatste als startpunt genomen voor de plaatsing van de eerste voertuigen. Hierdoor wordt het gebied met de, naar verwachting, meeste zorgvraag voorzien van het snelste zorgaanbod in de vorm van een HV-team.

Voor het bepalen van de locaties waar het HV-team naar verwachting zal worden ingezet is gekeken naar incidenten uit het verleden. Alle incidenten, vanaf opschalingsnivo "middel hv" vanaf september 2005 tot en met april 2009 zijn hiervoor gebruikt.²⁶ Dit om de inzetcriteria van het HV-Team te benaderen. Deze incidenten zijn vervolgens in een geografisch model geplaatst, waarbij de gebieden uitgelicht worden waar 1 of meerdere incidenten hebben plaatsgevonden in een gebied van 2500 bij 2500 meter:



Figuur 4.6.1 HV incidenten in geografisch model

Uit het model valt op te maken dat de gebieden met de meeste inzetten zich centreren op de snelwegen. Vooral de A16 richting het Terbregseplein (voornamelijk de linkerbaan) en het Kleinpolderplein vallen op met op meerdere incidenten in een gebied van 2500 bij 2500 meter. Ook vallen enkele andere clusterings van incidenten op, waarbij de incidenten net in andere gebieden vallen, maar wel dicht bij elkaar plaatsvinden zoals de gebieden rondom Rozenburg, de snelweg bij Rotterdam Albrandswaard en in mindere mate de Ridderster.

Vanuit de gedachte om de gebieden met de meeste vraag te voorzien van de snelste opkomsttijd is begonnen om de HV-teams te spreiden. Met dien verstande dat het HV-team als kennis- en opleidingsintensief wordt aangemerkt. Primaire plaatsing zal hierdoor bij de kazernes met een fulltime bezetting plaatsvinden.

Vanuit de plaatsing van de eerste HV-teams is vervolgens de rest van de HV-teams verspreid, op

²⁶ De incidenten uit de categorie HV Personen (zonder personen te water), HV Luchtvaart, HV Spoor en HV Tram, Trein en Metro zijn gebruikt.

zodanige wijze dat de gehele regio binnen 15 minuten voorzien is van een HV-team.

4.5.4. Uiteindelijke spreiding

De uiteindelijke spreiding wijkt af van de ideale plaatsing. Er is geen HV geplaatst op de Coloradoweg en de HV van de ideale locatie Merseyweg is verplaatst naar de kazerne Oostvoorne. Door deze wijzigingen is er een minder grote overlap in het gebied rondom Rozenburg. De uiteindelijke spreiding ziet er als volgt uit:

HV	Plaatsing
1	Kazerne Metaalhof
2	Kazerne Frobenstraat
3	Kazerne Oostvoorne
4	Kazerne Groene Tuin
5	Kazerne Dirksland
6	Kazerne Vlaardingen
7	Kazerne Goedereede
8	Kazerne Den Bommel
9	Kazerne Spijkenisse
10	Kazerne Hellevoetsluis
11	Kazerne De Lier

Personele consequenties:

Daar ieder HV-Team uitrukt met 2 voertuigen, te weten de TS en het HV-voertuig met gereedschap, dient er in ieder HV-Team van 6 personen tenminste 2 chauffeurs beschikbaar te zijn.

4.6. Waterongevallenvoertuig (WO)

4.6.1. Doel/inzet

Het waterongevallenvoertuig wordt ingezet voor het vervoer van brandweerdeikers naar waterongevallen. De duikers kunnen in het voertuig tijdens het rijden hun uitrusting aantrekken, zodat bij aankomst direct beredderend of reddend kan worden opgetreden.

4.6.2. Aantal

Het aantal benodigde WO's wordt bepaald door de taakstelling zoals die is vastgesteld door het Algemeen Bestuur. De taakstelling is beredderen, waarbij te allen tijde wordt gestreefd naar het redden. De opkomsttijd die hoort bij de taakstelling redden is vastgesteld volgens de Aanvulling Handleiding brandweezorg. Bij de opstelling van het dekkingsplan blijkt dat op basis van historische incidenten voor de regio Rotterdam-Rijnmond kan worden geconcludeerd dat met een aantal van 3 duikteams het verzorgingsgebied redelijk kan worden gedekt.

De belangrijkste uitzondering vormt het eiland Goeree Overflakkee en delen van Voorne Putten. Omdat hier geen duikteam is gestationeerd in combinatie met de lange aanrijdroutes vanuit de locaties met een duikteam kan de aanvaarde opkomsttijd van 15 minuten niet worden bereikt. Daar staat tegenover dat de grootste kans op waterongevallen optreedt op de grote wateren rondom het eiland. Omdat een duikinzet op de grote wateren buiten de randvoorwaarden voor de brandweerdeikers valt, wordt de oplossing hier vooral gerealiseerd in een intensieve samenwerking met de reddingsbrigade en de KNRM. De overige risico's op het eiland met betrekking tot de inzet van een WO zijn beperkt.

Ook voor het havengebied spelen de randvoorwaarden een belangrijke beperkende rol: in het havengebieden komen situaties waarbij het water dieper is dan 15 meter of waarbij het water snel stroomt veelvuldig voor. Dit betekent dat hiervoor ook een andere voorziening moet worden gezocht, omdat brandweerdeikers hier niet voor ingezet worden.

4.6.3. Plaatsingsmethodiek

In het visierapport "duiken in 2012" heeft de afdeling Operational Control een goed bruikbare methode voor het plaatsen van WO's neergezet.

Bij deze methode worden alle relevante historische incidenten²⁷ uit de periode september 2005 tot en met december 2008 geplot op een kaart. Vervolgens is per post of combinatie van posten bepaald welk percentage van het totaal aantal incidenten binnen de 15 minuten opkomsttijd bereikt wordt. Dit percentage is rechtevenredig met de geschiktheid van de combinatie van de posten voor plaatsing van een WO.

Het gebruik van bovenstaande methode heeft de volgende opmerkingen:

- De methode wordt statistisch beter betrouwbaar bij gebruik van meer cijfers. Er wordt aangeraden om periodiek de spreiding na te zien op basis van een steeds groter wordende periode met historische cijfers;
- In het kader van dynamisch brandweermanagement is niet gekeken naar:
 - Nacht / Dag invloed;
 - Zomer / Winter (toeristen op het district eilanden).

Voor het MSP 2.0 werd bovenstaande methode gehanteerd voor plaatsing van de genoemde WO's. Hoewel het visiedocument ook een optie uitwerkt van een gecombineerde locatie WO/snelle boot is deze optie niet direct opgenomen in het eerdere spreidingsplan. Dit daar er voor deze innovatie onvoldoende gegevens beschikbaar zijn om destijds al deel uit te maken van het spreidingsplan.

Deze situatie is ook voor dit spreidingsplan niet veranderd.

²⁷ Incidenten met prioriteit 1 voor een WO

Voor wat betreft de spreiding, hanteert het MSP 2.0 deze plaatsingsmethode. Door besluitvorming rondom het duikdossier, het plaatsen van een duikteam op de post Spijkenisse in combinatie met de opdracht van het consolideren van de besluitvorming rondom “VRR in breder perspectief”, berekent het materieelspreidingsplan geen nieuwe combinaties. Ook wordt er geen nieuwe spreiding voorgesteld. Slechts het dekkingpercentage van de uiteindelijke situatie wordt weergegeven.

4.6.4. Uiteindelijke spreiding

Vanuit de regio wordt een duidelijke voorkeur gegeven aan een combinatie van posten, welke op dit moment al een duiktaak hebben²⁸.

De uitzondering welke gemaakt is voor de situatie in het gebied van district Zuid Hollandse Eilanden, waardoor op Spijkenisse een WO/duikteam en een HV-team geplaatst is, is niet van toepassing op de kazerne Vlaardingen. Doordat de post Vlaardingen eerder in het spreidingsplan een HV-team heeft toebedeeld gekregen, valt iedere combinatie met deze kazerne af. De eerstvolgende vervanger voor de plaatsing is de kazerne Schiedam.

De ideale spreiding, waar Mijnsheerenlaan een duikteam krijgt toebedeeld, is niet het uiteindelijk gekozen model. Regionaal wordt gekozen voor een andere spreiding. Belangrijkste motief hiervoor is de verwachte toekomstige stadsontwikkeling in de gemeente Schiedam²⁹ in combinatie met de daaraan verwachte toegenomen uitrukfrequentie. De plaatsing van dit duikteam is hierdoor op de kazerne Capelle aan den IJssel.

De uiteindelijke plaatsing is hierdoor als volgt:

WO	Locatie
1	Spijkenisse
2	Schiedam
3	Capelle aan den IJssel

²⁸ Brielle, Hellevoetsluis, Vlaardingen, Schiedam, Spijkenisse, Mijnsheerenlaan, Capelle aan den IJssel.

²⁹ Door onder andere geplande stadsontwikkeling in het centrum gebied van de gemeente Schiedam wordt de kazerne Schiedam verplaatst naar een gunstiger positie.

5 Het Rampenbestrijdingsmaterieel

Het rampenbestrijdingsmaterieel omvat een aantal verschillende typen voertuigen, waarbij de opkomsttijden minder kritisch zijn. Deze opkomsttijden zijn niet direct wettelijk vastgelegd. De opkomsttijden voor deze voertuigen zijn richtlijnen waarvan beargumenteerd afgeweken kan worden.

Deze voertuigen kunnen op basis van bedrijfsmatige argumenten worden verplaatst. De oorzaken hiervan zijn gelegen in aspecten als de beschikbaarheid van stalling of bedienend personeel. Om deze reden worden deze voertuigen niet opgenomen in het bestuurlijk vastgestelde materieelspreidingsplan, maar wordt de plaatsing bij directiebesluit vastgelegd. Bijlage 1B toont de regionale situatie op peildatum 04-07-2012.

6 Bijlage 1: Gehele spreidingsmatrix

1A. Bestuurlijke vaststelling Algemeen bestuur

Kazerne	Code	TS Basis	SIV	RV	SB	HV	WO
Hoek van Holland	01	1					
Maassluis	02	1		1			
Vlaardingen	03	1				1	
Schiedam	04	1		1			1
Rotterdam Frobenstraat	05	1		1		1	
Rotterdam Baan	06	1					
Berkelsepoort	07	1	1				
Lansingerland Bleiswijk	08	1					
Rotterdam Bosland	09	1		1			
Rotterdam Metaalhof	10	1			1	1	
Capelle aan den IJssel	11	1		1			1
“Deerenberg”- Krimpen aan den IJssel	12	1					
Albrandswaard	32	1					
Plesmanweg // Keyenburg	33// 35		2				
Rotterdam Mijnsherenlaan	34	1		1			
Barendrecht	36	1					
Rotterdam Groene Tuin	37	1		1		1	
Ridderkerk	38	1					
Rotterdam Coloradoweg	14	1					
Rotterdam Elbeweg	15	1					
Rotterdam Merseyweg	19	1					
Rotterdam Botlekweg	20	1					
“Don Berghuijs”- Rotterdam Butaanweg	21	1			1		

Rotterdam Hoogvliet	22	1					
Rotterdam Rozenburg	17	1					
Rotterdam Maxima	13	1					
Rockanje	23	1					
Oostvoorne	24	1				1	
Hellevoetsluis	25	1	1	1		1	
Brielle	26	1					
Heenvliet	29	1					
Zuidland	30	1					
Spijkenisse	31	1		1		1	1
Ouddorp	39	1					
Goedereede	40	1				1	
Stellendam	41	1					
Melissant	42	1					
Dirksland	43	1				1	
Herkingen	44	1					
Olympia (Middelharnis)	45	1					
Nieuwe Tonge	46	1					
Stad aan het Haringvliet	47	1					
Oude Tonge	48	1					
Den Bommel	49	1				1	
Ooltgensplaat	50	1					
Vakbekwaamheid			1			1	1
Totaal		36	5	9	2	11	3

1B. Vaststelling directie VRR (peildatum 01-11-2016)

Kazerne	Code	TS Risico	TS Slagkracht	TS Reserve	MOR	KR	HA	DP	SL	AB	VZ	VC\CP
Waterweg				1								
Hoek van Holland	01	1										
Maassluis	02	1										
Vlaardingen	03		1				1					
Schiedam/ Laanslootseweg	04		1		1		1	1	1		1	
Noord				1		1						
Rotterdam Frobenstraat	05		1		1							
Rotterdam Baan	06											
Berkelsepoort	07	1					1	1		1		
Lansingerland Bleiswijk	08											
Oost				1		1						
Rotterdam Bosland	09											
Rotterdam Metaalhof	10				1							
Capelle aan den IJssel	11		1									
"Deerenberg"- Krimpen aan den IJssel	12						1	1			1	
Zuid			1	1		1						
Albrandswaard	32											
Pottumstraat							1		1	1		
Plesmanweg // Keyenburg	33/35											
Rotterdam Mijnsheerenlaan	34											
Barendrecht	36	1					1					1
Rotterdam Groene Tuin	37											
Ridderkerk	38		1				1	1				
Gezamenlijke Brandweer												
Rotterdam Coloradoweg	14											
Rotterdam Elbeweg	15											

Rotterdam Merseyweg	19											
Rotterdam Botlekweg	20											
"Don Berghuijs"- Rotterdam Butaanweg	21											
Rotterdam Hoogvliet	22											
Rotterdam Rozenburg	17											
Rotterdam Maxima	13											
Zuid Hollandse Eilanden				2								
Westvoorne Rockanje	23						1					
Westvoorne Oostvoorne	24											
Hellevoetsluis	25											
Brielle Brielle	26						1	1				
Brielle Zwartewaal	27		1									
Bernisse Oudenhorn	28	1										
Bernisse Heenvliet	29											
Bernisse Zuidland	30						1	1				
Spijkenisse	31		1		1							
Goedereede Ouddorp	39											
Goedereede Goedereede	40											
Goedereede Stellendam	41											
Dirksland Melissant	42											
Dirksland Dirksland	43											
Dirksland Herkingen	44											
Olympia	45		1				1	2				
Middelharnis Nieuwe Tonge	46											
Middelharnis Stad aan het Haringvliet	47											
Oostflakkee Oude Tonge	48											
Oostflakkee Den Bommel	49											
Oostflakkee Ooltgensplaat	50											
Vakbekwaamheid				3								
Totaal		5	10	9	4	3	11	8	2	2	2	1

7 Bijlage 2: Begrippenlijst

A

Aanrijtijd

De aanrijtijd betreft de zuivere rijtijd naar het plaats incident

Adembescherming (BMH AB)

Adembescherming is een mobiel ademluchtvlustation (compressor) op een haakarmbak die gebruikt wordt voor de aanvulling van ademlucht op plaats incident. Het komt ter plaatse met behulp van een trekkend voertuig, het haakarmvoertuig

Alarmeringstijd

Zie verwerkingstijd

Algemeen Bestuur (AB)

Het Algemeen Bestuur is het bestuurlijk orgaan dat verantwoordelijk is voor het beleid van de Veiligheidsregio en bestaat uit de burgemeesters van de deelnemende gemeenten

Autoladder (AL)

Zie redvoertuig

B

Basisbrandweerzorg

De basisbrandweerzorg beperkt zich tot het een maatgevend scenario met inzetten tot maximaal 3 tankautospuiten en 1 bijzonder voertuig (hulpverleningsvoertuig of redvoertuig), bij inzet van meer dan 1 tankautospuiter onder de leiding van een Officier van Dienst

Basiseenheid

Zie Tankautospuiter

Beschikbaarheid

Beschikbaarheid geeft aan in hoeverre een voertuig of specialisme inzetbaar is voor incidenten

Betuweroute

De Betuweroute (in de media en de openbare discussie aangeduid met 'Betuwelijn') is een 158,5 kilometer lange goederenspoorlijn van de Maasvlakte bij Rotterdam naar de grens met Duitsland, enkele kilometers voorbij Zevenaar

Bijzonder Materiaal Haakarmbak (BMH)

Haakarmbakken met bijzondere materiaal voor de operationele dienst, zoals o.a.: ademlucht en gaspakken. De bakken komen ter plaatse met behulp van een trekkend voertuig, het haakarmvoertuig

Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)

Ministerie die verantwoordelijk is voor de brandweerzorg van Nederland

Brandweercompagnie

Een brandweercompagnie is de grootste organisatorische eenheid binnen de brandweer bij de bestrijding van brand of andere incidenten. Binnen de BRR is de samenstelling van de brandweercompagnie vastgesteld in de MARRR

Brandweer Rotterdam-Rijnmond (BRR)

De regionale brandweer van het gebied Rotterdam-Rijnmond: het gebied van Hoek van Holland tot Krimpen aan den IJssel en van Lansingerland tot Goeree Overflakkee

C

CBRN peloton

Een speciaal ingericht peloton voor het bestrijden van Chemische, Biologische, Radiologische en Nucleaire (CBRN) besmettingen. Binnen de BRR is de samenstelling van de brandweercompagnie vastgesteld in de MARRR

CE

Voertuig bestemd voor industriebrandbestrijding. Dit voertuig heeft ook de basisbrandweezorg in haar takenpakket

D

Dagelijks Bestuur (DB)

Het Dagelijks Bestuur is het bestuurlijk orgaan dat verantwoordelijk is voor het dagdagelijkse gang van zaken van de Veiligheidsregio en bestaat uit één burgemeester per district van de deelnemende gemeenten

Dekking

Het bereiken van incidenten\genormeerde objecten binnen de gestelde tijd

Dekkingspercentage

Het dekkingspercentage betreft het percentage van het aantal objecten/incidenten dat binnen de gestelde tijd bereikt kan worden. Een dekkingspercentage van 90% betekent dat 90 van de 100 objecten\incidenten binnen de gestelde normtijd bereikt kunnen worden

Dompelpomp (BMH DP)

Een dompelpomp is een haakarmbak die gebruikt wordt voor het watertransportsysteem en verplaatst moet worden met behulp van een trekkend voertuig, het haakarmvoertuig

Dynamisch brandweermanagement

Het op basis van statistisch verwachte incidenten proactief herpositioneren van voertuigen buiten hun standaard post. Op dit moment wordt dit al gedaan bij de ambulancedienst

F

Fulltimer

Brandweerpersoneel dat in beroepsdienst is aangesteld

G

Gaspakkeneenheid (BMH GP)

Een gaspakkeneenheid is een haakarmbak die gebruikt wordt voor het transport van gaspakken en verplaatst moet worden met behulp van een trekkend voertuig, het haakarmvoertuig

Genormeerd object

Zie risico-object

Gevaarlijke Stoffen

Gevaarlijke stoffen zijn stoffen die door hun intrinsieke eigenschappen of de omstandigheden waaronder ze voorkomen gevaar, schade of ernstige hinder voor mens, dier of milieu kunnen veroorzaken. Gevaarlijke stoffen worden geclassificeerd naar hun intrinsieke eigenschappen of de omstandigheden waaronder ze voorkomen in gevarenklassen

Gezamenlijke Brandweer (GB)

De Gezamenlijke Brandweer is een samenwerkingsverband tussen ruim 40 bedrijven in het haven- en industriegebied van Rotterdam-Rijnmond en de Gemeente Rotterdam. Zij verzorgen de preparatieve en repressieve brandweezorg

H

Haakarmbak (HA)

Een haakarmbak is een container bedoeld om met een haakarmvoertuig vervoerd te worden. De container kan veel verschillende vormen aannemen, het chassis is echter standaard.

Voorbeelden van haakarmbakken zijn o.a.: adembescherming, verzorging en dompelpomp

Haakarmvoertuig

Een haakarmvoertuig is een type vrachtwagen dat gebruikt wordt voor het transport van haakarmbakken (ook wel haakarmcontainers genoemd)

Havenspoorlijn

De Rotterdamse Havenspoorlijn is een 40 km lange goederenspoorlijn tussen de emplacementen IJsselmonde/Kijfhoek en Maasvlakte, inclusief de aangesloten emplacementen en raccordementen. De Havenspoorlijn is opgenomen in de Betuweroute, de goederenspoorlijn van de Maasvlakte naar de Duitse grens bij Zevenaar

Herbezetting

Herbezetten is het gebied van een post waarvan de TS is ingezet laten dekken door een andere TS. Dit kan zijn doordat andere posten paraat zijn om het verzorgingsgebied te dekken dan wel dat er sprake is van het fysiek positioneren van een TS inclusief personeel op de ingezette post

Herpositioneringsregeling

Een regeling die geldt voor de BRR waarin wordt beschreven welke voertuigen in volgorde van belangrijkheid binnen de regio noodzakelijk zijn. De regeling voorziet in een dekkingsplan bij uitval van de standaard hoeveelheid voertuigen

Hoogwerker (HW)

Zie redvoertuig

Hulpverleningsvoertuig (HV)

Een ondersteunend voertuig aan de TS met technisch gereedschap voor complexe technische incidenten

HV-team

Het HV-team bestaat qua voertuigen uit 1 TS³⁰ en 1 HV. De totale bemanning wordt in principe gevormd door 6 personen, waarvan 1 bevelvoerder en 2 chauffeurs. Bij een alarmering van het HV-team rukken zowel de TS, voor het vervoer van het HV-team, als de HV van het HV-team uit

I

Infrastructuur

Met infrastructuur wordt bedoeld het totaal van onroerende voorzieningen zoals (spoor)wegen, vliegvelden, havens, bekabeling, riolering enz.

L

Leidraad

Een leidraad is een publicatie die door het ministerie en/of het betreffende branchenetwerk als richtlijn is genormeerd en waarbij gemotiveerde afwijking mogelijk is

³⁰ In principe is de TS in dit geval slechts een vervoersmiddel voor de manschappen van het HV-team. Een andere oplossing voor het vervoer van deze manschappen is niet ondenkbaar

M

Model Alarm Regeling Rotterdam Rijnmond (MARRR)

Een matrix waarin alle mogelijke incidenttypen uitgezet zijn tegenover alle aanwezige voertuigsoorten binnen de brandweer Rotterdam Rijnmond. Deze matrix toont hierdoor het te alarmeren potentieel bij alle incidenttypen

Metro Ongevallen Redgereedschap (MOR)

Redgereedschap dat specifiek is ontwikkeld om Metro-, Sneltram- en Lightrailtreinstellen van de RET te kunnen heffen, die rijden op de door de RET geëxploiteerde lijnen. Dit gereedschap is beschikbaar gesteld door de RET als aanvulling op het basismateriaal van de TS. Het is geen voertuig, maar aanvullend gereedschap op de HV-teams

O

Oefenbelasting

Het aantal uren trainen welke noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van een specialisme\taak of het bedienen van een voertuig

Ondersteuningspeloton

De ondersteuning die noodzakelijk voor een compagnie. Zij staat onder leiding van een commandant ondersteuningspeloton (pCC)

Ongevallen Gevaarlijke Stoffen (OGS)

Incidenten waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn

Opkomsttijd

Opkomsttijd is een samenstel van de verwerkingstijd, de uitruktijd en de aanrijdtijd

P

Parttimer

Brandweerpersoneel dat niet in beroepsdienst is aangesteld, maar als 'vrijwilliger'

Peloton

Een brandweerpeloton is een organisatorische eenheid binnen de brandweer bij de bestrijding van brand of andere incidenten. Een peloton heeft een vastgestelde structuur en kan in principe zelfstandig opereren. Bij de brandweer wordt opgeschaald naar de grootte van de brand. Indien er veel voertuigen nodig zijn, kan er opgeschaald worden naar een pelotonsinzet. Bij een peloton brand worden er vier blusvoertuigen (TS) naar de brand gestuurd. Zij staan onder leiding van een pelotonscommandant (PC). Normaal gesproken wordt eerst opgeschaald volgens het volgende model:

- kleine brand (1 tankautospuut);
- middelbrand (tweede tankautospuut en officier van dienst);
- grote brand (derde tankautospuut en verbindings- en commando voertuig en een commandohaakarmbak);
- zeer grote brand (vierde tankautospuut).

Het eerste peloton is nu in feite operationeel. Indien er meer voertuigen nodig zijn wordt opgeschaald naar een compagnie (8xTS). Hierbij komt een tweede peloton ter plaatse dat gelijk is aan het eerste en er komt tevens een ondersteuningspeloton ter plaatse

R

Rampenbestrijding

Rampenbestrijding is de verzamelterm voor alle werkzaamheden die nodig zijn om de oorzaken (bron) en gevolgen van een ramp op te heffen en de omstandigheden zo te veranderen dat er weer een enigszins normaal leven geleid kan worden door de betrokkenen.

In principe zijn de hulpdiensten de eerste partijen die betrokken zijn in de rampenbestrijding. Daarnaast hebben bijvoorbeeld ook de gemeenten, provincies, waterschappen, ministeries, Rijkswaterstaat en de krijgsmacht taken in de rampenbestrijding

Redvoertuig (RV)

De verzamelnaam voor Autoladder (AL) en Hoogwerker (HW). Het redvoertuig wordt ingezet bij verschillende taken, o.a.: redding van mens en dier vanaf hoogte, blussing vanaf bovenaf, vluchtweg eigen personeel en ter ondersteuning van de ambulancedienst bij afhijsen personen

Restdekking

De overgebleven dekking voor een bepaald voertuigsoort binnen een verzorgingsgebied, wanneer het eerst leverende voertuigsoort ingezet is voor een maatgevend incident

RET

Rotterdams Openbaarvervoerbedrijf (RET is de afkorting van de oude naam: de Rotterdamse Elektrische Tram)

Risico-object

Een object waarvoor de basisbrandweezorg extra potentieel of andere opkomsttijden hanteert vanwege een verhoogd risico. Voorbeelden zijn o.a.: verzorgingstehuizen en portiekwoningen

Regionaal Management Team (RMT)

Het Regionaal Management Team is het hoogste bestuurlijke orgaan van de regionale brandweer dat bestaat uit de regionaal commandant en alle districtscommandanten

Ruit

De Ruit is de ringweg van Rotterdam bestaande uit de snelwegen: A04, A15, A16, A20 en A38 en is 41 km lang. De ring ligt in de gemeenten Rotterdam, Schiedam, Barendrecht en Ridderkerk. De knooppunten zijn (met de klok mee):

- Kethelplein, verbinding tussen Ring West en Ring Noord;
- Kleinpolderplein, aansluiting op de A13;
- Terbregseplein, verbinding tussen Ring Noord en Ring Oost;
- Ridderster, verbinding tussen Ring Oost en Ring Zuid;
- Vaanplein, aansluiting op de A29;
- Beneluxplein, verbinding tussen Ring Zuid en Ring West.

S

Scheepsbrandbestrijding (SBB)

Een specialisme van Brandweer Rotterdam-Rijnmond waarbij extra kennis, opleiding en oefening is gestoken in het vakgebied brandbestrijding en hulpverlening op schepen

Schuimblusvoertuig (SB)

Een schuimblusvoertuig is een speciaal type brandweervoertuig. Het voertuig is uitgerust om met behulp van water en schuim plassen brandbare vloeistof, voertuigen en vliegtuigen te blussen. Hiervoor beschikt het voertuig over een of meerdere waterkanonnen en een aanzienlijke watervoorraad

Snel Interventievoertuig(SIV)

Dit voertuig is een aanvullend voertuig dat een dusdanige bijdrage aan de brandweezorgverlening biedt, dat de tankautospuut (de basisbrandweereenheid) later ter plaatse mag komen.

Slagkracht TS

De op een post gepositioneerde basiseenheid bestemd voor de regionale capaciteit om in eerste aanleg restdekking te leveren bij basis brandweezorg-incidenten welke langer dan 1 uur duren

Specialisme

In het brandweerkader is een specialisme een taak welke uitgevoerd wordt en niet valt onder de operationele uitgangspunten voor het optreden van een tankautospuut

Spider

Een straat en dekkingsoverzicht gemaakt van voertuigen komende vanuit een specifieke locatie

Spreidingsplan

Plan van de Brandweer Rotterdam-Rijnmond waarin verschillende voertuigen conform landelijke opkomstnormen zo efficiënt mogelijk worden verspreid over de regio, zodat een optimale dekking ontstaat. Het plan is door de afdeling V&O geschreven, door het RMT goedgekeurd en aan het bestuur voorgelegd. Indien alle partijen akkoord zijn, zal op termijn volgens dit plan de voertuigverdeling in de regio worden uitgevoerd

Springbemanning

Springbemanning is personeel met meerdere taken. Voor iedere taak heeft deze bemanning een apart voertuig. De genoemde taken en voertuigen zijn niet direct gekoppeld aan de op de kazerne gestationeerde TS

T

Tankautospuut (TS)

De tankautospuut (TS) is dé basiseenheid van de brandweer waarmee de volgende taken kunnen worden ingevuld:

- Brandbestrijding;
- Technische hulpverlening;
- Ongevalsbestrijding gevaarlijke stoffen;
- Waterongevallen.

THU-eenheid

THU staat voor Technische HulpverleningsUnit. Dit is een haakarmbak gevuld met specialistisch materiaal dat landelijk wordt geleverd door BZK

Tweede TS

Voor het materieelspreidingsplan is een tweede TS een extra op een post gepositioneerde basiseenheid. Reden van de plaatsing is voor de naamgeving relevant, daar de eerste TS van een naastgelegen post niet binnen de geldende opkomstnorm ter plaatsen kan zijn

U

Uitruktijd

De tijd welke noodzakelijk is om zich, na het ontvangen van een alarmering, ook daadwerkelijk met een voertuig naar het incident te begeven

V

Veiligheidsregio

De Veiligheidsregio is een verlengd lokaal bestuur met als leiding het Algemeen Bestuur

Verwerkingstijd

De tijd tussen het aannemen van een (telefonische) melding op de alarmcentrale en het alarmeren van de eenheden

Verzorgingsgebied

Het verzorgingsgebied is het gebied waarbinnen een bepaalde voertuigsoort of brandweerfunctionaris als eerste haar diensten biedt

W

Waterongevallenvoertuig (WO)

Brandweervoertuig dat wordt ingezet voor het vervoer van brandweerdikers naar waterongevallen

Waterongeval (WO)

Brandweerincident dat plaats vindt op en in het water (maximaal 15 meter diep). Het afhandelen van een waterongeval door de brandweer wordt reddend optreden genoemd. Voor beredderen is een andere benaming, te weten: oppervlakte redding. Hier is ook ander materiaal voor nodig

Watertransportsysteem (WTS)

WTS heet ook wel groot watertransport is een systeem waarmee grote hoeveelheden bluswater over grote afstanden wordt getransporteerd. Er is WTS beschikbaar voor verschillende afstanden, te weten: WTS200, WTS1000 en WTS2500

Z

Zorgnorm

Landelijk gestelde norm voor de (brandweer)zorg die een gemeente moet leveren binnen een gestelde tijd