

Nota voor : vergadering algemeen bestuur
Datum : 26 maart 2015
Onderwerp : Evaluatie project Snel Inzetbaar Voertuig (SIV)
Agendapunt : 8
Kenmerk : AB/1506

Bijlage: 2

Portefeuillehouder: J.A. Gerritsen

Inleiding

Op 18 december 2013 heeft het algemeen bestuur van de VNOG besloten tot een proef met een Snel Inzetbaar Voertuig (SIV) door de brandweer. Met de inzet van de SIV wordt afgeweken van de standaardbezetting van een brandweervoertuig.

Aanleiding voor de proef was het verbeteren van de kwaliteit van brandweezorg, met name op het vlak van paraatheid en opkomsttijden. Deze proef heeft plaatsgevonden bij de posten Brummen en Doetinchem.

De proef is inmiddels afgerond. De werkwijze van de proef is voor de genoemde posten verlengd tot definitieve besluitvorming over de invoering van de SIV als vorm van uitruk op maat binnen de VNOG. Het dagelijks bestuur heeft hiertoe op 27 november 2014 besloten.

Bij de besluitvorming op 18 december 2013 is ook besloten dat de uitkomsten van de proef worden uitgewerkt in een evaluatierapport dat aan het algemeen bestuur aangeboden wordt. Dit evaluatierapport ligt nu voor.

Advies-besluit

1. Op basis van het evaluatierapport Project "Snel Inzetbaar Voertuig (SIV)" en de zienswijze van de evaluatiecommissie, te concluderen dat voldaan is aan de doelstelling van de proef, namelijk een goed beeld van de mogelijkheden, haalbaarheid, beperkingen en randvoorwaarden van de SIV;
2. De resultaten van het SIV project aan te merken als input voor het afwegingskader voor het vormen van Variabele Voertuigbezetting binnen de VNOG.
3. Dit besluit ter advisering voor te leggen aan de Ondernemingsraad.

Beoogd effect

Het verbeteren van de kwaliteit van de brandweezorg, met name op het vlak van paraatheid en opkomsttijden.

Argumenten

1.1. De proef geeft een beeld van de mogelijkheden en haalbaarheid

Tijdens het voorbereidingstraject is een goed beeld verkregen van de mogelijkheden en haalbaarheid van de incidenttypen waarop de SIV zelfstandig kan uitrukken. Dit is bevestigd in de praktijkervaring die opgedaan is tijdens de proef. De proef wordt door de deelnemers als zeer geslaagd geacht, het doet een nog groter beroep op hun vakmanschap. Op een veilige en verantwoorde wijze kan met de SIV zelfstandig uitgerukt worden.

1.2. De proef geeft een beeld van de beperkingen en randvoorwaarden

Uit de proef zijn een aantal beperkingen en randvoorwaarden naar voren gekomen waarover een goede afweging gemaakt kan worden bij de invoering op een post. Hierbij is sprake van een aantal variabelen, zoals het aantal deelnemers op een post, de rijtijd naar een post en het aantal uitrukken. Daarnaast is draagvlak en een goed trainingskader essentieel.

1.3. De SIV draagt bij aan het verkorten van de opkomsttijden

Uit de evaluatie is gebleken dat de SIV bijdraagt aan het verbeteren van de kwaliteit van de brandweezorg, met name op het vlak van paraatheid en opkomsttijden in de beide clusters.

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

De proef met de SIV heeft laten zien dat het mogelijk en haalbaar is om op een veilige en verantwoorde wijze een SIV in te voeren op een vrijwillige brandweerpost. Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarden in het besluit veiligheidsregio artikel 3.1.5. waarin wordt aangegeven dat afgeweken kan worden indien sprake is van een gelijkwaardig niveau van brandweezorg en er geen afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid en gezondheid van het personeel.

1.5. De werkwijze sluit aan bij de visie van het Veiligheidsberaad

Op 28 november 2014 heeft het Veiligheidsberaad haar visie op Variabele Voertuig Bezetting vastgesteld (Landelijk kader uitruk op maat bij brand). De werkwijze met de SIV in de proef sluit aan bij dit kader.

1.6. De evaluatiecommissie SIV heeft een rol in het besluitvormingstraject

Voor het SIV-project is door de WOR-bestuurder en de Ondernemingsraad een evaluatiecommissie in het leven geroepen. Het evaluatierapport is tot stand gekomen in goede afstemming met de evaluatiecommissie. De evaluatiecommissie heeft formeel een standpunt ingenomen over het evaluatierapport. De brief hierover van de evaluatiecommissie is beschikbaar en is als **1** bijlage bij dit voorstel bijgevoegd.

2.1 De SIV is een van de opties voor Variabele Voertuigbezetting

Naast de standaardbezetting van het brandweervoertuig, de TS6, worden door Brandweer Nederland andere vormen voor brandweereenheden onderkend. Dat zijn met name de TS4 en de SIV2. In het kader van Variabele Voertuigbezetting is door het algemeen bestuur inmiddels een zgn. toolbox TS4 vastgesteld. Mede met de resultaten van het project SIV wordt een toolbox SIV2 ontwikkeld, die separaat ter besluitvorming wordt aangeboden.

3.1 Met de Ondernemingsraad zijn afspraken gemaakt over betrokkenheid bij het project SIV

Bij de start van het Project SIV zijn met de OR afspraken gemaakt over de betrokkenheid van de medezeggenschap bij dit traject. Voor de volledigheid wordt opgemerkt, dat elementen uit het project, met name de RI&E, separaat worden vastgesteld en aan de OR ter instemming zullen worden voorgelegd. Daarnaast heeft de OR een positie bij het vaststellen van de toolbox SIV2 en bij de feitelijke invoering van variabele voertuigbezetting op een post (indien daartoe op enig moment wordt besloten).

Kanttekeningen

1.1 De proef vormt geen garantie voor het slagen op andere posten

De proef is uitgevoerd bij twee posten die representatief zijn voor posten in de regio. Echter er kunnen bij invoering van de SIV bij een andere post onvoorziene variabelen naar voren komen die maken dat de SIV wel of niet succesvol is op die specifieke post.

Uitvoering/ communicatie/ inwerkingtreding

De uitkomsten van de proef worden, zoals toegezegd in het AB besluit van 18 december 2013, onderdeel van MOED. In de reorganisatie risicogericht maakt dit deel uit van het onderdeel variabele voertuigbezetting.

In dit onderdeel worden toolboxen ontwikkeld voor de SIV en TS4.

De evaluatie wordt breed gedeeld met de belanghebbenden aan de proef met de SIV.

Personele consequenties

Niet van toepassing.

Financiën

In de evaluatie is een beeld opgebouwd van de uren en financiële aspecten om een SIV in te voeren op een post, met een splitsing in eenmalige en structurele kosten. Voor een andere brandweerpost kan de situatie hiervan afgeleid worden, al zal de berekening mogelijk wel herzien moeten worden (maatwerk). Het beeld uit de evaluatie is inbreng voor de Toolbox SIV.

Er volgt een apart voorstel over de verdeling van de gemaakte initiële kosten van de proef met de SIV.

Bijlagen

1. Evaluatierapport Project "Snel Inzetbaar Voertuig (SIV)", versie 1.4 (definitief).
De bijlagen van het evaluatierapport zijn op aanvraag beschikbaar.
2. Brief van de evaluatiecommissie SIV van 2 februari 2015.

Het algemeen bestuur van de Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland;

Bijeen in de vergadering d.d. 26 maart 2015;

Gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur d.d. 12 februari 2015;

Besluit:

1. Op basis van het evaluatierapport Project "Snel Inzetbaar Voertuig (SIV)" en de zienswijze van de evaluatiecommissie, te concluderen dat voldaan is aan de doelstelling van de proef, namelijk een goed beeld van de mogelijkheden, haalbaarheid, beperkingen en randvoorwaarden van de SIV;
2. De resultaten van het SIV project aan te merken als input voor het afwegingskader voor het vormen van Variabele Voertuigbezetting binnen de VNOG.
3. Dit besluit ter advisering voor te leggen aan de Ondernemingsraad.

De voorzitter

De ambtelijk secretaris

Drs. J.C.G.M. Berends

mr. M. Assies

Apeldoorn, 26 maart 2015

Evaluatierapport

Project

“Snel Inzetbaar Voertuig (SIV)”



Clusters IJsselstreek en Brandweer Achterhoek West

Datum: januari 2015
Versie : 1.4

Auteur: Johan Veldman (projectleider)
Mede auteur: Arnoud Buiting

Inhoud

1. Inleiding.....	3
2. Opbouw van de proef	5
3. Opbouw van de evaluatie	7
4. De evaluatie	9
5. Conclusies en aanbevelingen.....	17
Bijlagen	21

1. Inleiding

Woord vooraf

De auteurs van dit evaluatierapport willen iedereen bedanken die een bijdrage heeft geleverd aan het SIV-project en aan deze evaluatie.

Zonder al het enthousiasme en professionele inbreng van velen was het nooit gelukt om dit project te krijgen waar het nu is.

Achtergrond

Sinds jaar en dag bestaat de eerste uitrukeenheid van de brandweer uit een standaard bezetting van 6 personen. Met de komst van het besluit veiligheidsregio's bestaat voor het bestuur de mogelijkheid om hier gemotiveerd en onder voorwaarden van af te wijken.

Op 18 december 2013 heeft het AB van de VNOG de clusters IJsselstreek en Brandweer Achterhoek West toegestaan om gedurende een jaar af te wijken van de standaard bezetting voor een proef met een Snel Inzetbaar Voertuig, kortweg SIV.

Opdracht

De proef heeft als doel om een goed beeld te krijgen van de mogelijkheden, haalbaarheid, beperkingen en randvoorwaarden als een SIV wordt ingezet bij een vrijwillige brandweerpost.

De aanleiding hiervoor was de wens om de kwaliteit van de brandweezorg te verbeteren, met name op het vlak van paraatheid en opkomsttijden in de beide clusters.

Afbakening

Het voorliggende evaluatierapport beschrijft de evaluatie van de proef met de SIV op basis van de afspraken uit het AB besluit van 18 december 2013.

Op 18 december 2013 heeft het AB van de VNOG het volgende besloten:

1. In de clusters IJsselstreek en Brandweer Achterhoek West af te wijken van de standaardbezetting van een brandweervoertuig gedurende de looptijd van de proef met een Snel Inzetbaar Voertuig (SIV);
2. Het benodigde budget beschikbaar te stellen en ten laste te laten komen van de reserves van beide deelnemende clusters conform de ter inzage gelegde begrotingswijziging in afwachting van hetgeen besloten wordt in het project MOED.

Bovendien is in bovengenoemd AB besluit afgesproken:

- a. Dat de uitkomsten en ervaringen van de proef met de SIV, input zijn voor het project MOED. In het project MOED worden meerdere varianten van variabele voertuigbezetting onder de loep genomen, zoals de SIV, TS4 en de bijbehorende opschaling (noot: in de Toolbox VVB, Variabele Voertuig Bezetting).
- b. Er dient, conform het besluit Veiligheidsregio's, tijdens de proef voorzien te worden in een gelijkwaardig niveau van brandweezorg en er mag geen afbreuk worden gedaan aan de veiligheid en gezondheid van het personeel. De afwijking van de standaardbezetting dient te geschieden vanuit de vakinhoudelijke motivatie en de veiligheid van de burgers verdient een centrale plaats bij de afweging.
- c. Er wordt op de post Doetinchem een rooster ingesteld om tijdens de proef de beschikbaarheid en belastbaarheid van het personeel zo evenredig mogelijk te verdelen. Post Brummen gaat de proef doen vanuit vrije instroom hetgeen niet afwijkt van de werkwijze vóór de proef.

- d. De uitkomsten van de proef worden uitgewerkt in een evaluatierapport dat aan het AB aangeboden wordt.

Zie voor verdere details het AB besluit van 18 december 2013 in bijlage 1.

De evaluatie geeft geen model om te bepalen of de inzet van een SIV haalbaar is voor een post. De evaluatie geeft wel ingrediënten om een goede afweging te kunnen maken. Deze vormen input voor de ontwikkeling van de Toolbox SIV2 in het kader van Variabele Voertuigbezetting. Meerdere factoren spelen hierbij een rol en kunnen per post verschillend zijn of anders worden gewogen (maatwerk). Hierbij kan gedacht worden aan uren en kosten, veiligheid, opkomsttijden en de belasting en motivatie van de vrijwilligers. Dit komt terug bij de besluitvorming over de Toolbox SIV2.

1.1. Leeswijzer

In de inleiding (hoofdstuk 1) is de opdracht verwoord die gesteld is aan de proef.

Hoofdstuk 2 bevat een toelichting over de opbouw van de proef. Hiermee wordt een beeld geschetst van de stappen die doorlopen zijn ter voorbereiding op de proef en tijdens de proef.

Hoofdstuk 3 geeft een beeld van de opbouw van de evaluatie. Hierin wordt aangegeven welke evaluatiemomenten hebben plaatsgevonden en uit welke onderdelen de evaluatie is opgebouwd. In totaal vormen zeven onderdelen het hart van de evaluatie.

Hoofdstuk 4 bevat de feitelijke evaluatie. Hierin worden de objectieve meetresultaten gepresenteerd op de zeven onderdelen die het hart van de evaluatie vormen. Ook wordt hierin een relatie gelegd naar het verloop van de proef, zoals deze in hoofdstuk 3 is toegelicht.

Hoofdstuk 5 tot slot bevat de conclusies en aanbevelingen op basis van de 7 onderdelen van de evaluatie. De tijdens de proef verkregen inzichten geven een antwoord op de meer subjectieve delen van de opdracht.

2. Opbouw van de proef

Bij de proef met de SIV en de voorbereiding hierop is een aantal stappen doorlopen. Deze worden in dit hoofdstuk beschreven.

RCM-traject

Bij de aanvang van de proef hebben bevelvoerders van beide posten en bevelvoerders uit het cluster deelgenomen aan een RCM traject. RCM staat voor Risico Classificatie Matrix en wordt aangeboden door het bedrijf Fire Protection Services uit Doetinchem. In dit traject, dat uit 4 sessies bestaat, hebben de bevelvoerders bepaald wat er nodig is aan mensen (met bepaalde competenties) en middelen als antwoord op gegeven risico's en taken. Dit op basis van 50 incident-typen (scenario's) die representatief zijn voor het verzorgingsgebied van de beide posten. Uit dit RCM-traject is gekomen:

- Dat een SIV2 (SIV met 2 persoons bezetting) de meest waarschijnlijke eenheid is om de proef mee te doen (hoogste score als 1^e uitrukvoertuig);
- Dat het veilig en verantwoord wordt geacht om met de SIV2 zelfstandig uit te rukken naar 14 incident-typen met beperkte risico's en taken;
- Wat er nodig is aan voertuig en de uitrusting ervan;
- Wat er nodig is aan competenties voor de deelnemers aan de proef.

Zie ook de resultaten van het RCM-traject in bijlage 2 voor zowel Brummen als Doetinchem. In bijlage 3 staan de meldingsclassificaties van de meldkamer die afgeleid zijn van de uitkomsten van het RCM-traject.

Voertuig

Op basis van de resultaten van het RCM-traject is een voertuig opgebouwd en ingericht. Hierbij is er gebruik gemaakt van een bestaand voertuig met van oorsprong een andere toepassing. Bij de ombouw is getracht zo dicht mogelijk bij het wenselijke voertuig te komen, al was op voorhand duidelijk dat dit niet voor 100% bereikt kon worden. Voor het gebruik tijdens de proef werd het resultaat echter voldoende geacht.

Selectie en training

Op basis van de resultaten van het RCM-traject is er door de afdelingen repressie / incidentbestrijding van beide clusters een vertaalslag gemaakt naar de competenties die gangbaar zijn in Brandweer Nederland. Hieruit is gebleken dat de deelnemers aan de SIV de competenties dienen te hebben van een manschap, aangevuld met een aantal competenties van een Bevelvoerder (manschap-plus). Om de deelnemers hiervoor te selecteren en op het benodigde niveau te krijgen, is door de afdelingen vakbekwaamheid van beide clusters een "Trainingskader deelnemer manschap SIV2" opgesteld. Dit trainingskader voorziet in een beschrijving van de eerste selectie (de "0-meting"), het trainingstraject en de afsluitende "Proeve van Bekwaamheid", de PvB. Zie ook bijlage 4 voor het "Trainingskader deelnemer manschap SIV2".

Op basis van het Trainingskader zijn de instructeurs opgeleid. Dit is gedaan bij een extern trainingscentrum omdat daar de benodigde kennis, ervaring en faciliteiten beschikbaar waren. Dit externe trainingscentrum was "Crailo", het regionaal trainingscentrum van de regio Gooi- en Vechtstreek. 8 Instructeurs van beide clusters hebben aan deze opleiding deelgenomen en zijn, na een Proeve van Bekwaamheid, door het trainingscentrum geschikt verklaard om hun kennis door te geven.

Nadat de instructeurs waren opgeleid kon de selectie en training van de deelnemers aan de proef beginnen conform het genoemde Trainingskader. Uiteindelijk zijn er voor post Doetinchem 32 en voor post Brummen 7 deelnemers vakbekwaam verklaard voor de proef. Tijdens de proefperiode zijn er ook oefeningen georganiseerd om de deelnemers vakbekwaam te houden.

Met name voor de bevelvoerderscompetenties heeft Trigon Training & Ontwikkeling geholpen bij de SIV-trainingen. Met hun specifieke expertise op het gebied van coaching, communicatie, beeld-, oordeel- en besluitvorming (BOB) voor brandweerpersoneel, was het de bedoeling om de deelnemers in een korte tijd flinke stappen te laten maken.

Uitvoering

De proef is in Doetinchem gestart op 21 januari 2014 en in Brummen op 31 maart 2014. Bij de start van de proef is de looptijd vastgesteld op één jaar. Op post Doetinchem rukt de SIV zelfstandig uit en wel overdag tijdens werkdagen. De bemensing vindt plaats vanuit een bezetting op de kazerne (rooster). Op post Brummen wordt de SIV altijd opgevolgd door de TS (met een minimale bezetting van 4 personen). In Brummen wordt er rond de klok met de SIV uitgerukt en de bezetting komt vanuit de vrije instroom.

3. Opbouw van de evaluatie

In dit hoofdstuk wordt een vertaalslag gemaakt tussen de opdracht en de evaluatie. Daarvoor is de evaluatie uitgesplitst in zeven onderdelen. Voor deze onderdelen zijn evaluatiemethoden gebruikt, die eveneens in dit hoofdstuk worden toegelicht. De feitelijke evaluatie is opgenomen in hoofdstuk 4.

3.1. Evaluatiemomenten

Ten behoeve van de evaluatie zijn de volgende instrumenten ingezet:

- Veiligheidspaspoort (VP). Dit bestaande systeem is gebruikt om alle uitrukken met de SIV en de TS6 te registreren. Voor de proef was het van belang om een goed beeld te krijgen van de uitruktijden en opkomsttijden en om een vergelijking te maken tussen de SIV en de standaard tankautospuut (TS6).
- Uitrukrapporten. Speciaal voor de proef zijn uitrukrapporten opgesteld die door de deelnemers zijn ingevuld na iedere uitruk met de SIV. Voor het samenstellen van de vragen is een externe Methodoloog aangetrokken (F. Hagelstein). Zijn doel was om met objectieve vragen een beeld te krijgen van de subjectieve beleving van doeltreffendheid en veiligheid zoals gesteld in de opdracht.
- Enquêtes onder de deelnemers en niet-deelnemers aan de proef. Deze enquêtes zijn georganiseerd door de afdeling Onderzoek & Ontwikkeling (O&O) van de VNOG. Het doel van deze enquêtes was om ervaringsgegevens van alle deelnemers te verzamelen voor de verschillende onderdelen van de proef. De niet-deelnemers zijn ook bewust bevraagd omdat er met de komst van de SIV ook voor hen wat kan veranderen bij de reguliere uitrukken met de TS6. In Brummen zijn alle niet-deelnemers bevraagd, in Doetinchem slechts een representatief aantal (31) om niet iedereen hiermee te belasten. De definitieve enquête is gehouden in december 2014 bij beide posten. Om een eerste beeld te krijgen van de uitkomsten van de proef is er in september 2014 een tussen-enquête gehouden op de post Doetinchem. Voor post Brummen was dit toen niet relevant gelet op het beperkte aantal uitrukken met de SIV op dat moment. Ten behoeve van de snelheid en een eenvoudige verzameling en analyse van de gegevens, is bij de tussen-enquête gebruik gemaakt van een digitaal pakket waarbij de deelnemers op een afgeschermd website hun gegevens invulden. Dit leverde een respons op van 75% bij de deelnemers en 42% bij de niet-deelnemers. Bij de definitieve enquête is gekozen voor een papieren vorm. Dit om de drempel te verlagen en het aantal reacties verder te verhogen.
- Evaluatierapporten meldkamer. Dit zijn rapporten die door de Meldkamer Oost Nederland (MON) worden ingevuld na iedere uitruk met de SIV. Ze geven een beeld van hoe de centralist de uitruk ervaart. Hierbij kan gedacht worden aan de alarmering (juiste keus van voertuig), de communicatie met de deelnemers aan de proef en de eventuele opschaling.
- Onderzoeken en rapporten over ARBO-aspecten. Deze zijn bewaakt door de ARBO-coördinator die aan het projectteam is verbonden.
- Financiële evaluatie. Door de afdeling Financiën van de VNOG is een evaluatie gedaan van de kosten gemoeid met de proef.

3.2. Onderwerpen van evaluatie

1. Opkomsttijden / uitruktijden.

Hier worden de tijden van de SIV gegeven en vergeleken met die van de TS6 in een vergelijkbare situatie. Er is hierbij geen concrete streefwaarde voor de tijden van de SIV. Er wordt zuiver uitgegaan van de opdracht en hierin wordt alleen gesproken over het verkorten van de opkomsttijden. Opgemerkt dient te worden dat de situatie in Brummen (meer landelijk gebied en vrije instroom van vrijwilligers) anders is dan de situatie in Doetinchem (meer stedelijk gebied en gebruik van een rooster). De proef behelst dus meerdere varianten.

De mate van tijdswinst draagt bij aan de afweging om wel of niet met een SIV te gaan werken.

2. Gelijkwaardig niveau van doeltreffendheid en veiligheid.

Dit gelijkwaardig niveau is gesteld als voorwaarde voor een verantwoorde afwijking van de standaard voertuigbezetting. Als bron worden de uitrukrapporten gebruikt waarin deze onderwerpen expliciet terug komen. Deze rapporten zijn specifiek voor de proef opgesteld en worden door de deelnemers ingevuld na iedere uitruk met de SIV.

3. Ervaringsgegevens deelnemers

Het betreft hier ervaringsgegevens over de verschillende onderdelen van de proef. Als bron zijn de enquêtes gebruikt die zijn uitgezet. De ervaringsgegevens geven een beeld van de gevraagde "mogelijkheden, haalbaarheid, beperkingen en randvoorwaarden" uit de opdracht en zijn tevens inbreng voor de Toolbox SIV2. In de ervaringsgegevens komen ook de onderwerpen belasting en motivatie voor. Die zijn een indicatie voor de gevraagde "paraatheid".

4. Ervaringsgegevens meldkamer (MON)

Het betreft hier ervaringsgegevens vanuit het gezichtsveld van de centralisten. Als bron zijn de evaluatierapporten gebruikt die de MON heeft ingevuld. De ervaringsgegevens geven een beeld van de gevraagde "mogelijkheden, haalbaarheid, beperkingen en randvoorwaarden" uit de opdracht en zijn tevens inbreng voor de Toolbox SIV2.

5. Veilig en verantwoord werken.

Dit is een rechtstreekse eis uit de opdracht. Onder begeleiding van een ARBO-coördinator van de VNOG is gewaarborgd dat er veilig en verantwoord gewerkt wordt. Dit heeft onder andere geleid tot een warme RI&E.

6. Financieel overzicht.

Hierbij is rekening gehouden met de aspecten die benoemd zijn in bijlage 5 van het AB besluit van 18 december 2013. Andere aspecten zijn buiten beschouwing gelaten.

7. Uren en financiële aspecten om een SIV in te voeren, eenmalig en structureel.

De uren en financiële aspecten dragen bij aan de afweging om wel of niet met een SIV te gaan werken en zijn tevens inbreng voor de Toolbox SIV2. Nogmaals wordt opgemerkt dat er ook andere aspecten zijn die het afwegingskader kunnen vormen, gedacht kan hierbij worden aan veiligheid, opkomsttijden en de belasting en motivatie van de vrijwilligers.

4. De evaluatie

In dit hoofdstuk worden de zeven (deel)onderwerpen waaruit de evaluatie is opgebouwd uitgewerkt. Hierbij moet worden opgemerkt dat het niet mogelijk is om specifieke uitspraken te doen over de variant "vrije instroom" zoals in Brummen gehanteerd. Dit omdat het aantal uitrukken in Brummen te beperkt is voor valide conclusies.

1. Opkomsttijden / uitruktijden

De volgende tijden worden ter vergelijking gehanteerd:

- De opkomst- en uitruktijden van de SIV tijdens de proef in 2014;
- De opkomst- en uitruktijden van de TS6 voor alleen de 14 incident typen. Dit om een goede vergelijking te kunnen maken. Voor Doetinchem worden hiervoor de tijden van 2014 gebruikt. Dit omdat voor Doetinchem de situatie in 2013 wezenlijk anders was als in 2014 (kazerne op een andere locatie en een andere ploegindeling). Voor Brummen worden wel de tijden van 2013 gebruikt. Hier is de situatie vergelijkbaar met die van 2014. Bovendien heeft Brummen in 2014 nagenoeg geen uitrukken met de TS6 gehad op de genoemde 14 incident-typen.

In bijlage 5 is een samenvatting gegeven van de uitruk- en opkomsttijden en de uitgangspunten en voorwaarden die hierop van toepassing zijn. Als bron is "Veiligheidspaspoort" gebruikt. De gebruikte gegevens hieruit zijn desgevraagd beschikbaar.

Geconcludeerd mag worden dat aan de doelstelling is voldaan, er is tijdswinst behaald.

Voor Doetinchem geldt:

TS6				SIV2			
# meldingen	prio	Uitruk	Opkomst	# meldingen	prio	Uitruk	Opkomst
8	1	03:50	07:48	29	1	02:09	06:31
6	2	06:00	10:33	31	2	02:51	06:48
14	1 en 2	04:46	08:59	60	1 en 2	02:30	06:40

De genoemde tijden zijn gemiddelde tijden in min:sec. Gemeten is van de start van de proef t/m 8-12.

De uitruktijd van de SIV2 is bij zowel prio 1 als 2 beduidend korter. De rijtijden (opkomsttijd minus uitruktijd) op de prio 1 meldingen zijn met de TS6 korter (3:58) dan met de SIV2 (4:22). Bij prio 2 meldingen is het andersom (respectievelijk 4:33 en 3:57). Verklaringen hiervoor kunnen zijn dat de territoriale verdeling van de meldingen ongunstig waren voor de SIV ten opzichte van de TS6. Ook het beperkte aantal uitrukken kan een vertekend beeld geven. De verwachting dat een SIV2 minder rijtijd nodig zou hebben is met dit onderzoek in ieder geval niet bewezen. De snellere opkomsttijd is een gevolg van het inzetten van minder mensen met behulp van een rooster / kazernering.

Voor de momenten dat de SIV operationeel is, blijkt dat 75% van alle meldingen door de SIV kunnen worden afgehandeld (na invoering van TOOM). Dit blijkt uit "Veiligheidspaspoort". De gebruikte gegevens zijn beschikbaar in bijlage 7. In 2014 bedroeg het totaal aantal meldingen voor de post Doetinchem 385. In tabelvorm geeft dit de volgende verdeling:

Aantal meldingen voor de post Doetinchem in 2014 (prio 1 en prio 2)		
Op werkdagen van 7.00 – 18.00 uur Van 21-01 t/m 08-12		Overige momenten van het jaar
SIV2	TS6	TS6
86	28	271
385		

Voor Brummen geldt:

TS6				SIV2			
# meldingen	prio	Uitruk	Opkomst	# meldingen	prio	Uitruk	Opkomst
25	1	04:50	08:35	2	1	03:53	05:39
24	2	06:32	10:15	2	2	03:53	07:41
49	1 en 2	05:40	09:27	4	1 en 2	03:53	06:20

De genoemde tijden zijn gemiddelde tijden in min:sec. Gemeten is van de start van de proef t/m 8-12.

Voor Brummen kan er alleen gesproken worden van een indicatie van tijdswinst. Gelet op het beperkte aantal meetmomenten (4) is daar geen valide conclusie aan te verbinden. Het beperkte aantal deelnemers (7) heeft mogelijk een negatieve uitwerking gehad op de resultaten.

2. Gelijkwaardig niveau van doeltreffendheid en veiligheid

Als bron worden de uitrukrapporten gebruikt waarin deze onderwerpen expliciet terug komen. De uitrukrapporten zijn per brandweerpost gebundeld in één document (zie bijlagen 6a en 6b) en daar is een samenvatting van gemaakt (bijlagen 6e en 6f). Hier is een rode draad uit te halen die hieronder per post vermeld is.

Brummen

- Kantelmoment/opschaling: heeft niet plaatsgevonden.
 - Onveilige situaties: er hebben zich geen onveilige situaties voorgedaan.
 - Doeltreffendheid: er is geen verminderde doeltreffendheid geconstateerd.
 - Voldoende personeel: geen momenten waarbij er hier een tekort aan was
 - Voertuig en materiaal: in een voorkomend geval bij een ontwikkelde autobrand bleek een blussing met de SIV haalbaar, al was er weinig marge. Het bleek in ieder geval van belang dat de watertank volledig gevuld is.
- In een voorkomend geval van zaagactiviteiten (bij stormschade) wordt een 2^e zaagpak gemist.

Aanbeveling: conformeren aan de werkwijze binnen de cluster. Toelichting: op de inventarislijst van de SIV staan oorspronkelijk 2 zaagpakken. De Technische Dienst van IJsselstreek heeft de bepakking van de SIV van Brummen in lijn willen laten zijn met de werkwijze in IJsselstreek. Daar ligt ook op de TS slechts 1 zaagpak. De gedachte daarbij is dat tijdens het zagen de overige vrijwilligers op afstand staan. Bij het opruimen van de takken wordt er gestopt met zagen.

Doetinchem

- Kantelmoment/opschaling: Er is tweemaal opgeschaald met een hoogwerker (HW): Op 5 maart 2014 bij een incident "dier op hoogte" (kraai). Die zat te hoog voor de ladder van de SIV. In totaal zijn 4 personen ingezet.
- Op 4 april 2014 bij een "tilassistentie ambu". Hier is opgeschaald om af te kunnen hijsen.
- Onveilige situaties: er hebben zich geen onveilige situaties voorgedaan.
- Doeltreffendheid: anders dan bij de genoemde incidenten is er geen verminderde doeltreffendheid geconstateerd.
- Voldoende personeel: Er is één incident geweest waarbij er hier een tekort aan was: Op 4 april 2014 bij een "tilassistentie ambu". Hierbij is aangegeven dat er te weinig personeel voorhanden was. Het betrof een incident dat feitelijk niet behoort tot de 14 SIV incident-typen.
- Voertuig en materiaal: er is eenmaal een tekortkoming geconstateerd: Op 24 januari 2014 bij een incident "dier op hoogte". De HD-straal van de SIV bleek niet geschikt. Met de HD-straal van een TS zou het wel gelukt zijn om het dier te bewegen de boom te verlaten. Er is niet opgeschaald.

Voor post Doetinchem ontbraken van 4 incidenten de uitrukrapporten. Die zijn in bijlage 6b groen gearceerd.

Conclusie

Op basis van de uitrukrapporten kan de conclusie worden getrokken dat er voldaan wordt aan een gelijkwaardig niveau in vergelijking met de TS6 als het gaat om de veiligheid en de doeltreffendheid. Hierbij is het van belang dat er alleen gealarmeerd wordt voor de 14 incident-typen en dat er waar nodig tijdig wordt opgeschaald.

3. Ervaringsgegevens deelnemers

Voor het verzamelen van ervaringsgegevens is gebruik gemaakt van enquêtes onder de deelnemers en niet-deelnemers van de proef. De volgende ervaringsgegevens zijn verzameld:

- a. De belasting van uitrukken en de motivatie;
- b. De belasting van werken in het rooster (alleen post Doetinchem);
- c. De doeltreffendheid van het voertuig en de uitrusting;
- d. Het vakbekwaam worden (de training) en het vakbekwaam blijven (oefeningen);
- e. Uitrukprocedure;
- f. Overig.

De deelnemers aan de proef hebben alle onderwerpen voorgelegd gekregen. De niet-deelnemers alleen de onderwerpen a en f. Het betrekken van de niet-deelnemers bij de enquête was een bewuste keus. Voor de niet-deelnemers heeft de proef namelijk als consequentie dat het aantal uitrukken met de TS6 minder wordt en dat de overblijvende uitrukken mogelijk zwaarder zijn. Ook kan de proef invloed hebben op de motivatie.

De resultaten van de enquêtes zijn te vinden in de bijlagen 8a t/m 8f en in bijlage 8g is een verkorte weergave gegeven.

Conclusies

Per thema kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- a. De belasting van uitrukken en de motivatie.

Bij de deelnemers wordt de lichamelijke belasting veelal als gelijk ervaren en voor een beperkt aantal als hoger. De geestelijke belasting wordt voor ongeveer 2/3 van de deelnemers als gelijk ervaren en voor de overige deelnemers in meerderheid als hoger. De motivatie ligt voor de deelnemers op een duidelijk hoger niveau. Als redenen worden genoemd het aanspreken op vakmanschap, de grotere verantwoordelijkheid en uitdaging en het meer daadwerkelijk bezig zijn.

Bij de niet-deelnemers wordt de lichamelijke belasting voor de grote meerderheid als gelijk ervaren en voor de overigen als lager. De geestelijke belasting wordt bij ongeveer 3/4 gezien als gelijk en voor de overigen is het beeld wisselend (hoger en lager).

Bij de motivatie is het beeld tussen Brummen en Doetinchem verschillend. In Brummen geeft 80% aan dat dit gelijk is gebleven, de rest ervaart meer motivatie. In Doetinchem is ongeveer voor de helft van de niet-deelnemers de motivatie gelijk, voor de rest tendeert dit duidelijk naar minder motivatie. Hierbij wordt met name genoemd dat dit komt door het lagere aantal uitrukken.

- b. De belasting van werken in het rooster (alleen post Doetinchem).

Deze belasting wordt door ongeveer 80% gewaardeerd als "precies goed". Genoemd wordt dat het rooster goed te doen is en voldoende flexibiliteit biedt. De rest ervaart in meerderheid een hogere belasting, met name door de combinatie van andere verplichtingen bij de brandweer. Het aantal uitrukken wordt door de meerderheid als onvoldoende ervaren met een wisselende beleving hierbij.

c. De doeltreffendheid van het voertuig en de uitrusting.
Het blussysteem scoort hier een duidelijke onvoldoende. Dat komt met name door de doseerbaarheid van pomp bij kleine brandjes. In mindere mate spelen hier het hoge geluidsniveau en de bediening van de pomp. De bepakking krijgt van de deelnemers een voldoende tot een ruim voldoende. Het voertuig als geheel zit rond de voldoende. Een hogere score bleek niet mogelijk vanwege met name de toegankelijkheid van het voertuig (het ontbreken van rolluiken) en in mindere mate de beperkte wendbaarheid en het hoge zwaartepunt van het voertuig.

d. Het vakbekwaam worden (de training) en het vakbekwaam blijven (oefeningen).
Het aantal trainingen en oefeningen en de inhoud ervan worden als bijzonder positief ervaren. Bij de zelfstandige oefeningen (al dan niet onder begeleiding van een instructeur) wordt voor een deel van de deelnemers een beperking in deelname veroorzaakt door hun beperkte belastbaarheid of het ontbreken van tijd. De behoefte aan realistische oefeningen (op een oefencentrum) wordt aangegeven tussen de 1 á 2 keer per jaar.

e. Uitrustprocedure en f. Overig.
Een deel van de deelnemers wil niets wijzigen aan de huidige uitrustprocedure en de 14 incident-typen. Een ongeveer even groot deel ziet een verdere uitbreiding van het aantal incident-typen, sommigen tot rijden op alles (al dan niet onder voorwaarden).

Volgens de onderzoeker van O&O is de respons op de enquête voldoende voor een betrouwbaar resultaat.

Twee deelnemers hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid een toelichting te geven op de enquête (zie ook bijlage 8h):

- Eén persoon heeft bij de PvB ervaren dat hij onvoldoende is waargenomen. De meeste aandacht ging uit naar de andere kandidaat waarop hun beide beoordeling gebaseerd zou zijn. Deze persoon vindt dus dat hij niet individueel is beoordeeld.
- Eén persoon gaf aan dat er in de opleiding van de SIV nog meer aandacht zou moeten zijn voor communicatie. Hierbij met name met de andere hulpdiensten ter plaatse (multidisciplinair) en met getroffen en / melder / slachtoffers etc.

Van de instructeurs is het duidelijke signaal gekomen dat de basis-competenties van de deelnemers lager bleek te zijn dan verwacht. Dit aspect wordt niet meegenomen in de 0-meting maar is wel onderdeel van de PvB. Dit heeft tijdens de training geleid tot een extra inspanning bij deelnemers en instructeurs. Bijwerking van het SIV-project is dus dat het niveau van vakbekwaamheid van de deelnemers een impuls heeft gekregen. Het uiteindelijke niveau van vakbekwaamheid van de SIV2 bemensing overstijgt het niveau van de bemensing van de TS6. Dit heeft een positieve weerslag op het algehele niveau van veiligheid en doeltreffendheid op de post.

Het korte tijdsbestek voor de training heeft ook zijn weerslag gehad op het aantal deelnemers wat door de 0-meting is gekomen. Bij de 0-meting zijn de mensen geselecteerd waarvan verwacht werd dat ze binnen de gegeven tijd op het gewenste competentie niveau zouden kunnen komen. Als er meer tijd voor de training was geweest waren er ook meer deelnemers door de 0-meting gekomen.

4. Ervaringsgegevens meldkamer (MON)

Het betreft hier ervaringsgegevens vanuit het gezichtsveld van de centralisten. Als bron zijn de evaluatierapporten gebruikt die de MON heeft ingevuld. De evaluatierapporten zijn per brandweerpost gebundeld in één document met de uitrustrapporten van de deelnemers (zie 5.2). Hier is de rode draad uit gehaald (zie ook bijlagen 6a en 6b). Die

staat hieronder per post vermeld.

Brummen

- Alarmering: Er zijn vraagtekens bij het gelijktijdig alarmeren van 2 voertuigen met een beperkt verschil in uitruktijd.
- Communicatie: In het begin van de proef verzuimde de meerrijdende TS om zich in te melden in de inmeldgroep.
- Kantelmoment/opschaling: Niet van toepassing

Doetinchem

- Alarmering: Ging in bijna alle gevallen goed, alleen op 19 juni geeft de centralist aan twijfels te hebben gehad over de alarmering met de SIV. Het betrof een automatisch brandalarm in het ziekenhuis. Het ging hier over één van de 14 incident-typen.
- Communicatie: Verliep goed, alleen bij een incident op 31 juli verliep de communicatie volgens de centralist overdadig.
- Kantelmoment/opschaling: Geen opmerkingen.

De vertegenwoordiger van de MON in het projectteam heeft als beeld dat vanuit de MON gezien de proef goed verloopt. Er zijn geen "kantelingen" geweest waardoor niet zichtbaar gemaakt kon worden hoe hierop gereageerd word. Bij het alarmeren is er bij een aantal incidenten handmatig gealarmeerd. Dit leidt in een aantal gevallen tot het onterecht alarmeren van de TS, in een enkel geval is de SIV ten onrechte gealarmeerd.

De keuze om een vertegenwoordiger van de MON onderdeel te laten zijn van het projectteam heeft er voor gezorgd dat er voldoende tijd was om de werkwijze van de MON aan te passen. Met name voor het systeem GMS bleek dit noodzakelijk.

Conclusie

Over het algemeen is de proef goed verlopen. Wel moet de centralist GMS consequent invullen om tot de juiste kwalificatie van het incident te komen en dus het juiste voertuig. Voor de SIV dient GMS aangepast te worden en hierbij is het van belang dat ook voor toekomstige initiatieven de MON voldoende tijd hiervoor krijgt.

5. ARBO-aspecten

Aan het projectteam is een ARBO-coördinator van de VNOG verbonden. Nog voor de start van de proef heeft deze coördinator bepaald dat er een RI&E gehouden moest worden voor de proef met de SIV. De uitgangspunten hiervoor zijn vastgelegd in bijlage 10a. Hieruit blijkt dat het RCM-traject ook heeft gezorgd voor een goede risico inventarisatie. Het enige wat nog ontbreekt voor de warme RI&E is een werkbelevings-onderzoek. Dit beeld is bevestigd door de externe toetsingsrapportage die in december 2013 door de externe veiligheidskundige H. Reijmes is gemaakt (zie bijlage 10b). De OR ging echter niet akkoord met de hier gekozen systematiek. Daarom is besloten een volledige warme RI&E te laten plaatsvinden door een andere externe veiligheidskundige. Hierbij is gebruik gemaakt van de laatste systematiek die in Brandweer Nederland gebruikt wordt. Dit onderzoek is gedaan door de veiligheidskundige H. Hoogesteger van het bedrijf Tinguely experts uit Utrecht. Dit heeft in juni 2014 geleid tot een tussenrapportage (zie bijlage 10c) met daarin een lijst met aandachts- en knelpunten. Deze veiligheidschecklist is door het projectteam opgepakt wat in oktober 2014 geresulteerd heeft in een "stand van zaken" (zie bijlage 10d). In december 2014 is tenslotte de definitieve rapportage van de warme RI&E beschikbaar gekomen (zie bijlage 10e).

Conclusie

Samenvattend wordt geconcludeerd dat (overgenomen uit rapportage warme RI&E):

- de voorbereidingen die Brandweer VNOG trof voor de inzet van medewerkers in de SIV2-pilot zorgvuldig zijn geweest en voldoende gericht op het voorkomen van risico's voor de veiligheid en gezondheid.
- bij de uitvoering van de pilot op basis van de veiligheidschecklist en het belevingsonderzoek, beide onderdeel van de 'warme RI&E', een beperkt aantal als middelgroot te kwalificeren risico's naar voren zijn gekomen. Een deel daarvan had eigenlijk betrekking op algemene brandweertaken.
- aan de hand van deze RI&E kan Brandweer VNOG een plan van aanpak maken om de gesignaleerde knelpunten op te lossen en risico's te beheersen. Enkele acties zijn reeds opgepakt.
- de evaluatie van de pilot vooralsnog een papieren zaak is; deelnemers aan de pilot zijn daarover enigszins teleurgesteld. Er is behoefte aan het met elkaar delen van ervaringen.
- de OR op verschillende momenten betrokken is geweest bij deze RI&E. Het eindresultaat moet echter nog met hen worden gedeeld, waarbij de raad instemmingsrecht heeft op de geconstateerde risico's en het plan van aanpak.

De openstaande punten kunnen nu worden vervolgd conform de reguliere werkwijze in de RI&E cyclus.

6. Financieel overzicht

Door de afdeling Financiën van de VNOG is een evaluatie gedaan van de projectkosten gemoeid met de proef. Het volgende overzicht is van toepassing:

Cluster	Begroting	Uitgaven	Resultaat
Brandweer Achterhoek West	€ 94.000,-	€ 112.690,-	€ - 18.690
IJsselstreek	€ 100.500,- *)	€ 104.716,-	€ - 4.216,-

*) Dit is inclusief een extra bijdrage uit de jaarrekening 2013 van € 12.000,-

Conclusie

Er is een overschrijding van het budget van ongeveer 20%.

In het vervolg zal nog meer rekening gehouden moeten worden met onvoorziene gebeurtenissen, zeker als het project een experiment betreft waarbij er tijdens de uitvoering nieuwe inzichten ontstaan.

7. Uren en financiële aspecten om een SIV in te voeren, eenmalig en structureel

In deze paragraaf zijn de financiële aspecten uitgewerkt voor de verschillende disciplines die een rol spelen bij de proef: vakbekwaamheid, repressie, materieel & logistiek (M&L) en ARBO. Voor een andere brandweerpost kan de situatie hiervan afgeleid worden al zal de berekening mogelijk wel herzien moeten worden (maatwerk). In de uitwerking is uitgegaan van de "maximaal" variant. Op basis van de inzichten opgedaan tijdens de proef, wordt er hierbij vanuit gegaan dat het invoeren van een SIV op een post niet duurder zal zijn dan hier geschetst. Als basis is de specifieke opzet van de proef op de post Doetinchem gehanteerd. Bij minder deelnemers, een langere voorbereidingstijd of bij minder externe ondersteuning zullen de kosten (aanzienlijk) lager zijn.

a. Vakbekwaamheid

Vakbekwaam worden

Dit is van toepassing op zowel instructeurs als deelnemers. Voor de deelnemers is het 0-niveau een onbekende, dat kan per post anders zijn. Denk hierbij met name aan de basis-competenties. Tijd-tempo speelt ook een rol. Als er meer tijd is, heeft de

deelnemer ook meer gelegenheid om (zelf) te werken aan de basis competenties en kan er met minder instructeurs-uren worden volstaan. Als er meer tijd is worden de inspanningen van de instructeurs ook meer verdeeld in de tijd. Hierdoor is er sprake van een lagere belasting en kan er met minder instructeurs worden volstaan. Een gunstigere tijd-tempo factor heeft dus dubbel voordeel als het gaat om het benodigde aantal instructeurs. Er zijn wel altijd minimaal 3 instructeurs nodig voor een goede begeleiding van de 0-meting, trainingen (vakbekwaam worden) en oefeningen (vakbekwaam blijven).

Voor de benodigde uren en kosten voor het vakbekwaam worden is in bijlage 11a een voorbeeldberekening gegeven. Hierbij is uitgegaan van de situatie in de proef waarbij de deelnemers in 2 maanden opgeleid moesten worden. In de berekening is uitgegaan van 8 instructeurs en 36 deelnemers. Voor de training van de instructeurs wordt, net als bij de proef, uitgegaan van het doorlopen van een 7-daags opleidingstraject in Crailo. Dit versus bijvoorbeeld een train-de-trainer traject door de huidige SIV-instructeurs. De training op Crailo geeft de instructeurs veel extra nuttige bagage en alleen op die manier kunnen ze "boven de stof" staan.

Voor de kosten van het vakbekwaam worden, kan de vraag gesteld worden of dit 100% op het conto van de SIV moet komen. Bij de proef is gebleken dat de training ook een positief effect heeft op de veiligheid en doelmatigheid bij het optreden met de TS6.

De hier gedane opgaven kunnen gehanteerd worden voor een willekeurige post maar wel op basis van de resultaten van het RCM-traject zoals dat aan het begin van deze proef is uitgevoerd (14 incident-typen) en op basis van de specifieke opzet en omstandigheden van de proef. Daarnaast dient een zekere marge aangehouden te worden omdat de trainings-inspanning ook afhankelijk is van het competentieniveau aan het begin van de training. Dat kan per post verschillen.

Vakbekwaam blijven

Dit is nodig voor zowel instructeurs als deelnemers. Net als bij de posten die deelnemen aan de proef, wordt er vanuit gegaan dat alle deelnemers 2x per jaar 1 dagdeel realistisch oefenen aangeboden krijgen. Deze kunnen dan ook gecombineerd worden met scenario's waarbij er opgeschaald wordt met een TS.

Voor de benodigde uren en kosten voor het vakbekwaam blijven is in bijlage 11a een voorbeeldberekening gegeven. Wederom gebaseerd op de situatie in de proef. Voor de kosten van het vakbekwaam blijven kan de vraag gesteld worden of dit 100% op het conto van de SIV moet komen. Bij de proef is gebleken dat de oefeningen ook een positief effect hebben op veiligheid en doelmatigheid bij het optreden met de TS6.

b. Repressie / Incidentbestrijding

Hierbij spelen de vergoedingen voor deelname aan het rooster en voor de uitrukken. Een vergelijking met de situatie met de TS6 kan gemaakt worden. Opgemerkt dient echter te worden dat hier veel variabelen spelen die per post verschillend kunnen zijn. De voorbeeldberekening in bijlage 11a is gebaseerd op de situatie op de post Doetinchem welke afwijkt van de situatie in Brummen waar geen rooster gehanteerd wordt. De berekening geeft derhalve inzicht in de aspecten die een rol kunnen spelen. Deze "bouwblokken" kunnen gebruikt worden voor de berekening bij een willekeurige post op basis van de specifieke omstandigheden (maatwerk).

c. Materieel & Logistiek / materieelkosten

Bij het begroten van het definitieve voertuig voor de SIV wordt er rekening gehouden met het huidige (tijdelijke) voertuig en de ervaringen van de gebruikers (zie 5.3). Zie bijlage 11a voor de begroting en 11b voor de opbouw van het voertuig.

Twee opties zijn hierin uitgewerkt voor wat betreft het blussysteem:

- Een OneSeven systeem (grotere slagkracht maar wel veel duurder);
- Het huidige blussysteem maar dan aangedreven door een PTO. Hierdoor is er veel minder geluid. De regelbaarheid van de pomp is hier specifiek een punt van aandacht. Beide systemen vereisen (aanvullende) training. Voor de VNOG moeten beide systemen eerst nog getest en geëvalueerd worden.

d. ARBO / RI&E. Voor de brandweer, als zelfstandige organisatie, is het nodig om 1x per 4 jaar een nieuwe RI&E uit te voeren. Als de post een SIV heeft dan dient die hierin meegenomen te worden. Dat kan zonder extra kosten. Als er recentelijk een RI&E is geweest op het moment dat de SIV wordt ingevoerd, dan zal er natuurlijk wel een nieuwe RI&E voor de SIV moeten plaatsvinden en daar zijn dan extra kosten aan verbonden.

5. Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies en aanbevelingen van de proef met de SIV2 weergegeven. Deze zijn gebaseerd op de uitkomsten van de feitelijke evaluatie, die opgenomen is in het voorgaande hoofdstuk.

Terugblik op de opdracht

Het doel van de proef was het verkrijgen van een goed beeld van de mogelijkheden, haalbaarheid, beperkingen en randvoorwaarden als een SIV2 wordt ingezet bij een vrijwillige brandweerpost.

Geconcludeerd kan worden dat tijdens het voorbereidingstraject een goed beeld verkregen is van de mogelijkheden en haalbaarheid van de incidenttypen waarop de SIV2 zelfstandig kan uitrukken. Dit is bevestigd in de praktijkervaring die opgedaan is tijdens de proef. De proef heeft laten zien dat het mogelijk en haalbaar is om op een veilige en verantwoorde wijze een SIV2 in te voeren op een vrijwillige brandweerpost waarbij er door de SIV2 zelfstandig wordt uitgerukt naar een beperkt aantal incidenttypen met als bemensing tweemaal manschap-plus (dus zonder bevelvoerder).

Hierbij horen echter een aantal beperkingen en randvoorwaarden welke als variabelen kunnen worden meegegeven bij de afweging om met een SIV2 te gaan werken op een post. Dit komt terug in de uitwerking van de Toolbox SIV2 in het kader van Variabele Voertuigbezetting.

(deel)conclusies & aanbevelingen op de zeven onderwerpen van de evaluatie

Voor de zeven onderdelen van de evaluatie zijn hieronder de belangrijkste conclusies en aanbevelingen gegeven:

1. Opkomsttijden / uitruktijden.

Uit de evaluatie is gebleken dat de SIV bijdraagt aan het verbeteren van de kwaliteit van de brandweezorg, met name op het vlak van paraatheid en opkomsttijden in de beide clusters.

Voor Doetinchem is de gemiddelde uitruktijd voor de SIV (prio 1 en prio 2) 2:16 minuten korter dan bij een TS6 en de gemiddelde opkomsttijd 2:19 minuten korter. De snellere opkomsttijd is een gevolg van het inzetten van minder mensen met behulp van een rooster / kazernering.

Voor de momenten dat de SIV operationeel is, blijkt dat 75% van alle meldingen door de SIV kunnen worden afgehandeld (na invoering van TOOM).

Voor Brummen is de gemiddelde uitruktijd voor de SIV (prio 1 en prio 2) 1:47 minuten korter dan bij een TS6 en de gemiddelde opkomsttijd 3:07 minuten korter. Hierbij is er echter alleen sprake van een indicatie van tijdwinst. Gelet op het beperkte aantal meetmomenten (4) is er geen valide conclusie aan te verbinden. Het beperkte aantal deelnemers (7) heeft mogelijk een negatieve uitwerking gehad op de resultaten.

2. Gelijkwaardig niveau van doeltreffendheid en veiligheid.

Op basis van de uitrustrapporten van beide posten gezamenlijk kan de conclusie worden getrokken dat er voldaan wordt aan een gelijkwaardig niveau in vergelijking met de TS6 als het gaat om de veiligheid en de doeltreffendheid. Hierbij is het van belang dat er alleen gealarmeerd wordt voor de 14 incident-typen en dat er waar nodig tijdig wordt opgeschaald.

3. Ervaringsgegevens deelnemers.

De belasting van de uitrukken wordt door de deelnemers aan de proef ervaren als gelijk of hoger waarbij de motivatie op een duidelijk hoger niveau ligt, de SIV doet een nog groter beroep op hun vakmanschap. Bij de niet-deelnemers is er verschil tussen Brummen en Doetinchem in motivatie. In Brummen is dit gelijk of hoger, in Doetinchem is dit gelijk of lager. De belasting van het werken in het rooster in Doetinchem wordt door de meerderheid als "precies goed" ervaren, de rest ervaart een hogere belasting.

Het voertuig wordt door de deelnemers als voldoende beoordeeld met een duidelijk aandachtspunt voor het blussysteem.

Het aantal trainingen en oefeningen en de inhoud ervan worden als bijzonder positief ervaren. Er is behoefte om 1 á 2 keer per jaar realistisch te oefenen.

Een deel van de deelnemers wil vasthouden aan de 14 incident-typen. Een even groot deel ziet graag een verdere uitbreiding hiervan.

Aanbevelingen

Voertuig: het projectteam stelt voor om de genoemde verbeterpunten mee te nemen als het tot de keuze van een definitief voertuig gaat komen.

Het verder onderzoeken van een mogelijke uitbreiding van het aantal incident-typen, bij voorkeur middels een hernieuwd RCM-traject gebaseerd op de nieuwe inzichten uit de proef. Geleidelijkheid en betrokkenheid (motivatie) is belangrijk. Belangrijk is een goede aansluiting bij alle deelnemers en niet-deelnemers. Wat hieraan kan bijdragen is om voor de gehele post meer nadruk te leggen op elementaire oefeningen (versterken basis-competenties). Hierdoor kan bovendien het aantal deelnemers aan de SIV verder vergroot worden. Bij de reguliere oefeningen (voor de TS6) kan overwogen worden om dezelfde opzet te hanteren als bij de SIV oefeningen. Deze is meer individualistisch van aard en gaat niet zozeer uit van méér oefenen maar wel van anders oefenen. Deze manier van oefenen is intensief maar wordt door de SIV-deelnemers veelal als prettig en bijzonder effectief ervaren.

4. Ervaringsgegevens meldkamer (MON).

Over het algemeen is de proef goed verlopen. Wel moet de centralist GMS consequent invullen om tot de juiste kwalificatie van het incident te komen en dus het juiste voertuig. Voor de SIV dient GMS aangepast te worden en hierbij is het van belang dat ook voor toekomstige initiatieven de MON voldoende tijd hiervoor krijgt.

5. Veilig en verantwoord werken (uit rapportage warme RI&E).

De voorbereidingen die Brandweer VNOG trof voor de inzet van medewerkers in de proef met de SIV zijn zorgvuldig geweest en voldoende gericht op het voorkomen van risico's voor de veiligheid en gezondheid. Bij de proef zijn een beperkt aantal als middelgroot te kwalificeren risico's naar voren gekomen. Een deel daarvan had eigenlijk betrekking op algemene brandweertaken. Enkele acties zijn reeds opgepakt. Daarnaast hebben de deelnemers meer behoefte aan het met elkaar delen van ervaringen.

Aanbeveling: maak aan de hand van de RI&E een Plan van Aanpak (PvA) om de gesignaleerde knelpunten op te lossen en risico's te beheersen en vervolg dit zoals dat gebruikelijk is in een RI&E cyclus.

De OR is op verschillende momenten betrokken geweest bij deze RI&E. Het eindresultaat moet echter nog met hen worden gedeeld, waarbij de raad instemmingsrecht heeft op de geconstateerde risico's en het plan van aanpak.

6. Financieel overzicht.

Er is een overschrijding van het budget van ongeveer 20%.

Aanbeveling: In het vervolg zal nog meer rekening gehouden moeten worden met onvoorziene gebeurtenissen, zeker als het project een experiment betreft waarbij er tijdens de uitvoering nieuwe inzichten ontstaan.

7. Uren en financiële aspecten om een SIV in te voeren, eenmalig en structureel.

Deze aspecten zijn vanuit de proef voorhanden en uitgewerkt in bijlage 11a. In het kort komt het hier op neer:

Onderdeel	Eenmalig			Jaarlijks		
	Uren			Uren		
	Kosten	Instructeurs	Deelnemers	Kosten	Instructeurs	Deelnemers
Vakbekwaamheid	€168.000,-	1280	1584	€31.000,-	334	540
Materieel	-			€29.000,-		

In deze uitwerking is uitgegaan van de "maximaal" variant. Op basis van de inzichten opgedaan tijdens de proef, wordt er hierbij vanuit gegaan dat het invoeren van een SIV op een post niet duurder zal zijn dan hier geschetst. Als basis is de specifieke opzet van de proef op de post Doetinchem gehanteerd met gebruik van 8 instructeurs, externe ondersteuning en met 36 deelnemers. Bij minder deelnemers, een langere voorbereidingstijd of bij minder externe ondersteuning zullen de kosten (aanzienlijk) lager zijn.

De kosten voor een rooster zijn hierin niet meegenomen omdat die vrijwel volledig gecompenseerd worden door de lagere uitrukvergoedingen.

Aanbeveling: Voor een andere brandweerpost kan de situatie hiervan afgeleid worden al zal de berekening mogelijk wel herzien moeten worden (maatwerk).

(deel)conclusie met betrekking tot de beperkingen en randvoorwaarden

De proef geeft een goed beeld van de beperkingen en randvoorwaarden welke als variabelen kunnen worden meegegeven bij de afweging om met een SIV te gaan werken op een post. Dit afwegingskader kan aspecten bevatten als uren en kosten, veiligheid, opkomsttijden en de belasting en motivatie van de vrijwilligers. De genoemde variabelen zijn:

1. Voor wat betreft de beperkingen

Met name als het gaat om de te behalen tijdswinst:

- Het aantal vrijwilligers dat bereid is om deel te nemen aan de training en om uit te rukken met de SIV;
- Het aantal vrijwilligers dat over voldoende competenties beschikt om deel te kunnen nemen aan de training;
- De tijdsdruk van de training, hoe langer de periode is waarover de training plaats vindt, hoe lager de belasting ervaren wordt. Met deze insteek kunnen meer vrijwilligers bereid gevonden worden voor deelname aan de training;
- Bij vrije instroom: de rijtijd van de deelnemende vrijwilligers om vanaf huis of werk bij de kazerne te komen;
- De beschikbaarheid van vrijwilligers om mee uit te rukken.

Te weinig uitrukken met de SIV kunnen eveneens een beperkende factor zijn in relatie tot de benodigde investering.

2. Voor wat betreft de randvoorwaarden

- Het probleem wat opgelost moet worden, moet helder geschetst zijn. De gekozen oplossing moet beantwoorden aan het probleem wat daarmee ook goed uit te leggen is (draagvlak).
- Het doorlopen van een RCM-traject helpt om een goed beeld te krijgen van de (on)mogelijkheden van de SIV en tevens om draagvlak te creëren. De uitkomsten van het RCM-traject dienen hierbij 1:1 te worden vertaald naar de uitruk procedure.
- Het gemaakte trainingskader bleek essentieel om het project vorm te geven vanuit de uitkomsten van het RCM-traject als het gaat om selectie, training en toetsing.
- Het voertuig wat gebruikt wordt, moet zodanig zijn opgebouwd en ingericht dat het optimaal is voor de incident-typen waarnaar uitgerukt gaat worden.
- Het invoeren van een SIV betekent een significante investering in tijd en geld. In het gehele project kunnen geen stappen overgeslagen worden zonder dat dit consequenties kan hebben voor veiligheid en motivatie.

Bijlagen

Bijlage 1: AB besluit van 18 december 2013 met AB-bijlagen 1,2 en 5
Bijlage 2: Resultaten RCM-traject post Brummen en post Doetinchem
Bijlage 3: Meldingsclassificaties MON voor proef met SIV2
Bijlage 4: Trainingskader SIV
Bijlage 5: Samenvatting resultaten uitruk- en opkomsttijden (uit Veiligheidspaspoort)
Bijlage 6a: Bundeling uitrukrapporten Brummen en evaluatierapporten MON
Bijlage 6b: Bundeling uitrukrapporten Doetinchem en evaluatierapporten MON
Bijlage 6c: Sjabloon uitrukrapport (overzicht gestelde vragen)
Bijlage 6d: Sjabloon evaluatieformulier MON (overzicht gestelde vragen)
Bijlage 6e: Samenvatting uitrukrapporten Brummen
Bijlage 6f: Samenvatting uitrukrapporten Doetinchem
Bijlage 7: Uitrukken Doetinchem 2014 SIV vs. TS

Enquêtes

Bijlage 8a: Resultaat definitieve enquête Brummen deelnemers
Bijlage 8b: Resultaat definitieve enquête Brummen niet-deelnemers
Bijlage 8c: Resultaat definitieve enquête Doetinchem deelnemers
Bijlage 8d: Resultaat definitieve enquête Doetinchem niet-deelnemers
Bijlage 8e: Resultaat tussen-enquête Doetinchem deelnemers
Bijlage 8f: Resultaat tussen-enquête Doetinchem niet-deelnemers
Bijlage 8g: Verkorte weergave van de enquêtes
Bijlage 8h: Resultaat aanvullende interviews

Bijlage 9: Niet gebruikt

ARBO-aspecten

Bijlage 10a: Uitgangspunten RI&E
Bijlage 10b: Toetsingsrapportage
Bijlage 10c: Tussenrapportage warme RI&E
Bijlage 10d: Stand van zaken, veiligheidschecklist uit tussenrapportage
Bijlage 10e: Definitieve rapportage warme RI&E

Financiële aspecten

Bijlage 11a: Raming van kosten SIV2
Bijlage 11b: Opbouw van materieel SIV2



Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland
t.a.v. de heer J.W. Scherjon
Postbus 234
7300 AE APELDOORN

Postbus 234
7300 AE Apeldoorn
Europaweg 79
7336 AK Apeldoorn
Tel. 055-548 3000
brandweer@vnog.nl
www.vnog.nl

Datum : **2 FEB. 2015**
Ons kenmerk : 13-14801/15-035452/BdG
Onderwerp : Evaluatie SIV-pilot
Bijlage(n) : -
Behandeld door : J. Brand

Geachte heer Scherjon, beste Koos,

Op 20 januari 2014 heeft u met de OR afspraken gemaakt over de evaluatie van de SIV-pilot. Afgesproken is dat: *"Er een evaluatiecommissie komt. Deze wordt samengesteld uit vertegenwoordigers van onder meer de OR, de betreffende clusters en het MOED-project.*

Zij stellen samen de evaluatiecriteria op en zorgen ervoor dat er een objectieve evaluatie komt".

De proef is inmiddels afgerond en een evaluatierapport is beschikbaar gesteld.

Onderzoekstechnisch zijn dit onze bevindingen:

- Voor de meetgegevens die gebruikt zijn voor de evaluatie van de proef is gebruik gemaakt van externe ondersteuning in de vorm van het RCM-traject, de Risico Inventarisatie & Evaluatie en het samenstellen van de vragenlijst die ingevuld wordt na een uitruk. Voor het beleavingsonderzoek is gebruik gemaakt van het onderdeel Onderzoek & Ontwikkeling van de VNOG.
- Naar onze mening is het moeilijk deze proef goed te evalueren omdat er in het projectplan wel een termijn van één jaar is opgenomen, maar geen duidelijke criteria opgenomen waren over wanneer de proef wel of niet geslaagd is. Door de evaluatiecommissie zijn, omdat de proef al gestart was, achteraf vier criteria gedestilleerd uit het projectplan waarop gemeten is. Vermindering opkomsttijd, verantwoord, veilig en doeltreffend uitrukken, belastbaarheid vrijwilligers en de kosten. Voor een volgend project of proef is het belangrijk dat vooraf duidelijk vastgelegd wordt wat het doel en gewenste resultaat is en wie de evaluatie gaat uitvoeren. Nu is de projectleider min of meer noodgedwongen in deze rol gestapt, dit kan vraagtekens oproepen over de objectiviteit.
- Over de post Brummen kunnen geen valide uitspraken worden gedaan, in verband met het geringe aantal uitrukken tijdens de periode van de proef.

Op de vier evaluatiecriteria zijn dit onze bevindingen:

- Zoals ook de opsteller van de RI&E in zijn rapportage aangeeft zijn "de voorbereidingen die de VNOG trof voor de inzet van medewerkers in de SIV2-pilot

zorgvuldig geweest en voldoende gericht op het voorkomen van risico's voor de veiligheid en gezondheid". Dit blijkt ook duidelijk uit de evaluatie. Op de 14 geselecteerde incidenttypen kan verantwoord, veilig en doeltreffend uitgerukt worden.

- De opkomsttijd bij de post Doetinchem is verminderd. Echter moet hierbij opgemerkt worden dat dit ook in de lijn van de verwachtingen ligt door de keus om te werken in een rooster.
- Uit het belevingsonderzoek blijkt dat de deelnemers gemotiveerd zijn om te werken op de SIV.
- Het budget van het project is met 20% overschreden. Wij realiseren ons dat het begroten van een pilot lastig is, maar vinden dit wel een vrij fors bedrag.

Concluderend:

Om een goed oordeel te kunnen geven over de daadwerkelijke invoering van een SIV op een post is, naast het beeld dat nu gegeven kan worden op basis van de proef, nog meer nodig. Er dient een helder afwegingskader ontwikkeld te worden, waarbij aspecten zoals organisatorische en personele problemen, maatschappelijk nut en kosten meegewogen worden. Wij adviseren dit mee te nemen in de ontwikkeling van de Toolbox, die opgesteld wordt in het kader van de Variabele Voertuigbezetting voor de reorganisatie VNOG Risicogericht.

Wij vertrouwen erop u met deze reactie voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

Namens de Evaluatiecommissie SIV-pilot,



Janine Brand
Voorzitter