



Memo

Aan: Portefeuillehouder brandweerrepressie
CC: Algemeen directeur
Van: Directeur brandweerrepressie
Datum: 4 februari 2020
Onderwerp: Redvoertuigen
Ons kenmerk: Geen
Bijlagen: Geen

Redvoertuigen VRU

De Wvr geeft aan dat voor de ondersteuningseenheid voor het redden en blussen op hoogte (het redvoertuig, zijnde een autoladder of hoogwerker) dezelfde opkomsttijden worden vastgesteld als voor de basisbrandweereenheden, maar alleen voor die objecten waarvan het bestuur heeft vastgesteld dat daarbij de inzet van het redvoertuig altijd noodzakelijk is. Het bestuur van de VRU heeft voor het verzorgingsgebied van de brandweer, gegeven het RRP, dergelijke objecten niet geduid. De redvoertuigen van de VRU rukken dus geen van allen uit met een door het bestuur aan de basisbrandweezorgeenheden gekoppelde vastgestelde opkomsttijd.

Om een adequate en optimale inzet van de redvoertuigen te verzekeren heeft het bestuur van de VRU in 2013 besloten om, gegeven het brandrisicoprofiel dat deel uitmaakt van het regionaal risicoprofiel (RRP), de redvoertuigen zo slagvaardig mogelijk in de regio te positioneren, zodanig dat de redvoertuigen nagenoeg overal binnen uiterlijk 15 minuten na alarmering ter plaatse kunnen zijn¹. Omwille van consistentie in beleid is, eveneens gegeven het RRP, voor de spreiding van de hulpverleningsvoertuigen uitgegaan van eenzelfde slagkrachtverdeling, de hulpverleningsvoertuigen kunnen uiterlijk 15 minuten na alarmering ter plaatse zijn.

Positionering redvoertuigen

De VRU heeft in 2014, bij het tot stand komen van het vorige dekkingsplan onder VOM, besloten in principe een sterkte van 11 redvoertuigen aan te houden, zo slagvaardig mogelijk in de regio verdeeld. Omdat de VRU destijds beschikte over een operationele sterkte van 14 redvoertuigen was het afstoten van drie redvoertuigen voorzien, aangewezen op de locaties Baarn, Bilthoven

¹ De 15-minutengrens is geen resultaatverplichting maar een inspanningsverplichting, rekening houdend met bijvoorbeeld verkeersdrukke.

(gemeente De Bilt) en Vianen. Deze redvoertuigen waren in VOM om die reden tussen haakjes geplaatst. In het nu voorliggende MPBSP is voorzien dat de drie genoemde redvoertuigen uit de operationele sterkte verdwijnen. Wel is een 12de redvoertuig aan de slagkracht toegevoegd vanwege de vergroting van het VRU-gebied als gevolg van het ontstaan van de nieuwe gemeente Vijfheerenlanden. In het MPBSP zijn dus 12 redvoertuigen voorzien. Met 12 RV kan adequate dekking worden gerealiseerd en kan de operationele inzetbaarheid worden gegarandeerd.

Onderzoek noodzaak redvoertuigen

Bij het vaststellen van het VOM is aangegeven dat nader onderzoek zou plaatsvinden naar het nut en noodzaak van een eventueel aanhouden van de drie redvoertuigen in de operationele sterkte.

Na besluitvorming over VOM is er een beperkt veldonderzoek uitgevoerd dat betrekking had op de brandveiligheid in portiekflats die zijn gebouwd voor 1992. Voor 1992 was het op basis van de gemeentelijke regelgeving namelijk mogelijk een bouwvergunning te verlenen onder de voorwaarde dat een redvoertuig voor dat gebouw kon worden ingezet als gelijkwaardige oplossing voor een tweede vluchtweg. Met de invoering van het Bouwbesluit in 1992 is echter het uitgangspunt dat mensen zelfstandig een bouwwerk kunnen ontvluchten.

Het veldonderzoek beoogde te inventariseren waar zich in de regio portiekflats van voor 1992 bevinden en deze inventarisatie te matchen met de huidige operationele sterkte van de VRU-redvoertuigen. Daarmee heeft de VRU een indruk gekregen van de bijdrage die redvoertuigen zouden kunnen leveren voor deze specifieke portiekflatproblematiek, los van het feit dat het redvoertuig geen vanwege de vergunning gelijkwaardige vluchtweg is of kan zijn. Daarbij is de gedachte dat een goed beeld van het risico de operationele slagvaardigheid ten goede komt. De VRU heeft dat goede beeld op dit moment.

Omdat de drie genoemde redvoertuiglocaties in VOM waren genoemd is aanvullend onderzoek uitgevoerd om vast te stellen of er in de gemeenten Baarn, De Bilt en Vianen portiekflats van voor 1992 zijn, waarvan er een of meerdere zijn vergund onder voorwaarden van de inzet van een redvoertuig als gelijkwaardige oplossing voor een tweede vluchtweg. Er is vastgesteld dat dat in geen van de drie gemeenten het geval is.

Positionering RV in Baarn, Bilthoven en Vianen

Een en ander leidt tot de conclusie dat er vanwege de bouwregelgeving geen aanleiding is de redvoertuigen in Baarn, Bilthoven en Vianen in de operationele sterkte alsnog te handhaven. Die aanleiding is er ook niet om bijzondere redenen. Het bestuur van de VRU heeft immers voor de drie gemeenten geen objecten geduid waarvan zij heeft vastgesteld dat daarbij de inzet van het redvoertuig altijd noodzakelijk is (beleidsplan VRU). Daarom lag de vraag voor of de VRU-redvoertuigen die in de drie gemeenten zijn gestationeerd definitief uit de operationele sterkte zouden kunnen verdwijnen, zonder af te doen aan het beleid van de VRU.

Dat blijkt het geval. In het voorliggende MPBSP kan nagenoeg overal in de VRU een redvoertuig binnen 15 minuten na alarmering ter plaatse zijn, ook in de drie gemeenten². Er was derhalve geen aanleiding tot (verdere) herverdeling van de initiële VOM-verdeling over te gaan. Ook niet omdat verplaatsing van een redvoertuig naar een van de drie genoemde locaties geen groter dekkinggebied voor aanwezige hoogbouw genereert. De VOM-verdeling van de 11 (later plus 1 vanwege Vijfheerenlanden) redvoertuigen volstaat nog steeds.

Beleid redvoertuigen VRU

Het commando van de VRU-brandweer acht met voorliggend MPBSP een adequate en optimale inzet van de redvoertuigen van de VRU verzekerd en ziet geen noodzaak tot vergroting en/of alternatieve spreiding van het aantal van 12 redvoertuigen.

Desalniettemin kan de VRU als collectief de discussie over het beleid rond de inzet van redvoertuigen voeren. Zo kan enerzijds de 15-minutengrens in gesprek worden gebracht (opwaarts of neerwaarts), of anderzijds het vigerende beleidsbesluit dat er geen objecten zijn waarbij de inzet van het redvoertuig altijd noodzakelijk is.

Los daarvan is het mogelijk om een redvoertuig en bemanning op kosten van de gemeente als TUO-behoefte aan te merken.

² Berekend met gebruik van de standaardrekenmethode die de VRU in het kader van haar operationele dekking hanteert voor de aanrijtijd in relatie tot de positionering.

Beleidsoverwegingen

Vanzelfsprekend zullen bij ijking van het beleid redvoertuigen diverse beleidscriteria in beschouwing genomen moeten worden. Het gaat daarbij om operationele, financiële, paraatheid gerelateerde, OTO-gerelateerde en (her)verdeling gerelateerde afwegingen. Uiteraard laat zich dan de vraag stellen hoeveel redvoertuigen er bij gewijzigd beleid bij zouden moeten komen en waar deze dan het beste geplaatst kunnen worden. Er is daarbij overigens geen zekerheid te geven dat ook bij gewijzigd beleid er redvoertuigen in de drie gemeenten zouden worden gepositioneerd. Noch kan met zekerheid worden gezegd dat bestaande positioneringen op andere locaties in de regio worden gehandhaafd.

Veiligheid

Bij een eventueel besluit om over te gaan tot ijking van het bestaande beleid is het zaak waarheidsgetrouwe argumenten mee te nemen. De recent gebruikte argumenten door de media, als zou het ontbreken van een redvoertuig de veiligheid van de brandweermensen in gevaar brengen mag daarbij niet als drogreden worden opgevoerd. Het redvoertuig heeft die functie niet, en daarenboven staat de VRU voor de veiligheid van haar personeel met gebruik van tal van instrumenten. Het inzetten van het redvoertuig om die reden kan alleen maar betekenen dat elke post zijn eigen redvoertuig heeft.

Voorstel

Dezertijds wordt voorgesteld een besluit over ijking van het beleid redvoertuigen pas te nemen in het perspectief van het beleidsplan 2023-2027, temeer daar de huidige beleidsperiode als beleidsarm wordt gezien; de integrale kosten voor een extra redvoertuig bedragen circa €100.000. In de tussentijd kan de VRU voldoende data verzamelen die kunnen bijdragen aan een zorgvuldige beleidsijking. Dat betekent dat het voorliggende MPBSP onverkort wordt uitgevoerd, passend bij de begroting en visie op materiële paraatheid.