# Dekkingsplan brandweerzorg Veiligheidsregio Utrecht

## Op basis van gebiedsgerichte opkomsttijden

Klik hier om te starten met lezen

December 2025

Veiligheidsregio Utrecht

vru.nl

# Voorwoord

**Met de totstandkoming van dit dekkingsplan zet de Veiligheidsregio Utrecht een belangrijke stap. Dit plan markeert de overgang naar gebiedsgerichte opkomsttijden (GGO), conform de landelijke uniforme systematiek, en sluit aan bij de voorgenomen wetswijziging van het Ministerie van Justitie en Veiligheid.**

Het is van belang te onderstrepen dat deze versie van het dekkingsplan een beleidsarme insteek kent. Er worden geen inhoudelijke beleidswijzigingen doorgevoerd ten opzichte van het in 2020 vastgestelde Materieel- en Personeelsbeheer- en Spreidingsplan (MPBSP). De bestaande kazerneconfiguratie en spreiding van voertuigen, slagkracht en specialismen blijven ongewijzigd.




Het plan geeft inzicht in de kwaliteit van de repressieve brandweerzorg op basis van vier parameters: snelheid, capaciteit, paraatheid en werkdruk. Deze inzichten vormen een solide basis voor bestuurlijke verantwoording en toekomstige besluitvorming. Tegelijkertijd biedt het plan ruimte voor monitoring en bijstelling.

Namens de directie van de VRU wil ik iedereen bedanken die heeft bijgedragen aan dit plan. De inzet van velen heeft geleid tot een transparant en zorgvuldig opgesteld document dat recht doet aan de complexiteit van onze regio én aan de kracht van onze organisatie.

**Jaap Donker**
Algemeen Directeur Veiligheidsregio Utrecht,
Regionaal Commandant brandweer

# Samenvatting

**Aanleiding en doel**
De Veiligheidsregio Utrecht (VRU) stelt dit dekkingsplan op als onderdeel van het vierjaarlijkse beleidsplan, conform de Wet veiligheidsregio's. Het plan markeert de overgang naar gebiedsgerichte opkomsttijden (GGO), in lijn met landelijke ontwikkelingen en de aangekondigde wetswijziging. Het doel is inzicht te geven in de operationele prestaties van de brandweer en de kwaliteit van de repressieve zorg, op basis van vier parameters: snelheid, capaciteit, paraatheid en werkdruk.

**Beleidsarm karakter**
Deze versie van het dekkingsplan is beleidsarm. Er worden geen inhoudelijke beleidswijzigingen doorgevoerd ten opzichte van het in 2020 vastgestelde Materieel- en Personeelsbeheer- en Spreidingsplan (MPBSP). De bestaande kazerneconfiguratie en spreiding van specialismen blijven ongewijzigd. De enige concrete wijziging betreft de implementatie van de landelijke systematiek voor basisbrandweerzorg, waarbij de opkomsttijden worden beoordeeld op basis van gebiedskenmerken in plaats van objectkenmerken.

**Beschrijving versus beoordeling**
Voor alle overige voertuigsoorten en ondersteunende eenheden geldt dat deze in dit plan beschrijvend zijn opgenomen of worden getoetst op de reeds vastgestelde beoordelingskaders. De dekking is inzichtelijk gemaakt met geografische kaarten. Er is dus geen sprake van beleidsmatige herziening van normen of eisen voor deze eenheden.

**Belangrijkste bevindingen**

- Snelheid: In 87,7% van de buurten wordt de opkomsttijd van de eerste tankautospuit gehaald binnen de referentiewaarde. Drie buurten scoren ‘onvoldoende’ in de avond- nacht en weekendsituatie. Deze gebieden worden aandachtsgebieden genoemd.
- Capaciteit: Binnen 15 minuten kunnen in 99,1% van de gevallen drie tankautospuiten ter plaatse zijn. Over het algemeen is de VRU binnen de gestelde tijden ter plaatse voor wat betreft de tweede en/of derde tankautospuit. De plekken waar niet op tijd de tweede en/of derde tankautospuit kan zijn, zijn weergegeven in het dekkingsplan.
- Paraatheid: De VRU kent verschillende bezettingsvormen op haar 70 brandweerposten, te weten vrijwilligers- dan wel gekazerneerde posten of een combinatie daarvan. Over het algemeen zijn de gekazerneerde kazernes qua personele paraatheid gegarandeerd. Een aantal vrijwilligersposten daarentegen hebben moeite om voldoende vrijwilligers te werven en te behouden. Het is met name een uitdaging om de beschikbaarheid op peil te houden gedurende de kantoortijden, in het weekend en in de vakantieperioden.
- Werkdruk: Zoals bekend bestaan er grote verschillen tussen kazernes als het gaat om werkdruk. De werkdruk is in dit dekkingsplan in kaart gebracht en kan als basis dienen voor mogelijke aanpassingen aan kazerneprofielen.

Naast de aandachtsgebieden is er ook op objectniveau overschrijding geprognotiseerd. In de bijlage is de aandachtspuntenlijst met de objecten waarbij een overschrijding verondersteld wordt opgenomen.

De VRU neemt de komende periode de tijd om te duiden wat deze overschrijdingen concreet betekenen en welke (gerichte) maatregelen er tegenover kunnen worden gesteld. Dit zal de VRU doen door een uitvoeringsplan te maken waarin per aandachtsgebied of -object de maatregelen worden beschreven.

**Proces en borging**

Het plan volgt de ‘dekkingsacht’ – een cyclisch proces van bijstellen, beschrijven, beoordelen, vaststellen, uitvoeren en monitoren. De VRU streeft naar een jaarlijkse actualisatie van het dekkingsplan, met monitoring op de vier parameters en bestuurlijke terugkoppeling.

# Inhoudsopgave


## Inleiding 9

**In- en aanleiding 10**
1.1 Inleiding 10
1.2 Aanleiding 10
1.3 Doelstelling 11
1.4 Proces (dekkingsacht) 11

## Uitgangspunten 13

**Uitganspunten en kaders 14**
2.1 Bestuurlijke uitgangspunten 14
2.2 Overige uitgangspunten 15
2.2.1 Wet- en regelgeving 15
2.2.2 Landelijke uniforme systematiek voor dekkingsplannen 15
2.2.3 Landelijke en regionale normen en standaarden 15
2.2.4 Natuurbrandbestrijding 16
2.2.5 Uitruk op Maat 16
2.2.6 Dekkingsplan versus Inzetbepaling Brandweereenheden dynamisch alarmeren 16
2.3 Paraatheid 17
2.4 Rekenkundige uitgangspunten 18
2.4.1 Uitvoeringsplan n.a.v. beoordelen van de dekking 18
2.4.2 Convenanten met buurregio's 18

## Processtap 1 Dekking bijstellen 19

**Dekking bijstellen (processtap 1) 20**
3.1 Interne ontwikkelingen 20
3.1.1 Ontwikkelingen in repressieve inrichting 20
3.1.2 Overgang naar Meldkamer Midden-Nederland 21
3.1.3 Automatisch statussen 21
3.2 Externe ontwikkelingen 22
3.2.1 Geografie 22
3.2.2 Demografie 22
3.2.3 Infrastructurele ontwikkelingen 23
3.2.4 Ontwikkelingen in CBS-buurtindeling 23
3.2.5 Taakdifferentiatie / verplichtend karakter 24

**4 Dekking beschrijven (processtap 2) 26**
4.1 Basisbrandweerzorg (gebouwbrandbestrijding) 27
4.1.1 Snelheid van optreden 27
4.1.2 Capaciteit (slagkracht) 30
4.1.3 Paraatheid 32
4.1.4 Werkdruk 37
4.2 Ondersteunende voertuigen brandbestrijding 39
4.2.1 Redvoertuig (RV) 39
4.2.2 Watertransportsysteem 1500 (WTS1500) 40
4.2.3 Rietkapbrandbestrijding (RI) 40
4.3 Natuurbrandbestrijding (NBB) 41
4.3.1 CCFM 41
4.3.2 Combi TS 4x4 41
4.3.4 Grootschalige watervoorziening natuurbrandbestrijding 41
4.4 Hulpverlening (HV) 42
4.4.1 Hulpverleningsvoertuigen (HV's) 42
4.5 Incidentbestrijding Gevaarlijke Stoffen (IBGS) 43
4.5.1 Schuimblusvoertuig (SB) 43
4.5.2 Verkenningseenheden Brandweer (VEB) 43
4.5.3 Gaspakkenteam 44
4.5.4 Basisontsmettingseenheid (BOE) 44
4.6 Waterongevallenbestrijding (WO) 45
4.6.1 Brandweervaartuigen (BRV) 46
4.6.2 Oppervlaktereddingsteams (OR-teams) 47
4.6.3 Duikteams 47
4.7 Leiding & coördinatie 48
4.7.1 Officier van Dienst (OvD) 48
4.7.2 Hoofdofficier van Dienst (HOvD) 48
4.7.3 Algemeen Commandant Brandweer (AC-B) 48
4.7.4 Commandant van Dienst (CvD) 49
4.7.5 Mobiele Commando Unit (MCU) 49
4.8 Overige eenheden en middelen 50
4.8.1 Hoogteredding/terrorismegevolgbestrijding 50
4.8.2 Grootveeredding 51
4.8.3 Patiëntenvervoer Terrein-voertuigen (PAT's) 52
4.8.4 Logistiek 52
4.8.5 Eenheid bijzondere brandbestrijdingsmiddelen (BBM) 53
4.8.6 Team Digitale Verkenning 54

**5 Dekking beoordelen (processtap 3) 56**
5.1 Basisbrandweerzorg (gebouwbrandbestrijding) 57
5.1.1 Snelheid van optreden 57
5.1.2 Aandachtsgebieden 59
5.1.3 Aandachtspuntenlijst 59
5.1.4 Capaciteit (slagkracht) 60
5.1.5 Regionaal overzicht en conclusie slagkracht 62
5.2 Ondersteunende voertuigen brandbestrijding 63
5.2.1 Redvoertuigen 63
5.2.2 WTS1500 65
5.2.3 Rietenkapbrandbestrijding 67
5.3 Natuurbrandbestrijding 69
5.3.1 CCFM 69
5.3.2 Combi TS 4x4 69
5.2.3 Grootschalige watervoorziening ten behoeve van natuurbrandbestrijding 71
5.4 Hulpverleningsvoertuigen 72
5.5 IBGS 74
5.5.1 Schuimblusvoertuig 74
5.5.2 VEB's 75
5.5.3 Gaspakkenteam 77
5.5.4 BOE 77
5.6 Waterongevallenbestrijding (WO) 78
5.6.1 Brandweervaartuigen (BRV) 78
5.6.2 Oppervlaktereddingsteams (OR-teams) 80
5.6.3 Duikteams 82
5.7 Leiding & coördinatie 84
5.7.1 OvD Brandweer 84
5.7.2 HOvD Brandweer 85
5.7.3 AC-B 85
5.7.4 CvD 85
5.7.5 Mobiele commando Unit (MCU) 86
5.8 Overige eenheden en middelen 87
5.8.1 HRT/QRT 87
5.8.2 Grootveeredding 88
5.8.3 PAT's 88
5.8.4 Logistiek 89
5.8.5 Eenheid bijzondere brandbestrijdingsmiddelen (BBM) 90

Processtap 4 Dekkingsplan vaststellen 91

Processtap 5 Uitvoering bijstellen 93

Processtap 6 Dekking uitvoeren 95

Processtap 7 Uitvoering beoordelen 97

Bijlagen 99

10 Bijlage A Lijst met definities 100
11 Bijlage B Methodologische verantwoording 107
12 Bijlage C Verschil dekking tussen dagsituatie en avond-nacht, weekendsituatie 123
13 Bijlage D Materieelspreidingsplan 129
14 Bijlage E Aandachtspuntenlijst 145

# Inleiding



# 1 In- en aanleiding

## 1.1 Inleiding

In de Wet Veiligheidsregio's (Wvr) is vastgelegd dat het bestuur van de Veiligheidsregio eenmaal per vier jaar een beleidsplan vaststelt. Onderdeel van dit beleidsplan is het dekkingsplan, waarin de operationele prestaties van de brandweer worden vastgelegd. Deze prestaties worden bepaald aan de hand van de voor de brandweer geldende opkomsttijden, de beschikbare voorzieningen en getroffen maatregelen om daaraan te voldoen (Wvr, art 14, lid 2).

## 1.2 Aanleiding

Het meest recente dekkingsplan, Veiligheidszorg op Maat (2014), is in de afgelopen beleidsperioden als basis genomen en per beleidsperiode geactualiseerd, met name op het gebied van het wegenbestand en de uitruktijden. Hiermee werd voldaan aan de eis dat in het beleidsplan de operationele prestaties van de brandweer moeten worden beschreven en geactualiseerd.

In het dekkingsplan Veiligheidszorg op Maat, dat gebaseerd is op objectgebonden opkomsttijden, zijn de verwachte operationele prestaties per objectsoort beschreven. Daarnaast zijn er maatregelen voorgesteld bij diverse gebouwen waarbij de opkomsttijden niet werden behaald. Naast de wettelijke opkomsttijden (krachtens het Besluit Veiligheidsregio's (Bvr)) heeft het bestuur meettijden ingesteld.

De minister van Justitie en Veiligheid heeft aangekondigd dat er een wetswijziging op handen is inzake de opkomsttijden van de brandweer. Objectgebonden opkomsttijden zullen worden losgelaten en de focus zal worden gelegd op gebiedsgerichte opkomsttijden (GGO).
Dit dekkingsplan is opgesteld aan de hand van de Landelijke uniforme systematiek voor dekkingsplannen. Hiermee wordt ingespeeld op de landelijke ontwikkelingen richting een uniforme werkwijze voor het opstellen van dekkingsplannen.

Deze systematiek is gericht op het continu verbeteren en optimaliseren van de brandweerzorg. Op basis van de risico's en ontwikkelingen in de regio is passende brandweerzorg vormgegeven, met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving en de landelijke en regionale kwaliteitseisen voor repressieve brandweerzorg. De kwaliteit is gemeten aan de hand van de factoren snelheid, capaciteit, beschikbaarheid en inzetdruk. De kwaliteit is vastgelegd voor alle kerntaken van de brandweer. Waar nodig zijn maatregelen uitgewerkt om de kwaliteit te verbeteren.

## 1.3 Doelstelling

Het dekkingsplan geeft de brandweer en het bestuur van de Veiligheidsregio Utrecht inzicht in de operationele prestaties en daarmee in de kwaliteit van de repressieve brandweerzorg. Het dekkingsplan wordt periodiek geactualiseerd.
Subdoelen:

- De kwaliteit van de repressieve brandweerzorg wordt vertaald naar vier factoren: snelheid, capaciteit (slagkracht), beschikbaarheid (paraatheid) en inzetdruk.
- Maatregelen worden (waar nodig en/of gewenst) uitgewerkt ter verbetering van deze kwaliteit van brandweerzorg.
- Aandachtsobjecten en -gebieden worden in kaart gebracht en indien nodig worden aanvullende (preventieve) maatregelen getroffen, in samenspraak met de collega's van Risicobeheersing.

## 1.4 Proces (dekkingsacht)

De te gebruiken GGO-systematiek is vormgegeven aan de hand van de zogenaamde dekkingsacht. Deze dekkingsacht beschrijft een cyclisch proces, waarin zeven processtappen zijn te onderscheiden die de veiligheidsregio afzonderlijk moet doorlopen om een goed afgewogen dekkingsplan op te stellen, eventuele aanvullende maatregelen voor te stellen en die uit te voeren. De zeven processtappen zijn:

1. **Dekking bijstellen.** Inzichtelijk maken of (voorgenomen) wijzigingen in de ruimtelijke ordening, het gebruik van gebouwen of wijzigingen binnen de organisatie van invloed zijn op de regionale dekking en zo ja, in welke mate. In deze versie van het dekkingsplan wordt uitgegaan van een beleidsarme variant, waarbij geen bijstelling in de dekking zal plaatsvinden.
2. **Dekking beschrijven.** In deze stap wordt de verwachte dekking in het verzorgingsgebied van de veiligheidsregio beschreven. Hiermee geeft de veiligheidsregio weer waar haar brandweer repressief toe in staat is onder de gegeven omstandigheden. De beschrijving bevat de factoren snelheid, capaciteit, paraatheid en werkdruk. Niet voor alle factoren zijn beoordelingskaders beschikbaar. Desondanks dienen alle factoren beschreven te worden.

3. **Dekking beoordelen.** In deze stap wordt de verwachte repressieve dekking – zoals deze is beschreven in stap 2 – getoetst en beoordeeld. Dit is nodig om te bepalen of de repressieve mogelijkheden het verzorgingsgebied voldoende afdekken of dat aanpassingen en/of kaderaanvullende maatregelen nodig zijn. In bijlage B worden de uitgangspunten en beoordelingskaders voor deze processtap nader toegelicht.

4. **Dekkingsplan vaststellen.** Het doel bij deze stap is om een bestuurlijk akkoord te krijgen op het dekkingsplan. De brandweer legt het plan, al dan niet voorzien van keuzes, ter besluitvorming voor aan het bestuur. Het is vervolgens aan het bestuur om het dekkingsplan vast te stellen en daarmee de brandweer de opdracht tot uitvoering te verlenen. Deze processtap stelt het bestuur in staat haar verantwoordelijkheid ten opzichte van wet- en regelgeving te nemen.

5. **Uitvoering bijstellen.** Deze stap omvat de implementatie van het dekkingsplan. Deze implementatie kan – afhankelijk van de uitkomsten van de eerdere processtappen – activiteiten omvatten als de (her) positionering van voertuigen, de aanpassing van het meldkamersysteem, aanpassing van de bezetting en de roosters, uitbreiding van personeel en materieel, maatregelen in het kader van risicobeheersing en voorlichting, et cetera.

6. **Dekking uitvoeren.** In deze processtap wordt de dekking zoals deze is beschreven in het dekkingsplan ten uitvoer gebracht. De uitvoering van de dekking heeft betrekking op alarmeren, uitrukken, ter plaatse komen en hulp verlenen. Bij deze processtap ligt de focus op de realisatie van de prestatieafspraken tussen de brandweer en het bestuur van de veiligheidsregio, inclusief de registratie van deze realisatie.

7. **Uitvoering beoordelen.** In deze processtap beoordeelt de brandweer haar dekkingsprestatie op basis van daadwerkelijk bestreden incidenten. Dit geeft inzicht in de repressieve dekking zoals die is gerealiseerd. Daarnaast geeft het een antwoord op de vraag of de prestatieafspraken in het dekkingsplan recht hebben gedaan aan de realiteit. De beoordeling kan worden gebruikt om van te leren, om cyclisch te verbeteren en om verantwoording af te leggen. Als het nodig is, wordt de uitvoering of inrichting van de dekking bijgesteld op basis van de inzichten die uit deze processtap voortkomen. Door de dekkingsprestatie te monitoren, kan een afwijking van de verwachte prestatie worden verklaard.




**Afbeelding 1:** De dekkingsacht

# Uitgangspunten



# 2 Uitganspunten en kaders

**In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij algemene uitgangspunten en kaders die van invloed zijn op het dekkingsplan. Naast bestuurlijke uitgangspunten worden wettelijke kaders en (landelijke) beleidsdocumenten in relatie gebracht met het plan. Het is relevant te vermelden dat een dekkingsplan altijd uitgaat van een zekere mate van theoretische benaderingen.**

## 2.1 Bestuurlijke uitgangspunten

### Beleidsneutraal

- Deze eerste versie van het dekkingsplan bevat geen beleidswijzigingen, maar is voornamelijk gericht op de implementatie van gebiedsgerichte opkomsttijden, met de huidige kazerneconfiguratie als baseline.
- Bij de implementatie van gebiedsgerichte opkomsttijden zijn vier onderdelen van belang:
  - Snelheid van optreden (eerste TS)
  - Capaciteit / slagkracht
  - Paraatheid
  - Werkdruk
- Als na vaststelling van (de eerste versie van) het dekkingsplan inhoudelijke wijzigingen worden aangebracht, dan worden deze wijzigingen ter vaststelling aan het bestuur voorgelegd. Op deze wijze wordt invulling gegeven aan het dynamische karakter van het dekkingsplan.

### Geen bezuinigingsmaatregelen

Deze versie van het dekkingsplan bevat geen bezuinigingsopdrachten en is beleidsarm.

### Paraatheid

Een uitgangspunt voor de berekening en beoordeling van de dekking is dat alle 70 brandweerposten volledig operationeel zijn in de berekeningen. Opmerking hierbij is dat de GGO-systematiek een theoretisch beeld weergeeft (alle posten 100% paraat). De praktijk is echter weerbarstiger. In de beschrijving van de dekking (hoofdstuk 4.1.3) wordt nader ingegaan op de mate van paraatheid van de posten.

### Werkdruk

In verband met het ontbreken van een landelijk beoordelingskader voor de parameter werkdruk, is in deze versie van het dekkingsplan de situatie ten aanzien van deze parameter uitsluitend beschreven, zonder dat hier een beoordeling aan verbonden is. Hiertoe is per post en per eenheid de alarmeringsfrequentie in beeld gebracht. Daarnaast is per post het aantal medewerkers inzichtelijk gemaakt om de verdeling van de inzetdruk in kaart te brengen. In een latere fase, of bij beoordelingen van brandweerposten op het paraatheidsprofiel kan naar een beoordelingskader op het gebied van werkdruk worden toegewerkt. Hier voorziet dit dekkingsplan in ieder geval niet in.

## 2.2 Overige uitgangspunten

Naast de bestuurlijke uitgangspunten is de repressieve dekking getoetst aan wet- en regelgeving, landelijke branchespecifieke handreikingen, kaders en richtlijnen, regionaal beleid en (inter)regionale afspraken. Deze toetsing gaat uit van de operationele organisatie zoals voorzien per 1 januari 2026 en een aantal rekenkundige afspraken. Voor de toetsing en de eventueel te nemen maatregelen ter verbetering van de repressieve dekking zijn de volgende uitgangspunten van belang.

### 2.2.1 Wet- en regelgeving

De repressieve dekking in de regio voldoet aan de wettelijke eisen die in de Wet veiligheidsregio's en het Besluit veiligheidsregio's[1] aan de brandweer en aan de brandweertaken worden gesteld.

### 2.2.2 Landelijke uniforme systematiek voor dekkingsplannen

Het dekkingsplan is opgesteld conform de landelijke uniforme systematiek voor dekkingsplannen dat door het Veiligheidsberaad is vastgesteld op 1 juli 2022. Het volgt daarbij de processtappen uit de daarvoor opgestelde handreiking en hanteert het beoordelingskader Gebiedsgerichte Opkomsttijden, evenals andere daarin opgenomen beoordelingskaders. Hiermee wijkt het af van de in het Besluit veiligheidsregio's gehanteerde normtijden voor gebouwbranden en anticipeert het op de voorgenomen wetswijziging, waarbij het Veiligheidsberaad verantwoordelijk wordt voor het vaststellen van kwaliteitsnormen en standaarden voor de brandweerzorg.

Voor een nadere toelichting op de gehanteerde uitgangspunten en beoordelingskaders wordt verwezen naar de bijlage 'Uitgangspunten en beoordelingskaders'.

### 2.2.3 Landelijke en regionale normen en standaarden

Om de repressieve dekking te bepalen, zijn de kerntaken van de brandweer getoetst aan de landelijk vastgestelde normen en standaarden. Deze zijn doorgaans, op grond van een regionale risico-inventarisatie, vertaald in een regionale uitwerking. Waar (nog) geen landelijke norm of standaard beschikbaar is, wordt enkel getoetst aan de regionale kwaliteitseis. Hiervoor zijn de volgende documenten van belang:

- Landelijke visie GBO en regionale uitwerking;
- Landelijke visie op Hulpverlening en regionale uitwerking;
- Landelijke visie en handreiking IBGS en regionale uitwerking;
- Landelijke visie en handreikingen WO en regionale uitwerking;
- Regionaal beleid paraatheid en continuïteit.
- Regionaal beleid repressieve logistiek.

1 M.u.v. Art. 3.2.1 Bvr waar nog gesproken wordt van objectgebonden opkomsttijden, in afwachting van de wijzigingen zoals aangekondigd door de minister JenV (2022).

### 2.2.4 Natuurbrandbestrijding

In aanvulling op de kerntaken wordt, gezien de geografische samenstelling van de regio, ook natuurbrandbestrijding opgenomen in het dekkingsplan. De regionale uitwerking hiervan is opgenomen in het handboek natuurbrandbestrijding van de VRU. Het versterken van bovenregionale slagkracht is momenteel in onderzoek door het ministerie van Justitie en Veiligheid. De VRU stelt zich als actieve partner op in dit proces.

### 2.2.5 Uitruk op Maat

Binnen de VRU is het landelijk kader Uitruk op Maat in 2024 en 2025 volledig geïmplementeerd. Uitgangspunt hierbij is dat wordt uitgerukt met een basisbrandweereenheid bestaande uit zes personen. Daar waar een post vanwege acute personele schaarste dit niet kan bewerkstelligen, wordt de mogelijkheid geboden om flexibele bezetting mogelijk te maken, in de vorm van de TS-flex. Hierin volgt de VRU integraal het landelijk kader Uitruk op Maat. In september 2025 hebben de laatste posten binnen de VRU het vakbekwaamheidsprogramma hiervoor afgerond en is Uitruk op Maat geïmplementeerd. Hierdoor kunnen posten waarbij er te weinig personeel voorhanden is voor een TS-6 toch een bijdrage leveren in de basisbrandweerzorg. De TS-6 blijft echter wel het uitgangspunt voor de toetsing op GGO.

### 2.2.6 Dekkingsplan versus Inzetbepaling Brandweereenheden dynamisch alarmeren

In het dekkingsplan wordt antwoord gegeven op de ‘wat-vraag’, waarin de organisatie beschrijft wat voor niveau aan brandweerzorg bereikt moet worden. De ‘hoe-vraag’, met andere woorden welke post of eenheid er voor welk incident opgeroepen wordt, is nadrukkelijk geen onderdeel van het dekkingsplan en wordt opgepakt in een ander project, namelijk Inzetbepaling Brandweereenheden (IBBE). Binnen het project Inzetbepaling Brandweereenheden is vastgelegd dat bij maatgevende incidenten, zoals gebouwbrandbestrijding (waarvan in de berekeningen wordt uitgegaan), de snelst beschikbare eenheid wordt ingezet. Daarnaast is er ruimte te verkennen in hoeverre dynamisch alarmeren helpt in het sturen van de snelste brandweerzorg, met inachtneming van de actuele voertuigposities, statussen van een eenheid en actuele verkeersinformatie. In de berekeningen van dit dekkingsplan wordt echter uitsluitend gerekend met de postlocaties en een vaste uitruktijd.

## 2.3 Paraatheid

Continuïteit van brandweerzorg - ook in de toekomst - is het primaire streven van de VRU. Brandweervrijwilligers en beroepsmedewerkers werken samen om dit te realiseren.

**Kazerneprofielen**

Zoals hierboven genoemd maakt de VRU gebruik van zowel brandweervrijwilligers als beroepsmedewerkers. Per kazerne is of wordt bepaald welk paraatheidsmodel (welk type bezetting) passend is.

**Flexibel inzetten van VRU-personeel**

De paraatheid van dagdiensten en 24-uursdiensten staat geregeld onder druk. Beroepsmedewerkers en vrijwilligers hebben de gelegenheid om extra diensten te draaien. Het is de bedoeling dat de flexibele beroepsschil aangevuld gaat worden met een regiobrede flexpool-regeling waarin vrijwilligers een plek krijgen. Op deze manier wordt de paraatheid gegarandeerd zonder dat er gebruikt gemaakt hoeft te worden van (extern) inhuurpersoneel.

**Faciliteren repressie vanuit centrale planning**

Continuïteit van brandweerzorg wordt ad hoc bewaakt middels tweewegpagers. Deze pagers geven in geval van een alarm vroegtijdig aan of de bezetting op orde is. Voor locaties met een georganiseerde bezetting zet de VRU in op een zo hoog mogelijk paraatheidsniveau.

**De VRU bestaat uit een fijnmazig netwerk van brandweerposten**

Alle 70 posten dragen bij aan elkaars kwaliteit van brandweerzorg; posten leveren samen brandweerzorg en doen dat niet alleen. Met elkaar vormen ze de basis om de veerkracht van de inwoners binnen de VRU te bevorderen.

**Verdeling van specialismen over de posten**

Een uitgangspunt is dat stapeling van specialismes op posten zoveel mogelijk wordt beperkt. Dekking en spreiding worden benaderd vanuit de vakinhoud, waarbij wordt gekeken welk type inzetmiddel passend is bij aard van de risico's in het gebied. Daarnaast wordt door het verdelen van specialismen over de posten bijgedragen aan de betrokkenheid en binding van het personeel. Naast het bindingsaspect speelt ook de (oefen)belasting en inzetfrequentie mee in dit uitgangspunt. Dit uitgangspunt is niet veranderd ten opzichte van het huidige Materieel- en Personeelsbeheer- en spreidingsplan uit 2020.

## 2.4 Rekenkundige uitgangspunten

### 2.4.1 Uitvoeringsplan n.a.v. beoordelen van de dekking

Het brandrisicoprofiel (BRP) is niet meer, zoals eerder, een vereiste eerste stap voor het opstellen van een dekkingsplan op basis van GGO. De “Herziene handreiking landelijke uniforme systematiek voor dekkingsplannen, versie 3.0” beschrijft in voldoende mate hoe de risico´s van alle objecten in de regio moeten worden beoordeeld.

In een volgende versie van het dekkingsplan wordt een uitvoeringsplan ontwikkeld, dat de organisatie beter in staat stelt om:

- Te bepalen of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor aandachtsobjecten (objecten met een risico hoger dan het maatgevende buurtrisico);
- Te bepalen of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor aandachtsgebieden (gebieden waar een onvoldoende dekking wordt verondersteld);
- Te beoordelen in hoeverre het aanvullende brandrisico relevant is voor sociale doelgroepen.

### 2.4.2 Convenanten met buurregio’s

Om de beste zorg ook in regionale grensgebieden te kunnen verzorgen worden de mediaan uitruktijden van de grensregio’s bij de berekeningen betrokken. We gaan er hierbij vanuit dat de buurregio’s op eenzelfde wijze de uitruktijden hanteren als is vastgelegd in de handreiking GGO. Met alle omliggende regio’s zijn afspraken gemaakt voor tenminste de snelste vier tankautospuiten. Derhalve worden deze volledig meegerekend in de berekeningen van de opkomsttijden.

Hoewel we de eenheden van de buurregio’s meenemen in onze berekeningen, hanteren we als uitgangspunt dat we als VRU zoveel mogelijk onze eigen dekking organiseren. Daarom zijn in de geografische overzichten van de overige voertuigsoorten een tweetal kaarten opgenomen, namelijk wat de VRU zelf kan leveren en een tweede kaart waarin wordt weergegeven of burenhulp kan bijdragen aan een betere dekking.



# Processtap 1
# **Dekking bijstellen**

# 3 Dekking bijstellen
# Processtap 1

**In deze processtap wordt onderzocht of ontwikkelingen binnen of buiten de organisatie aanleiding geven om de repressieve dekking bij te stellen. Hoewel dit dekkingsplan een beleidsarme insteek kent en uitgaat van de bestaande kazerneconfiguratie, is het van belang om relevante trends en veranderingen in beeld te brengen die op termijn invloed kunnen hebben op de kwaliteit van de brandweerzorg.**

Dit hoofdstuk beschrijft zowel interne ontwikkelingen (zoals wijzigingen in de repressieve inrichting, meldkamerstructuur en technologische innovaties) als externe ontwikkelingen (zoals demografische groei, infrastructurele aanpassingen en geografische risico's). Deze ontwikkelingen worden niet direct vertaald naar beleidswijzigingen, maar kunnen wel een belangrijke basis vormen voor toekomstige keuzes en het monitoren van de dekking. Tevens is het belangrijke en relevante achtergrondinformatie om de context van het dekkingsplan te kunnen bepalen.

Door deze stap zorgvuldig te doorlopen, borgt de VRU dat het dekkingsplan niet alleen aansluit bij de huidige situatie, maar ook voldoende wendbaar is om in te spelen op veranderende omstandigheden.

## 3.1 Interne ontwikkelingen

In hoofdstuk 3.1 worden de facetten benoemd die mogelijk van invloed zijn op de dekking op de korte danwel lange termijn.

### 3.1.1 Ontwikkelingen in repressieve inrichting

**Afname beschikbaarheid vrijwilligers**

De beschikbaarheid van brandweervrijwilligers staat onder druk. In diverse veiligheidsregio's wordt gesignaleerd dat het aantal inzetbare vrijwilligers afneemt, zowel in absolute aantallen als in beschikbaarheid per individu. Dit heeft gevolgen voor de paraatheid van het brandweerapparaat.

Deze trend wordt veroorzaakt door meerdere factoren. Enerzijds speelt de veranderende arbeidsmarkt een rol: vrijwilligers hebben steeds vaker banen met onregelmatige werktijden, langere reistijden of een hogere werkdruk, waardoor hun beschikbaarheid voor uitrukken afneemt. Anderzijds is er sprake van maatschappelijke verschuivingen, waarbij het langdurig en structureel beschikbaar zijn voor vrijwillige inzet minder vanzelfsprekend is geworden. Ook is landelijk een trend waarneembaar waarbij brandweerpersoneel in afnemende mate jarenlang beschikbaar blijft.

Deze trend vraagt om continue monitoring en bijsturing op het vrijwilligersbeleid binnen de brandweer. Naast het investeren in flexibele inzetmodellen, betere afstemming met werkgevers, en het versterken van de waardering en binding van vrijwilligers, is het van belang om de rechtspositie van brandweervrijwilligers helder en toekomstbestendig te maken.
In hoofdstuk 3.2.5 zal nader ingegaan worden op de landelijke trends op het gebied van vrijwilligheid.

### 3.1.2 Overgang naar Meldkamer Midden-Nederland

Op 3 juni 2025 zijn de meldkamers Utrecht en Lelystad officieel verhuisd naar de nieuwe Meldkamer Midden-Nederland te Hilversum. Deze verandering kan gevolgen hebben voor de meldkamerverwerkingstijd, oftewel de tijdsduur tussen het moment waarop een melding binnenkomt bij de meldkamer en het moment waarop de betreffende eenheid daadwerkelijk wordt gealarmeerd en uitrukt. Omdat de meldkamerverwerkingstijd onderdeel uitmaakt van de opkomsttijd van een eenheid (zie Bijlage B/H10) zal de meldkamerverwerkingstijd direct de opkomsttijd regionaal beïnvloeden. Dit heeft uiteindelijk gevolgen voor de (beoordeling van) de dekking in een bepaald gebied. Immers is de meldkamerverwerkingstijd een vast gegeven bij iedere berekening en een toe- of afname van de meldkamerverwerkingstijd zal als gevolg hebben dat de hele opkomsttijd in alle 971 CBS-buurten meeverandert.

### 3.1.3 Automatisch statussen

In de nabije toekomst zal er binnen de VRU worden overgestapt naar het automatisch statussen van brandweervoertuigen. Dit betekent dat de statusupdates van een voertuig tijdens een inzet niet meer handmatig door de bevelvoerder worden ingevoerd, maar automatisch worden gegenereerd en verzonden op basis van sensoren en GPS-data. Dit systeem registreert bijvoorbeeld wanneer een voertuig vertrekt vanaf de kazerne of wanneer deze aankomt op de incidentlocatie. Deze momenten worden dan automatisch herkend en doorgestuurd naar het meldkamersysteem, waardoor de statusinformatie betrouwbaarder en consistenter is dan bij handmatige invoer.

De betrouwbaarheid van deze gegevens is van belang, aangezien deze gebruikt wordt voor realtime inzicht voor de meldkamer, maar ook in rapportages over uitruktijden en dekking (zoals dit dekkingsplan). Deze rapportages kunnen weer de basis vormen voor toekomstige beleidskeuzes, bijvoorbeeld met betrekking tot het uitrukgebied van een post.

Het is van belang te realiseren dat ook deze ontwikkeling van automatisch statussen direct van invloed kan zijn op de prestaties en verantwoording van de basisbrandweerzorg. De berekende prestaties zijn daarnaast ook nog eens momentafhankelijk.

## 3.2 Externe ontwikkelingen

### 3.2.1 Geografie

De VRU beslaat volgens gegevens van het Kadaster een oppervlakte van ongeveer 1.204 vierkante kilometer. De regio bestaat uit 26 gemeenten en grenst aan de veiligheidsregio's Gelderland-Midden, Gooi en Vechtstreek, Gelderland-Zuid, Zuid-Holland Zuid, Hollands Midden en Amsterdam-Amstelland.

Binnen Veiligheidsregio Utrecht is sprake van een gevarieerde geografische opbouw, bestaande uit zowel uitgestrekte plattelandsgebieden als dichtbebouwde stedelijke zones. De regio wordt doorkruist door belangrijke infrastructuur zoals snelwegen, spoorlijnen en waterwegen, wat zorgt voor een verhoogd risico op verkeersongevallen, transportincidenten en gevaarlijke stoffen. Daarnaast kent de regio uitgestrekte plassengebieden, die specifieke risico's met zich meebrengen op het gebied van waterongevallen en recreatieveiligheid. Historische binnensteden, zoals die in Utrecht, Amersfoort en andere gemeenten, vormen een extra uitdaging vanwege hun beperkte bereikbaarheid, monumentale bebouwing en verhoogde brandrisico's.

Daarnaast speelt het natuurbrandrisico een belangrijke rol, met name op de Utrechtse Heuvelrug. De uitgestrekte bossen maken dit gebied gevoelig voor snelle vuurverspreiding, vooral tijdens droge periodes. Tegelijkertijd kent de regio ook lager gelegen gebieden, zoals delen van het rivierengebied, die kwetsbaar zijn voor overstromingen bij extreme neerslag of falen van waterkeringen.

Deze geografische diversiteit vraagt om een flexibele en gebiedsgerichte benadering van risico- en crisisbeheersing.

### 3.2.2 Demografie

In 2024 woonden er volgens het Centraal Bureau voor Statistiek (CBS) ongeveer 1,4 miljoen mensen binnen de 26 gemeenten van Veiligheidsregio Utrecht. Ongeveer 38% van deze inwoners woont in de gemeenten Utrecht en Amersfoort. Het aantal inwoners is in 2024 in bijna alle gemeenten gestegen ten opzichte van 2023, met uitzondering van de gemeenten Montfoort, IJsselstein, De Bilt, Oudewater, Rhenen en Wijk bij Duurstede. De grootste stijging vond plaats in de gemeente Utrecht, de grootste daling in De Bilt. De verwachting is dat de gemeente Utrecht in de periode 2021-2035 qua inwoneraantal de grootste relatieve groei doormaakt (26,4%), op de voet gevolgd door Nieuwegein (19,3%). Volgens dezelfde prognose zal in de Gemeente Montfoort de grootste relatieve krimp plaatsvinden (-3,1%).

## 3.2.3 Infrastructurele ontwikkelingen

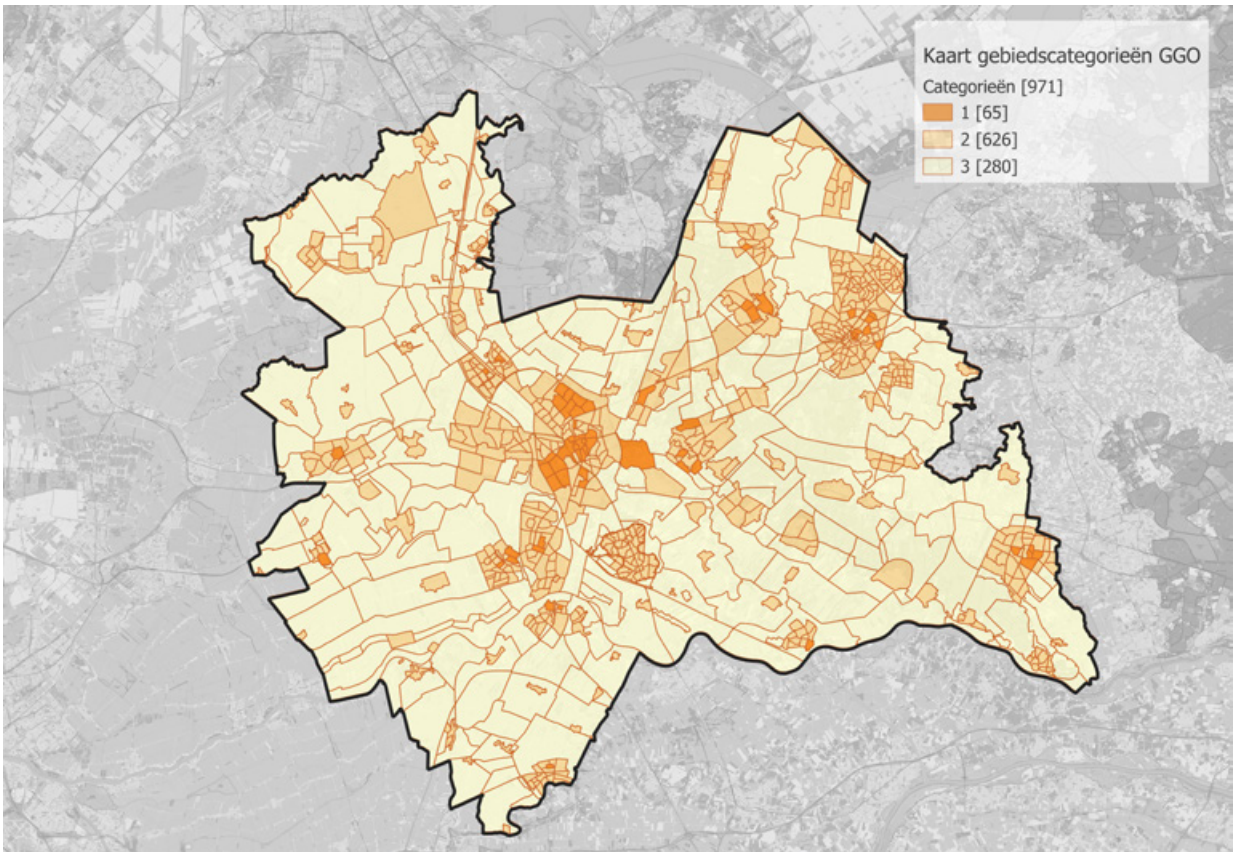
### Verlaging maximumsnelheid bebouwde kom

De Tweede Kamer heeft in oktober 2020 een motie aangenomen om de standaard maximumsnelheid binnen de bebouwde kom te verlagen van 50 km/u naar 30 km/u. Veel gemeenten – ook binnen Veiligheidsregio Utrecht – zijn druk bezig met het overnemen en uitvoeren van deze motie. Deze ontwikkeling kan van invloed zijn op zowel de uitruktijd als de rijtijd van de brandweer bij incidenten, zeker als de snelheidsverlaging gepaard gaat met snelheidsbeperkende maatregelen zoals verkeersdrempels of wegversmallingen. Een hogere opkomsttijd van de hulpdiensten kan een negatief effect hebben op het vermogen tot (levensreddend) optreden van die hulpdiensten.

Hoewel de daadwerkelijke impact van de snelheidsverlaging lastig te kwantificeren is, is het wel van belang om deze ontwikkeling te onderkennen. Een belangrijk uitgangspunt is wel dat dit dekkingsplan, ongeacht alle geplande wijzigingen, gebaseerd is op de infrastructuur zoals deze op het moment van schrijven eruit ziet. Een verlaging van de maximum snelheid en daarmee gepaarde nieuwe inrichting van wegen zullen naar verwachting ten ongunste zijn voor de opkomsttijden van de nood- en hulpdiensten.

## 3.2.4 Ontwikkelingen in CBS-buurtindeling

In de onderstaande afbeelding wordt de CBS-buurtindeling van de VRU weergegeven. Buurten die vallen onder categorie 1, waaraan de zwaarste opkomsteisen zijn verbonden, komen verspreid over de regio voor, maar zijn duidelijk het sterkst vertegenwoordigd in de meest stedelijke gebieden.




**Afbeelding 2:** categorisering CBS-buurten VRU

**Ontwikkelingen**
Demografische, bouwkundige, infrastructurele of andere ontwikkelingen kunnen ertoe leiden dat een gemeente besluit om de CBS-buurtindeling te wijzigen. Dit kan tot gevolg hebben dat er meer of minder kwetsbare objecten binnen de grenzen van een bepaalde buurt vallen, waardoor het karakter van de buurt verandert. Hierdoor zou een buurt in een andere categorie kunnen vallen, waardoor er andere opkomsttijden gaan gelden. Ook kan het verschuiven van de grenzen gevolgen hebben voor de grootte van het gebied, waardoor het aantal objecten dat in die buurt bediend moet worden toe- of afneemt. Uiteindelijk zal het wijzigen van de buurtcategorieën impact hebben op de beoordeling van de dekking in het gebied.
Bouwkundige ontwikkelingen kunnen ook – los van een herziening van de buurtindeling – gevolgen hebben voor het overheersende karakter van een buurt. De bouw of sloop van (kwetsbare) objecten kan tot gevolg hebben dat een nieuw type bebouwing 'overheersend' wordt, waardoor de buurt in een andere categorie komt te vallen.

### 3.2.5 Taakdifferentiatie / verplichtend karakter

Het landelijke project taakdifferentiatie / verplichtend karakter heeft mogelijk gevolgen voor de garantie van de operationele prestaties. Dit behelst puur het verplichtend karakter en niet de taakopvatting. Het dekkingsplan zal daarom uitgaan van het huidige beleid en daaraan gekoppelde financiële kaders. In het bestuur van de VRU is vastgesteld dat de VRU alleen maatregelen gaat uitvoeren in het kader van taakdifferentiatie als het Rijk daarvoor de benodigde financiële middelen ter beschikking stelt.

# Processtap 2
# **Dekking beschrijven**



# 4 Dekking beschrijven
# Processtap 2

In processtap 2 wordt de verwachte (berekende) dekking in de regio beschreven aan de hand van de factoren snelheid, capaciteit, paraatheid en werkdruk. Conform de handreiking wordt het maatgevend scenario gebouwbrand als uitgangspunt genomen. De handreiking schrijft daarbij een aantal verplichte grafische weergaven voor.

## Avond-, nacht-, weekendsituatie versus dagsituatie

**Avond, nacht en weekendsituatie als uitgangspunt**
Voor de beschrijving van de dekking wordt onderscheid gemaakt tussen de dagsituatie (van 08:00-17:00 uur) en de avond-/nacht-/weekend-situatie, kortweg de ANW-situatie. De verwachte dekking zal in de ANW-situatie slechter uitvallen dan in de dagsituatie. Dit heeft te maken met het feit dat een aantal posten in de regio in de dagsituatie een georganiseerde kazernebezetting hebben, wat leidt tot kortere uitruktijden (en daarmee tot een betere dekking). Om deze reden is de ANW-situatie in dit hoofdstuk als uitgangspunt gebruikt. De afbeeldingen voor de dagsituatie zijn wel opgenomen in bijlage c.

In dit hoofdstuk is per deeltaak beschreven hoe het gesteld is met de dekking, aan de hand van de vier parameters van de GGO-systematiek. Voor de factor snelheid geldt een wettelijk normeringskader en voor de factor capaciteit een beoogde norm. Voor de parameters paraatheid en inzetdruk geldt (nog) geen norm, maar de beschrijving van deze parameters draagt wel bij aan een completer beeld van de dekking.

De parameters staan niet op zichzelf, maar beïnvloeden elkaar. Ze dienen daarom in samenhang te worden beschouwd. Paraatheidsproblemen hebben bijvoorbeeld ook gevolgen voor de snelheid, de capaciteit en de inzetdruk. Vanwege het ontbreken van de beoordelingskaders worden de laatste twee parameters uitsluitend in dit hoofdstuk beschreven. De beoordeling van de dekking (zie processtap 3) vindt in deze versie van het dekkingsplan enkel plaats op basis van de eerste twee parameters.

**Afwijking dagsituatie**
In bijlage C zijn de verschillen van de dagsituatie ten opzichte van de avond-, nacht- en weekendsituatie beschreven. De verschillen beperken zich tot de kernen Houten, Nieuwegein, IJsselstein en Amersfoort. De oorsprong van deze afwijkingen zijn de verschillende paraatheidsvormen (dagdienst versus opkomstprofiel) en het niet-operationeel zijn van de post Houten-Oost in de dagsituatie. De overige uitruktijden zijn voor iedere eenheid gelijk, zowel in de dag- als in de avond-, nacht en weekendsituatie.

## 4.1 Basisbrandweerzorg (gebouwbrandbestrijding)

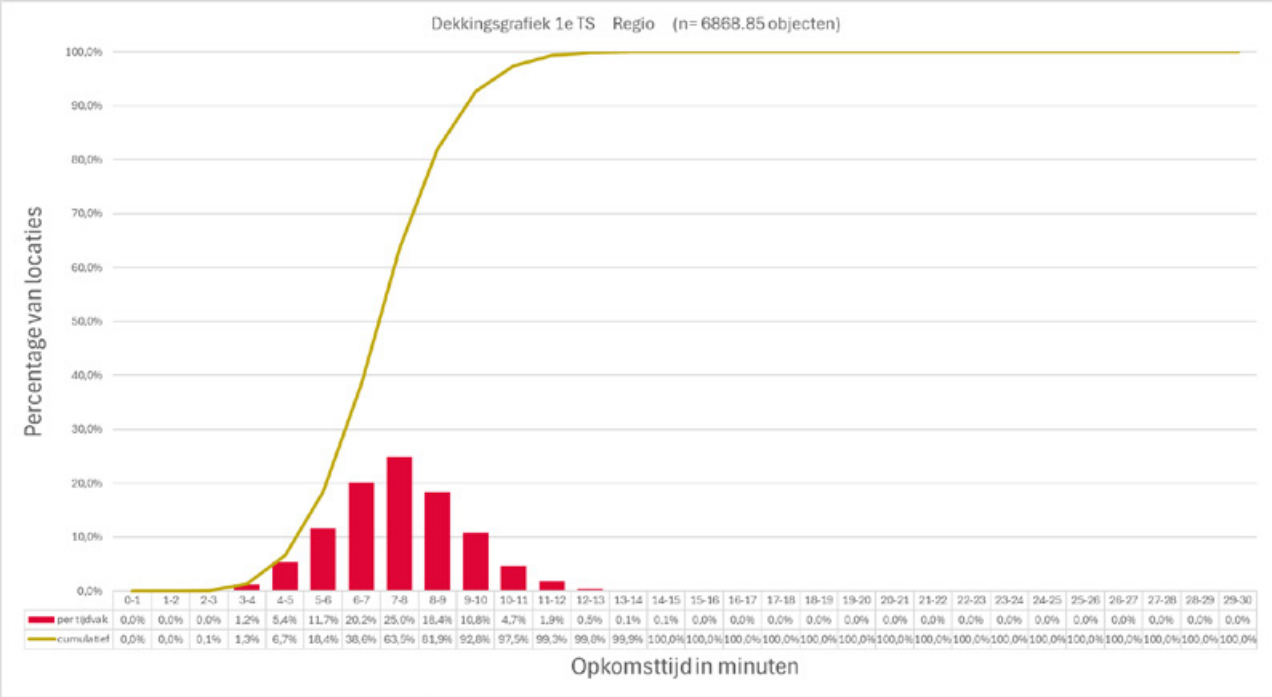
### 4.1.1 Snelheid van optreden

Om effectief hulp te verlenen bij brand en ongevallen, is het van cruciaal belang om als brandweer snel ter plaatse te komen. Een snel optreden van een eerste tankautospuit (TS) kan levensreddend zijn. Daarnaast kan dit verdere escalatie van een incident voorkomen, waardoor de kans op een grootschalig of langdurig brandweeroptreden wordt verkleind.

De beschrijving en beoordeling van de snelheid waarmee de eerste basisbrandweereenheid (bestaande uit een tankautospuit met zes bemanningsleden) ter plaatse kan zijn, is daarom een verplicht onderdeel van het dekkingsplan. ‘Snelheid’ heeft in deze context betrekking op de berekende theoretische tijd waarmee de eerste tankautospuit (TS) ter plaatse kan zijn. Zie bijlage 10.2 voor een uitleg over hoe deze berekening tot stand is gekomen. Het gebied waar een basisbrandweereenheid het snelst kan zijn ten opzichte van andere basisbrandweereenheden wordt het verzorgingsgebied van die eenheid genoemd.

In afbeelding 3 zijn de prestaties weergegeven in een zogenaamde S-curve, een grafiek die zijn naam ontleent aan de vorm van de curve. De horizontale as geeft de opkomsttijd in minuten aan, de verticale as het percentage van locaties dat bediend wordt door een TS. De curve geeft vervolgens de opkomstprestaties weer, door het cumulatief percentage locaties weer te geven dat wordt bediend door een basisbrandweereenheid in een bepaald tijdsbestek.

In de dekkingsgrafiek is te zien dat bij bijna 93% van de objecten in de regio binnen 10 minuten een TS ter plaatse kan zijn. Binnen 12 minuten wordt ruim 99% van de objecten bediend door een TS. Binnen een kwartier is er sprake van 100% dekking over alle objecten.

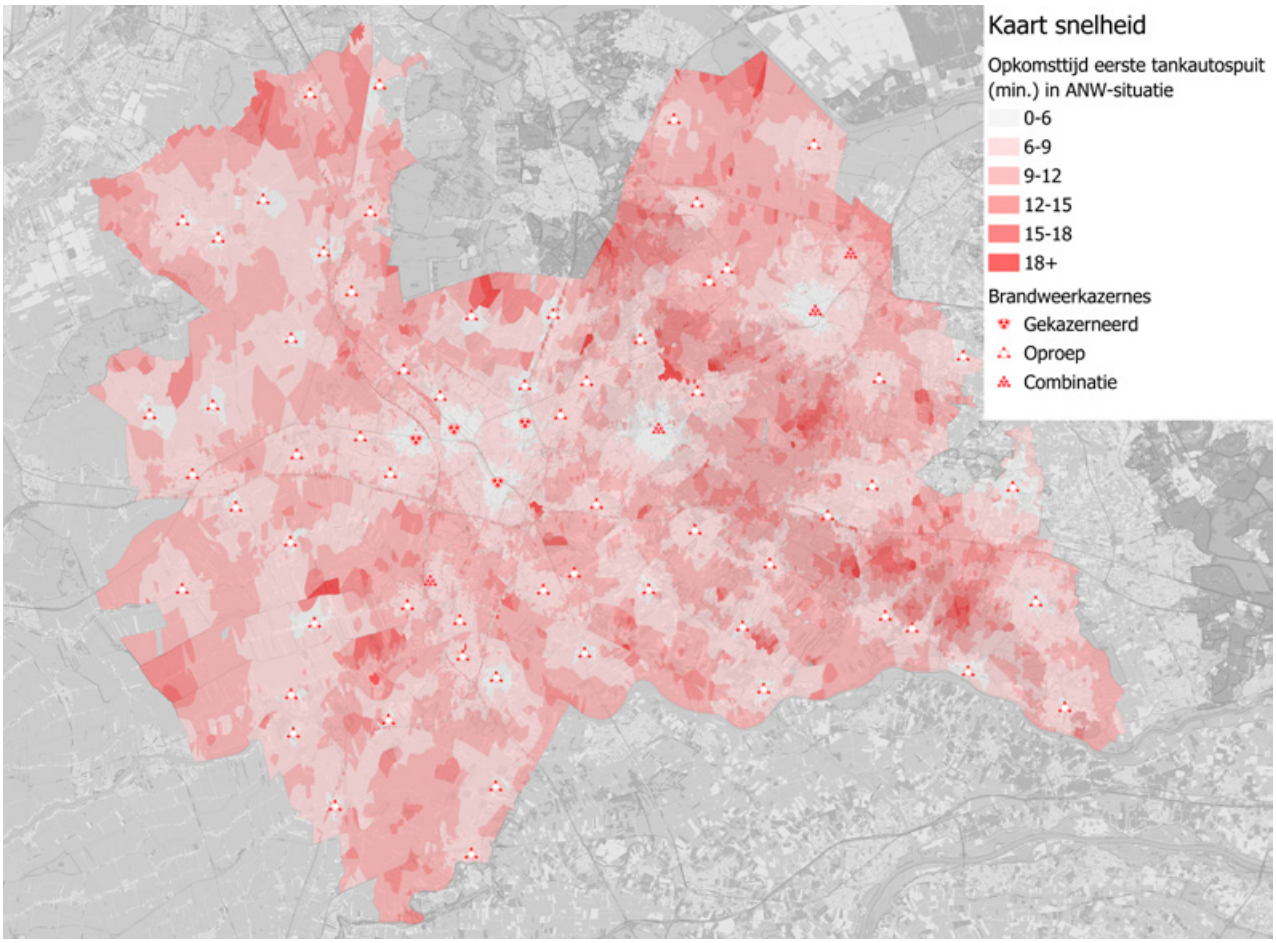



**Afbeelding 3:** S-curve snelheid opkomst eerste TS in ANW-situatie

In afbeelding 4 worden de dekkingsprestaties van de eerste tankautospuit cartografisch weergegeven. Hoe donkerder een bepaald gebied kleurt op de kaart, hoe langer het duurt voordat een tankautospuit op locaties binnen dat gebied ter plaatse kan zijn.

In de onderstaande afbeelding zijn ook de uitruklocaties (brandweerkazernes) in de regio in beeld gebracht. De operationele organisatie in de regio wordt gevormd door 70 uitruklocaties. Er is hierbij onderscheid gemaakt in de manier waarop de bezetting op de kazernes is vormgegeven, de zogenaamde kazerneprofielen. Op basis hiervan kunnen drie categorieën uitruklocaties worden geïdentificeerd:

- Uitruklocaties met een 24-uurs kazernering, beroepsmatig of op vrijwilligersbasis (Zeist);
- Kazernes met een dagdienstbezetting en buiten dagdienstframe vrije instroom door vrijwilligers;
- Uitruklocaties met een volledige vrije instroom door vrijwilligers of posten met opkomst van vrijwilligers op basis van consignatie.



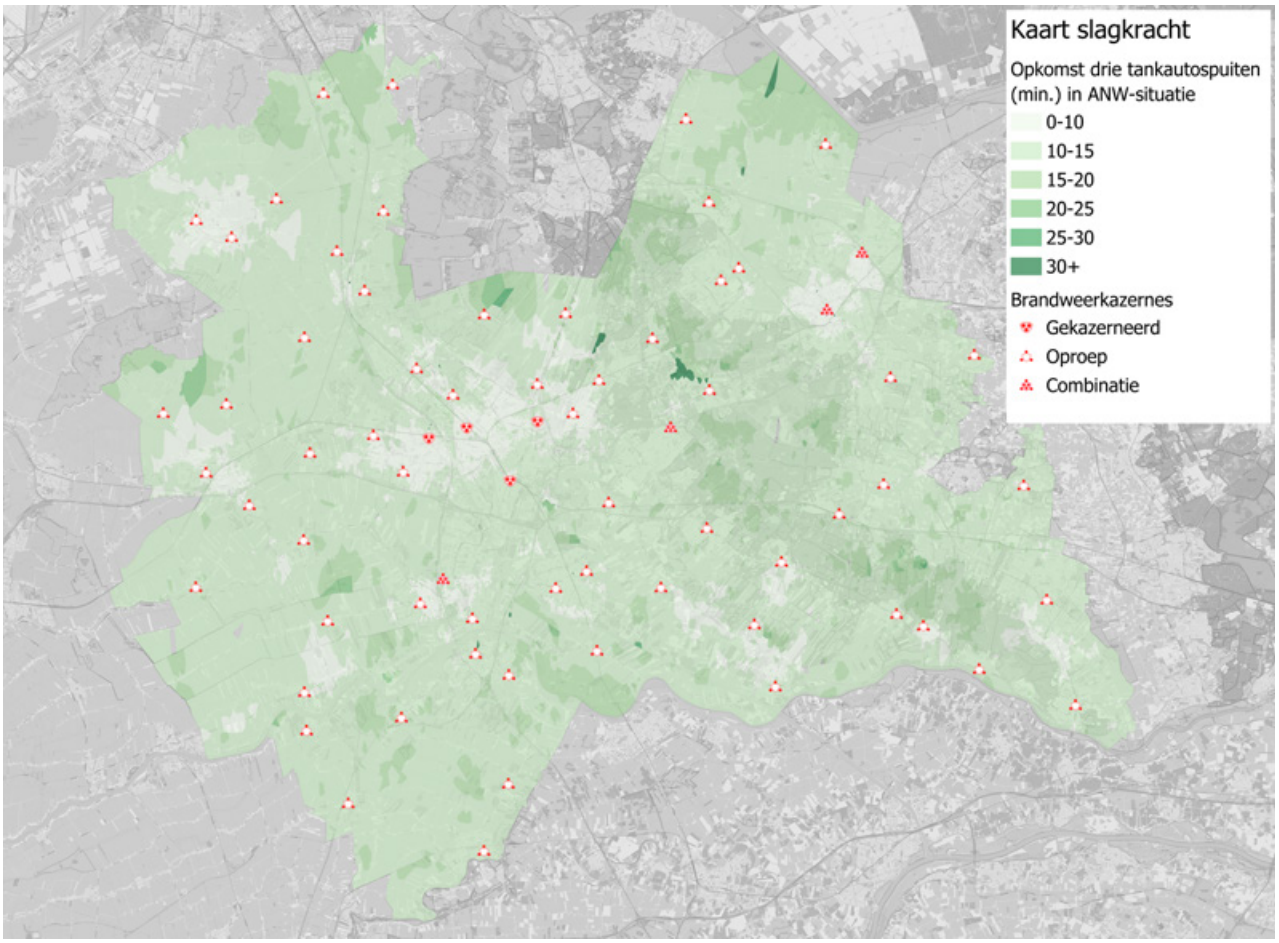

**Afbeelding 4:** Snelheid opkomst eerste TS in ANW-situatie

In hoofdstuk vijf wordt beschreven wat deze uitkomsten betekenen voor de dekking op CBS-buurtniveau.

## 4.1.2 Capaciteit (slagkracht)

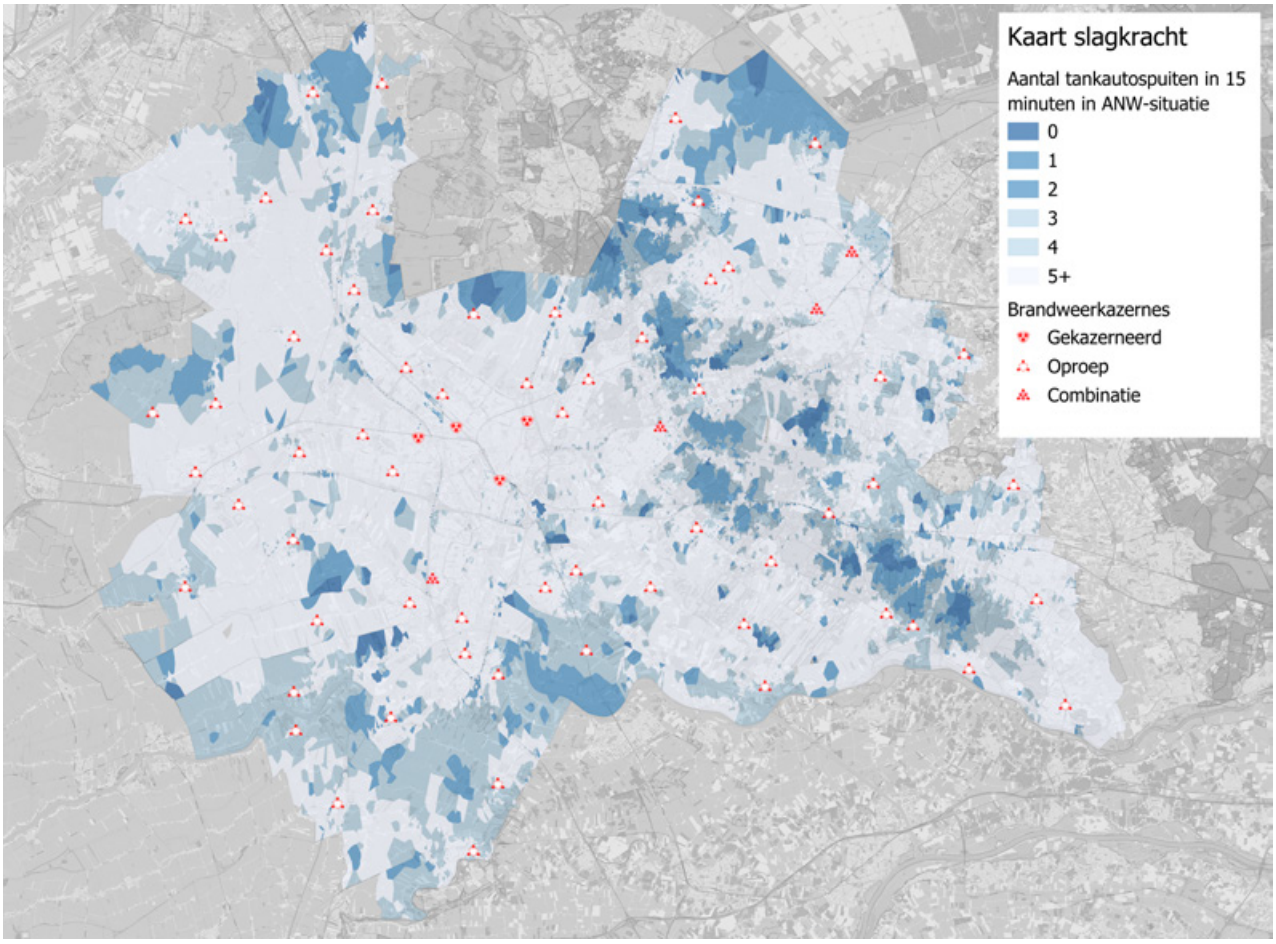
Naast snelheid is het leveren van slagkracht (capaciteit) essentieel om slachtoffers te voorkomen en om schade te beperken. In de GGO-systematiek is daarom een (beoogd) beoordelingskader voor het criterium capaciteit opgesteld (zie bijlage 10.2). De kwaliteit van de dekking wordt dus niet alleen bepaald door de snelheid waarmee de eerste eenheid bij een incident ter plaatse kan zijn, maar ook door de opkomsttijd van opschalingseenheden.

Een operationele inzet van drie TS'en en één bijzonder voertuig onder leiding van een officier van dienst is de maximale slagkracht die onder de noemer 'basisbrandweerzorg' valt. Het uitgangspunt is dat een inzet met meer dan drie TS'en onder de als 'grootschalig brandweeroptreden (GBO)' bestempeld wordt. Slagkracht (capaciteit) kan in deze context daarom worden gezien als 'het vermogen om bij opschaling snel meerdere eenheden tot een maximum van drie TS'en ter plaatse te krijgen'. De parameter slagkracht wordt dus gewaardeerd aan de hand van de tijd die nodig is om drie basisbrandweereenheden ter plaatse te krijgen. In afbeelding 5 is dit cartografisch weergegeven.




**Afbeelding 5:** Opkomsttijd drie TS'en (in minuten)

Afbeelding 6 geeft een uitgebreider beeld van de totale slagkracht, door middel van een cartografische weergave van het aantal tankautospuiten dat binnen 15 minuten ter plaatse kan zijn.

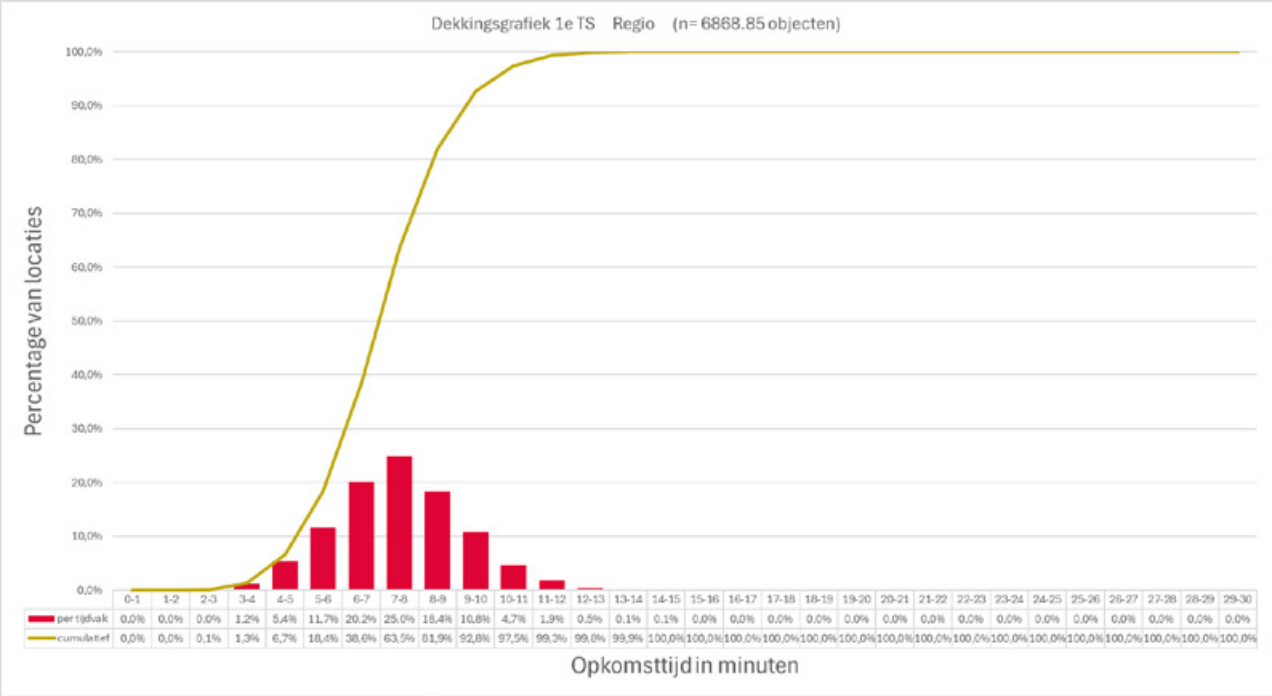



**Afbeelding 6:** Aantal TS'en dat binnen 15 minuten ter plaatse kan zijn

Afbeelding 7 geeft drie S-curves weer waarin de berekende prestaties van de eerste, tweede en derde TS wordt getoond.

**Toelichting afbeelding 6**

Een aantal gebieden in de regio zijn donkerblauw van kleur, wat wel enige duiding vraagt. Zo is in/rondom het Eemmeer en midden in het natuurgebied op de Heuvelrug de toegankelijkheid minder dan gemiddeld, wat leidt tot oplopende opkomsttijden. Echter zijn vaak op deze wegen verder geen objecten gesitueerd, wat inhoudt dat het zich voordoen van een gebouwbrand niet mogelijk is.




**Afbeelding 7:** S-curve slagkracht

In de dekkingsgrafiek is te zien dat bij 99,1 % van alle objecten in de VRU binnen 15 minuten drie tankautopuiten aanwezig kunnen zijn. De tweede TS kan bij 53,3% van de objecten binnen 10 minuten ter plaatse zijn, en 99,7% van de objecten wordt binnen 15 minuten door twee TS'en bediend.

### 4.1.3 Paraatheid

De derde parameter van de GGO-systematiek heeft betrekking op de paraatheid, oftewel de mate waarin de brandweer erin kan voorzien dat een aangewezen eenheid daadwerkelijk naar een incident kan uitrukken en daar kan optreden. In theorie wordt het werkgebied van de VRU 24/7 gedekt door een fijnmazig netwerk van 70 brandweerposten. Hierbij wordt uitgegaan van 100% paraatheid, wat voor de totstandkoming van alle dekkingsafbeeldingen in dit document ook als uitgangspunt wordt aangehouden.

De praktijk is echter weerbarstiger: er zijn diverse factoren van invloed op de paraatheid van posten en eenheden, en het is mogelijk dat de paraatheid niet altijd gegarandeerd is. Zo zijn er duidelijke verschillen waar te nemen tussen de paraatheid in de dagsituatie en in de ANW-situatie. De beschrijving en beoordeling van de parameter moet dus meer recht doen aan de waarheid door te beschrijven hoe het is gesteld met de paraatheid van de posten van de VRU in de afgelopen vijf jaar (2020-2024). Deze beschrijving bevat drie elementen die van invloed zijn op de paraatheid: beschikbaarheid, gelijktijdigheid en restdekking.

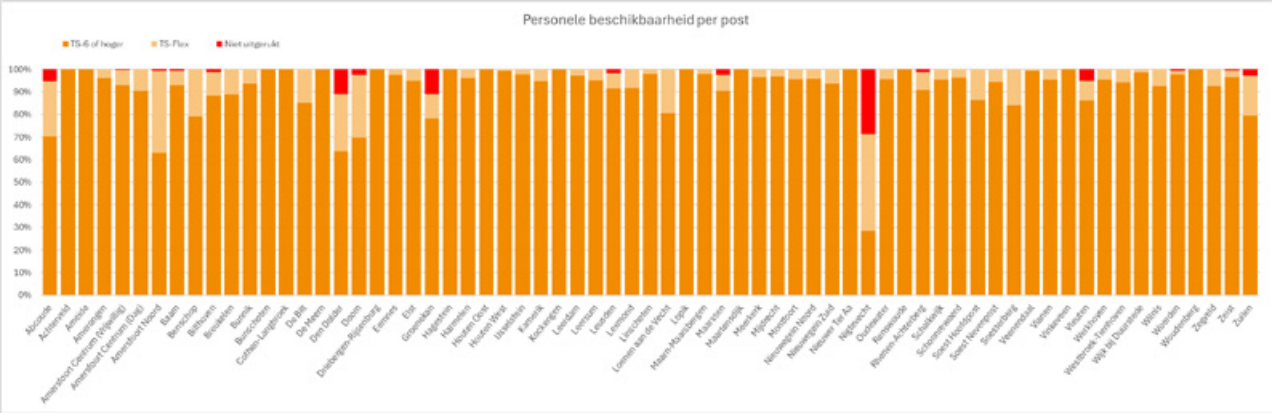
**Beschikbaarheid ten tijde van een alarmering**
Beschikbaarheid is de mate waarin de brandweer voldoende (gekwalificeerd) personeel en werkend materieel beschikbaar heeft om naar een incident uit te rukken en deze te bestrijden. Om als brandweer te kunnen voldoen aan de opkomst- en capaciteitscriteria, moet zij beschikken over voldoende gekwalificeerd personeel en beschikbaar materieel.

Zoals reeds beschreven beschikt de VRU over 70 brandweerposten. Zes posten zijn permanent bezet met beroepspersoneel of gekazerneerde vrijwilligers en daardoor 24/7 beschikbaar. Daarnaast zijn er drie posten waar overdag beroepspersoneel beschikbaar is voor de uitruk, en waarbij de bezetting in de ANW-situatie afhankelijk is van vrijwilligers. De overige posten zijn volledige vrijwilligersposten, al dan niet met consignatie.

Een aantal posten heeft moeite om voldoende vrijwilligers te werven en te behouden. Het is met name een uitdaging om de beschikbaarheid op peil te houden gedurende de kantoortijden, in het weekend en in de vakantieperioden.

De meldkamer heeft binnen één minuut na alarmering inzicht in wat de daadwerkelijke opkomst zal zijn van een vrijwillige kazerne en zal dan direct, indien nodig, een volgende TS alarmeren.

In de onderstaande grafiek is per post inzichtelijk gemaakt hoe vaak er is uitgerukt met een TS-6, hoe vaak met een TS-flex en hoe vaak het is voorgekomen dat er niet is uitgerukt na een alarmering.

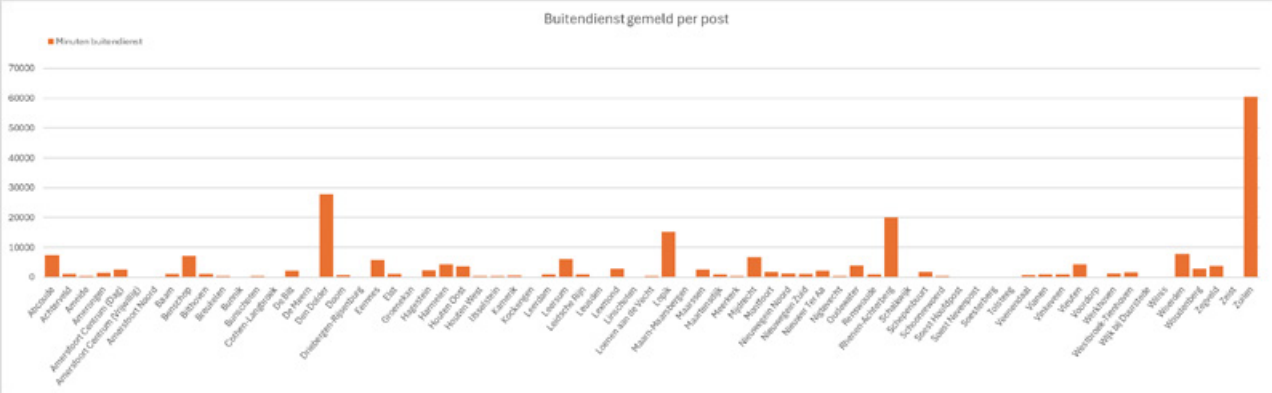



**Afbeelding 8:** Overzicht beschikbaarheid van posten met vrijwillige bezetting

### Vooraf aangekondigde buitendienststellingen

Naast het adhoc bepalen van de bezetting bij een alarmering zijn er ook vooraf bekende perioden waarbij er sprake is van onderbezetting. Dit worden de vooraf aangekondigde buitendienststellingen genoemd. Tot voorkort (invoering tweewegpagers) was dit de manier om de paraatheid te meten. Toch verdient het de voorkeur dat bij een vooraf bekende buitendienststelling deze te registreren zodat bij een alarmering geen tijd wordt verloren bij het proces van alarmeren, heralarmeren en dooralarmeren.

In onderstaand overzicht zijn in seconden de vooraf aangekondigde buitendienststellingen weergegeven die direct zijn toe te schrijven aan het niet voorhanden hebben van (voldoende) personeel. In dit overzicht zijn enkel de tankautospuiten opgenomen. Wel dient hierbij te worden opgemerkt dat dit ook eventuele tweede en/of derde tankautospuiten betreft op een post. Het kan dus zo zijn dat er wel een eerstelijns tankautospuit bezet kan worden maar de tweedelijns tankautospuit buiten dienst is gesteld.




**Afbeelding 9:** Overzicht vooraf aangekondigde buitendienststellingen van posten

Het samenstel van het adhoc meten van de beschikbaarheid en de vooraf aangekondigde buitendienststellingen bepalen uiteindelijk de beschikbaarheid van een eenheid op personeel gebied.

Op het gebied van materiele paraatheid geldt dat in lijn met de huidige bestuursagenda en voorgaande beleidsplannen gestreefd wordt naar 100% materiele paraatheid van de eerstelijns tankautospuiten.

### Gelijktijdigheid

Gelijktijdigheid ontstaat als de meldkamer een beroep wil doen op een eenheid die reeds is ingezet. De gebruikelijke opkomsttijden zullen dan niet gehaald worden omdat er vervangende eenheden van andere, verder gelegen plaatsen moeten komen. Inzicht in de kans op gelijktijdigheid is daarom relevant voor de paraatheid. Het zegt namelijk iets over de mate waarin de brandweer erin kan voorzien dat de snelste eenheid ter plaatse komt. Gelijktijdigheid geeft daarmee inzicht in de kwaliteit van de dekking.

Onderstaande tabel per post geeft weer hoe vaak gelijktijdigheid naar verwachting op jaarbasis optreedt. Dit is berekend op basis van de alarmeringsfrequentie van de post, de mediaan inzetduur en de zogenaamde variatiecoëfficiënt. Zie bijlage 10.2 voor een toelichting op de rekenmethodiek.

Gelijktijdigheid heeft betrekking op alle incidenten, niet alleen op gebouwbranden. Tevens dient vermeld te worden dat het hier gaat om een kans. In de onderstaande tabel gaat het dus om een theoretische verwachting dat gelijktijdigheid zich met de betreffende frequentie voordoet. En is het daarmee geen vast gegeven.

| Kazerne | Aantal gelijktijdige inzetten per jaar | Kazerne | Aantal gelijktijdige inzetten per jaar |
|---|---|---|---|
| Abcoude | 1,19 | Elst | 0,82 |
| Achterveld | 0,83 | Groenekan | 0,49 |
| Ameide | 0,52 | Hagestein | 1,11 |
| Amerongen | 1,11 | Harmelen | 1,24 |
| Amersfoort-Centrum | 46,26 | Houten-West | 3,37 |
| Amersfoort-Noord | 4,51 | Houten-Oost | 1,08 |
| Baarn | 4,66 | IJsselstein | 5,96 |
| Benschop | 0,80 | Kamerik | 0,75 |
| Bilthoven | 4,51 | Kockengen | 0,90 |
| Breukelen | 2,60 | Leerdam | 3,74 |
| Bunnik | 2,22 | Leersum | 1,91 |
| Bunschoten | 3,84 | Leusden | 3,17 |
| Cothen-Langbroek | 0,90 | Lexmond | 0,75 |
| De Bilt | 1,29 | Linschoten | 1,31 |
| Den Dolder | 1,96 | Loenen aan de Vecht | 1,43 |
| Doorn | 3,58 | Lopik | 1,08 |
| Driebergen | 3,94 | Maarn-Maarsbergen | 1,91 |
| Eemnes | 1,60 | Maarssen | 6,84 |
| Maartensdijk | 1,66 | Utrecht-Leidsche Rijn | 10,56 |
| Meerkerk | 1,18 | Utrecht-Schepenbuurt | 23,50 |

| Kazerne | Aantal gelijktijdige inzetten per jaar | Kazerne | Aantal gelijktijdige inzetten per jaar |
|---|---|---|---|
| Mijdrecht | 5,03 | Utrecht-Tolsteeg | 49,97 |
| Montfoort | 1,23 | Vleuten | 2,94 |
| Nieuwegein-Noord | 8,72 | Utrecht-Voordorp | 27,77 |
| Nieuwegein-Zuid | 3,97 | Utrecht-Zuilen | 2,74 |
| Nieuwer Ter Aa | 0,48 | Veenendaal | 9,12 |
| Nigtevecht | 0,25 | Vianen | 4,55 |
| Oudewater | 1,94 | Vinkeveen | 2,19 |
| Renswoude | 1,21 | Werkhoven | 0,93 |
| Rhenen-Achterberg | 2,92 | Westbroek-Tienhoven | 0,55 |
| Schalkwijk | 0,98 | Wijk bij Duurstede | 2,44 |
| Schoonrewoerd | 0,98 | Wilnis | 0,95 |
| Soest-Hoofdpost | 3,42 | Woerden | 5,65 |
| Soest Raadhuisplein (nevenpost) | 2,76 | Woudenberg | 2,01 |
| Soesterberg | 2,36 | Zegveld | 0,58 |
| De Meern | 3,59 | Zeist | 16,55 |

Naast de wijze van vervanging, zoals geregeld in het systeem van alarmering, vraagt gelijktijdigheid aanvullende aandacht in gebieden waar meer incidenten plaatsvinden. Een hoge kans op gelijktijdigheid vraagt om een hogere kazernedichtheid om de paraatheid te kunnen borgen.

**Uitvoeringsregeling Grootschalig Brandweeroptreden binnen de VRU**

Eind 2024 heeft de VRU een nieuwe uitvoeringsregeling vastgesteld rondom Grootschalig Brandweeroptreden (GBO[1]). Uitgangspunt van deze nieuwe regeling is het zoveel mogelijk paraat houden van posten die een grote rol spelen in de dekking van categorie I buurten en/of waar de kans op gelijktijdigheid klein is. Eens per vier jaar wordt dit beleid en de toewijzing van posten die een rol spelen in het grootschalig brandweeroptreden getoetst op actualiteit en kan bijsturing plaatsvinden.

1 Binnen de VRU wordt gesproken over grootschalig brandweeroptreden vanaf incidenten met inzet van meer dan drie tankautospuiten.

**Restdekking**
Bij grootschalige en langdurige inzetten worden veel eenheden ingezet. Het aantal ingezette eenheden kan zo groot zijn, dat de beschikbaarheid van eenheden voor de rest van de veiligheidsregio terugloopt. Deze situatie doet zich zowel voor bij een incident in het eigen verzorgingsgebied als in het geval van bijstand aan andere posten of – in het geval van interregionale bijstand – aan andere veiligheidsregio's. De inzet van een groot aantal eenheden tegelijkertijd heeft onmiskenbaar invloed op de dekking van (een deel van) het verzorgingsgebied. Het actiecentrum brandweer heeft een actieve rol om de restdekking in de regio te monitoren. Indien er sprake is van grootschalige, langdurige of gelijktijdige inzetten, is het actiecentrum verantwoordelijk voor het bijsturen van de operationele dekking, met inachtneming van de uitvoeringsregeling GBO.

### 4.1.4 Werkdruk

De vierde parameter uit de GGO-systematiek is werkdruk. Omdat werkdruk een veelomvattend begrip is, waar niet eenvoudig een bepaald waardeoordeel aan te verbinden is, is in dit dekkingsplan – in lijn met de landelijke systematiek – de alarmeringsfrequentie in beeld gebracht. Onder alarmeringsfrequentie wordt het volgende verstaan: "het gemiddelde aantal alarmeringen van iedere brandweereenheid op jaarbasis". Hierbij is geen onderscheid gemaakt in de prioriteit van de alarmering, het type melding of het tijdsframe waarin de alarmering heeft plaatsgevonden.

In de onderstaande tabel wordt per post het gemiddeld aantal jaarlijkse alarmeringen over de periode 2020-2024 weergegeven.

| Brandweerpost | Gemiddeld jaarlijks aantal alarmeringen 2020-2024 | Brandweerpost | Gemiddeld jaarlijks aantal alarmeringen 2020-2024 |
|---|---|---|---|
| Abcoude | 46 | Cothen-Langbroek | 35 |
| Achterveld | 33 | De Bilt | 50 |
| Ameide | 20 | Den Dolder | 76 |
| Amerongen | 43 | Doorn | 139 |
| Amersfoort-Centrum beroeps | 798 | Driebergen | 153 |
| Amersfoort-Noord | 175 | Eemnes | 62 |
| Baarn | 181 | Elst | 32 |
| Benschop | 31 | Groenekan | 19 |
| Bilthoven | 175 | Hagestein | 43 |
| Breukelen | 101 | Harmelen | 48 |
| Bunnik | 86 | Houten-West | 134 |

| Brandweerpost | Gemiddeld jaarlijks aantal alarmeringen 2020-2024 | Brandweerpost | Gemiddeld jaarlijks aantal alarmeringen 2020-2024 |
|---|---|---|---|
| Bunschoten | 149 | Houten-Oost | 43 |
| IJsselstein | 237 | Schoonrewoerd | 39 |
| Kamerik | 30 | Soest-Hoofdpost | 136 |
| Kockengen | 36 | Soest Nevenpost | 110 |
| Leerdam | 149 | Soesterberg | 94 |
| Leersum | 76 | De Meern | 143 |
| Leusden | 126 | Utrecht-Leidsche Rijn | 388 |
| Lexmond | 30 | Utrecht-Schepenbuurt | 598 |
| Linschoten | 52 | Utrecht-Tolsteeg | 855 |
| Loenen aan de Vecht | 57 | Vleuten | 117 |
| Lopik | 43 | Utrecht-Voordorp | 646 |
| Maarn-Maarsbergen | 76 | Utrecht-Zuilen | 109 |
| Maarssen | 272 | Veenendaal | 363 |
| Maartensdijk | 66 | Vianen | 181 |
| Meerkerk | 47 | Vinkeveen | 87 |
| Mijdrecht | 200 | Werkhoven | 37 |
| Montfoort | 49 | Westbroek-Tienhoven | 22 |
| Nieuwegein-Noord | 347 | Wijk bij Duurstede | 97 |
| Nieuwegein-Zuid | 158 | Wilnis | 38 |
| Nieuwer ter Aa | 19 | Woerden | 225 |
| Nigtevecht | 10 | Woudenberg | 80 |
| Oudewater | 77 | Zegveld | 23 |
| Renswoude | 48 | Zeist | 491 |
| Rhenen-Achterberg | 116 | | |
| Schalkwijk | 39 | | |

## 4.2 Ondersteunende voertuigen brandbestrijding

### 4.2.1 Redvoertuig (RV)

Het redvoertuig wordt ingezet voor uiteenlopende taken binnen de hulpverlening en brandbestrijding. Het wordt gebruikt bij de redding van mensen en dieren vanaf hoogte, biedt ondersteuning bij bluswerkzaamheden en draagt bij aan het veilig uitvoeren van werkzaamheden op hoogte. Daarnaast kan het voertuig dienen als alternatieve vluchtweg voor eigen personeel en als hulpmiddel bij inzet van de ambulancedienst.

In stedelijke gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid en een gebouwenstructuur die wordt gekenmerkt door oudere of hoge panden, is de inzet van het redvoertuig extra belangrijk. In deze omgevingen, waar vluchtwegen vaak beperkt zijn en aanvalsroutes voor de brandweer complex kunnen zijn, levert het voertuig een belangrijke bijdrage aan het redden van mens en dier en aan het effectief bestrijden van brand.

De grootste concentraties hoge gebouwen (>30 meter) bevinden zich in de grootste steden van de regio.

De redvoertuigen van de VRU zijn gestationeerd op de volgende posten:
- Amersfoort-Centrum;
- Doorn;
- IJsselstein;
- Leerdam;
- Maarssen;
- Mijdrecht;
- Soest-Hoofdpost;
- Utrecht-Leidsche Rijn;
- Utrecht – Voordorp;
- Veenendaal;
- Woerden;
- Zeist.

In het materieel- en personeelsbeheer- en spreidingsplan (MPBSP) van 2020 is naast bovengenoemde redvoertuigen ook een redvoertuig in Vianen tijdelijk voorzien. Dit redvoertuig is niet strikt noodzakelijk om in de dekking te voorzien, echter vanwege grootschalige werkzaamheden aan de nabijgelegen rijksweg A27 is door Rijkswaterstaat de verwachting uitgesproken dat er tot de voltooiing van dit traject de druk op het onderliggende wegennet hoog zou zijn. Als mitigerende maatregel is voorgesteld in tijdelijkheid het redvoertuig op post Vianen te handhaven, tot het moment er duidelijkheid is of de druk op het onderliggende wegennet niet verder is toegenomen en de opkomsttijden van de nabijgelegen redvoertuigen ook binnen de norm van 15 minuten vallen.

**Opkomsttijden**
Binnen de VRU wordt het uitgangspunt gehanteerd dat een redvoertuig binnen 15 minuten ter plaatse dient te zijn.

Het besluit Veiligheidsregio's (Artikel 3.2.2) geeft de mogelijkheid redvoertuigen (voor de redding op hoogten) te koppelen aan objecten; dit kan noodzakelijk zijn vanwege de ontvluchtingsmogelijkheden in een gebouw. Het bestuur van de veiligheidsregio stelt bij deze objecten voor de redvoertuigen dezelfde opkomsttijden vast als voor de basisbrandweereenheden. Binnen de VRU zijn er geen objecten waarvoor deze opkomsttijden gelden.

### 4.2.2 Watertransportsysteem 1500 (WTS1500)

Het Watertransportsysteem 1500 (WTS1500) is een specialistisch brandweermiddel dat is ontworpen voor het realiseren van grootschalig en langdurig watertransport over grote afstanden. Dit systeem wordt ingezet bij incidenten waarbij de reguliere watervoorziening (zoals brandkranen of open water nabij het incident) onvoldoende of niet beschikbaar is. VRU beschikt over meerdere eenheden die kunnen worden ingezet om een dergelijk peloton te formeren. Deze eenheden staan in Nieuwer Ter Aa, Montfoort en Veenendaal. De prestatie-eisen voor grootschalige watervoorziening zijn beschreven in de Visie op GBO 2.0.

De inzet van de WTS1500 vereist specialistische kennis en wordt uitgevoerd door speciaal opgeleid personeel. De WTS1500 kan zowel zelfstandig als in combinatie met andere watertransportmiddelen (zoals watertankwagens) worden ingezet.

### 4.2.3 Rietkapbrandbestrijding (RI)

De Veiligheidsregio Utrecht (VRU) beschikt sinds circa vijftien jaar over het specialisme rietenkapbrandbestrijding. Dit specialisme is gericht op het ondersteunen van de reguliere brandweerzorg bij incidenten waarbij sprake is van brand of dreigende brand in gebouwen met rieten daken.
De uitvoering van dit specialisme is belegd bij vier brandweerposten binnen de regio. Voor het oostelijke deel van de regio zijn dit de posten Werkhoven en Cothen-Langbroek; voor het westelijke deel betreft het de posten Kamerik en Kockengen.
Aan het specialisme rietenkapbrandbestrijding zijn geen specifieke opkomsttijden gekoppeld. De inzet van deze eenheden vindt plaats op basis van beschikbaarheid en operationele noodzaak.

## 4.3 Natuurbrandbestrijding (NBB)

### 4.3.1 CCFM

Een CCFM is een speciaal ontworpen natuurbrandbestrijdingsvoertuig dat wordt ingezet voor het blussen van natuurbranden. De afkorting CCFM staat voor Camion Citerne Feux de Forêts Moyen, wat Frans is voor 'middelgrote tankwagen voor bosbranden'. Het voertuig is compacter en wendbaarder dan reguliere brandweervoertuigen, en is uitgerust met voorzieningen voor zelfbescherming, zoals een koelsysteem voor de cabine. Dankzij de hoge bodemvrijheid, robuuste vering en aandrijving op alle wielen kan het voertuig zich goed verplaatsen over onverhard terrein zoals zand, modder, heide en bosgrond. Dankzij de mogelijkheid om rijdend te blussen en de robuuste bouw is het voertuig uitermate geschikt voor snelle en veilige inzet bij natuurbranden.

### 4.3.2 Combi TS 4x4

Een combi TS 4x4 is een tankautospuit die speciaal is aangepast voor inzet in natuurgebieden. Het voertuig combineert de functionaliteit van een reguliere tankautospuit met terreinvaardigheid dankzij vierwielaandrijving. Hierdoor kan het zich beter verplaatsen over onverhard terrein zoals zandpaden, heide of bosgrond. In tegenstelling tot een CCFM, dat specifiek is ontworpen voor natuurbrandbestrijding en beschikt over eigenschappen zoals een zelfbeschermingssysteem en pump & roll-capaciteit (rijdend blussen), is de combi TS 4x4 een meer veelzijdig voertuig dat ook geschikt is voor reguliere brandbestrijding. De CCFM is robuuster en beter bestand tegen extreme omstandigheden, terwijl de combi TS 4x4 vooral een compromis biedt tussen terreinvaardigheid en brede inzetbaarheid.

### 4.3.4 Grootschalige watervoorziening natuurbrandbestrijding

Door de aanwezigheid van geboorde putten op de Utrechte Heuvelrug is er bij benadering altijd binnen een straal van 1.000 meter een bluswatervoorziening beschikbaar. Bij natuurbrandbestrijding wordt ingezet op twee flanken. Voor een optimale bestrijding heeft elke flanken een afzonderlijke watervoorziening.  Hiervoor zijn twee bronpompen, twee watertransportbakken van 12m$^3$ en twee waterbasinbakken van 24m$^3$ beschikbaar. De watertankwagens (WT) zijn geplaatst op de posten Leusden en Driebergen. De bronpomp en het waterbassin zijn geplaatst op de posten Soest-Hoofdpost en Woudenberg.

**Interoperabele inzet van materieel**

Naast de rol binnen de natuurbrandbestrijding kunnen de grootschalige watervoorzieningen voor natuurbrandbestrijding bij uitstek ook worden ingezet voor andere incidenttypen waarbij een (snelle) aanvullende watervoorziening gewenst is.

In eerdere beleidscycli is er voor gekozen om twee terreinvaardige WT-systemen te stationeren op Leusden en Driebergen-Rijsenburg. Het schuimblusvoertuig van de VRU (die ook ingezet kan worden als WT) is gestationeerd op post Houten-West.

Binnen de regio loopt op dit moment een project om te komen tot een nieuwe aanbesteding voor waterwagens als aanvullende bluswatervoorziening. In dat project wordt ook gekeken naar de gewenste opkomsttijden van dit type voertuig en de daaruit volgende spreiding van de eenheden.

## 4.4 Hulpverlening (HV)

**Inleiding**
De tankautospuiten – als de basiseenheid binnen de brandweerzorg – zijn standaard uitgerust met redgereedschap. Het repressieve personeel dat deze voertuigen bemant, is adequaat opgeleid en beschikt over de juiste middelen om reguliere hulpverleningsinzetten zelfstandig en effectief uit te voeren.

### 4.4.1 Hulpverleningsvoertuigen (HV's)

Bij complexere en zwaardere incidenten, zoals ongevallen met bussen, vrachtwagens of landbouwvoertuigen, wordt aanvullend een hulpverleningsvoertuig ingezet. Deze voertuigen zijn uitgerust met uitgebreider en zwaarder redgereedschap, evenals diverse specialistische hulpmiddelen die niet op een tankautospuit aanwezig zijn.

Op dit moment beschikt de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) over twaalf hulpverleningsvoertuigen. De spreiding en het aantal van deze voertuigen zijn afgestemd op een beoogde opkomsttijd van maximaal 15 minuten.

De hulpverleningsvoertuigen zijn in de huidige situatie gestationeerd op de volgende brandweerposten:
- Amersfoort-Noord;
- Amerongen;
- Baarn;
- Bilthoven;
- Breukelen;
- Bunnik;
- Linschoten;
- Maarn-Maarsbergen;
- Meerkerk;
- Nieuwegein-Noord;
- Veenendaal;
- Wilnis.

## 4.5 Incidentbestrijding Gevaarlijke Stoffen (IBGS)

### 4.5.1 Schuimblusvoertuig (SB)

Een schuimblusvoertuig (SB) is ontworpen voor het bestrijden van branden met brandbare vloeistoffen. Het voertuig beschikt over een grote hoeveelheid water, blusmiddel en schuimvormende middelen, en kan deze snel en effectief inzetten om een vloeistofbrand af te dekken en te verstikken. Hierdoor worden de effecten op de omgeving beperkt, onder meer door het reduceren van uitdamping, en wordt de periode tot de inzet van specialistische IBGS-eenheden overbrugd.

Het voertuig kan ook worden ingezet om een vloeistofplas af te dekken zonder dat er sprake is van brand. Het doel van een dergelijke inzet is het beperken van het effect van de vloeistof naar de omgeving en/of het reduceren van het risico op ontsteking van de vloeistofplas. Voor het afdekken van de vloeistofplas is in het geval van het maatgevende scenario bij benadering 30 minuten nodig. Uitgaande van een situatie waarin de SB optimaal kan opereren, mag redelijkerwijs worden aangenomen dat aan de gestelde taakstelling wordt voldaan.

De SB is gestationeerd op post Houten-West. Doordat deze uitruklocatie op een centrale plek in de regio ligt, kan met dit ene voertuig een relatief goede dekking worden gegenereerd binnen de vastgestelde opkomsttijd. Voor de SB geldt een opkomsteis van 30 minuten.

### 4.5.2 Verkenningseenheden Brandweer (VEB)

Een VEB verricht ondersteunende werkzaamheden op het gebied van verkenning, waarneming en het uitvoeren van metingen en monstername volgens de ‘quick and dirty’-methode. Deze werkzaamheden zijn gericht op het snel verkrijgen van een eerste beeld van de aard en omvang van een incident met gevaarlijke stoffen. De eenheid opereert onder leiding van de coördinator verkenningseenheden of een AGS, die de inzet aanstuurt en de verzamelde informatie integreert in het bredere operationele beeld.

Op basis van het Besluit Veiligheidsregio (Bvr) art. 4.2.1 staat dat binnen 30 minuten na alarmering twee verkenningseenheden de uitvoering van hun taken op de aangegeven meetlocatie aan dienen te vangen. Een derde en eventueel vierde meetploeg dient binnen 60 minuten na alarmering de taken aan te vangen op de aangewezen meetlocaties.

De volgende posten zijn voorzien van een verkenningseenheid:

- De Meern;
- Eemnes;
- Leersum;
- Schalkwijk.

### 4.5.3 Gaspakkenteam

Een gaspakkenteam (ook wel IBGS-eenheid genoemd) is belast met het redden van mensen en dieren uit een met gevaarlijke stoffen besmet gebied. Daarnaast richt de eenheid zich op het bestrijden van de bron van het incident, bijvoorbeeld door het stoppen van lekkages of het stabiliseren van een situatie waarin gevaarlijke stoffen vrijkomen. Ook het ontsmetten van hulpverleners, slachtoffers en mogelijk betrokken burgers – in samenwerking met de bezetting van de BOE – behoort tot hun taken.

Op grond van artikel 4.2.1 Bvr dient het team binnen 30 minuten na alarmering de werkzaamheden op de plaats van het incident aan te vangen.

### 4.5.4 Basisontsmettingseenheid (BOE)

De BOE is belast met het ontsmetten en reinigen van eigen ingezet personeel (ook arbeidshygiënisch). Daarnaast is de eenheid verantwoordelijk voor het ontsmetten van slachtoffers die zijn blootgesteld aan gevaarlijke stoffen, met een capaciteit tot maximaal tien personen per inzet. Deze ontsmetting is essentieel om verdere verspreiding van de stof te voorkomen en om slachtoffers veilig over te kunnen dragen aan medische hulpdiensten. De aanwezigheid van de BOE is in bepaalde gevallen een noodzakelijke voorwaarde om met gaspakken te kunnen inzetten, omdat een veilige en gecontroleerde ontsmettingsprocedure onderdeel is van het totale risicobeheersingsproces bij een inzet in een met gevaarlijke stoffen besmet gebied.

Er geldt geen wettelijke opkomsttijd voor de BOE.

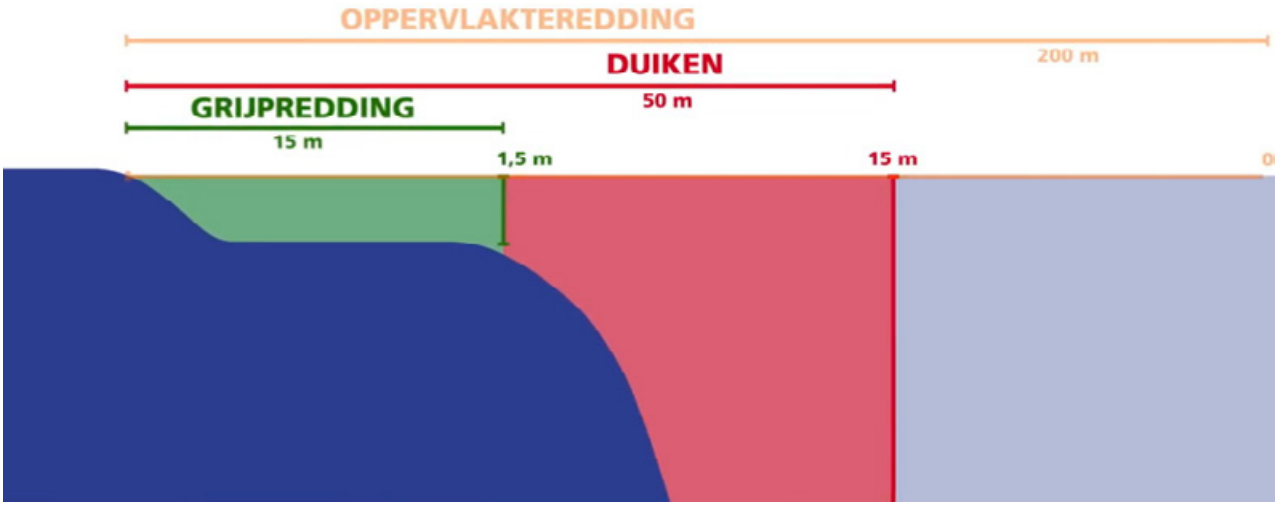
## 4.6 Waterongevallenbestrijding (WO)

**Inleiding**

Waterongevallenbestrijding is een brandweertaak die voor een deel belegd is bij specialistische teams, maar waarin ook de basisbrandweereenheden een rol vervullen. De taken van een basisbrandweereenheid in het kader van waterongevallenbestrijding zijn:

- Het uitvoeren van een grijpredding;
- Het fungeren van de manschappen als opstappers voor brandweervaartuigen en vaartuigen van ketenpartners;
- Het ondersteunen van de duik- en oppervlaktereddingsteams.

De verschillende teams en eenheden zijn modulair inzetbaar en hebben ieder hun eigen specifieke taak. De onderstaande afbeelding geeft schematisch aan hoe het modulaire inzetsysteem is georganiseerd, op basis van waterdiepte en afstand tot de wal.




**Afbeelding 10:** Modulair inzetsysteem waterongevallenbestrijding

De specialistische inzetcapaciteit van de VRU in het kader van waterongevallenbestrijding is onder te verdelen in drie typen teams. In de onderstaande tabel is per type het aantal en de positionering van de teams binnen de regio weergegeven.

| Type | Aantal | Locaties (brandweerposten) |
|---|---|---|
| Oppervlaktereddingsteams (OR) | 3 | Abcoude |
| | | Vianen |
| | | Woerden |
| Brandweervaartuigen (BRV) | 5 | Bunschoten |
| | | Breukelen |
| | | Vianen |
| | | Vinkeveen |
| | | Wijk bij Duurstede |
| Duikteams | 6 | Amersfoort |
| | | Bunschoten |
| | | Maarssen |
| | | Mijdrecht |
| | | Utrecht |
| | | Wijk bij Duurstede |

Deze teams zijn geografisch verspreid over de regio om een optimale dekking te realiseren voor incidenten op, rond en onder water. Hieronder wordt de taakstelling en de positionering van de specialistische WO-eenheden kort beschreven.

### 4.6.1 Brandweervaartuigen (BRV)

Een BRV kan voor veel doeleinden ingezet worden: voor het blussen van branden, voor het zoeken en redden van te water geraakte slachtoffers, voor het slepen van boten, voor het transport van mensen en middelen, als duikplatform voor brandweerduikers, et cetera. In de basis worden de boten ingezet bij (levens)bedreigende acute noodsituaties, maar ook in andere situaties kan de hoogste leidinggevende bij een incident besluiten om ze in te zetten. De bemanning van een brandweervaartuig bestaat altijd minimaal uit een schipper en een opstapper (bemanningslid).

Belangrijk is wel te vermelden dat voor het blussen van branden de bluscapaciteiten van de brandweervaartuigen beperkt is en met name bedoeld is voor het blussen van kleine branden op vanaf land moeilijk bereikbare plaatsen.

De vaartuigen zijn gestationeerd in Vinkeveen, Breukelen, Vianen, Wijk bij Duurstede en Bunschoten-Spakenburg. Hierdoor staan ze strategisch gepositioneerd ten opzichte van grote oppervlaktewateren (zoals de Vinkeveense Plassen of de Lek).

### 4.6.2 Oppervlaktereddingsteams (OR-teams)

De VRU beschikt over WO-teams die zowel in staat zijn om oppervlaktereddingen als duiken uit te voeren, maar ook over WO-teams die uitsluitend zijn opgeleid en uitgerust voor het uitvoeren van oppervlaktereddingen. Om verwarring te voorkomen, wordt naar deze verschillende teams verwezen met de termen ‘oppervlaktereddingsteam (OR-team)’ en ‘duikteam’.

Een OR-team kan worden ingezet als de te redden persoon of het te redden dier zich (gedeeltelijk) boven water bevindt en niet meer dan 200 meter van de walkant of van een brandweervaartuig (BRV) af ligt. De VRU beschikt op het moment van schrijven over drie teams die specifiek voor de OR-taak zijn opgeleid. Ook de WO-teams/duikteams zijn in staat om een oppervlakteredding uit te voeren.

De OR-teams zijn strategisch gepositioneerd langs de Lek, het Amsterdam-Rijnkanaal en nabij recreatiegebieden zoals de Vinkeveense Plassen. De spreiding biedt dekking voor zowel stedelijke als landelijke gebieden. De ligging van Abcoude en Woerden biedt bovendien interregionale dekking richting Amsterdam-Amstelland en Hollands Midden.

### 4.6.3 Duikteams

Als de drenkeling dieper dan anderhalve meter onder het wateroppervlak is afgezonken, tot een maximale diepte van 15 meter, en maximaal 50 meter uit de walkant ligt, kunnen duikteams worden ingezet. Veiligheidsregio Utrecht beschikt op het moment van schrijven over zes duikteams.

De duikteams zijn geografisch goed verspreid over de regio, met dekking van west (Mijdrecht) tot oost (Amersfoort en Wijk bij Duurstede). De aanwezigheid van meerdere duikteams in het stedelijk gebied Utrecht en de spreiding richting de randen van de regio zorgen voor een robuuste dekking. De teams kunnen elkaar onderling ondersteunen bij gelijktijdige of langdurige inzetten.

## 4.7 Leiding & coördinatie

### 4.7.1 Officier van Dienst (OvD)

De Officier van Dienst (OvD) is verantwoordelijk voor de operationele leiding bij grote of complexe incidenten, waarbij meerdere brandweereenheden worden ingezet. Vanuit deze rol coördineert de OvD de inzet van personeel en materieel, stelt de inzetstrategie vast en bewaakt de voortgang van de incidentbestrijding. Ook de afstemming met andere hulpdiensten, zoals politie, ambulancezorg en eventueel gemeentelijke of provinciale diensten valt binnen het takenpakket van de OvD. Naast de operationele aansturing draagt de OvD zorg voor het naleven van geldende procedures en richtlijnen, het waarborgen van de veiligheid van het ingezette personeel en het faciliteren van een gestructureerde afhandeling van het incident. Indien nodig initieert de OvD opschaling en draagt hij of zij bij aan de besluitvorming binnen de Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdingsprocedure (GRIP), een landelijke werkwijze voor de samenwerking tussen hulpdiensten, gemeenten en andere bestuurslagen tijdens een crisis of ramp.

De VRU beschikt over een zevental OvD-gebieden. Deze gebieden zijn zo vormgegeven, dat de opkomsttijden van 20 minuten in categorie I buurten en 25 minuten in categorie II en III gebieden kan worden realiseerd.

### 4.7.2 Hoofdofficier van Dienst (HOvD)

De Hoofdofficier van Dienst (HOvD) vervult ter plaatse de rol van Taakcommandant Brandweer (TC-B) en geeft leiding aan de ingezette brandweereenheden (pelotons) bij de bestrijding van het incident.

De TC-B is verantwoordelijk voor de operationele aansturing van de brandweer op de incidentlocatie. In een maximaal opgeschaalde situatie kan hij beschikken over meerdere pelotonscommandanten die de eenheden aansturen, evenals een informatiemanager, communicatieadviseur, pelotonscommandant logistiek en diverse ondersteuners en specialisten.

Binnen de VRU zijn gelijktijdig twee Hoofdofficieren van Dienst actief: één voor het westelijk en één voor het oostelijk deel van de regio.

### 4.7.3 Algemeen Commandant Brandweer (AC-B)

Vanaf GRIP 2 neemt de AC-B namens de brandweer deel aan het ROT. De AC-B is de hoogste operationeel leidinggevende van de brandweer bij een incident, hij geeft leiding aan het Actiecentrum Brandweer en stuurt, afhankelijk van de aard en grootte van het incident, één of meerdere proceshoofden en adviseurs aan.

VRU beschikt over één dienstdoende AC-B die of wordt ingevuld door een eigen piketfunctionaris of door middel van vrije instroom van een beschikbare Hoofdofficier.
In 2026 zal een verkenning plaatsvinden over de huidige structuur van Leiding & Coördinatie binnen de brandweer in verband met de komst van de kolomvertegenwoordiger brandweer in het Operationeel Kernteam Permanent (OKT-p).

De Algemeen Commandant Brandweer (AC-B) geeft via het actiecentrum brandweer leiding aan de volledige brandweerinzet, gericht op bron- en effectbestrijding. Hij is verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen binnen het effectgebied.

Vanaf GRIP 2 vertegenwoordigt de AC-B de brandweer in het Regionaal Operationeel Team (ROT). Als hoogste operationeel leidinggevende binnen de brandweer bij een incident stuurt hij het actiecentrum brandweer aan en, afhankelijk van de aard en omvang van het incident, één of meerdere proceshoofden en adviseurs.

Binnen de VRU is er altijd één dienstdoende AC-B beschikbaar. Deze functie wordt ingevuld door een eigen piketfunctionaris of via vrije instroom van een beschikbare Hoofdofficier van Dienst. In 2026 vindt een verkenning plaats naar de huidige structuur van leiding en coördinatie binnen de brandweer, in verband met de introductie van de kolomvertegenwoordiger brandweer in het Operationeel Kernteam Permanent (OKT-p).

### 4.7.4 Commandant van Dienst (CvD)

De Commandant van Dienst Brandweer, is namens de commandant brandweer, 24/7 belast met de operationele leiding van de brandweer, als onderdeel van het geheel van de rampenbestrijding en crisisbeheersing.

VRU beschikt over één piket CvD met de opkomsttijd van 60 minuten binnen de regio.

### 4.7.5 Mobiele Commando Unit (MCU)

De Mobiele Commando Unit (MCU) is een mobiel coördinatiecentrum dat wordt ingezet bij grootschalige incidenten. Het biedt hulpdiensten een fysieke (overleg)ruimte in de nabijheid van het incident waarin zij snel en effectief samen kunnen werken, met toegang tot communicatiemiddelen en operationele systemen. Zo ondersteunt de MCU de besluitvorming en afstemming tussen disciplines direct in het veld.

Daarnaast worden de MCU’s in toenemende mate ingezet voor de ondersteuning van het monoproces van de brandweer. In dat kader start in 2025 ook een pilot om te kijken in hoeverre het actiecentrum brandweer effectief ingezet kan worden op de incidentlocatie, met een MCU als mobiele werkplek.

Veiligheidsregio Utrecht beschikt over twee MCU’s, die gestationeerd zijn in Amersfoort en Houten-West. De prestatie-eisen voor deze eenheid komen uit het landelijk beschreven wettelijk kader voor het optreden tijdens GRIP-incidenten.

## 4.8 Overige eenheden en middelen

### 4.8.1 Hoogteredding/terrorismegevolgbestrijding

Binnen de VRU is gekozen voor een integratie van het Hoogtereddingsteam (HRT) en het Quick Response Team (QRT). Beide teams vervullen een cruciale rol bij de inzet op complexe en risicovolle incidenten. Door de inzet van middelen en personeel efficiënt te organiseren en rekening te houden met de regionale en interregionale taakstelling van beide teams, is besloten om deze specialistische taken onder te brengen in één geïntegreerd team.

**Hoogtereddingsteam (HRT)**

De afgelopen decennia is het verzorgingsgebied van de VRU steeds intensiever bebouwd geraakt. Hogere bouwwerken en complexere technische installaties zorgen ervoor dat werkzaamheden steeds vaker plaatsvinden op moeilijk bereikbare locaties. Dit heeft geleid tot een toename van incidenten waarbij hoogteverschillen of besloten ruimten een bepalende factor zijn.

Het Hoogtereddingsteam is gespecialiseerd in het uitvoeren van reddingsoperaties op dergelijke moeilijk bereikbare plaatsen. Denk hierbij aan industriële installaties, bouwputten, kranen, silo's, windturbines en tanks. Het team beschikt over geavanceerde klim- en hijsmaterialen en is speciaal opgeleid om slachtoffers onder uitdagende omstandigheden veilig te benaderen, te stabiliseren en te evacueren.

Om de inzet van de brandweer bij incidenten met hoogteverschillen effectief te organiseren, wordt gewerkt met drie inzetscenario's:

- Simpel: inzet door een basiseenheid waarbij de eigen middelen van een TS toereikend zijn.
- Ingewikkeld: inzet waarbij de middelen van een basiseenheid onvoldoende zijn of het risico te groot is, waardoor een redvoertuig noodzakelijk is.
- Complex: inzet waarbij zowel de basiseenheid als het redvoertuig niet volstaan en waarbij de inzet van een specialistische (hoogtereddings)team noodzakelijk is.

Met dit opschalingsmodel vormt het hoogtereddingsteam een belangrijke specialistische aanvulling op de reguliere hulpverlening, doordat het team in staat is om onder uitdagende omstandigheden reddingsoperaties uit te voeren op locaties die voor reguliere eenheden moeilijk of niet bereikbaar zijn.

**Quick Response Team (QRT)**

Het Quick Response Team (QRT) van de Veiligheidsregio Utrecht is ingericht voor inzet bij incidenten met een verhoogd risico, waaronder situaties met terroristische dreiging of grof geweld. De aanleiding voor de oprichting van dit team ligt in de terroristische aanslagen in Parijs en België in 2015 en 2016, die duidelijk maakten dat ook hulpdiensten voorbereid moeten zijn op het opereren onder deze extreme omstandigheden. Daarnaast speelt de toenemende verharding in de maatschappij en het groeiende aantal incidenten met mensen met onbegrepen gedrag een belangrijke rol in de noodzaak voor specialistische inzet.

Het QRT is getraind om onder risicovolle omstandigheden hulp te verlenen en werkt daarbij intensief samen met specialistische eenheden van de politie en andere veiligheidspartners. De inzet van het team richt zich op situaties waarin sprake is van grof en extreem geweld of een dreiging daarvan, en waarbij de brandweer een operationele taak heeft. Denk hierbij aan incidenten zoals aanslagen, confrontaties binnen het criminele circuit, complexe reddingen bij ongevallen met gepantserde voertuigen en meldingen van explosieven waarbij ondersteuning (lees: redding) aan bomverkenners van de EODD noodzakelijk is.

Binnen de VRU vervult het QRT tevens taken op het gebied van hoogteredding, waardoor er sprake is van een geïntegreerde inzetstructuur met het HRT.

**Spreiding**
De bussen van deze eenheden rukken uit vanuit de posten Nieuwegein-Noord, Leersum, Amersfoort-Centrum en Hilversum (VR Gooi & Vechtstreek). Naast dienstbussen wordt er ook met dienstvoertuigen, die zich dynamisch door de regio verplaatsen uitgerukt naar het plaats incident door het QRT/HRT. Voor dit dekkingsplan wordt uitgegaan van de standplaatsen van de dienstbussen. Hoewel er voor deze taak geen wettelijke opkomsttijden zijn vastgesteld, hanteert de regio prestatiedoelen met gewenste opkomsttijden tussen de 20 en 25 minuten. Deze tijdsnormen zijn afgestemd op de opkomsttijden van de samenwerkingspartners waarvan het QRT afhankelijk is om effectief te kunnen inzetten.

### 4.8.2 Grootveeredding

Voor het incidenttype “redding van grote dieren uit diepte” zijn binnen de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) twee specialistische teams beschikbaar. Deze teams bieden ondersteuning aan basiseenheden bij onder andere het bevrijden van grote dieren uit mest- of gierkelders. Daarnaast kan de veeredtakel – waarmee de teams onder andere zijn uitgerust – worden ingezet voor het verticaal verplaatsen van dieren, bijvoorbeeld voor het takelen van een paard uit een moeilijk bereikbare positie.

De specialistische teams beschikken over specifiek materieel, deskundigheid en ervaring die hen in staat stellen effectief op te treden bij dit type incidenten. De teams zijn primair ingericht op verticale verplaatsing van dieren. Voor incidenten waarbij dieren zich bevinden in sloten, greppels of natuurgebieden zijn de middelen van deze teams beperkt toereikend. In dergelijke gevallen kunnen zij wel een ondersteunende of adviserende rol vervullen op basis van hun expertise.

De personele bezetting van de teams bestaat uit zes functionarissen: één chauffeur/ veiligheidsfunctionaris, één bevelvoerder, twee gierpakdragers en twee helpers, die tevens als back-up fungeren voor de gierpakdragers.

Aan de specialistische teams voor grootveeredding is geen vaste opkomsttijd gekoppeld. Eén team is geografisch gepositioneerd aan de westzijde van de regio (post Benschop), het andere aan de oostzijde (post Achterveld), ten behoeve van een optimale spreiding en bereikbaarheid.

## 4.8.3 Patiëntenvervoer Terrein-voertuigen (PAT's)

In 2024 zijn door de Veiligheidsregio Utrecht twee nieuwe Patiëntenvervoer Terrein-voertuigen (PAT's) aangeschaft. Deze investering is voortgekomen uit een toenemende behoefte aan adequaat patiëntenvervoer in moeilijk begaanbare gebieden, zoals natuurgebieden, uiterwaarden en bossen, waar reguliere ambulances beperkt inzetbaar zijn.

De regio kent een hoge mate van recreatief gebruik van natuurgebieden, hetgeen steeds vaker leidt tot incidenten op locaties die voor conventionele hulpdiensten lastig bereikbaar zijn. Hoewel de brandweer reeds een ondersteunende rol vervulde bij dergelijke incidenten, is besloten om via een zorgvuldig aanbestedingstraject specifieke voertuigen aan te schaffen die beter aansluiten bij deze operationele behoefte.

De PAT-voertuigen worden ingezet door de brandweer voor het lokaliseren, redden en vervoeren van personen in terreinen met beperkte toegankelijkheid. In nauwe afstemming met de ambulancedienst worden patiënten overgedragen op een locatie die wél bereikbaar is voor reguliere medische hulpverlening. Daarnaast worden de voertuigen ingezet voor logistieke ondersteuning bij de bestrijding van natuurbranden en andere operationele taken.

Het betreft twee zogenoemde All Terrain Vehicles (ATV's), die voldoen aan alle functionele eisen en beschikken over een hoge mate van inzetbaarheid en flexibiliteit. Hierdoor kunnen zij tevens van waarde zijn binnen andere repressieve, logistieke en ondersteunende processen van de Veiligheidsregio Utrecht.

De twee voertuigen zijn gestationeerd op de posten Elst en Baarn. Deze posten hebben een strategische ligging ten opzichte van het belangrijkste natuurgebied in de regio, de Utrechtse Heuvelrug.

## 4.8.4 Logistiek

De repressieve logistiek binnen de VRU is ingericht als een ondersteunend proces dat nauw verweven is met de operationele inzetstructuur. De organisatie volgt de landelijke Visie Logistiek Grootschalig Brandweer Optreden – Specialistisch Optreden (GBO-SO), maar heeft deze vertaald naar een regionale aanpak waarin ook de basislogistiek is meegenomen. Dit heeft als doel dat de overgang van reguliere ondersteuning naar grootschalige ondersteuning soepel verloopt.

Binnen de repressieve logistiek is er sprake van een bevelstructuur. De Pelotonscommandant Logistiek (PC-log) is verantwoordelijk voor de afstemming en coördineert de logistieke processen bij grotere incidenten. Daaronder opereert de Functionaris Logistiek (F-log), die zowel uitvoerende als coördinerende taken heeft. De Medewerker Logistiek (MeLo) ondersteunt in het veld en kan ook worden ingezet in het Regionaal Crisiscentrum. De aansturing van deze functies in de 'koude' lijn is gelijk aan die van andere brandweerpiketten. Alarmering van de verschillende functionarissen is afhankelijk van de ernst van het incident.

De repressieve logistiek wordt ondersteund door diverse gespecialiseerde eenheden die flexibel inzetbaar zijn, afhankelijk van de aard van het incident. Zo is er bijvoorbeeld de ademluchthaakarmbak (ABH), die ter plaatse ademluchtflessen kan hervullen bij langdurige inzetten. Ook andere eenheden, bijvoorbeeld voor brandstofvoorziening of persoonlijke beschermingsmiddelen, zorgen ervoor dat de operationele inzet langdurig en veilig kan worden voortgezet. De inzet en coördinatie van deze eenheden ligt bij de PC-Log, die op basis van de situatie bepaalt welke middelen nodig zijn.

Voor logistieke functies en eenheden gelden geen wettelijke opkomsttijden, maar wel richttijden. Zo wordt voor de PC-log en F-log een opkomsttijd van 30 minuten nagestreefd, terwijl de MeLo binnen 25 minuten op de logistieke kazerne moet zijn. Voor materiële eenheden zoals de ABH zijn eveneens richttijden vastgelegd, meestal rond de 30 tot 60 minuten.

### 4.8.5 Eenheid bijzondere brandbestrijdingsmiddelen (BBM)

De VRU beschikt binnen al enkele jaren over een eenheid bijzondere brandbestrijdingsmiddelen, de BBM. Deze staat gestationeerd op post Nieuwegein-Zuid. Deze eenheid is als pilot gestart. Echter de praktijk heeft uitgewezen dat deze eenheid van onmiskenbare waarde kan zijn voor een veilige en effectieve brandbestrijding.

Een tankautospuit is in de meeste gevallen uitgerust met de benodigde middelen voor brandbestrijding. De ontwikkelingen in de bebouwde omgeving, waaronder de toenemende complexiteit van gebouwen, het gebruik van nieuwe bouwmaterialen en de groeiende diversiteit aan bouwwerken, evenals voortschrijdende inzichten in het kader van brandbestrijding en toenemende andere risico's als gevolg van de energietransitie, maken echter duidelijk dat deze standaarduitrusting in bepaalde situaties niet toereikend is. Om in dergelijke gevallen toch effectief te kunnen optreden, beschikt de BBM over specialistische middelen die een waardevolle aanvulling vormen op de standaarduitrusting van tankautospuiten.

Het is niet realistisch om te verwachten dat alle brandweermedewerkers in de regio volledig op de hoogte zijn van de meest recente inzichten, bouwstijlen en toegepaste bouwmaterialen. Om deze reden is het personeel van de BBM extra training, die hen in staat stelt om tijdens complexe inzetten als inhoudelijk adviseur op te treden ten behoeve van de operationele besluitvorming.

De personele bezetting van de BBM bestaat uit vier tot zes personen, waaronder een bevelvoerder, een voertuigbediener en één tot twee koppels manschappen. Aan de BBM is op dit moment geen vaste opkomsttijd gekoppeld.

## 4.8.6 Team Digitale Verkenning

Binnen Veiligheidsregio Utrecht wordt actief geëxperimenteerd met robotica op land, in de lucht en in het water. Het doel van deze experimenten is dat deze technologie uiteindelijk ingezet kan worden om de veiligheid van hulpverleners te vergroten en de effectiviteit van incidentbestrijding te verbeteren.

Sinds januari 2025 is binnen de VRU een Team Digitale Verkenning (TDV) in oprichting, in nauwe samenwerking met de regio's Gooi- en Vechtstreek en Flevoland. Het gezamenlijke doel is de vorming van een Team Digitale Verkenning Midden-Nederland.

TDV-VRU bestaat uit vier experimentele onderdelen: water, lucht, land (blus- en verkenning) en land (verkenning en monitoring). Elk onderdeel bevindt zich in een andere ontwikkelfase en wordt stap voor stap getest en geëvalueerd.

Vanwege het experimentele karakter van deze initiatieven wordt in dit dekkingsplan niet verder ingegaan op de operationele inzet van het TDV-VRU en maakt de stappen die de VRU hierin zet verder geen deel uit van deze versie van het dekkingsplan.

# Processtap 3
# **Dekking beoordelen**



# 5 Dekking beoordelen

## Processtap 3

In de voorgaande processtap is de verwachte prestatie met betrekking tot de repressieve dekking beschreven aan de hand van de parameters snelheid, capaciteit, paraatheid en slagkracht. In dit hoofdstuk is deze repressieve dekking beoordeeld aan de hand van de beoordelingskaders uit de landelijke handreiking:

- Snelheid van optreden;
- Capaciteit / Slagkracht;
- Grootschalig Brandweeroptreden (GBO);
- Ondersteunende eenheden.

Omdat beoordelingskaders voor de parameters paraatheid en inzetdruk in de landelijke handreiking nog ontbreken, komen deze parameters in deze processtap niet aan bod.

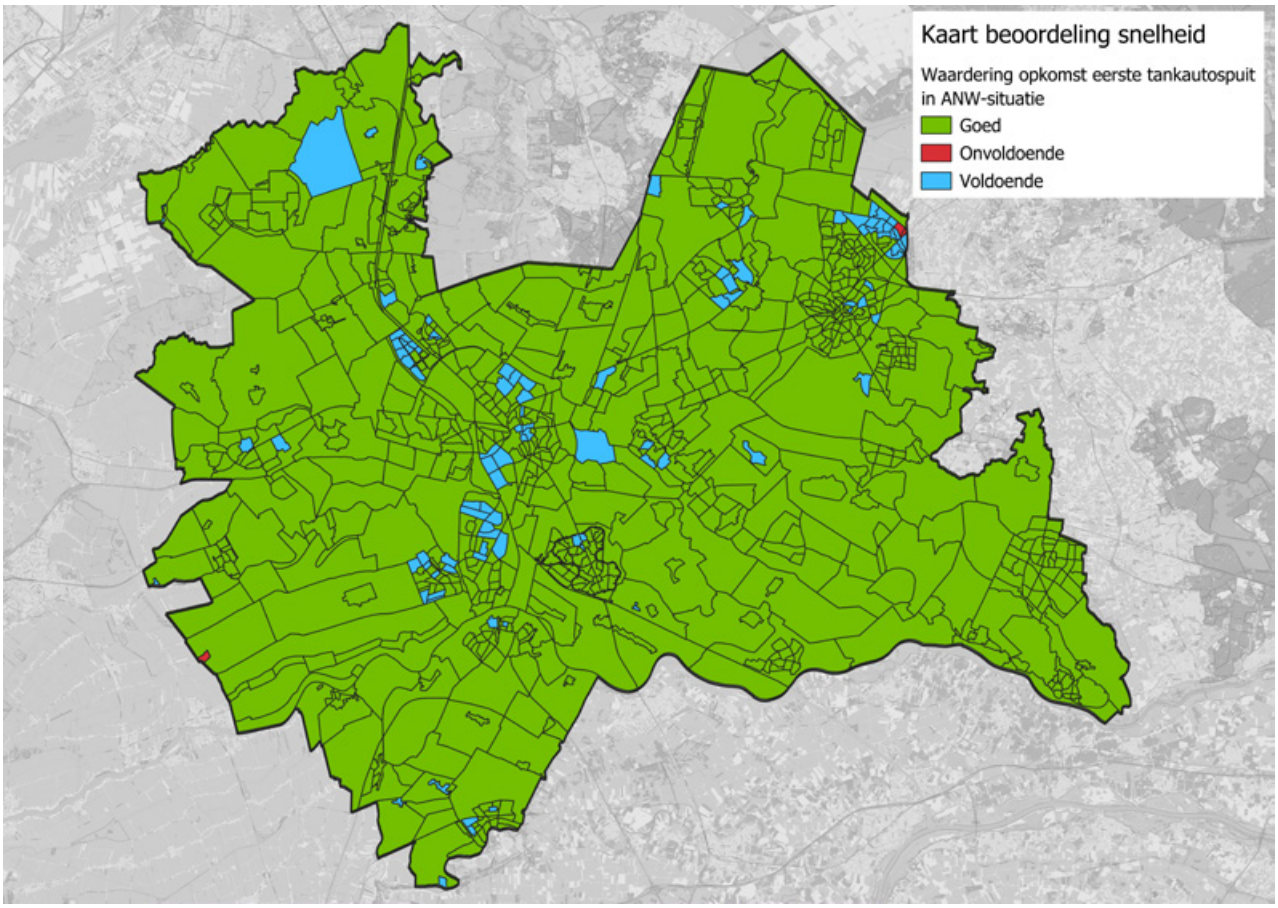
## 5.1 Basisbrandweerzorg (gebouwbrandbestrijding)

Het uitgangspunt is dat gestreefd wordt naar het verzorgen van goede dekking op het gebied van snelheid van optreden. Gebieden met een ‘voldoende’ score geven aan dat de opkomsttijd binnen de wettelijke bandbreedte valt, maar boven de referentiewaarde ligt. Dit wordt gezien als een marge: voldoen aan de wet, maar niet aan de gewenste opkomsttijd, de referentiewaarde. Gebieden met een ‘goede’ score staan voor opkomsttijden die lager zijn dan de referentiewaarde en vormen het uitgangspunt voor het streven naar optimale snelheid van optreden. Pas wanneer de opkomsttijd buiten de wettelijke bandbreedte valt, ontstaat een gebied met ‘onvoldoende’ dekking. Het dekkingsplan is daarom gericht op het realiseren van goede snelheid van optreden, niet op het minimaliseren van onvoldoende dekking.

### 5.1.1 Snelheid van optreden

**ANW-situatie**

In de onderstaande afbeelding is de dekking per CBS-buurt in de ANW-situatie in beeld gebracht. Uit de afbeelding en de onderliggende data blijkt dat in 852 van de 971 CBS-buurten (87,7 %) in het werkgebied van de VRU de opkomsttijd van de eerste tankautospuit lager dan de referentiewaarde ligt, wat de beoordeling ‘goed’ oplevert. In 116 buurten (11,9%) ligt de opkomsttijd tussen de referentiewaarde en de maximum bandbreedte, waardoor de dekking als ‘voldoende’ wordt beoordeeld. In de overige drie buurten (0,3%) ligt de opkomsttijd buiten de bandbreedte, waardoor de dekking ‘onvoldoende’ is. Het gaat hierbij om de buurt ‘Polsbroek-Dorp’ in de gemeente Lopik en om de ‘Waddeneilandenbuurt’ en de ‘Zuiderzeestedenbuurt-Oost’ in de gemeente Amersfoort.

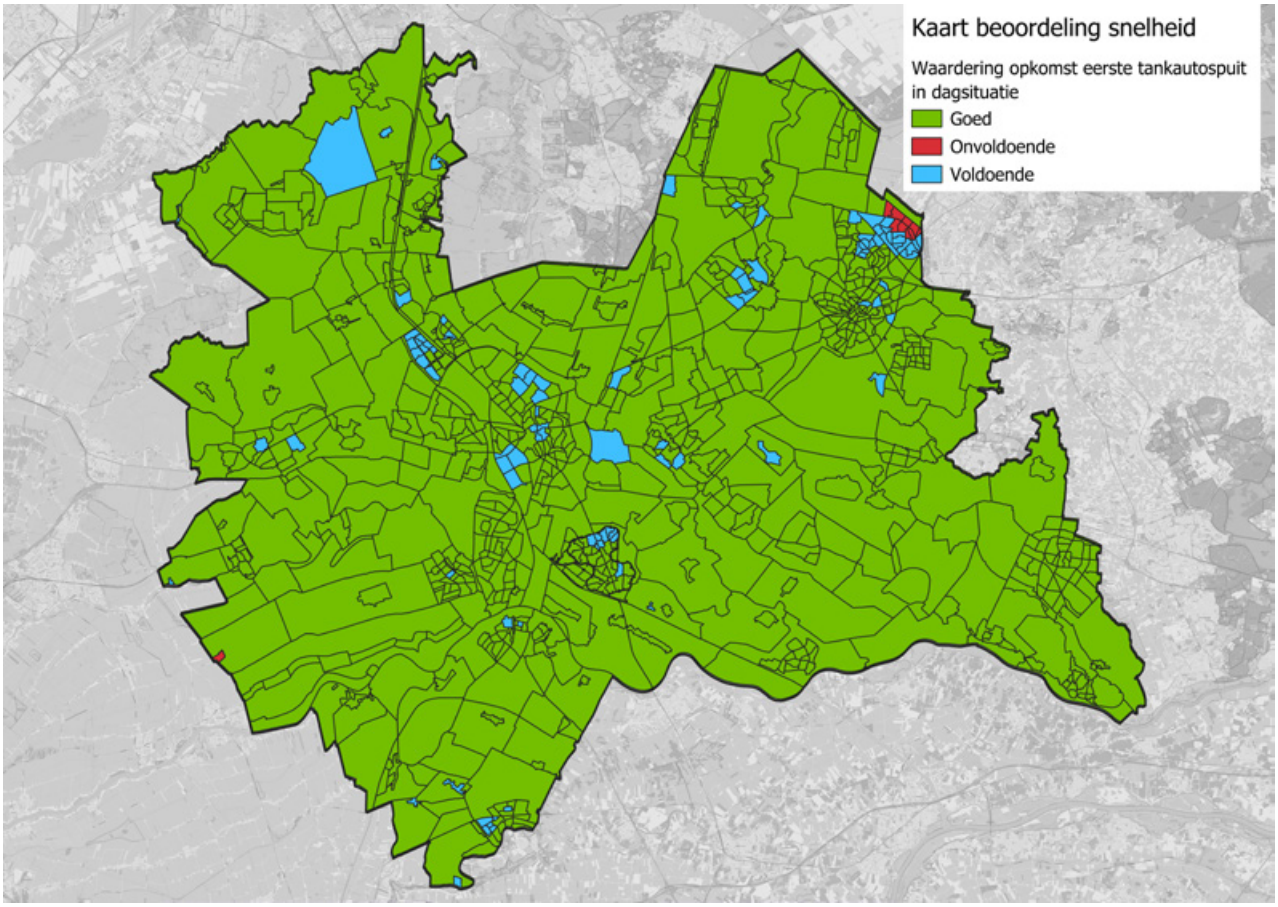



**Afbeelding 11:** Waardering opkomst eerste tankautospuit in de ANW-situatie

Over het algemeen genomen is de dekking op CBS-buurtniveau in de ANW-situatie goed. De buurten die nu onvoldoende gedekt zijn, vereisen extra aandacht.

**Dagsituatie**

Vanwege het niet beschikbaar hebben van vrijwilligers overdag kan de post Amersfoort-Noord in de dagsituatie niet worden bemenst op basis van een opkomstprofiel. Om die reden is er sinds november 2020 een dagdienstbezetting aanwezig op de post Amersfoort-Noord om de tankautospuit te bemensen. Deze bezetting bestaat uit vier personen. Op basis van het beoordelingskader GGO mag een TS met afwijkende bezetting (anders dan TS-6) niet worden meegerekend in de dekking. Dit resulteert in meerdere buurten die onvoldoende scoren in de dagsituatie.




**Afbeelding 12:** Waardering opkomst eerste tankautospuit in de dagsituatie

Voor de gebieden in en rond Nieuwegein en Houten verandert de dekking ook, maar vallen de wijzigingen binnen de referentiewaarde en/of de bandbreedte waarmee in zowel de dagsituatie als in de ANW-situatie er sprake is van voldoende of goede dekking. In bijlage C wordt nader ingegaan op de verschillen tussen de dag- en ANW-situatie.

## 5.1.2 Aandachtsgebieden

Voor wat betreft de aandachtsgebieden geldt dat in de avond- nacht en weekendsituatie er sprake is van een drietal buurten waar onvoldoende dekking is voor de eerste tankautospuit.

Het gaat hierbij om de buurt ‘Polsbroek-Dorp’ in de gemeente Lopik en om de ‘Waddeneilandenbuurt’ en de ‘Zuiderzeestedenbuurt-Oost’ in de gemeente Amersfoort.

**Polsbroek-Dorp, Lopik**

Polsbroek-Dorp is een landelijk gelegen dorpskern met een voornamelijk agrarisch karakter. Het aantal inwoners bedraagt 640 (CBS, 2023) waarvan 14,8% van de bevolking 65 jaar of ouder is. Er staan in totaal om en nabij 250 woningen in deze CBS-buurt, waarvan het merendeel van voor 2000 (83%). De incidentdruk ligt in deze kern laag (7 gebouwbranden in de periode 2020-2025).

**Waddeneilandenbuurt, Amersfoort**

De Waddeneilandenbuurt in Amersfoort is een relatief kleine buurt, gelegen in het noordoosten van de gemeente Amersfoort. De tamelijk jonge bevolking bestaat uit ongeveer 270 personen, waarvan 2% van de bevolking 65 jaar en ouder is. Het aantal woningen wordt door het CBS ingeschat op 150, waarvan 100% van de bebouwing na 2000 is gebouwd, met name appartementen (57%). De incidentdruk ligt in deze buurt laag.

**Zuiderzeestedenbuurt-Oost, Amersfoort**

De Zuiderzeestedenbuurt-Oost in Amersfoort is met 2.545 inwoners tamelijk omvangrijke buurt in het noordoosten van Amersfoort. De buurt kenmerkt zich met een relatief hoge bevolkingsdichtheid (12.984 personen per $km^2$) en bestaat uit 1.076 woningen, allemaal gebouwd na 2000. Het aantal personen van 65 jaar of ouder ligt op 8,6%.

## 5.1.3 Aandachtspuntenlijst

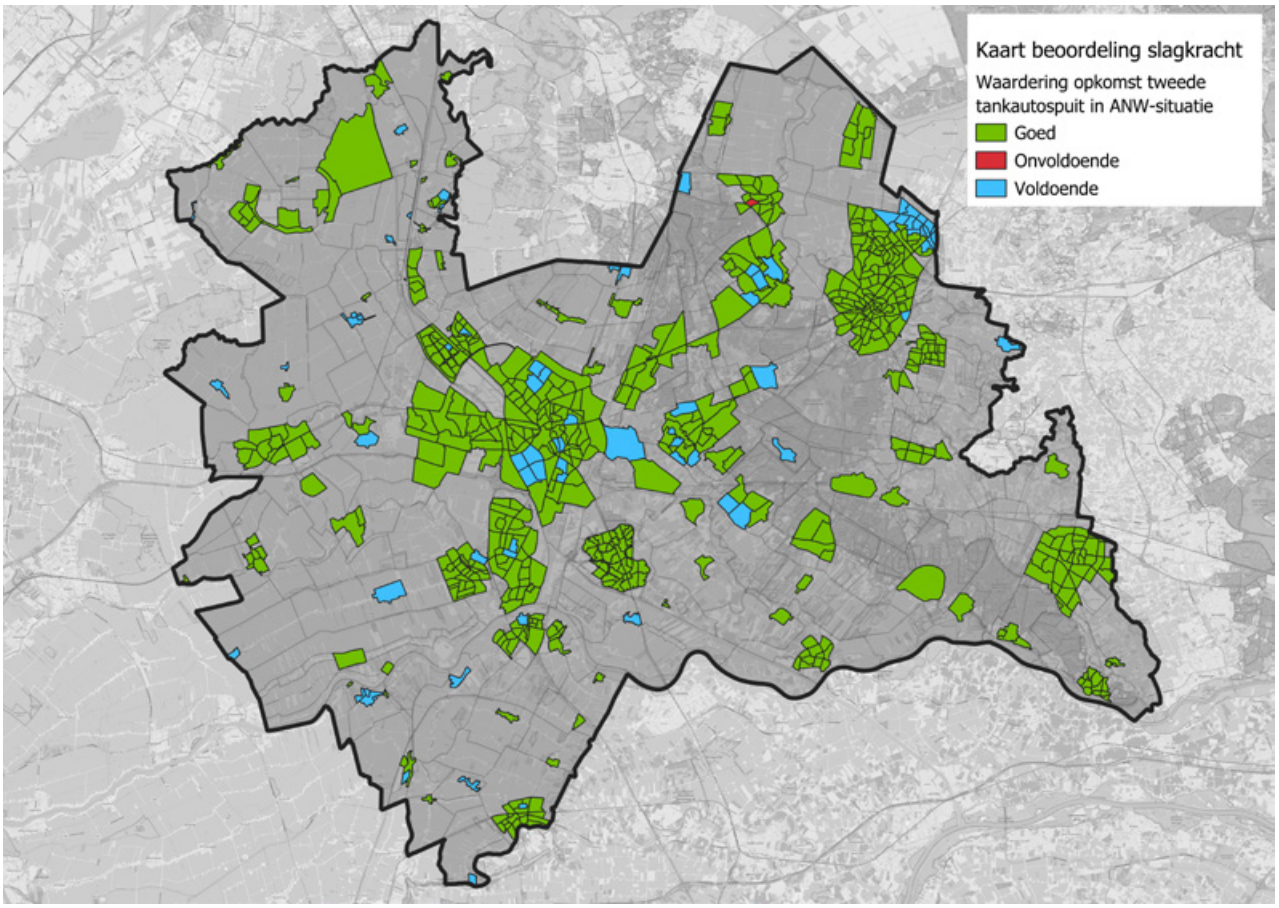
In Bijlage E is een overzicht van de objecten waar de brandweer niet binnen de gestelde tijd van 10 minuten ter plaatse kan zijn. Dit zijn objecten waarbij de buurtcategorisering waarin zij gelegen zijn 2 of 3 is, maar de objecten zelf vallen onder categorie 1.

## 5.1.4 Capaciteit (slagkracht)

### Beoordeling tweede tankautospuit

Op het gebied van de opkomst van de tweede TS geldt dat de dekking in de 37 van de 65 categorie-1-buurten (57%) als goed wordt beoordeeld, in 26 buurten (40%) als voldoende en in een enkele buurt (1,5%) onvoldoende. De buurt die onvoldoende scoort voor wat betreft de opkomsttijd van de tweede TS is de buurt 'Amaliapark' in Baarn.

Voor de 625 categorie-2-buurten geldt dat de dekking in 577 buurten (92,3%) als goed wordt beoordeeld, in 49 buurten (7,7%) als voldoende en geen enkele buurt als onvoldoende.




**Afbeelding 13:** Waardering opkomst tweede tankautospuit in de ANW-situatie

**Beoordeling opkomsttijd derde tankautospuit**

Voor de opkomsttijd van de derde TS geldt dat de dekking in 23 van de 65 categorie-1-buurten (35%) als goed wordt beoordeeld, in 33 buurten (51%) als voldoende en in negen buurten (14%) als onvoldoende. De buurten die een onvoldoende scoren zijn gelegen in Amersfoort, Baarn, Zeist, Maarssen, Vianen en Oudewater.




**Afbeelding 14:** Waardering opkomst derde tankautospuit in de ANW-situatie

## 5.1.5 Regionaal overzicht en conclusie slagkracht

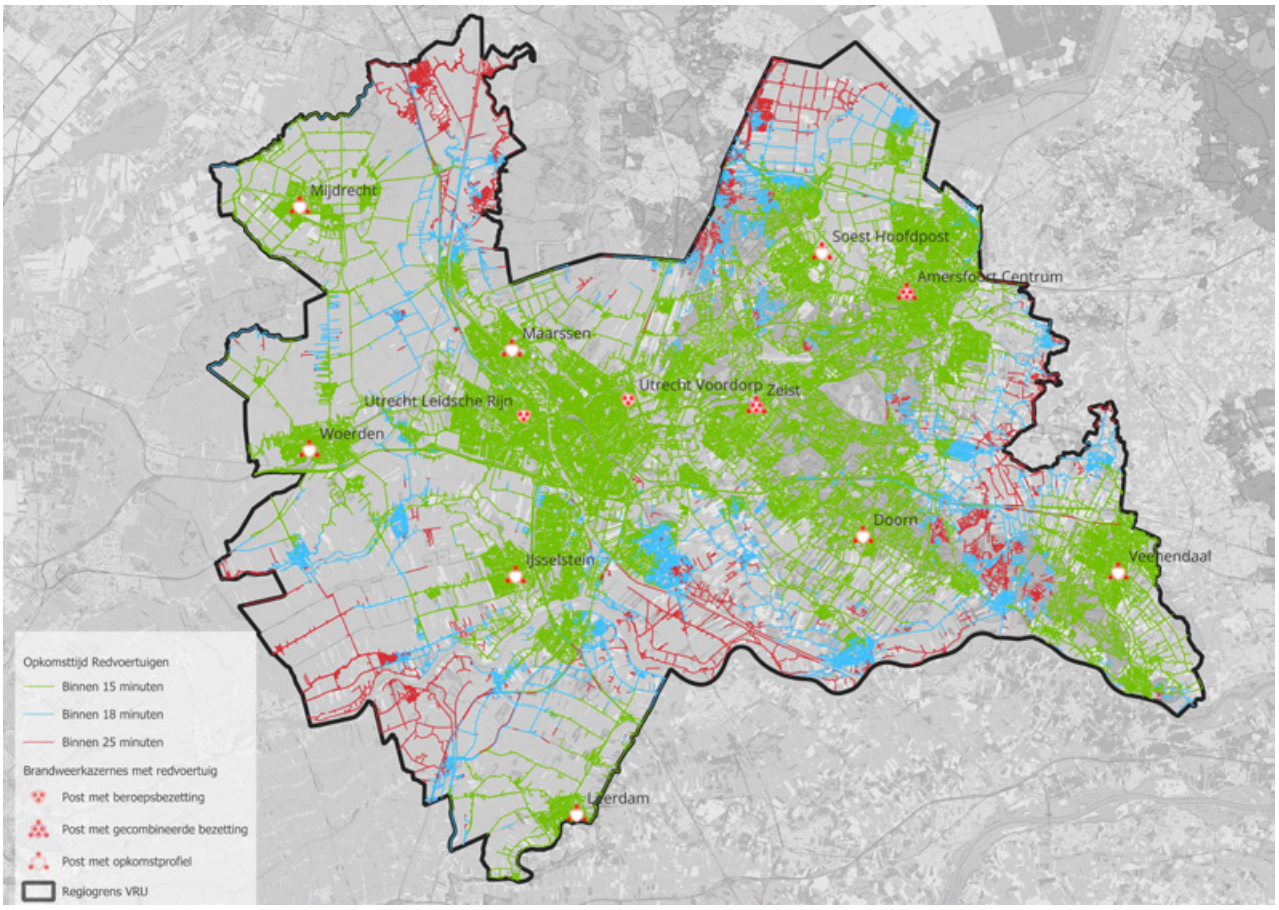
In onderstaand overzicht staat op regionaal niveau het aantal buurten weergegeven. Daarin staat de categorisering van de buurt en in hoeverre de snelheid van optreden van de eerste TS maar ook de tweede (in categorie-I- of -II-buurten) of derde TS (in categorie-I-buurten) binnen de referentiewaarde ligt of onvoldoende is.

| Categorie | Capaciteit | Onder referentiewaarde (goed) | Tussen referentiewaarde en bandbreedte (voldoende) | Boven bandbreedte (Onvoldoende) | Aantal totaal |
|---|---|---|---|---|---|
| **Categorie I** | 1e TS<br>2e TS<br>3e TS | 23<br>37<br>23 | 42<br>26<br>33 | 0<br>1<br>9 | 65 |
| **Categorie II** | 1e TS<br>2e TS | 549<br>577 | 74<br>49 | 3<br>0 | 626 |
| **Categorie III** | 1e TS | 280 | 0 | 0 | 280 |
| | **Totaal aantal buurten** | | | | **971** |

## 5.2 Ondersteunende voertuigen brandbestrijding

### 5.2.1 Redvoertuigen

Qua dekking van de redvoertuigen is in onderstaande overzicht weergegeven wat de prestaties zijn. Op basis van het uitgangspunt zoals beschreven in hoofdstuk 4.2.1 dient binnen 15 minuten een redvoertuig ter plaatse te zijn. De VRU kent geen objecten waaraan een redvoertuig hard gekoppeld is.



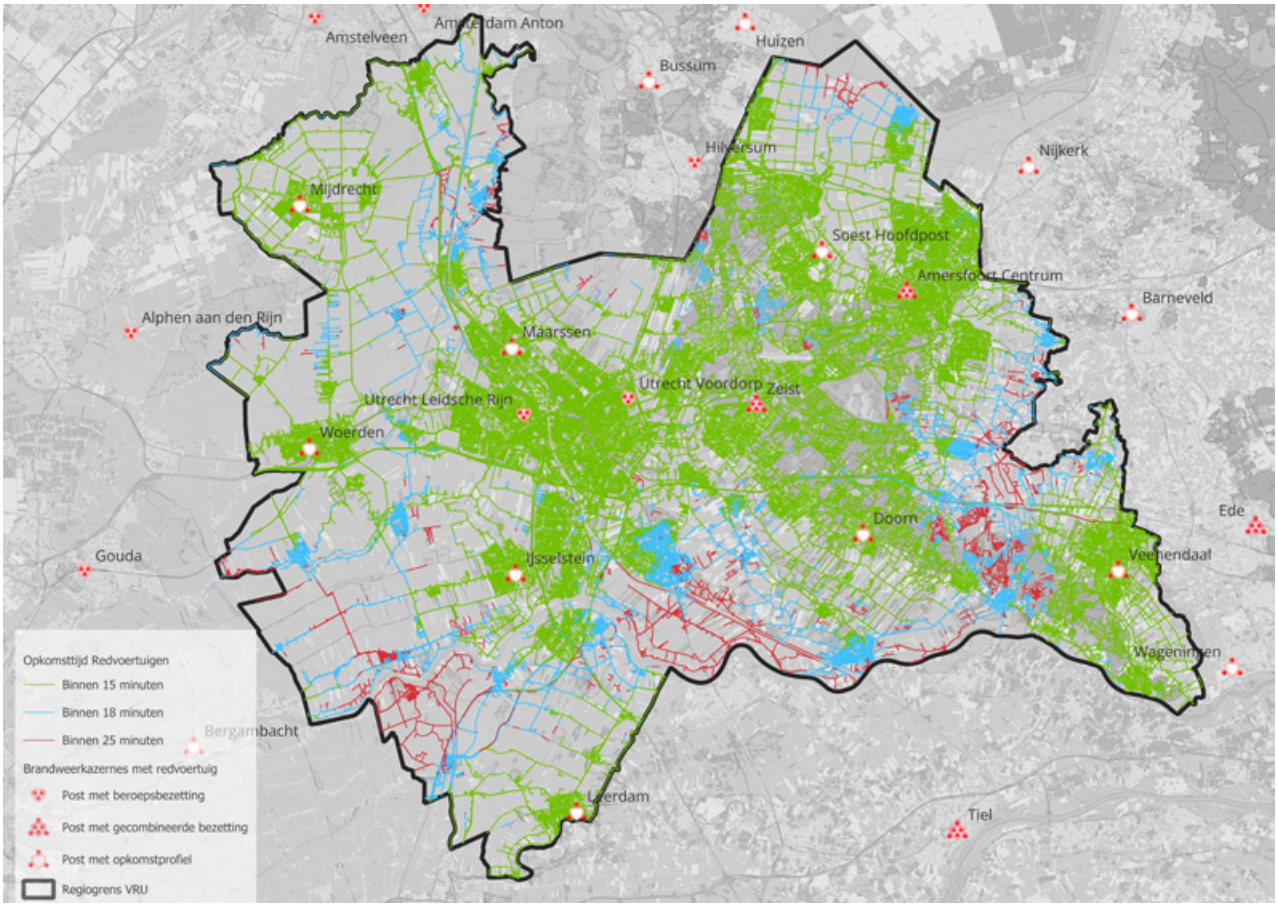

**Afbeelding 15:** Dekking redvoertuigen VRU

**Toelichting afbeelding 15**

In het bovenstaande overzicht zijn een aantal rode gebieden waarneembaar, daar waar niet binnen 18 minuten een redvoertuig aanwezig zal zijn. Dit betreft met name op de Heuvelrug bosrijk gebied met verminderd toegankelijke bospaden. Daarnaast zijn er kernen in onder andere de gemeenten Baarn, Eemnes, Lopik, Vijfheerenlanden, Houten, Leusden, De Ronde Venen, Stichtse Vecht overschrijdingen waarneembaar, echter is op deze plaatsen geen sprake van hoogbouw of is dit in zeer beperkte mate aanwezig.

## Interregionale samenwerking

Op basis van de convenanten basisbrandweerzorg is geregeld met de omliggende veiligheidsregio's dat ongeacht de regiogrens beroep gedaan kan worden op elkaars redvoertuigen. In onderstaande afbeelding is te zien dat de dekking van de meeste kernen die in de voorgaande afbeelding te zien waren als waar overschrijding te verwachten is, binnen 15 of 18 minuten worden bediend door deze voertuigen. In enkele kernen van de gemeenten Lopik, Vijfheerenlanden, Utrechtse Heuvelrug en Houten blijft echter de dekking lager dan 18 minuten.

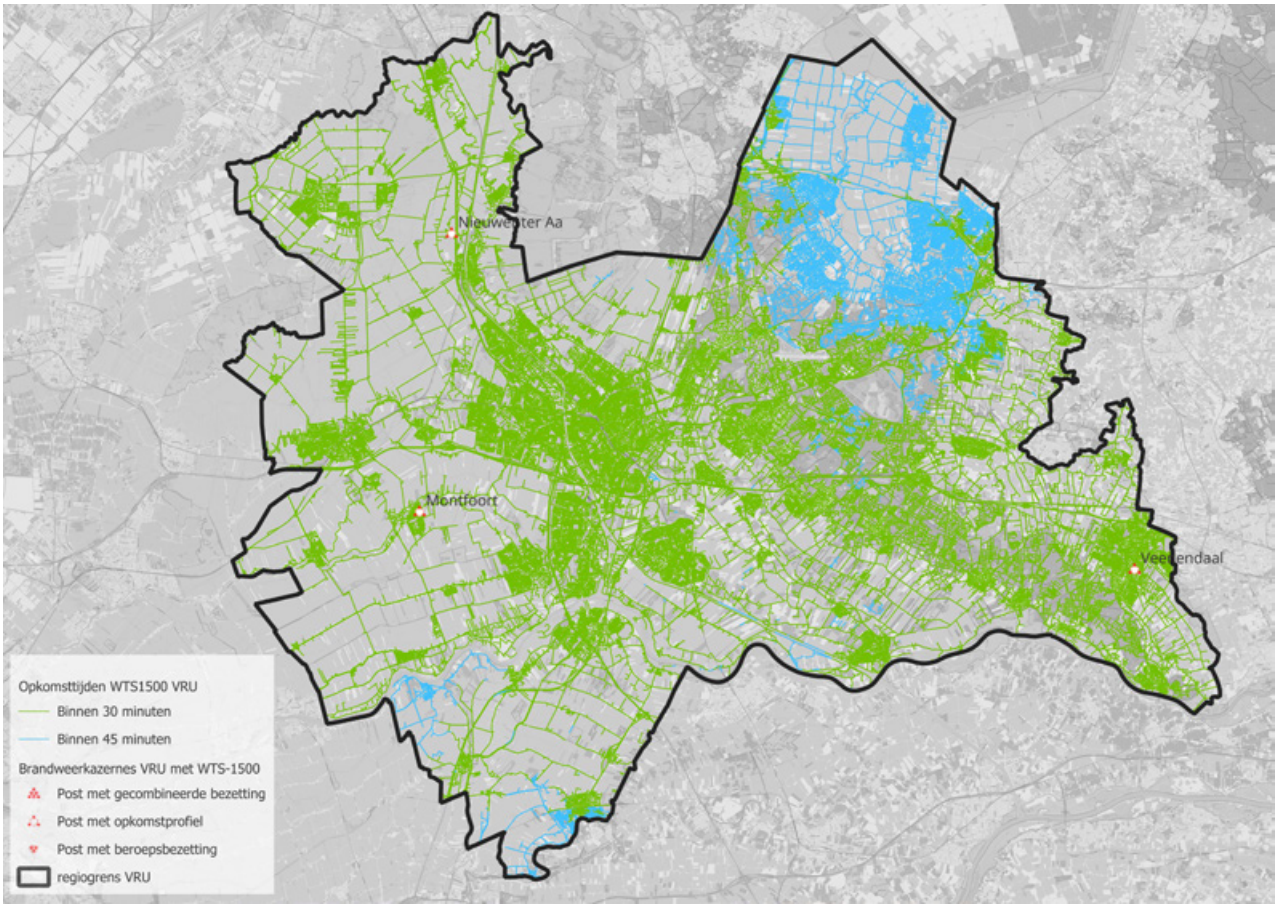



**Afbeelding 16:** Dekking redvoertuigen met interregionale samenwerking

## 5.2.2 WTS1500

Zoals in hoofdstuk 4.2.2 reeds is beschreven, zijn er geen wettelijke eisen gesteld aan de opkomsttijd van het WTS-systeem. De prestaties van de teams op dat vlak zijn in die hoedanigheid dus niet te beoordelen. Desondanks wordt de dekking die deze teams (in theorie) kunnen realiseren wel in beeld gebracht in de onderstaande afbeelding, zodat eventuele aandachtsgebieden wel geïdentificeerd kunnen worden.

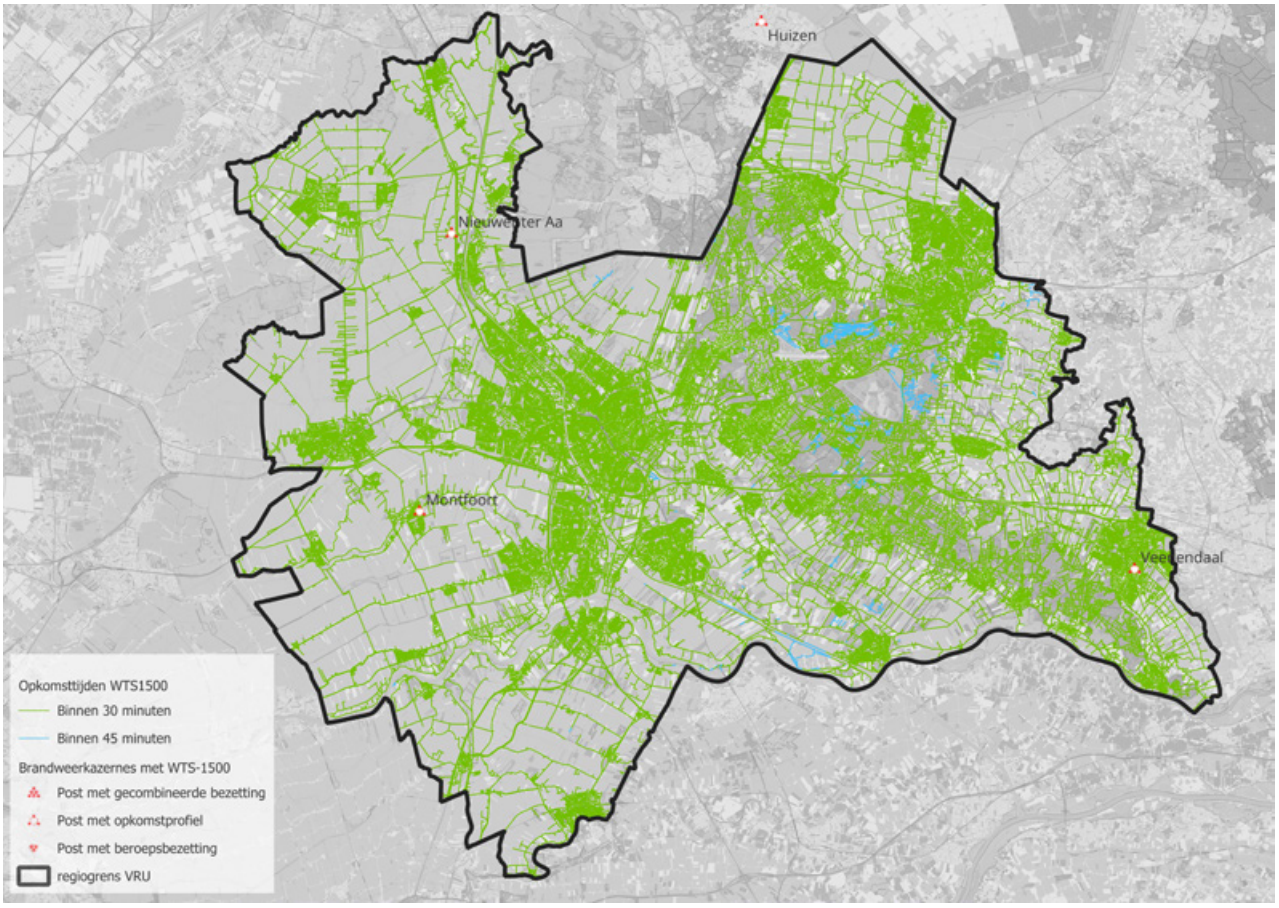
In eerdere versies van het dekkingsplan is gerekend met een opkomsttijd van 30 minuten voor het ter plaatse hebben van een WTS1500. Met de spreiding van onze systemen op drie locaties in de regio hebben we voor 78% een dekking binnen 30 minuten. Alleen in het zuiden van de gemeente Vijfheerenlanden en rondom Bunschoten, Baarn en een gedeelte van Soest ligt de opkomsttijd hoger.




**Afbeelding 17:** Dekking watertransportsystemen 1500 VRU

Zoals in bovenstaande afbeelding te zien is met name de dekking in het noordoosten en zuiden van de regio tussen de 30 en 45 minuten.

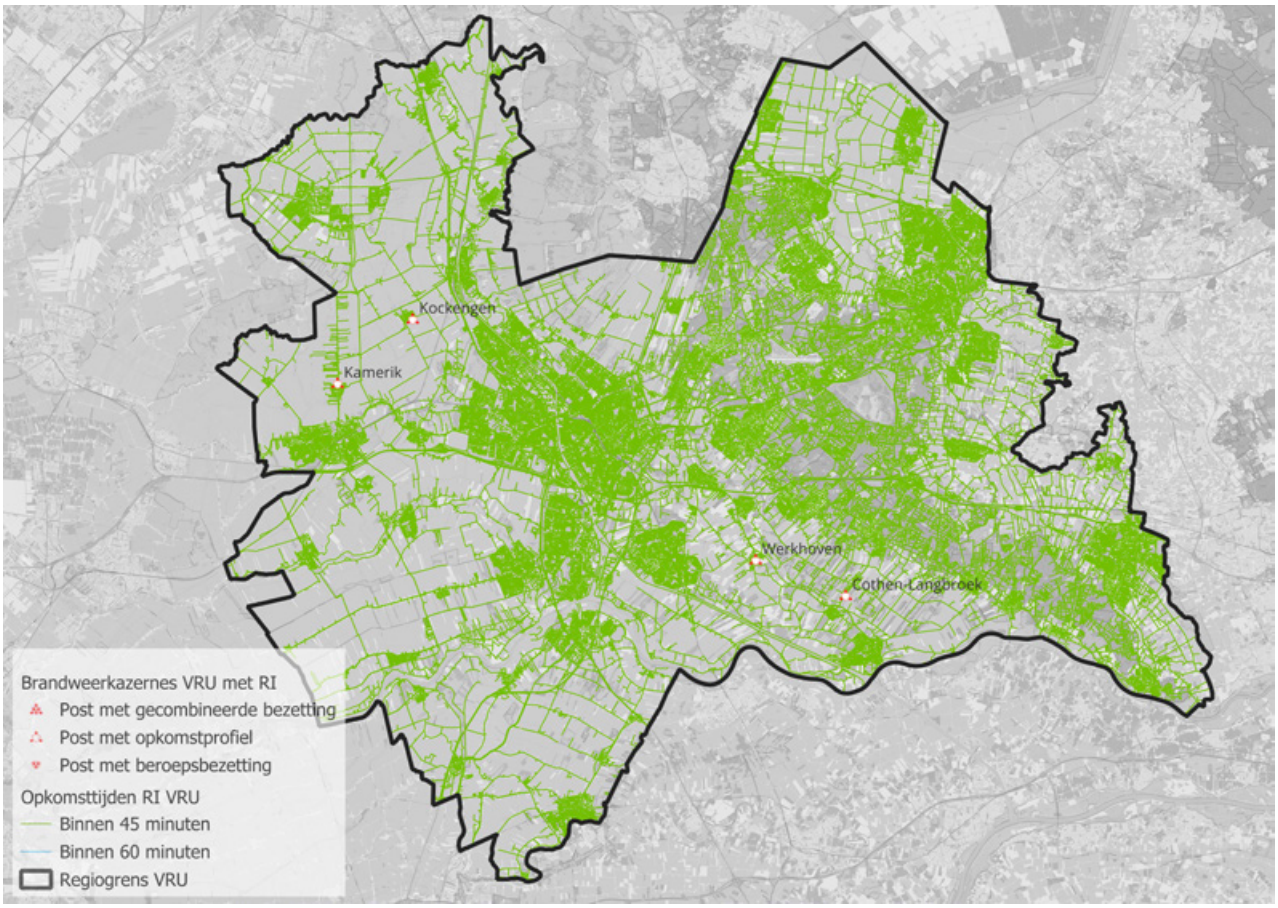
**Interregionale samenwerking**
Op basis van interregionale afspraken wordt vrijwel overal in de regio voorzien in een opkomsttijd binnen 30 minuten na alarmering. Enkel nabij minder toegankelijke bospaden op de Utrechtse Heuvelrug kan niet in de dekking van 30 minuten worden voorzien.
Echter zal bij incidenten in het natuurterrein worden geopereerd met specialistisch natuurbrandbestrijdingsmaterieel en leent een WTS-1500 systeem zich minder voor effectief optreden ten behoeve van de waterwinning.




**Afbeelding 18:** Dekking watertransportsystemen 1500 met interregionale samenwerking

## 5.2.3 Rietenkapbrandbestrijding

Zoals in hoofdstuk 4.2.3 reeds is beschreven, zijn er geen eisen gesteld aan de opkomsttijd van de RI-teams. De prestaties van de teams op dat vlak zijn in die hoedanigheid dus niet te beoordelen. Desondanks is de dekking die deze teams (in theorie) kunnen realiseren wel in beeld gebracht in de onderstaande afbeelding, zodat eventuele aandachtsgebieden geïdentificeerd kunnen worden.

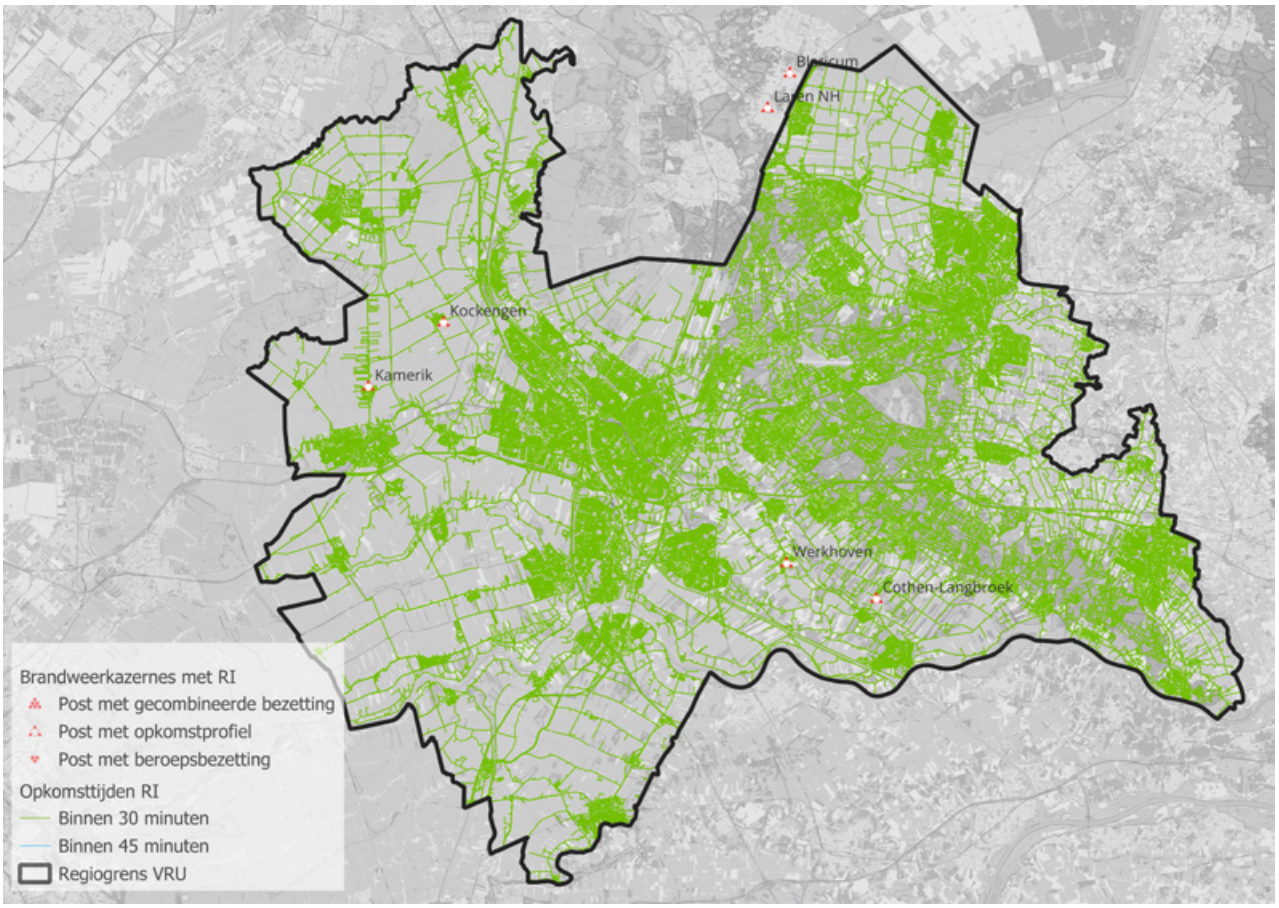



**Afbeelding 19:** Dekking rietenkapbrandbestrijdingsteams VRU

Uit de afbeelding valt op te maken dat binnen 45 minuten in de hele regio een RI-team ter plaatse kan zijn. Voor dit specialisme geldt dat altijd in gezamenlijkheid van twee teams geopereerd wordt. Dat laat onverlet dat bij aankomst van het eerste team al met de werkzaamheden kunnen worden aangevangen.

**Interregionale samenwerking**

Omdat RI-eenheden vanuit de buurregioposten Blaricum en Laren in het kader van interregionale samenwerking ook uitrukken naar incidenten binnen de VRU, wordt een betere dekking gerealiseerd dan in afbeelding 19 is weergegeven. Met behulp van deze eenheden kan er sneller hulp geboden worden in het gebied rond Eemnes/Bunschoten. De kleuren op de kaart veranderen echter niet of nauwelijks, omdat ook met de RI-eenheden vanuit de VRU van 45 minuten behaald wordt.




**Afbeelding 20:** Dekking rietenkapbrandbestrijdingsteams VRU met interregionale samenwerking

## 5.3 Natuurbrandbestrijding

### 5.3.1 CCFM

De VRU kent op de volgende posten eenheden voor natuurbrandbestrijding.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Amerongen | Amersfoort-Centrum | Baarn | Bilthoven |
| Doorn | Driebergen | Elst | Leersum |
| Leusden | Maarn-Maarsbergen | Maartensdijk | Renswoude |
| Rhenen-Achterberg | Soest-Hoofdpost | Soesterberg | Woudenberg |
| Zeist | | | |

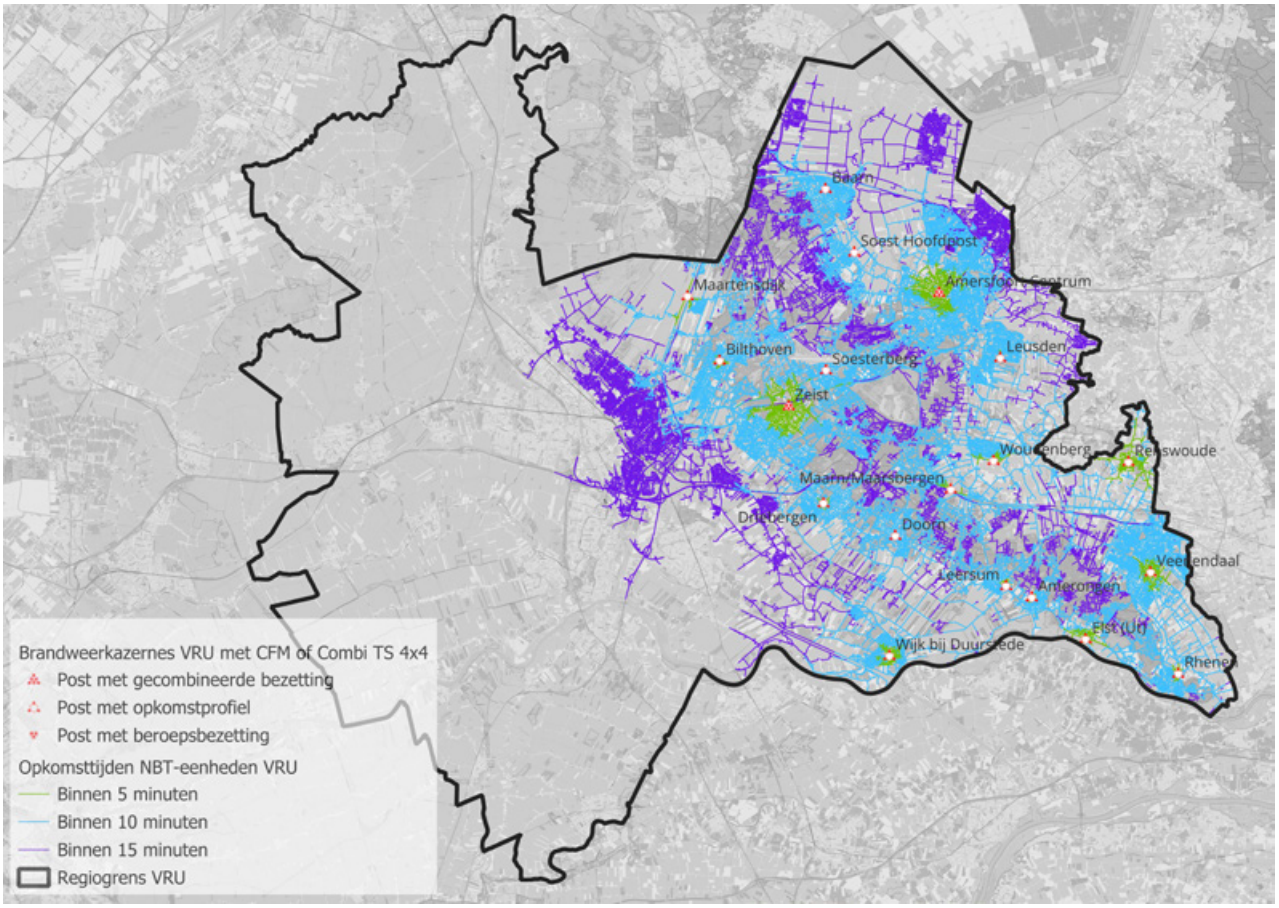
Wettelijk bestaan er geen opkomsteisen voor natuurbrandeenheden. Echter, dit neemt niet weg dat de situatie bij natuurbrand juist vraagt om een zo snel mogelijke interventie om de kans op een onbeheersbare natuurbrand zo klein mogelijk te maken. Op basis van het risicoprofiel NBB bevindt het risico op natuurbrand zich in het gebied van de Utrechtse Heuvelrug.

De Utrechtse Heuvelrug valt voor een groot deel binnen de VRU. Een klein deel ligt in de regio Gooi en Vechtstreek. VRU beschouwt Utrechtse Heuvelrug als één natuurgebied.

De spreiding uit het dekkingsplan van 2014 werd in het vorige MPBSP grotendeels gehandhaafd. De NBB-voertuigen zijn in principe zo veel mogelijk verdeeld over de posten met een eerstelijns verzorgingsgebied voor natuurbrand, vervolgens op basis van het zo snel mogelijk leveren van slagkracht in natuurbrandgebied. Hiermee kan (bij gelijktijdige alarmering) een eerste peloton binnen 20-25 minuten worden gerealiseerd.

### 5.3.2 Combi TS 4x4

Daarnaast heeft de VRU op de posten Veenendaal en Wijk bij Duurstede een combi natuurbrandvoertuig ter beschikking. Deze voertuigen zullen volledig meetellen in de slagkracht voor natuurbrandbestrijding en zijn derhalve ook meegenomen in het regionale overzicht met de opkomsttijden (afbeelding 21). Naast een taak binnen de natuurbrandbestrijding zijn deze combi-tankautospuiten ook volledig inzetbaar voor gebouwbrandbestrijding en worden deze meegenomen in de dekking op het gebied van gebiedsgerichte opkomsttijden.



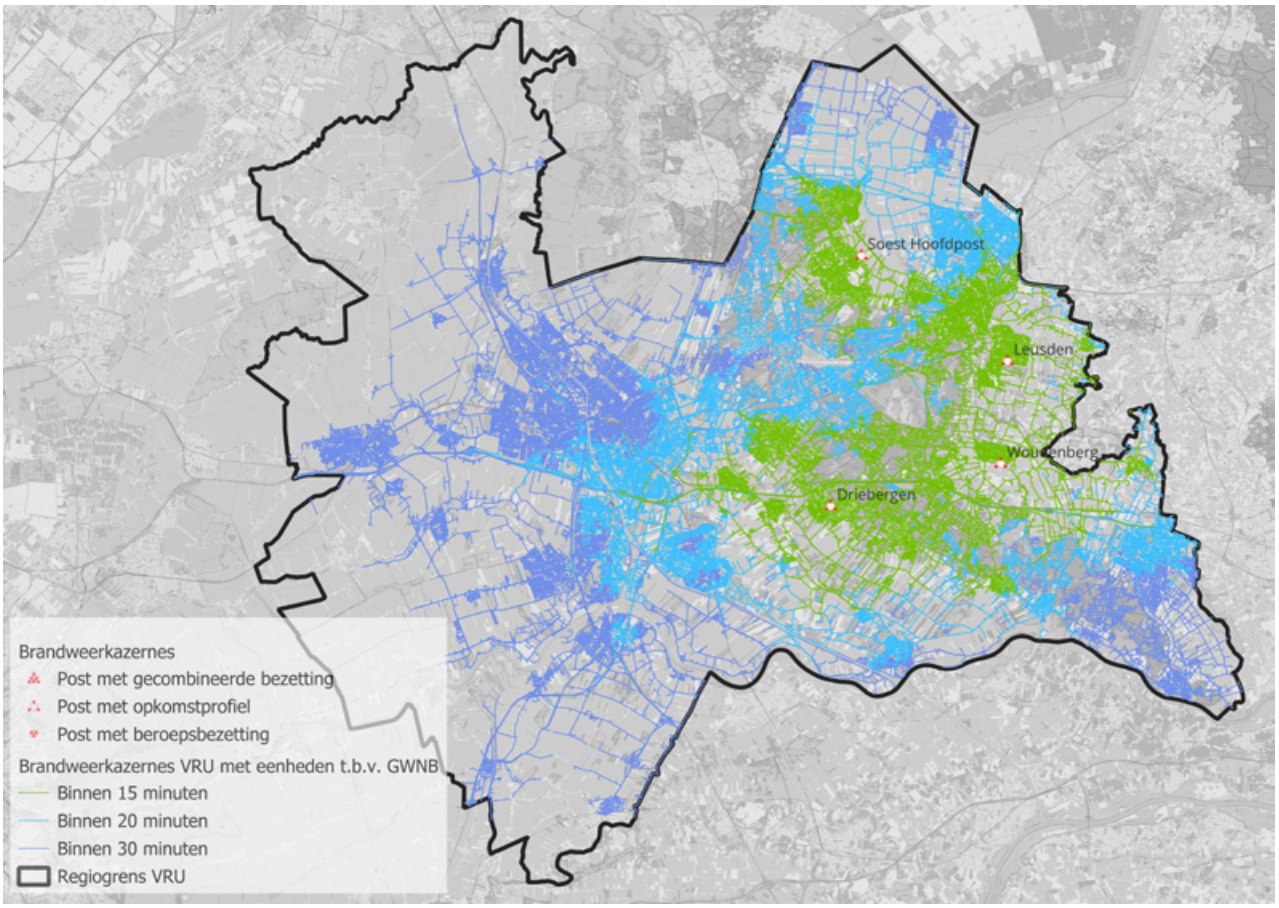

**Afbeelding 21:** Dekking natuurbrandbestrijdingseenheden VRU

## 5.2.3 Grootschalige watervoorziening ten behoeve van natuurbrandbestrijding

De eenheden ten behoeve van de grootschalige watervoorziening natuurbrand, bestaande uit twee pelotons met ieder de beschikking over een bronpomphaakarmbak, watertankhaakarmbak en waterbassinhaakarmbak zijn in staat om vrijwel overal op de Utrechtse Heuvelrug binnen 30 minuten aanwezig te zijn. Hierbij dient te worden aangetekend dat de bospaden waarover berekend is, een maximum snelheid hebben in het rekenprogramma van 5 kilometer per uur. In praktijk liggen deze snelheden hoger, maar door deze theoretische rijsnelheid is de opkomstberekening negatiever ten opzichte van de realiteit.

De VRU is met deze grootschalige watervoorziening met daarbij de mogelijkheid een vooruitgeschoven vulpunt te creëeren uniek. Omliggende regio's hebben de watervoorziening op het gebied van natuurbrand anders ingevuld, bijvoorbeeld met behulp van alleen waterwagens.

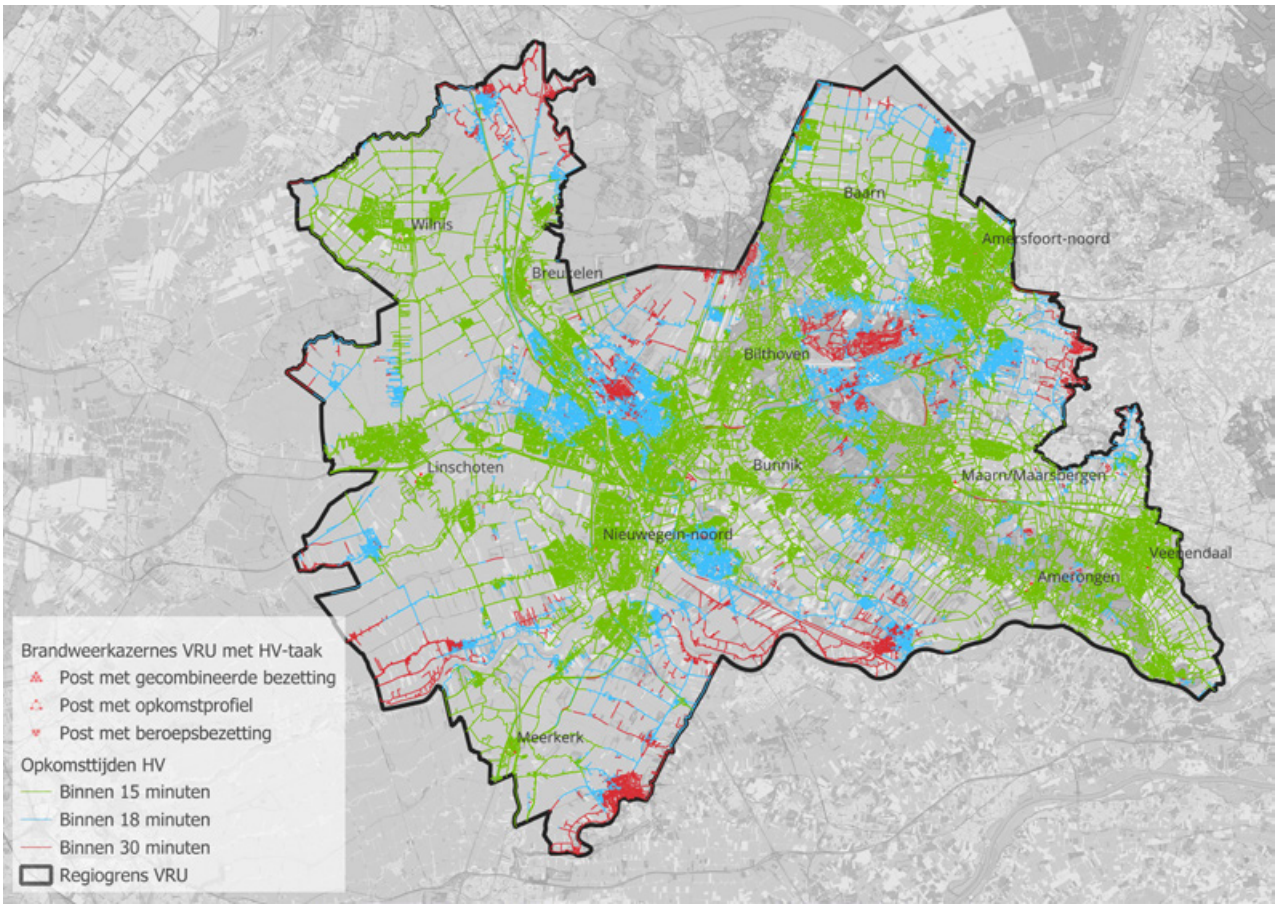
Voor deze eenheden gelden geen (wettelijke) opkomsttijden. Echter is het zaak om bij een natuurbrand zorg te dragen om zo snel mogelijk de blussende eenheden van water te kunnen voorzien, om hiermee een adequate blussing te kunnen uitvoeren. In de volgende afbeelding zijn de opkomstprestaties van een of meer eenheden (bronpomp of watertankwagen) inzichtelijk gemaakt. Voor de waterbassinhaakarmbak geldt dat deze op dezelfde posten staan als waar de bronpomp gestationeerd is. De achterliggende gedachte hierbij is dat wanneer de bronpomp is afgezet, het haakarmvoertuig terugrijdt naar de betreffende kazerne om de waterbassinhaakarmbak op te halen. In de tussentijd wordt de bronpomp operationeel gemaakt.




**Afbeelding 22:** Dekking eenheden ten behoeve van de grootschalige watervoorziening NBB

## 5.4 Hulpverleningsvoertuigen

Zoals reeds benoemd in hoofdstuk 4.4, geldt voor de HV's een opkomsttijd van 15 minuten. In de onderstaande kaart (afbeelding 23) is in beeld gebracht in hoeverre hieraan naar verwachting voldaan kan worden.

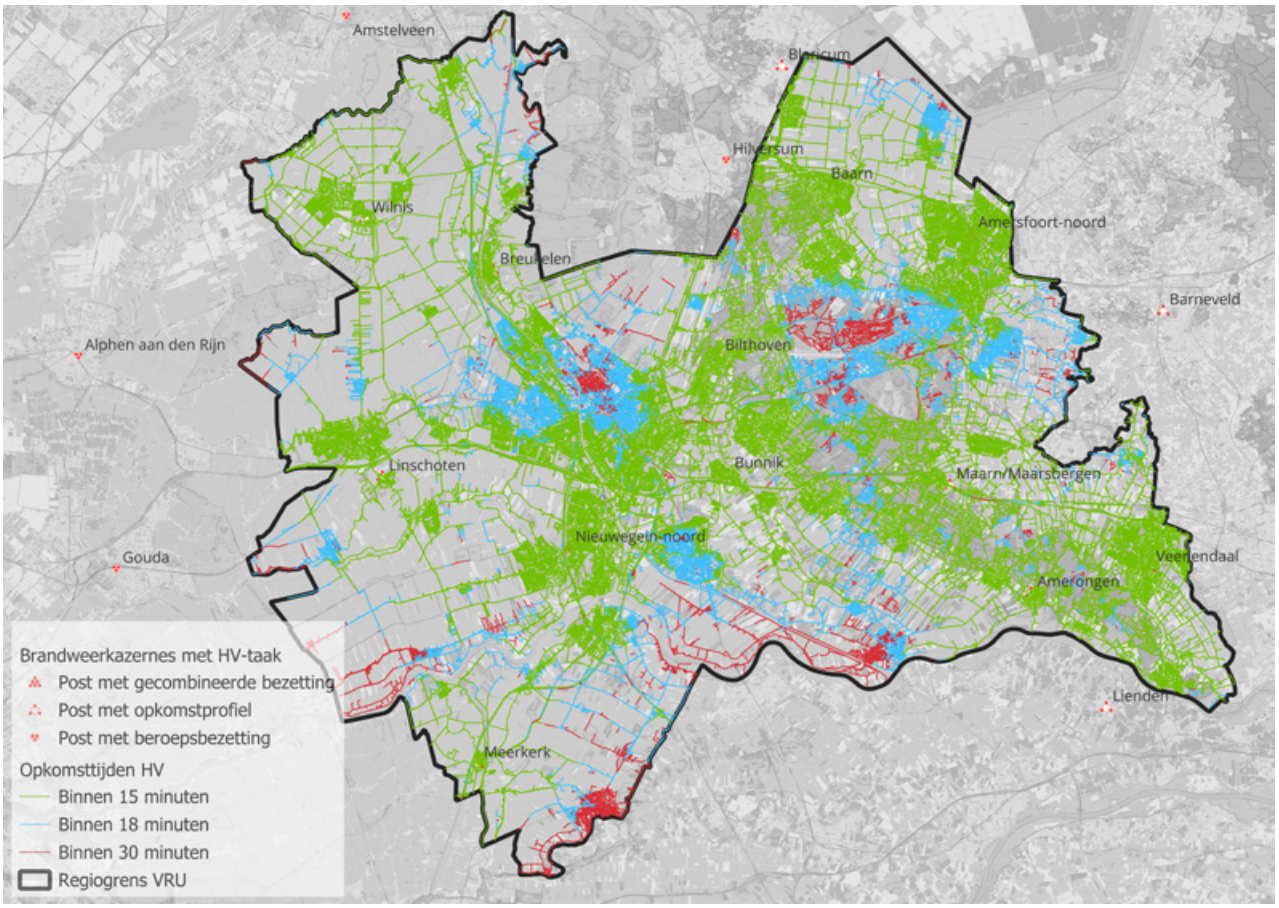



**Afbeelding 23:** Dekking hulpverleningsvoertuigen VRU

In de bovenstaande afbeelding is te zien dat in grote delen van de regio een HV binnen 15 minuten ter plaatse kan zijn. Er zijn echter ook relatief veel gebieden die niet binnen 15, of zelfs niet binnen 18 minuten bediend kunnen worden door een HV. Het gaat hierbij met name om een gedeelte van de stad Utrecht, een groot gebied ten oosten van Bilthoven, de westkant van de gemeente Vijfheerenlanden, een gebied rond Leusden, een gebied in rond Nieuwegein en Vianen, het gebied rond Polsbroek, Lopik en Cabauw en ten slotte een gebied in de omgeving van Abcoude. Voor een gedeelte is dit te verklaren door de slechte bereikbaarheid van deze gebieden (zoals het gebied ten oosten van Bilthoven, dat zich midden op de Utrechtse Heuvelrug bevindt), en voor een gedeelte is dit te herleiden naar de spreiding van de HV's in de regio.

## Interregionale samenwerking

Middels interregionale samenwerking kan er ook worden bijgedragen aan het realiseren van een goede dekking op het gebied van HV. In de onderstaande kaart is in beeld gebracht hoe het gesteld is met de dekking als er ook gebruik gemaakt kan worden van HV's van buurregio's.



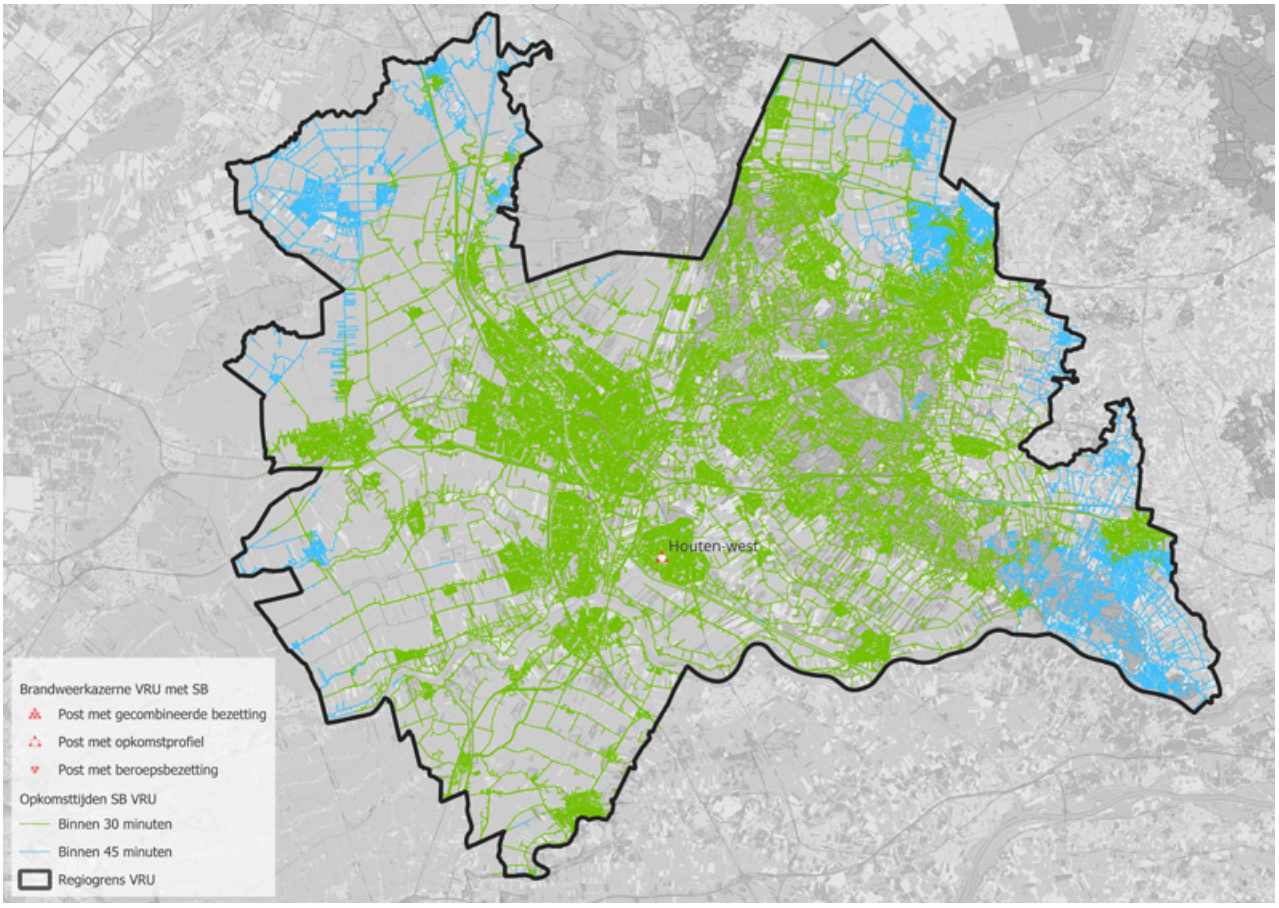

**Afbeelding 24:** Dekking hulpverleningseenheden met interregionale samenwerking

Uit de kaart blijkt dat de dekking in deze situatie in het noorden (ten oosten van Abcoude) en in het oosten (ter hoogte van Achterveld/de Glind) van de regio iets verbetert.

## 5.5 IBGS

### 5.5.1 Schuimblusvoertuig

Zoals in hoofdstuk 4.5.1 reeds is beschreven, geldt voor de SB een opkomsteis van 30 minuten. In de onderstaande dekkingskaart (afbeelding 25) is in beeld gebracht in hoeverre hieraan voldaan kan worden.

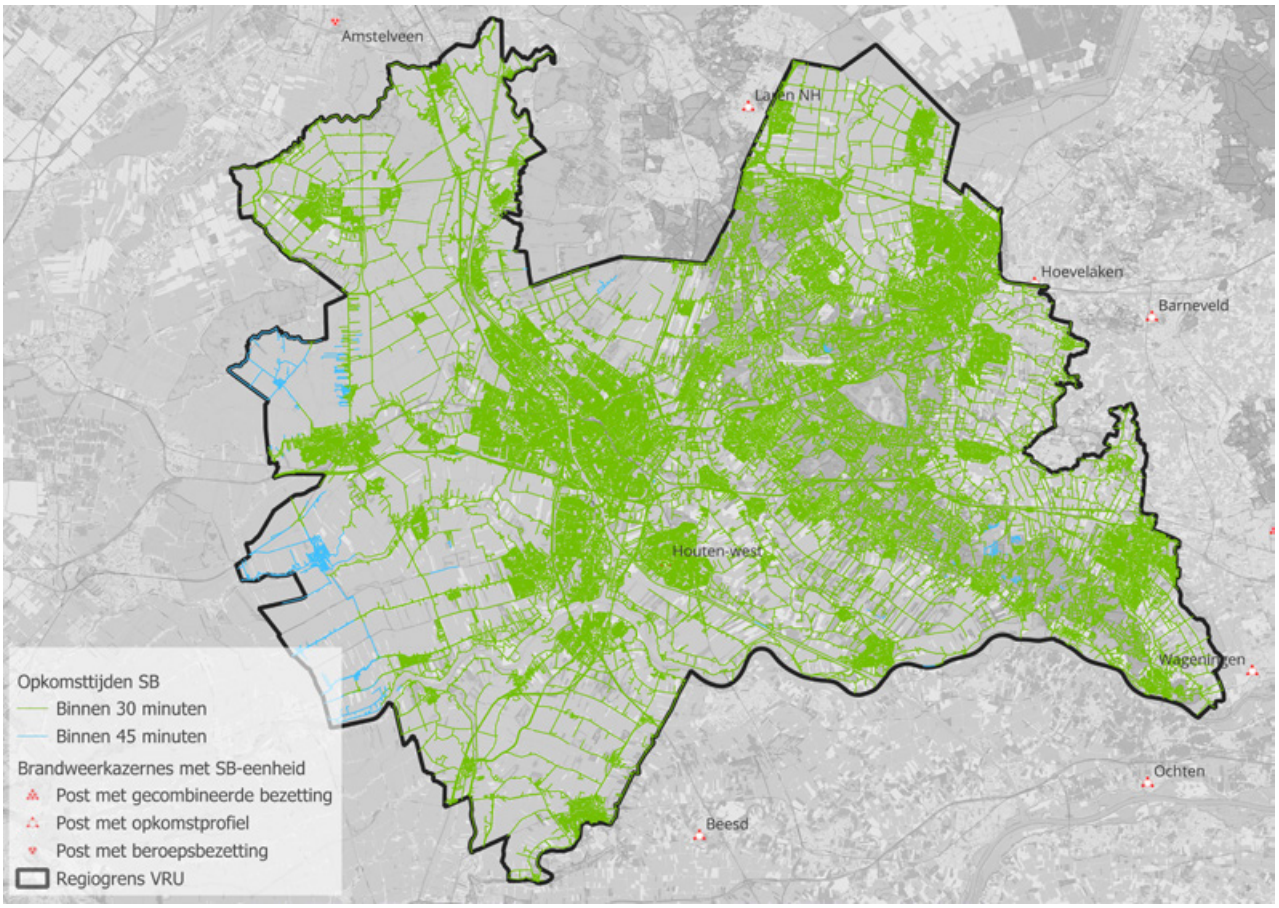



**Afbeelding 25:** Dekking schuimblusvoertuig VRU

Uit de dekkingskaart blijkt de SB vanaf de huidige uitruklocatie in het grootste deel van de regio binnen 30 minuten ter plaatse kan zijn. Enkel aan de randen van de regio zijn een aantal gebieden waar deze opkomsttijd niet wordt behaald, voornamelijk rond Veenendaal, Rhenen, Amersfoort, Bunschoten en Mijdrecht.

Binnen 45 minuten kan de SB overal in de regio ter plaatse zijn. Deze 45 minuten is geen vastgestelde normtijd, maar een willekeurig gekozen grotere tijdsspanne zonder formele status, uitsluitend bedoeld om de operationele prestaties van deze eenheid weer te geven.

**Interregionaal**
Indien op dit beleidsterrein wordt samengewerkt met omliggende veiligheidsregio's ontstaat de onderstaande dekkingssituatie. In dit geval zal de overschrijding van 30 minuten enkel nog zijn in het westelijke stuk van de regio nabij de gemeenten Lopik, Oudewater en Woerden.




**Afbeelding 26:** Dekking schuimblusvoertuigen en eenheden van de VRU en omliggende regio's

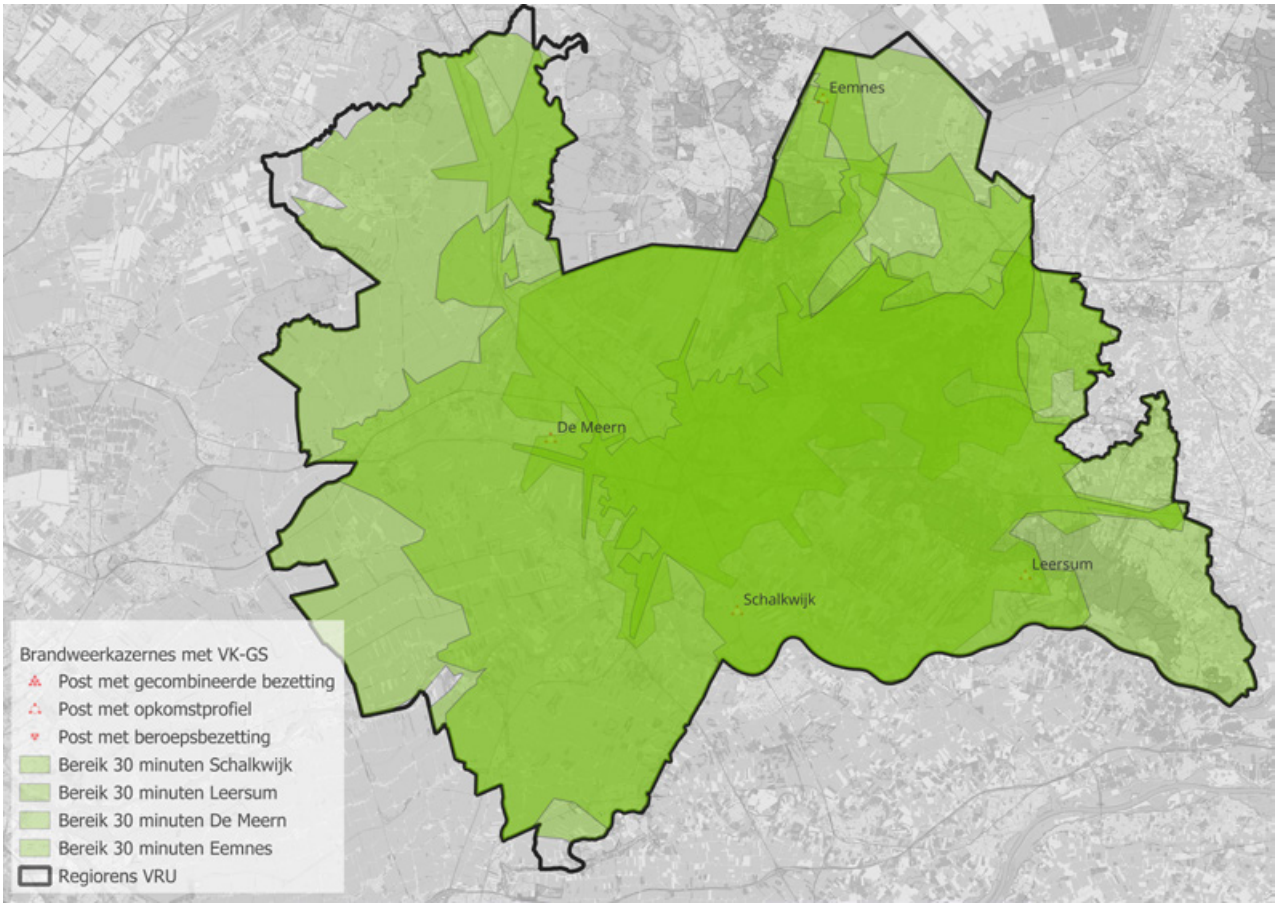
## 5.5.2 VEB's

Voor de verkenningseenheden gelden de opkomsttijden zoals die zijn vastgelegd in het Bvr. Zoals in hoofdstuk 4.5.2 is beschreven liggen de opkomsttijden voor het ter plaatse zijn van twee verkenningseenheden op 30 minuten, en op 60 minuten voor het ter plaatse zijn van vier verkenningseenheden.

Met de vier verkenningseenheden kan in een groot gedeelte van de regio binnen 30 minuten gestart worden met het verrichten van de werkzaamheden door twee teams en in 60 minuten met alle vier de teams.

In onderstaande afbeelding (afbeelding 27) is per kazerne die belast is met de VEB-taak weergegeven wat het bereik binnen 30 minuten bedraagt. [2] Daar waar een tweetal lagen over elkaar gelegen zijn (en daarmee als een donkerder gekleurde groene laag zichtbaar is), is sprake van dekking van twee of meer VEB-eenheden in 30 minuten.

Te zien is dat met name in het centrale deel van de regio de opkomst van twee teams binnen dertig minuten gerealiseerd kan worden. Op de randen, en dan met name in het westen, noordoosten en het zuidoosten van de regio is er één of minder dan één VEB ter plaatse binnen dertig minuten en wordt de wettelijke opkomsttijd niet gehaald.




**Afbeelding 27:** Dekking verkenningseenheden brandweer VRU

### Interregionale samenwerking

De overschrijding dat op niet iedere plek in de regio binnen 30 minuten een VEB ter plaatse is, is beperkt in omvang. Interregionale samenwerking maakt het mogelijk om de dekking binnen 30 minuten in vrijwel de gehele regio te realiseren met twee teams en eventuele overschrijdingen weg te nemen. Wel is het feit dat interregionaal optreden met verkenningseenheden wat praktische uitdagingen kan opleveren, zoals op het gebied van communicatieapparatuur en operationele afspraken. Het verdient aanbeveling om de komende periode een verkenning te doen naar samenwerkingsafspraken met buurregio's op dit vlak.

2 Bij de totstandkoming van de dekkingskaart voor de VEB's is uitgegaan van de uitruktijden van de tankautospuiten van de betreffende posten. In de praktijk kan het wat langer duren voordat de eenheden zijn uitgerukt, omdat zij geen eigen voertuig hebben en daardoor eerst hun uitrusting in het voertuig moeten laden voordat ze kunnen vertrekken.

### 5.5.3 Gaspakkenteam

In Veiligheidszorg op Maat (2014) is het volgende beschreven ten aanzien van de inzet van IBGS-eenheden:

“Voor de uitvoering van deze taak beschikt de VRU over één gaspakkenteam, één ontsmettingsunit en vier meetploegen. Met voornoemde beschikbare inzet is het mogelijk om binnen de gehele regio de wettelijke tijdnorm van 30 minuten voor een gaspakkenteam te realiseren.”

De huidige situatie met betrekking tot het gaspakkenteam is ongewijzigd ten opzichte van 2014. De tekst uit Veiligheidszorg op Maat voldoet hiermee nog steeds. Om die reden is er voor deze eenheid geen dekkingskaart opgesteld.

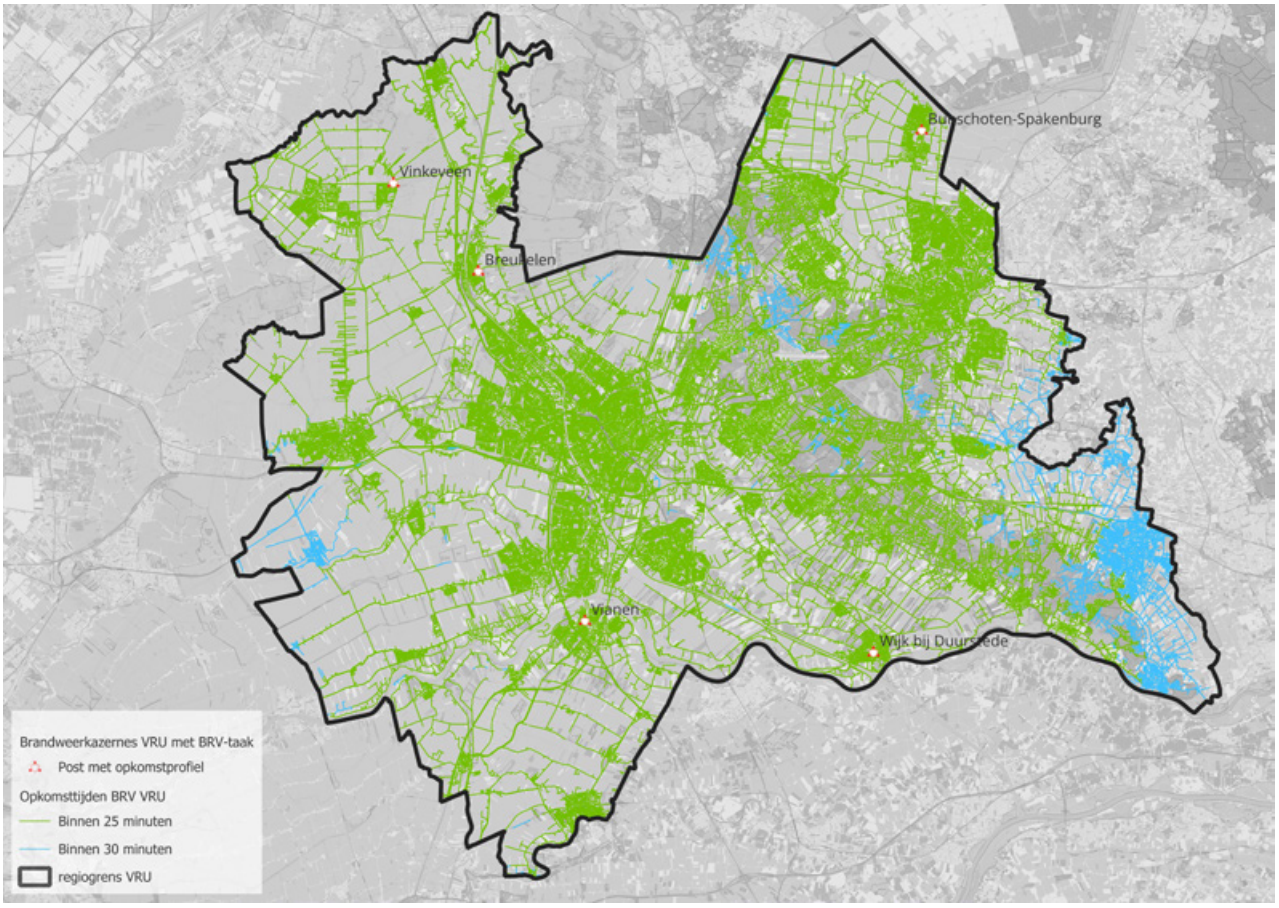
### 5.5.4 BOE

Zoals in hoofdstuk 5.5.3 reeds is beschreven, blijkt uit Veiligheidszorg op Maat dat het gaspakkenteam en ondersteunende eenheden, waaronder een ontsmettingsunit (de BOE), binnen 30 minuten overal in de regio ter plaatse kunnen zijn. Omdat er sindsdien geen significante wijzigingen hebben plaatsgevonden met betrekking tot de positionering en de bezetting van de BOE, is ervoor gekozen om voor deze eenheid geen dekkingskaart op te stellen.

## 5.6 Waterongevallenbestrijding (WO)

### 5.6.1 Brandweervaartuigen (BRV)

Zoals in hoofdstuk 4.6 reeds is beschreven, gelden voor de specialistische WO-eenheden (BRV's, OR-teams, duikteams) geen wettelijke opkomsttijden. Om desondanks de operationele prestaties van de eenheden in beeld te kunnen brengen, is de onderstaande dekkingskaart gegenereerd (zie afbeelding 28). De gekozen tijdsvensters (binnen 25 en 30 minuten) hebben dus geen betrekking op wettelijke normtijden, maar betreffen willekeurig gekozen grotere tijdsspannes zonder formele status.

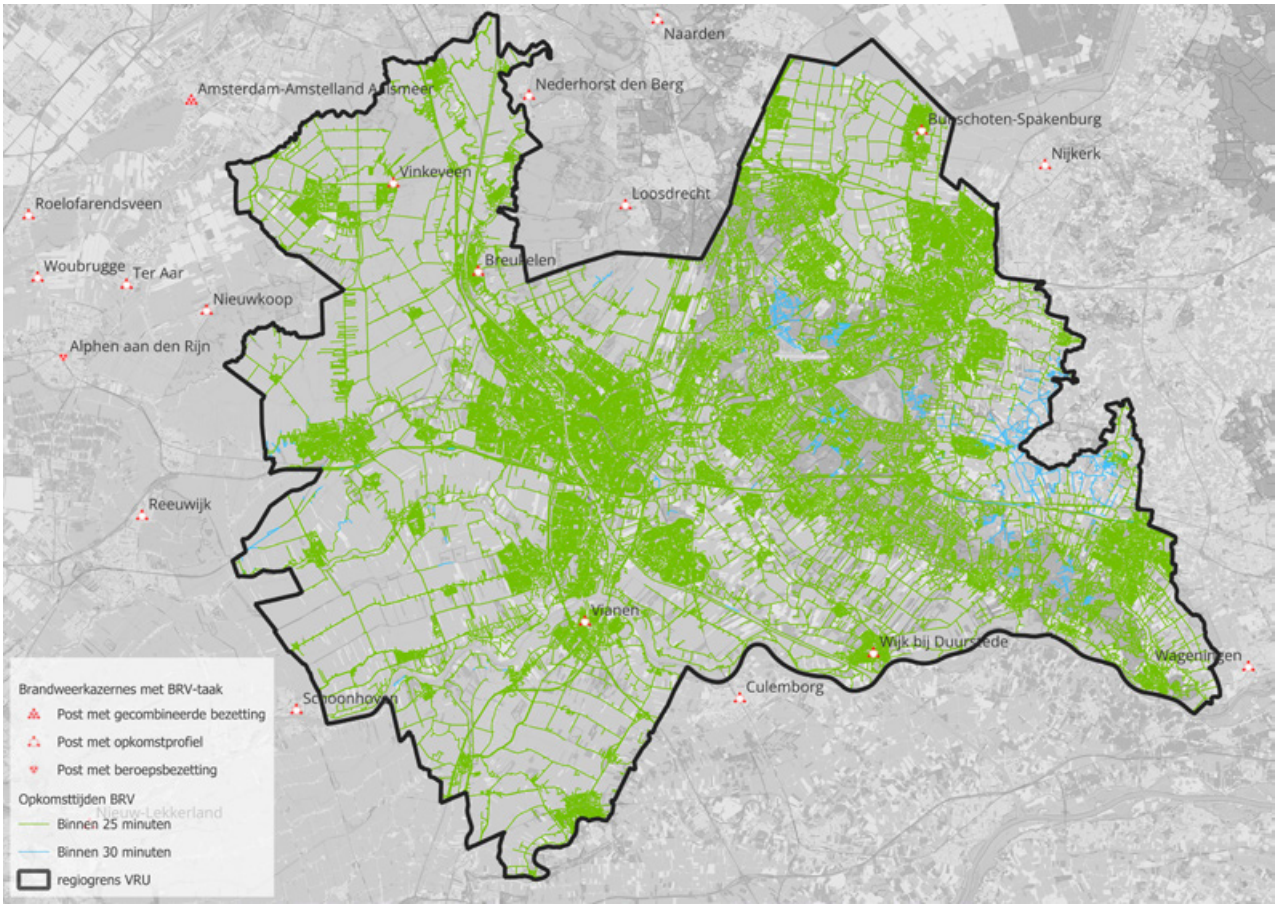



**Afbeelding 28:** Dekking brandweervaartuigen VRU

Zoals uit de afbeelding valt op de maken, kan het overgrote deel van de regio met de huidige spreiding van de brandweervaartuigen binnen 25 minuten bediend worden. In de overige gebieden kunnen de BRV's niet binnen 25 minuten, maar wel binnen 30 minuten ter plaatse zijn. Het gaat hierbij met name om een gebied in het oosten van de regio (ter hoogte van Veenendaal, Rhenen en Woudenberg), een klein gedeelte van de regio ten westen van Amersfoort, en een gebied in de omgeving van Oudewater. Er zijn ook locaties die geen kleur hebben gekregen, bijvoorbeeld het Eemmeer. Dit heeft te maken met het feit dat er op het deze locaties geen autowegen lopen, waardoor de opkomsttijd op de betreffende plekken niet berekend kan worden.

## Interregionale samenwerking

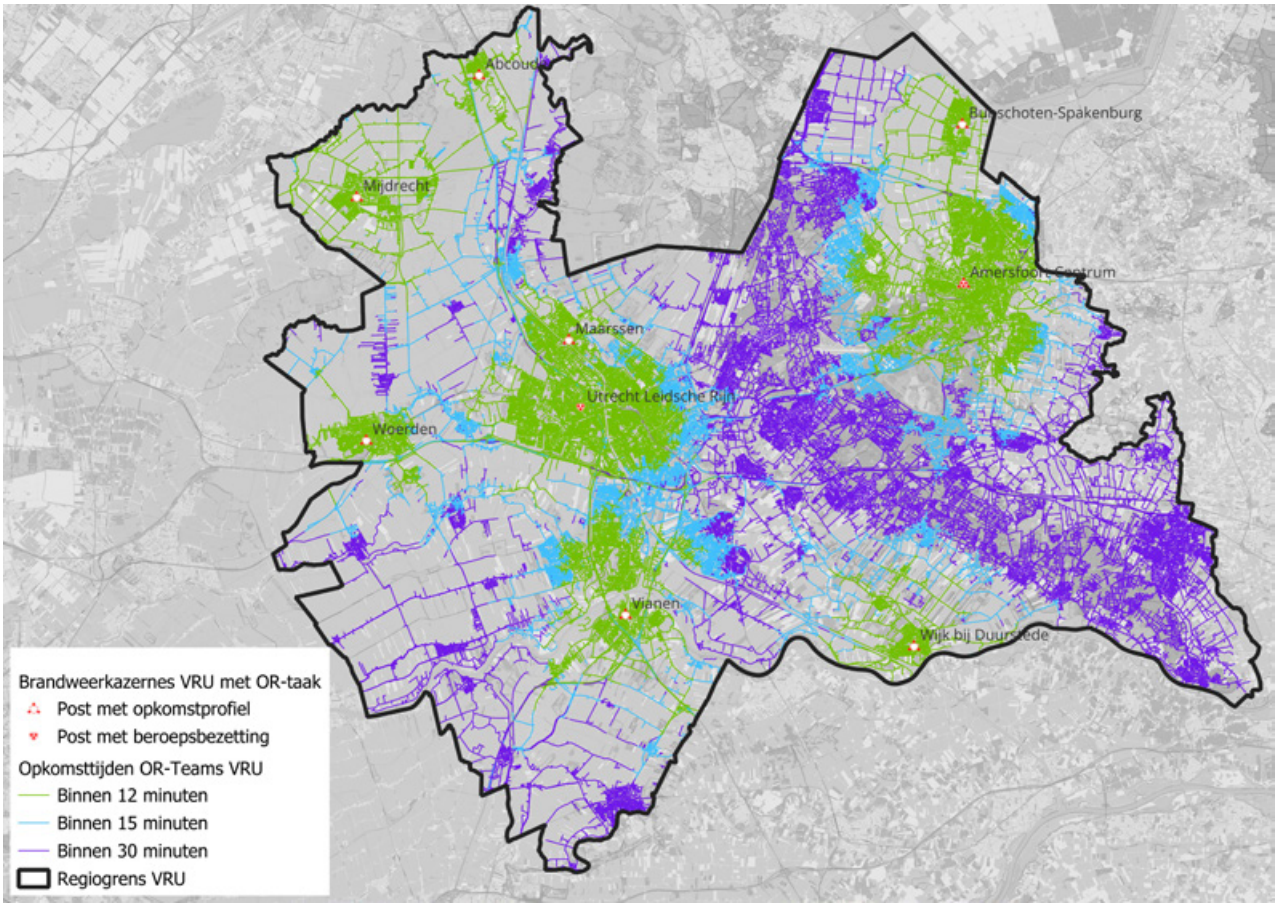
Middels interregionale samenwerking kan er echter wel worden bijgedragen aan het realiseren van de gewenste opkomsttijden. In de onderstaande afbeelding is inzichtelijk gemaakt hoe het gesteld is met de dekking als er ook gebruik gemaakt wordt van eenheden uit aangrenzende regio's. Het gebied dat niet binnen 25 minuten bediend wordt, is hiermee aanzienlijk kleiner.




**Afbeelding 29:** Dekking brandweervaartuigen met interregionale samenwerking

## 5.6.2 Oppervlaktereddingsteams (OR-teams)

Ook voor de OR-teams gelden geen wettelijke opkomsttijden, maar net als bij de BRV's zijn de verwachte operationele prestaties in de onderstaande dekkingskaart (zie afbeelding 30) aan de hand van willekeurig gekozen tijden in beeld gebracht. Naast de OR-teams van Woerden, Abcoude en Vianen zijn ook de duikteams zichtbaar, aangezien zij eveneens in staat zijn een oppervlakteredding uit te voeren.



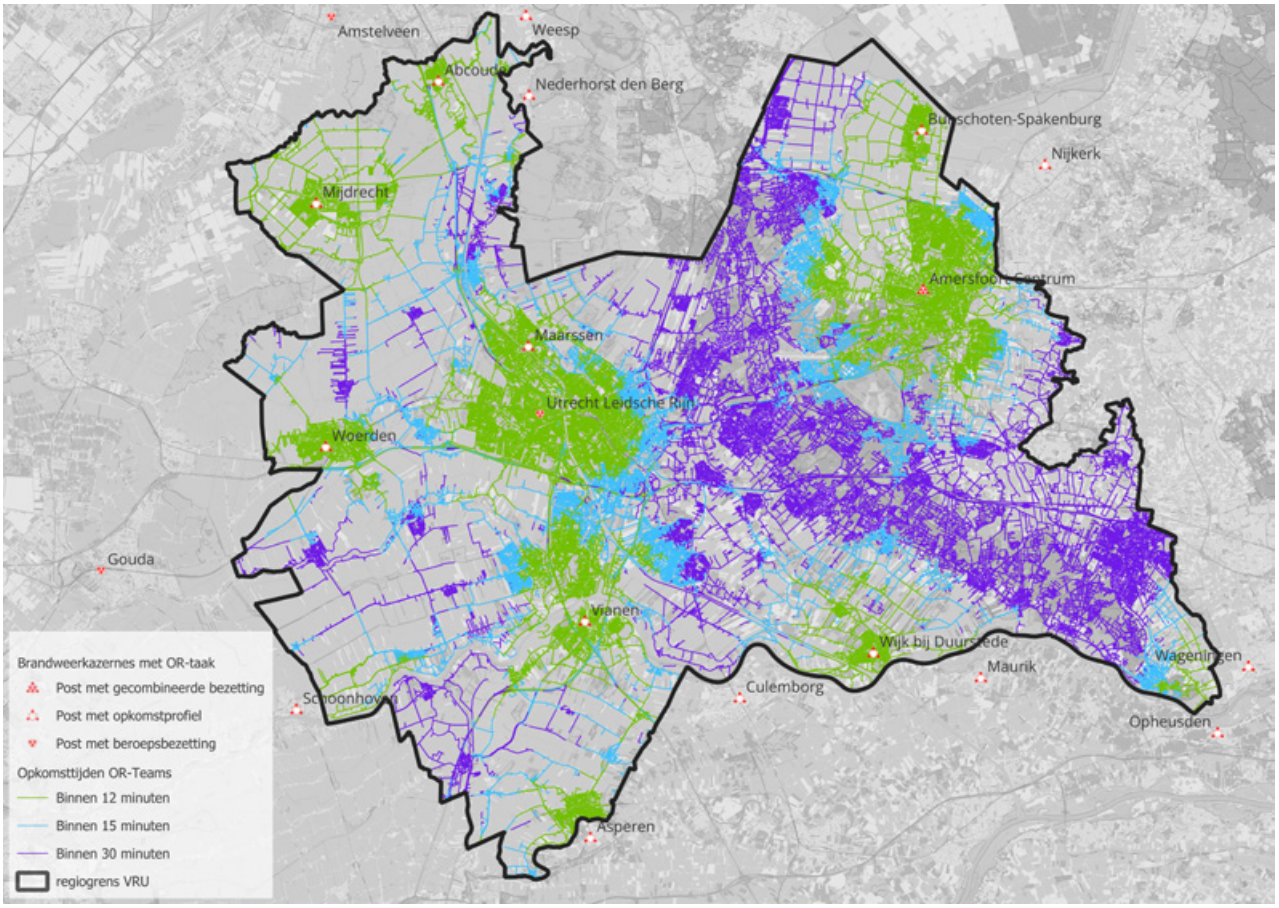

**Afbeelding 30:** Dekking oppervlaktereddingsteams VRU

Uit afbeelding 30 blijkt dat de gebieden rond de posten binnen 12 minuten bediend kunnen worden. Er blijft echter ook een groot deel van de regio over, waar deze tijd niet gehaald wordt. Aan de oostkant van de regio betreft dit een gebied dat ongeveer vanaf Eemnes met een bocht naar Rhenen loopt. Dit gebied volgt grofweg de contouren van de Utrechtse Heuvelrug. In dit bosrijke gebied is het risico op waterongevallen relatief laag, met uitzondering van recreatieplassen als het Henschotermeer.

Aan de westkant van de regio valt met name het gebied in de gemeente Vijfheerenlanden op. Ook rond Loenen a/d Vecht en ten noorden van Woerden zijn een aantal plekken die niet binnen 15, maar wel binnen 30 minuten bediend kunnen worden.

## Interregionale samenwerking

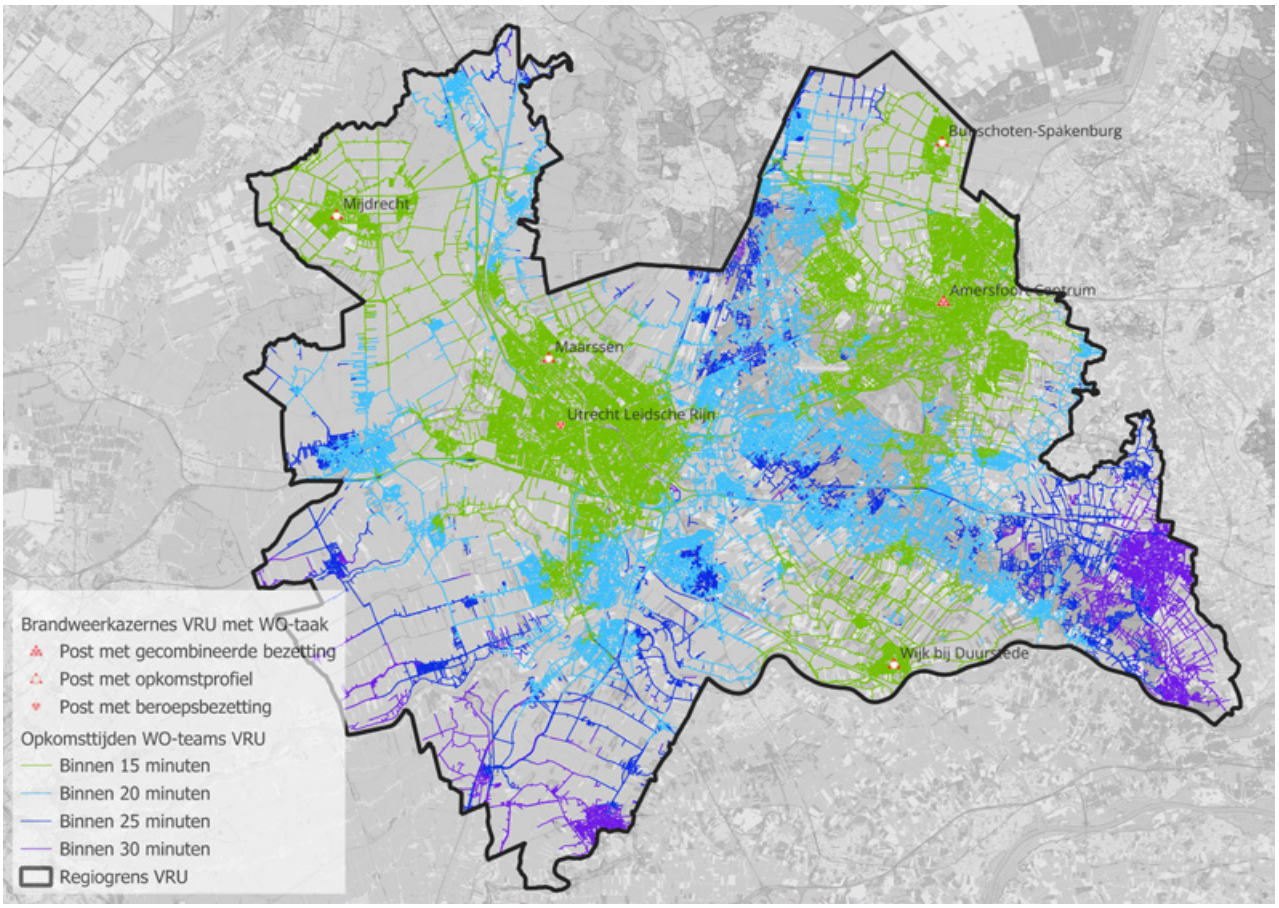
Met interregionale bijstand kan worden bijgedragen aan het verkleinen van het gebied waar de opkomsttijden relatief hoog liggen. In en rond Rhenen kunnen de teams vanuit Wageningen en Opheusden relatief snel ter plaatse zijn, terwijl het team van Asperen en Gorinchem een groot deel van de gemeente Vijfheerenlanden kunnen bedienen.




**Afbeelding 31:** Dekking oppervlaktereddingsteams met interregionale samenwerking

## 5.6.3 Duikteams

Ook voor de duikteams gelden geen wettelijke opkomsttijden. In de onderstaande kaart is aan de hand van willekeurig gekozen tijdsframes in beeld gebracht welke dekking met de huidige (spreiding van) teams en middelen wordt gerealiseerd.



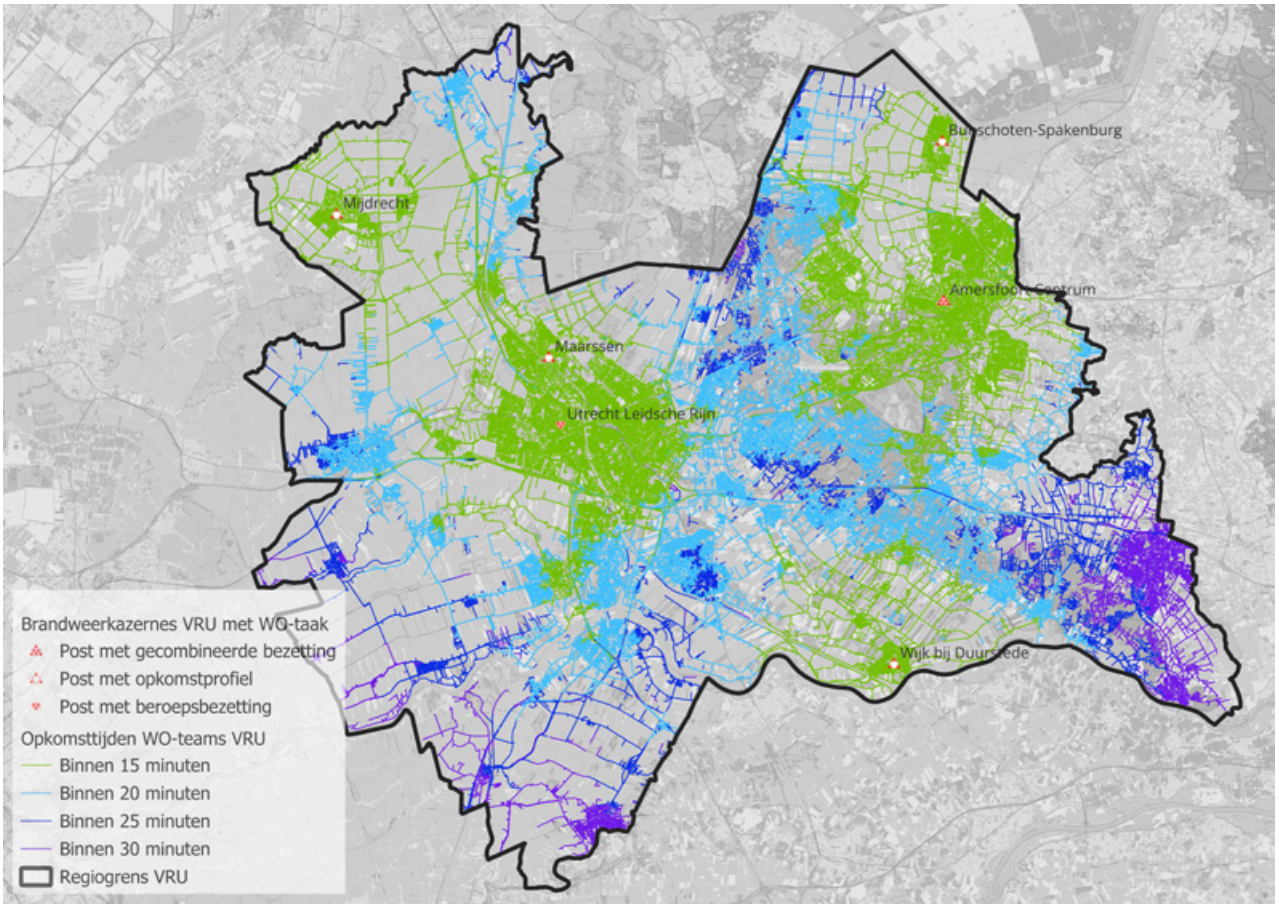

**Afbeelding 32:** Dekking duikteams VRU

In de kaart is te zien dat rond de posten waar de teams gestationeerd zijn, binnen 15 minuten een relatief groot gebied bediend kan worden. Door de strategische positionering van de teams ten opzichte van gebieden als het Henschotermeer, de Vinkeveense Plassen en de rivieren, kunnen deze gebieden relatief snel (binnen 15 tot 20 minuten) bediend worden door één van de teams.

Er zijn echter ook een aantal gebieden binnen de regio waar binnen 20, of zelfs binnen 25 minuten geen duikteam ter plaatse kan zijn. Het gaat hierbij met name om de gemeente Vijfheerenlanden, delen van de Utrechtse Heuvelrug en het gebied rond Rhenen, Veenendaal en Renswoude.

## Interregionale samenwerking

In dit geval hebben teams van buurregio's slechts een gering effect op de dekking. Enkel vanuit de posten Amstelveen, Nederhorst den Berg en Gouda wordt naar de incidenten binnen de grenzen van de VRU uitgerukt. Hierdoor verbetert de dekking in het noorden en het westen van de regio enigszins, maar in de rest van de regio blijft de dekking ongewijzigd.




**Afbeelding 33:** Dekking duikteams met interregionale samenwerking

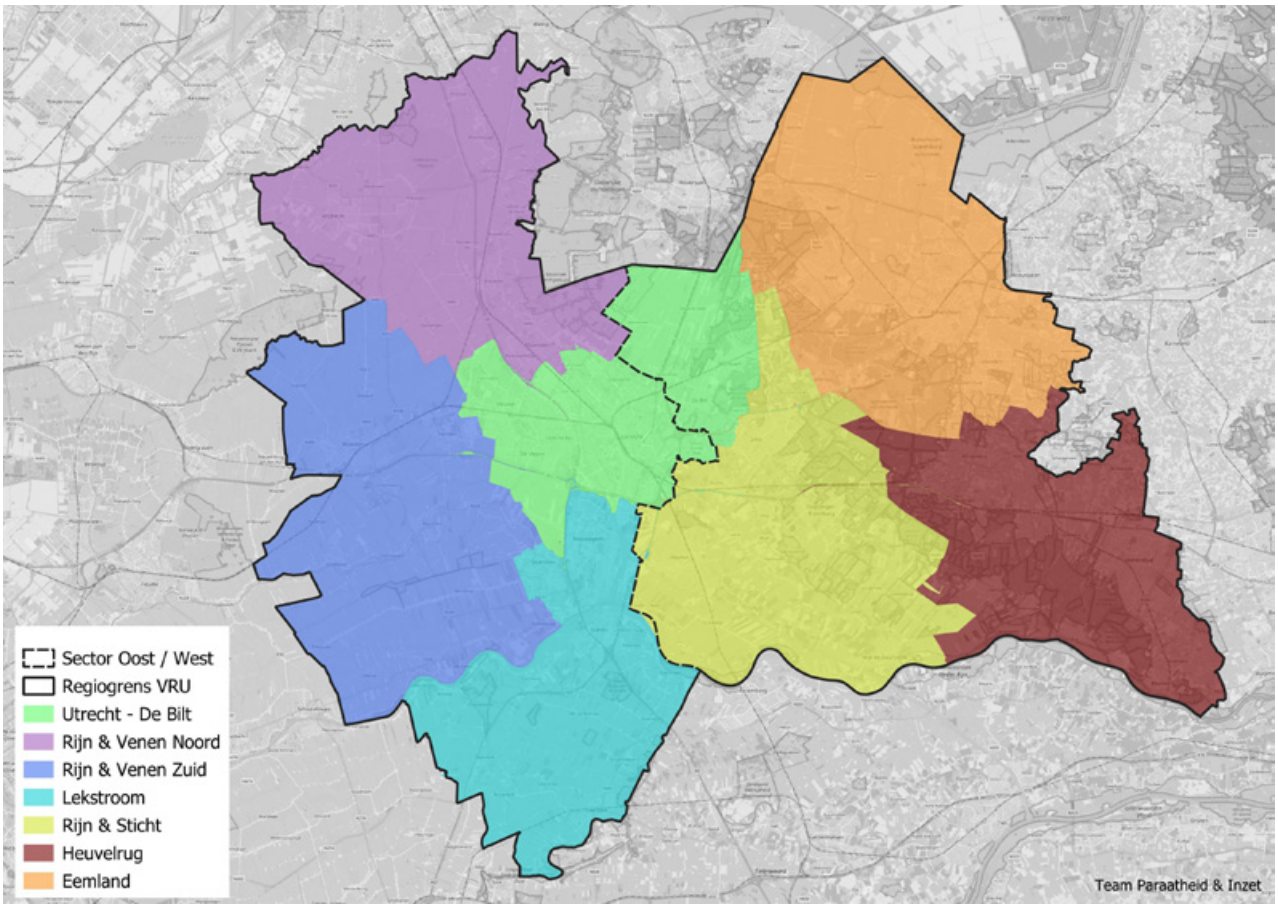
## 5.7 Leiding & coördinatie

### 5.7.1 OvD Brandweer

In het rapport toekomstbestendige OvD gebieden uit 2023 is er voorschot genomen op de opkomsttijden van de OvD Brandweer. Als uitgangspunt is gekozen om de opkomsttijden van de categorie I buurten te stellen op 20 minuten vanaf het moment van alarmering, bestaande uit vijf minuten uitruktijd en maximaal 15 minuten rijtijd. Dit geldt ook voor de gekazerneerde OvD Utrecht. Reden hiervoor is de zwaardere slagkrachteis die voor deze buurten gelden; immers zal de behoefte aan leiding & coördinatie ook bij het verkorten van de opkomsttijd voor meerdere eenheden voor basisbrandweerzorg sneller van toepassing zijn.

Voor categorie II en III gebieden wordt in het onderzoek als maximale opkomsttijd 25 minuten voorgesteld.

Voor de OvD geldt een dynamische inzet op basis van actuele locatie. Met de invoering van de nieuwe OvD gebieden per 01 januari 2026 wordt voldaan aan de opkomsttijden.




**Afbeelding 34:** Indeling OVD-gebieden inclusief sectoren VRU Oost en VRU West

### 5.7.2 HOvD Brandweer

De eisen aan de opkomsttijden van de Hoofdofficier Brandweer (HOvD-B) vinden hun basis in de eisen die gesteld zijn aan het CoPI. Die eisen schrijven voor dat binnen 30 minuten na alarmering het eerste COPI moet worden gehouden. Omdat de HOvD-B de rol van Leider CoPI vervult, zal deze ook binnen 30 minuten aanwezig horen te zijn.

Omdat de HOvD-B geen vaste standplaats heeft, maar op basis van piket ergens in het verzorgingsgebied zich begeeft, zijn er geen “spiders” te maken voor deze rol. De HOvD-B volgt de oost/west verdeling (zoals op de stippellijn in afbeelding 35 is weergegeven). Daarmee borgen we in de meeste gevallen een opkomsttijd van 30 minuten.

### 5.7.3 AC-B

De eisen aan de opkomsttijden van de AC-B vindt hun basis in de eisen die gesteld zijn aan het Regionaal Operationeel Team (ROT). Die eisen schrijven voor dat binnen 60 minuten na alarmering het eerste ROT moet worden gehouden. Omdat de AC-B een rol binnen het ROT vervult, dient deze dus ook binnen 60 minuten aanwezig te zijn in het Regionaal Crisiscentrum in Utrecht (Belcampostraat).

Omdat de AC-B geen vaste standplaats heeft, maar op basis van piket ergens in het verzorgingsgebied zich begeeft, zijn er geen “spiders” te maken voor deze rol. De AC-B is of een functionaris op piket, of een vrije HOvD. Daarmee borgen we in de meeste gevallen een opkomsttijd van 60 minuten.

### 5.7.4 CvD

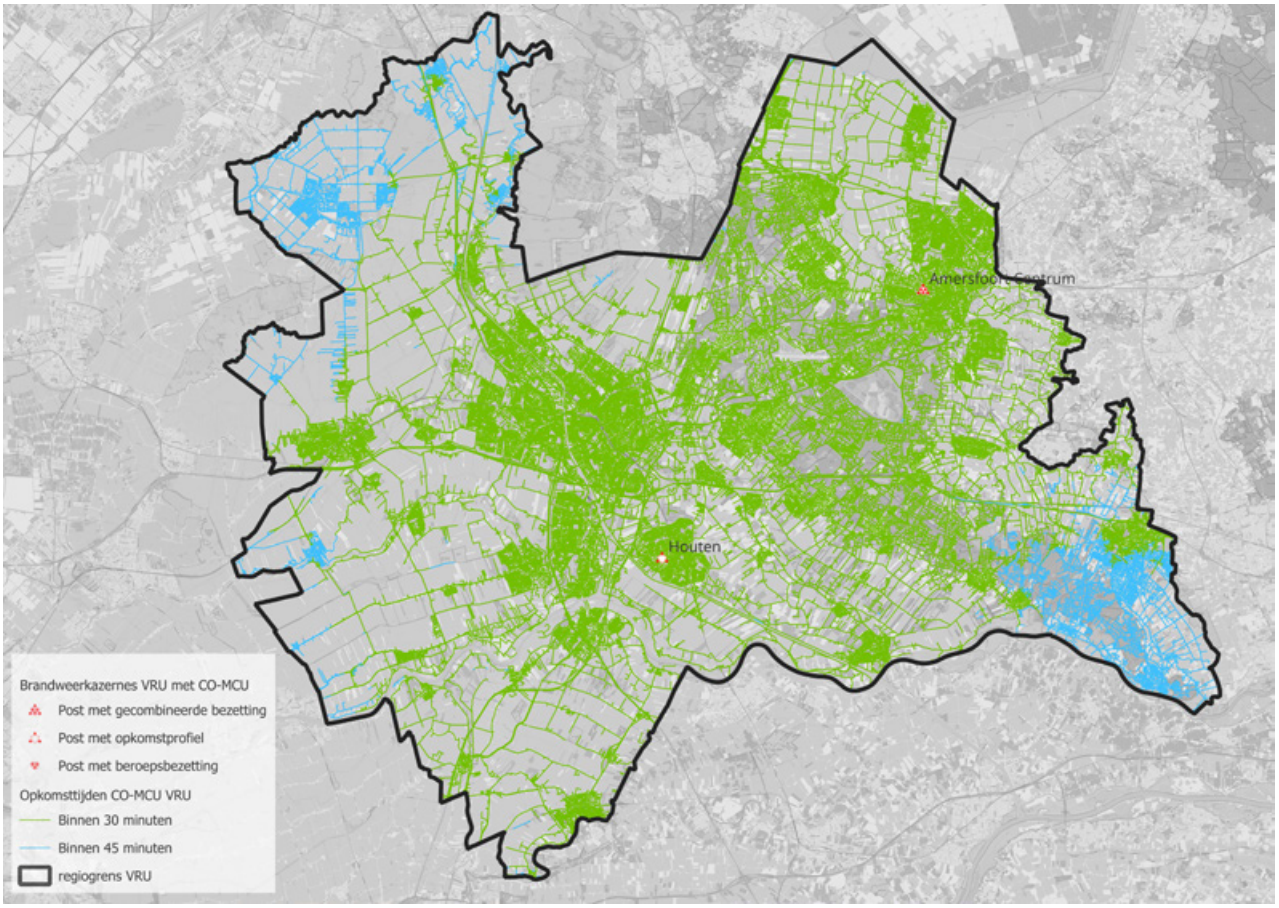
Voor de CvD geldt een opkomsttijd van 60 minuten.

Omdat de CvD geen vaste standplaats heeft, maar op basis van piket ergens in het verzorgingsgebied zich begeeft, zijn er geen “spiders” te maken voor deze rol. De CvD is een functionaris op piket.

## 5.7.5 Mobiele commando Unit (MCU)

De eisen aan de opkomsttijden van de MCU vinden hun basis in de eisen die gesteld zijn aan het CoPI. Die eisen schrijven voor dat binnen 30 minuten na alarmering het eerste CoPI moet worden gehouden. Omdat de MCU het CoPI huisvest, dient deze dus ook binnen 30 minuten aanwezig te zijn.

Zoals te zien is in afbeelding 35 is er met name aan de noordwest- en oostkant van onze regio een hogere opkomsttijd dan 30 minuten.




**Afbeelding 35:** Dekking Mobiele Commando Units VRU

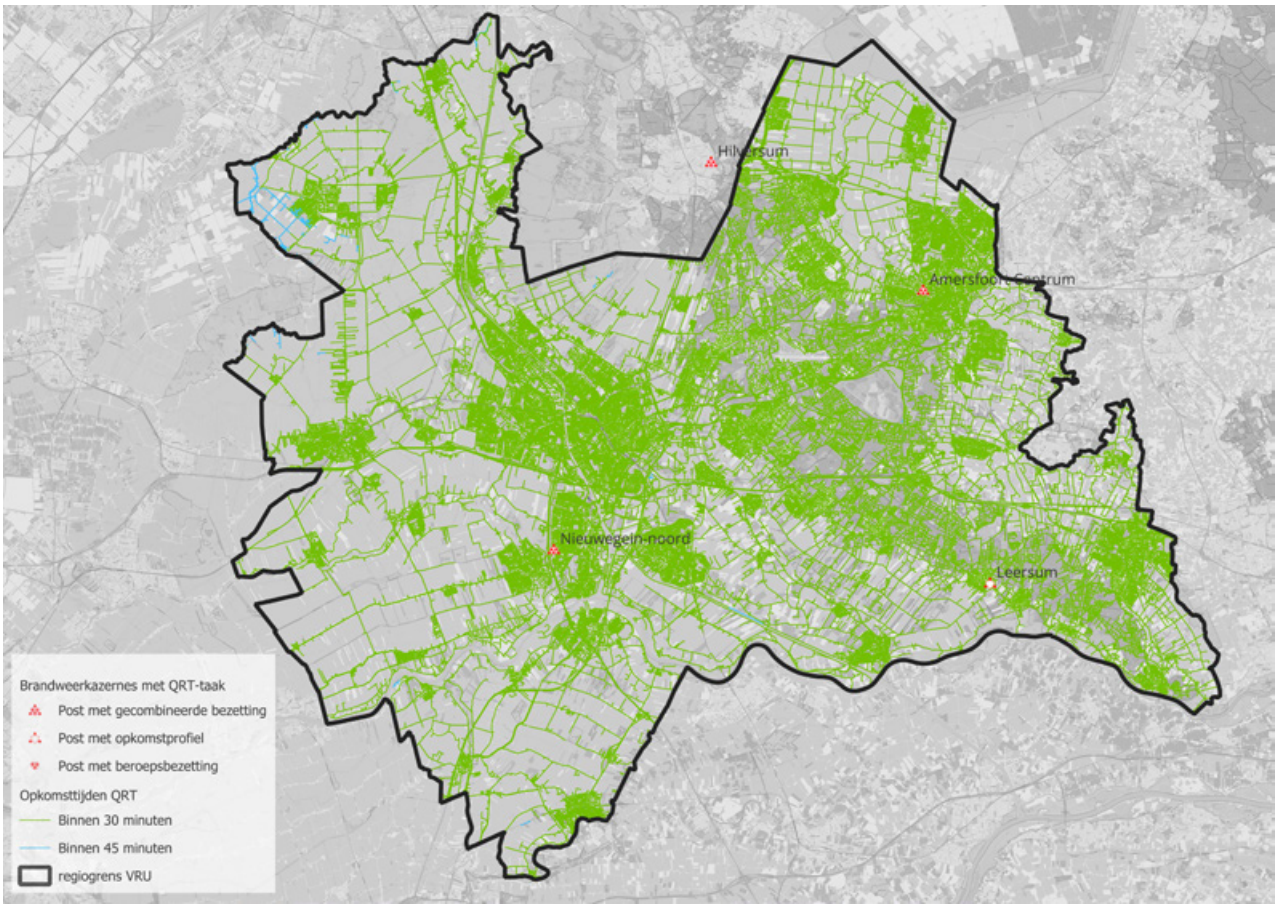
## 5.8 Overige eenheden en middelen

### 5.8.1 HRT/QRT

Zoals in hoofdstuk 4.8.1 reeds is beschreven, gelden voor het QRT/HRT geen wettelijke opkomsttijden. Wel hanteert de regio prestatiedoelen met gewenste opkomsttijden tussen de 20 en de 25 minuten, afgestemd op de opkomsttijden van samenwerkingspartners.

In de onderstaande dekkingskaart (afbeelding 36) zijn de verwachte operationele prestaties van de teams in beeld gebracht. Uit de kaart blijkt dat binnen 30 minuten bijna de hele regio bediend kan worden met de dienstvoertuigen die gepositioneerd zijn op de posten Amersfoort-Centrum, Hilversum (VR Gooi en Vechtstreek), Nieuwegein-Noord en Leersum.

Alleen ten westen van Mijdrecht, in en nabij De Hoef ligt een gebied dat niet binnen de gestelde tijd te bereiken is. Binnen 45 minuten kan in de hele regio een eenheid ter plaatse zijn.



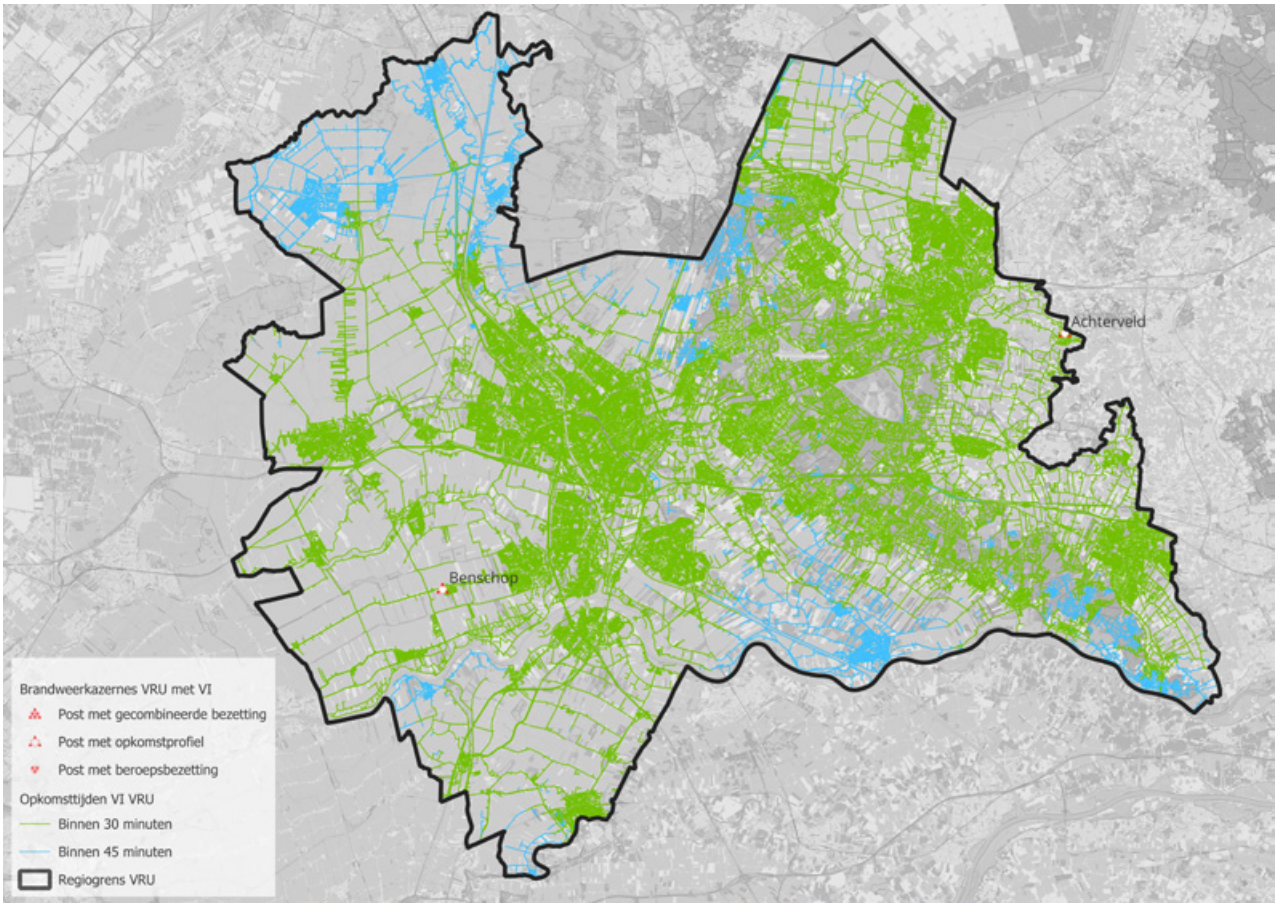

**Afbeelding 36:** Dekking hoogtereddingsteams / quick response teams met interregionale samenwerking

Voor het QRT geldt dat enkel gekeken is naar de operationele dekkingsprestaties van het team van de VRU. De overige QRT-teams in het land zijn dermate ver gepositioneerd dat verondersteld kan worden dat dit niet bij zou dragen aan de dekking. Een uitzondering hierop zou mogelijk het team de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland zijn welke gepositioneerd is op kazerne Amsterdam-Zebra, echter is dit niet met zekerheid te stellen aangezien de QRT/HRT-leden zich her en der door de regio bevinden.

## 5.8.2 Grootveeredding

Voor de gespecialiseerde teams voor grootveeredding zijn geen eisen gesteld aan de opkomsttijden. Ook met betrekking tot deze eenheden wordt in dit dekkingsplan dus volstaan met het in beeld brengen de dekking die de teams (in theorie) kunnen realiseren.

In de onderstaande afbeelding is te zien dat in het grootste deel van de regio binnen 30 minuten een VI-team ter plaatse kan zijn. De overige delen van de regio worden binnen 45 minuten bediend. De gebieden die niet binnen 30 minuten bediend kunnen worden, bevinden zich met name aan de randen van de regio.

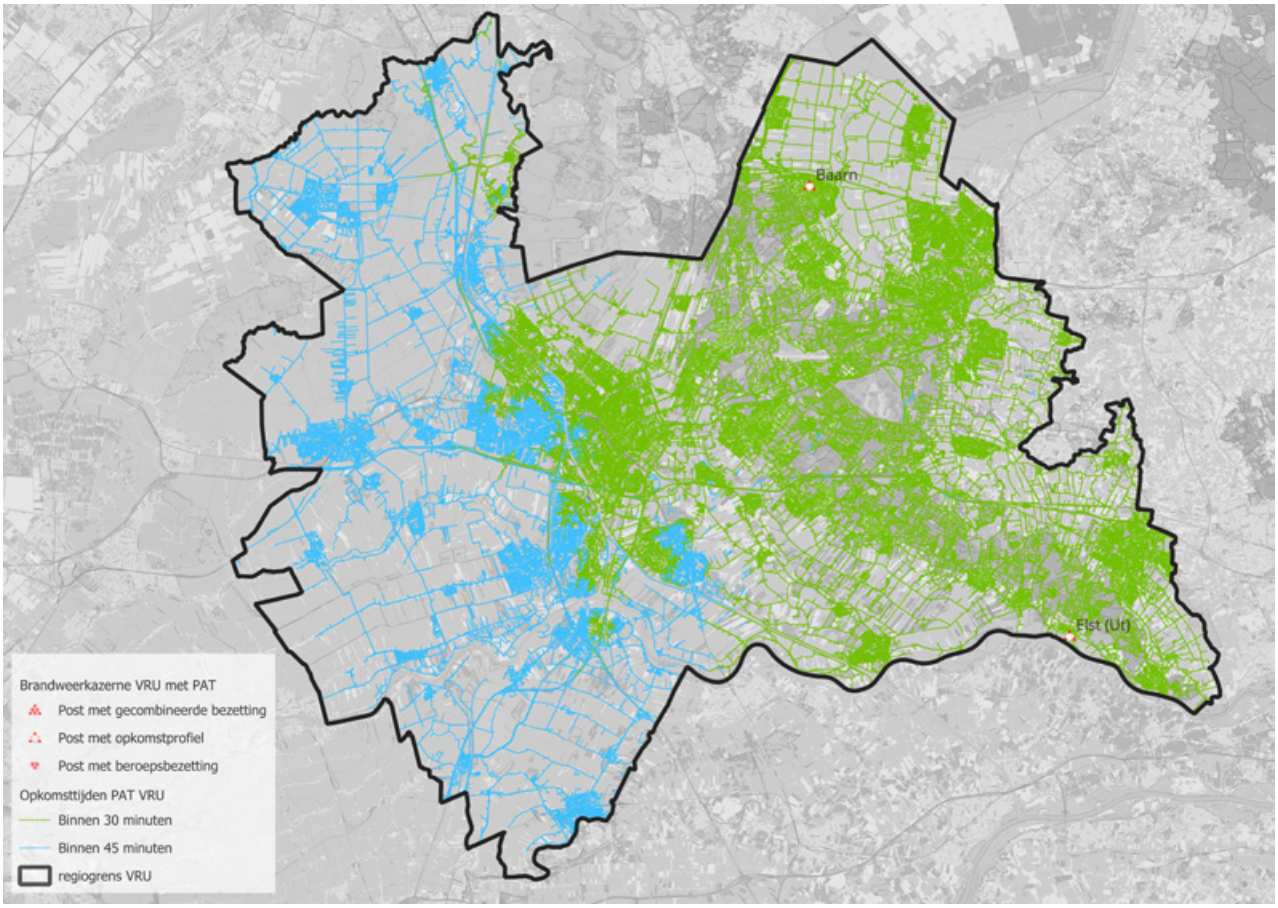



**Afbeelding 37:** Dekking eenheden grootveeredding VRU

## 5.8.3 PAT's

Voor de PAT's geldt ook dat er geen eisen gesteld zijn aan de opkomsttijden. Ook voor deze eenheden geldt dus dat wordt volstaan met het in beeld brengen van de dekking die (in theorie) gerealiseerd kan worden, zodat eventuele aandachtsgebieden geïdentificeerd kunnen worden.

In afbeelding 38 is te zien dat ongeveer de gehele oostkant van de regio binnen dertig minuten bediend kan worden door de PAT-eenheden. In het westelijke deel van de regio hebben de eenheden tot 45 minuten nodig om ter plaatse te komen. Zoals in hoofdstuk 4.8.3 is beschreven de spreiding van de PAT-eenheden – gezien hun taakstelling – geconcentreerd rond het belangrijkste natuurgebied in de regio, de Utrechtse Heuvelrug. De eenheden kunnen volgens de dekkingskaart dan ook op de gehele Heuvelrug binnen 30 minuten ter plaatse zijn. De westkant van de regio bestaat veel minder uit bosrijk gebied en derhalve bestaat er hier minder noodzaak voor het snel ter plaatse hebben van deze eenheden.



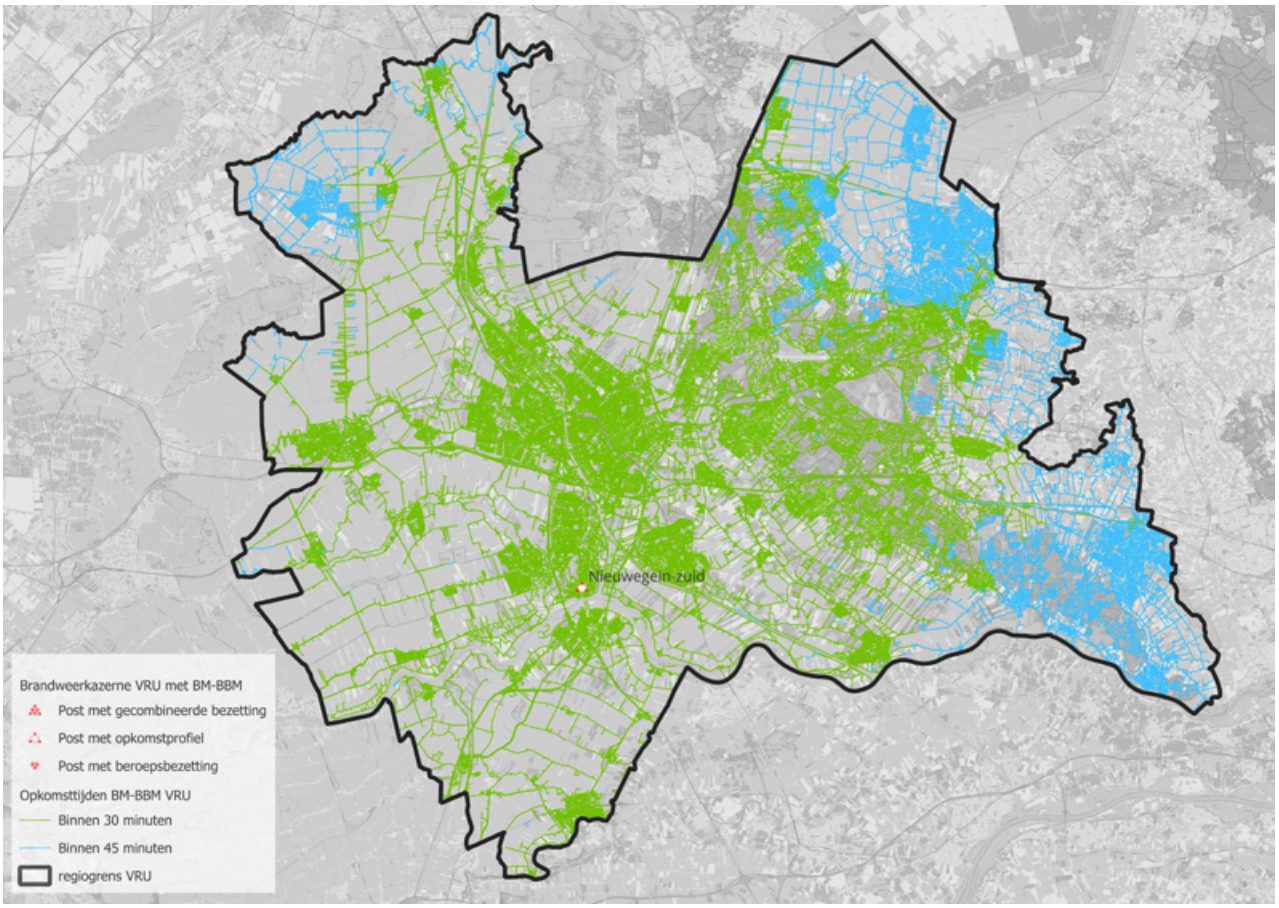

**Afbeelding 38:** Dekking Patiëntenvervoer Terrein-eenheden VRU

## 5.8.4 Logistiek

Voor wat betreft de logistieke eenheden geldt dat er in het regionale beleid logistiek VRU een streeftijd is opgenomen van 60 minuten. Op basis van de plaatsing van de logistieke eenheden kan worden verondersteld dat binnen deze streeftijd de hele regio kan worden bediend. Hieronder vallen allerhande logistieke middelen, waaronder een voorziening voor ademlucht (ademluchtcontainer), rampenterreinverlichting en logistieke verzorging.

## 5.8.5 Eenheid bijzondere brandbestrijdingsmiddelen (BBM)

Met betrekking tot de BBM worden er op dit moment geen eisen gesteld aan de opkomsttijden. Toch is de dekking die de eenheid (in theorie) kan realiseren in de onderstaande afbeelding in beeld gebracht, zodat eventuele aandachtsgebieden geïdentificeerd kunnen worden.




**Afbeelding 39:** Dekking eenheid bijzondere brandbestrijdingsmiddelen VRU

Uit de afbeelding is af te leiden dat de BBM in het grootste gedeelte van de regio binnen 30 minuten ter plaatse kan zijn. De eenheid heeft iets meer tijd nodig om de oostkant van de regio en een relatief klein gebied in het noordwestelijke puntje te bereiken. Binnen 45 minuten kan de eenheid overal in de regio ter plaatse zijn.

# Processtap 4 **Dekkingsplan vaststellen**



# 6 Dekkingsplan vaststellen

## Processtap 4

Het doel bij processtap 4 is om een bestuurlijk akkoord te verkrijgen op het dekkingsplan. De brandweer legt het plan ter vaststelling voor aan het Algemeen Bestuur (AB). Het AB geeft de brandweer met een vaststelling van het dekkingsplan opdracht tot uitvoering.

# Processtap 5
# **Uitvoering bijstellen**



# 7 Uitvoering bijstellen

## Processtap 5

Met processtap 5 start de implementatie van het dekkingsplan. Het plan vormt kortom het vertrekpunt voor de uitvoering. De implementatie kan – afhankelijk van de inhoud van het dekkingsplan en de actuele situatie – activiteiten omvatten als de aanpassing van het meldkamersysteem, (her)positionering van de voertuigen, aanpassing van de bezetting en de roosters, uitbreiding van personeel en materieel, maatregelen in het kader van risicobeheersing en voorlichting.

De komende periode, richting een geactualiseerde versie van het dekkingsplan, wordt gebruikt om een uitvoeringsplan op te stellen en dit aan te bieden ter besluitvorming.

# Processtap 6
# **Dekking uitvoeren**



# 8 Dekking uitvoeren

## Processtap 6

Processtap 6 heeft betrekking op de daadwerkelijke uitvoering van het dekkingsplan. De uitvoering van het dekkingsplan gaat over het alarmeren, uitrukken, ter plaatse komen en het verlenen van hulp aan mens en dier. Deze stap is gericht op de realisatie van de prestatieafspraken tussen de brandweer en het bestuur van de veiligheidsregio, inclusief een betrouwbare en valide registratie van de realisatie.

Het resultaat van deze stap is in de eerste plaats de verlening van hulp. In de tweede plaats gaat het om de registratie van die hulpverlening, zodat de repressieve organisatie haar prestaties kan monitoren (in stap 7), zich kan verantwoorden en zichzelf cyclisch kan verbeteren.

# Processtap 7
# **Uitvoering beoordelen**



# 9 Uitvoering beoordelen

## Processtap 7

In processtap 7 beoordeelt de VRU haar dekkingsprestaties op basis van daadwerkelijk bestreden incidenten. Het doel van deze processtap is de beoordeling van de uitvoering. Dit geeft inzicht in de repressieve dekking zoals die is gerealiseerd. Daarnaast toont het aan of de prestatieafspraken in het dekkingsplan recht hebben gedaan aan de realiteit. De beoordeling kan worden gebruikt om van te leren, om cyclisch te verbeteren en om verantwoording af te leggen. Als het nodig is, stelt de brandweer op basis van de inzichten de uitvoering en/of inrichting van de dekking bij. Door de dekkingsprestatie te monitoren, kan de brandweer bovendien een afwijking van de verwachte prestatie verklaren.

In het Algemeen Bestuur van juli 2025 is besproken dat zal worden toegewerkt naar een dekkingsplan met een kortere doorlooptijd, namelijk eenjaarlijks. Ieder jaar zullen wijzigingen van beleid of ontwikkelingen in de regio worden verwerkt in een nieuwe versie en aan het bestuur worden aangeboden.

De komende periode, tot de volgende wijzigingstranche van het dekkingsplan, gepland voor december 2026, zal de VRU monitoren in hoeverre de vier parameters (snelheid, capaciteit, paraatheid en incidentdruk) overeen gekomen zijn met hetgeen verwacht is in dit dekkingsplan en zal op eventuele ontwikkelingen worden geanticipeerd.

# Bijlagen



# 10 Bijlage A
# Lijst met definities

| | |
|---|---|
| **Ademluchthaakarmbak (ABH)** | Container die wordt ingezet om ademluchtflessen van operationele eenheden op locatie te hervullen. |
| **Alarmeringsfrequentie** | Het gemiddelde aantal alarmeringen van iedere brandweereenheid op jaarbasis. |
| **Algemeen Bestuur (AB)** | Het Algemeen Bestuur (AB) bestaat uit de 26 burgemeesters van de gemeenten binnen de regio Utrecht. |
| **Algemeen commandant brandweer (AC-B)** | Functionaris die verantwoordelijk is voor de algehele leiding van de brandweerorganisatie op regionaal niveau tijdens complexe of langdurige incidenten. |
| **All Terain Vehicle (ATV)** | Motorvoertuig dat speciaal is ontworpen om te rijden op ruig terrein zoals zand, modder, sneeuw of onverharde paden. |
| **Beschikbaarheid** | De mate waarin de brandweer voldoende gekwalificeerd personeel en werkend materieel beschikbaar heeft om daadwerkelijk naar een incident uit te rukken en deze te bestrijden. |
| **Besluit veiligheidsregio's (Bvr)** | Uitvoeringsbesluit bij de Wet veiligheidsregio's; het werkt de bepalingen uit de wet verder uit in concrete eisen en regels. |
| **Brandweervaartuig (BRV)** | Generiek inzetbaar vaartuig voor brandweeroperaties, dat afhankelijk van de situatie verschillende rollen kan vervullen. |
| **Camion Citerne Feux de Forêts Moyen (CCFM)** | Een middelgroot blusvoertuig dat speciaal is ontworpen voor natuurbrandbestrijding, geschikt voor inzet in moeilijk begaanbaar terrein. |
| **Capaciteit** | De mate waarin de brandweer voldoende eenheden beschikbaar heeft om bij opschaling effectief en snel meerdere eenheden tegelijk in te zetten. |

| | |
|---|---|
| **CBS-buurt** | Een door het Centraal Bureau voor Statistiek (CBS) afgebakend gebied, dat wordt gebruikt als eenheid voor het classificeren van het overheersende karakter van een gebied in het kader van gebiedsgerichte opkomsttijden. |
| **Combi TS 4x4** | Een terreinvaardige tankautospuit die inzetbaar is voor zowel reguliere brandweerzorg als voor natuurbrandbestrijding. Het voertuig is voorzien van 4x4-aandrijving en geschikt voor inzet in onverhard terrein. |
| **Commandant van Dienst (CvD)** | Functionaris die, namens de commandant brandweer, 24/7 belast met de operationele leiding van de brandweer, als onderdeel van het geheel van de rampenbestrijding en crisisbeheersing. |
| **Dagelijks bestuur (DB)** | Het dagelijks bestuur is verantwoordelijk voor de bestuurlijke voorbereiding en uitvoering van besluiten van het algemeen bestuur, en voor het toezicht op de dagelijkse gang van zaken binnen de regio, zoals vastgelegd in de Wet veiligheidsregio's. |
| **Duikteam** | Een brandweerduikteam is een specialistische eenheid binnen de brandweer die reddings-, zoek- en bergingsoperaties uitvoert onder water en in omstandigheden waar grijpredding en oppervlakteredding niet volstaan. |
| **Eenheid Bijzondere blusmiddelen (BBM)** | Gespecialiseerde eenheid binnen de VRU, die beschikt over aanvullende middelen en expertise voor complexe brandbestrijding en optreedt als inhoudelijk adviseur bij inzet, ter ondersteuning van de basisbrandweereenheden. |
| **Functionaris logistiek (F-log)** | De F-log coördineert logistieke processen en geeft leiding aan logistieke medewerkers tijdens incidenten. |
| **Gaspakkenteam** | Een gaspakkenteam is een gespecialiseerde eenheid (ook wel IBGS-eenheid genoemd) die wordt ingezet voor redding en bronbestrijding in gebieden met onbedoeld vrijgekomen gevaarlijke stoffen, inclusief ontsmetting van betrokkenen in samenwerking met de bezetting van de BOE. |

| | |
|---|---|
| **Gebiedsgerichte opkomsttijden (GGO)** | Gebiedsgerichte opkomsttijden zijn de verwachte tijden waarop een brandweereenheid bij een incident in een bepaald gebied aanwezig kan en moet zijn, afgestemd op het type gebied en het bijbehorende brandrisico. |
| **Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdingsprocedure (GRIP)** | Opschalingsstructuur die beschrijft hoe hulpdiensten samenwerken en gecoördineerd worden bij incidenten, afhankelijk van de ernst en omvang van deze incidenten. |
| **Gelijktijdigheid** | Situatie waarin een brandweereenheid al is ingezet bij een incident, terwijl er tegelijkertijd een nieuwe melding binnenkomt waarvoor diezelfde eenheid normaal gesproken gealarmeerd zou worden. |
| **Grootschalig Brandweeroptreden (GBO)** | Een inzet waarbij meer dan drie basisbrandweereenheden worden ingezet, met een relatief grote impact op de repressieve dekking en waarbij pelotons worden geformeerd voor langdurige of grootschalige incidentbestrijding. |
| **Grootveeredding** | Het optreden van speciaal opgeleide en uitgeruste brandweerteams bij incidenten waarbij grote dieren, zoals paarden of runderen, uit diepte moeten worden bevrijd of verticaal moeten worden verplaatst, bijvoorbeeld uit mestkelders of moeilijk bereikbare locaties. |
| **Hoofdofficier van Dienst (HOvD)** | Functionaris die ter plaatse de rol van Taakcommandant Brandweer (TC-B) vervult en leiding geeft aan de ingezette brandweereenheden (pelotons) bij de bestrijding van het incident. |
| **Hoogtereddingsteam (HRT)** | Specialistisch team binnen de brandweer dat wordt ingezet bij complexe reddingen op hoogte of diepte, of ter ondersteuning en advies bij werkzaamheden waarbij valgevaar bestaat en standaardmiddelen niet volstaan. |
| **Hulpverlening(svoertuig) (HV)** | Ondersteunend brandweervoertuig dat wordt ingezet bij complexe en zware incidenten zoals verkeersongevallen met grote voertuigen of instortingen, en dat is uitgerust met zwaarder en specialistisch redgereedschap dat niet op een standaard tankautospuit aanwezig is. |

| | |
|---|---|
| **Incidentbestrijding gevaarlijke stoffen (IBGS)** | Brandweerspecialisme voor het bestrijden van incidenten met gevaarlijke stoffen, waarbij gespecialiseerde teams kunnen worden ingezet voor bronbestrijding, metingen, ontsmetting en advies. |
| **Inzetbepaling brandweereenheden (IBBE)** | Inzetbepaling brandweereenheden is het proces waarbij bij maatgevende incidenten, zoals gebouwbranden, de snelst beschikbare eenheid wordt ingezet, eventueel ondersteund door dynamisch alarmeren op basis van actuele voertuigposities, statussen en verkeersinformatie. |
| **Kazerneprofiel** | Een kazerneprofiel beschrijft de personele bezetting, uitrukcapaciteit en organisatievorm van een brandweerkazerne, zoals beroepsmatig, vrijwillig of gemengd. |
| **Materieel- en personeelsbeheer- en spreidingsplan (MPSBSP)** | Beleidsdocument waarin wordt vastgelegd hoe materieel en personeel regionaal worden verdeeld en ingezet. |
| **Medewerker logistiek (MeLo)** | Functionaris die ingezette eenheden in het veld ondersteunt met logistieke bevoorrading en vervanging van materieel. |
| **Meldkamer(verwerkings)tijd** | De tijd die een meldkamer nodig heeft om een incidentmelding aan te nemen, triage te plegen en passende eenheden te alarmeren. |
| **Mobiele Commando Unit (MCU)** | Speciaal uitgeruste voertuigunit die dient als mobiele commandopost voor coördinatie, communicatie en leiding bij grootschalige incidenten en rampen. |
| **Natuurbrandbestrijding (NBB)** | Brandweerspecialisme dat zich richt op het bestrijden van natuurbranden door inzet van specialistische teams, kennisontwikkeling en samenwerking tussen veiligheidsregio's. |
| **Officier van Dienst (OvD)** | (Operationeel) leidinggevende binnen de brandweer die bij incidentbestrijding verantwoordelijk is voor het aansturen van brandweereenheden, het coördineren van multidisciplinaire samenwerking en het deelnemen aan het commando plaats incident (CoPI) |
| **Operationeel kernteam permanent (OKT-P)** | Flexibel inzetbaar team dat gemeenten en partners ondersteunt bij crisisbeheersing door vroegtijdige samenwerking, coördinatie en netwerkvorming. |

| | |
|---|---|
| **Opkomsttijd** | De tijdsduur tussen de melding van een hulpvraag bij de meldkamer tot het moment waarop een eenheid op de incidentlocatie arriveert. |
| **Oppervlakteredding (OR)** | Oppervlakteredding is het redden van mens of dier in het water, waarbij het slachtoffer zichtbaar aan de wateroppervlakte is en zich maximaal tweehonderd meter uit de walkant bevindt. |
| **Paraatheid** | De mate waarin de brandweer erin kan voorzien dat een aangewezen eenheid naar een incident kan uitrukken en daadwerkelijk kan optreden. |
| **Patiëntenvervoer Terrein (PAT)** | Patiëntenvervoer Terrein (PAT) is een taak binnen de hulpverlening waarbij de brandweer ondersteuning biedt bij het verplaatsen van slachtoffers over korte afstand op moeilijk begaanbaar incidentterrein, als onderdeel van de keten van medische hulpverlening. |
| **Pelotonscommandant logistiek (PC-log)** | De PC-log coördineert de logistieke verzorging bij grote of langdurige incidenten en geeft leiding aan logistieke processen ter plaatse. |
| **Quick response team (QRT)** | Specialistisch brandweerteam dat wordt ingezet richt zich op situaties waarin sprake is van grof en extreem geweld of een dreiging daarvan, en waarbij de brandweer een operationele taak heeft. Binnen de VRU vervult het QRT tevens taken op het gebied van hoogteredding, waardoor er sprake is van een geïntegreerde inzetstructuur met het HRT. |
| **Redvoertuig (RV)** | Ondersteunend brandweervoertuig dat wordt ingezet voor redding op hoogte, wanneer de inzet van een standaard tankautospuit (TS) niet toereikend is. Het voertuig is uitgerust met gespecialiseerd gereedschap en wordt bemand door speciaal opgeleide brandweermedewerkers. |
| **Regionaal Operationeel Team (ROT)** | Het Regionaal Operationeel Team (ROT) is het team dat tijdens een ramp of crisis de operationele leiding voert, de afstemming verzorgt tussen betrokken diensten en het beleidsteam adviseert. |
| **Restdekking** | De beschikbaarheid van voldoende brandweereenheden in het verzorgingsgebied tijdens of na grootschalige of langdurige inzetten, zodat de resterende risico's adequaat kunnen worden afgedekt. |

| | |
|---|---|
| **Rietenkapbrandbestrijding (RI)** | Specialisme waarbij speciaal opgeleide brandweermedewerkers met specialistische middelen worden ingezet voor de bestrijding van branden in gebouwen met rieten daken, vanwege de complexiteit en het specialistische karakter van deze incidenten, die door reguliere eenheden niet zelfstandig afgehandeld kunnen worden. |
| **Rijtijd** | De tijd tussen het vertrek vanaf de uitruklocatie tot de aankomst bij een incidentlocatie. |
| **Schuimblusvoertuig (SB)** | Een schuimblusvoertuig (SB) is een brandweervoertuig dat is ontworpen voor het bestrijden of afdekken van vloeistofbranden en -lekken met grote hoeveelheden water en schuimvormende middelen, om de omgeving te beschermen en om de tijd tot het arriveren van specialistische IBGS-eenheden te overbruggen. |
| **Snelheid** | De best geschatte tijd waarmee de eerste tankautospuit bij een incident ter plaatse kan zijn. |
| **Taakcommandant Brandweer (TC-B)** | Hoofdofficier van Dienst (HOvD) die leiding geeft aan de ingezette brandweereenheden (pelotons) bij de bestrijding van het incident. |
| **Taakuitvoeringsovereenkomst (TUO)** | Contractuele afspraak tussen de VRU en elke Utrechtse gemeente waarin de overdracht van taken van de betreffende gemeente naar de VRU wordt vastgelegd en vormt de basis voor jaarlijkse productieafspraken binnen een opdrachtgever-opdrachtnemerrelatie. |
| **Taakuitvoeringsovereenkomst (TUO)** | Contractuele afspraak tussen de VRU en elke Utrechtse gemeente waarin de overdracht van taken van de betreffende gemeente naar de VRU wordt vastgelegd en vormt de basis voor jaarlijkse productieafspraken binnen een opdrachtgever-opdrachtnemerrelatie. |
| **Tankautospuit (TS)** | Standaard brandweervoertuig dat is uitgerust voor brandbestrijding, technische hulpverlening en redding van mensen en dieren. |
| **TS-flex** | TS-flex is een tankautospuit met een variabele bezetting die wordt ingezet als flexibele eenheid binnen het concept ‘uitruk op maat’, waarbij het aantal ingezette personen wordt afgestemd op het type incident en de risico’s en de beschikbaarheid van brandweervrijwilligers, in afwijking van de standaard TS-6. |

| | |
|---|---|
| **Uitruk op maat** | Risicogerichte inzetstrategie waarbij de brandweer het aantal en type ingezette mensen en middelen afstemt op de aard, ernst en locatie van het incident, met als doel een efficiënte en veilige hulpverlening. |
| **Uitruktijd** | De tijd tussen de alarmering van een eenheid en het moment van vertrek naar het incident. |
| **Variatiecoëfficiënt** | In de context van GGO is de variatiecoëfficiënt de mate van spreiding van de inzetduur. |
| **Veiligheidszorg op Maat** | Het meest recente dekkingsplan, dat in de afgelopen beleidsperioden als basis is genomen en per beleidsperiode is geactualiseerd. In dit vorige dekkingsplan werd uitgegaan van objectgebonden opkomsttijden, in tegenstelling tot het nieuwe dekkingsplan. |
| **Verkenningseenheden Brandweer (VEB)** | Brandweereenheid die onder leiding van een coördinator of AGS snel metingen, waarnemingen en monstername uitvoert om een eerste beeld te vormen van de aard en omvang van een incident met gevaarlijke stoffen. |
| **Waterongevallenbestrijding (WO)** | Het geheel aan brandweertaken gericht op het redden van mensen en dieren bij incidenten op, in of nabij water, waaronder grijpredding, oppervlakteredding en brandweerduiken. |
| **Watertransportsysteem 1500 (WTS1500)** | Specialistisch brandweermiddel dat is ontworpen voor het realiseren van grootschalig en langdurig watertransport over grote afstanden. Dit systeem wordt ingezet bij incidenten waarbij de reguliere watervoorziening (zoals brandkranen of open water nabij het incident) onvoldoende of niet beschikbaar is. |
| **Werkdruk** | In de context van GGO wordt werkdruk weergegeven aan de hand van het gemiddelde aantal alarmeringen van iedere brandweereenheid op jaarbasis, ongeacht het type of de prioriteit van de alarmering. |
| **Wet veiligheidsregio's (Wvr)** | Het wettelijke kader voor de inrichting, bevoegdheden en samenwerking van veiligheidsregio's. |

# 11 Bijlage B
# Methodologische verantwoording

De operationele prestaties in dit dekkingsplan worden berekend aan de hand van de factoren snelheid, capaciteit, paraatheid en werkdruk. In deze bijlage worden de uitgangspunten en beoordelingskaders voor deze berekening toegelicht.

**Snelheid van optreden**
Voor de opkomsttijden in de CBS-buurtcategorieën geldt het onderstaande beoordelingskader:

| Categorie | Overheersend karakter van het gebied | Referentie-waarde in minuten | Bandbreedte in minuten |
|---|---|---|---|
| I | ■ Oude binnensteden (woningen, gebouwen voor zelfredzame personen zoals hotels, kantoren, winkels, publieksgebouwen, scholen en industriegebouwen) | 7 | 4-10 |
| | ■ Gebouwen voor slapende niet-zelfredzame personen (gevangenissen, ziekenhuizen en verpleegtehuizen) | | |
| | ■ Portiekwoningen | | |
| | ■ Woongebouwen hoger dan 20 meter | | |
| II | ■ Woningen | 10 | 7-13 |
| | ■ Gebouwen voor zelfredzame personen (inclusief industrie) | | |
| III | ■ Verspreid liggende woningen | 15 | 12-18 |
| | ■ Verspreid liggende gebouwen voor zelfredzame personen (inclusief industrie) | | |

*De gegeven minimale waarde is een inzichtwaarde, uiteraard mag het altijd sneller

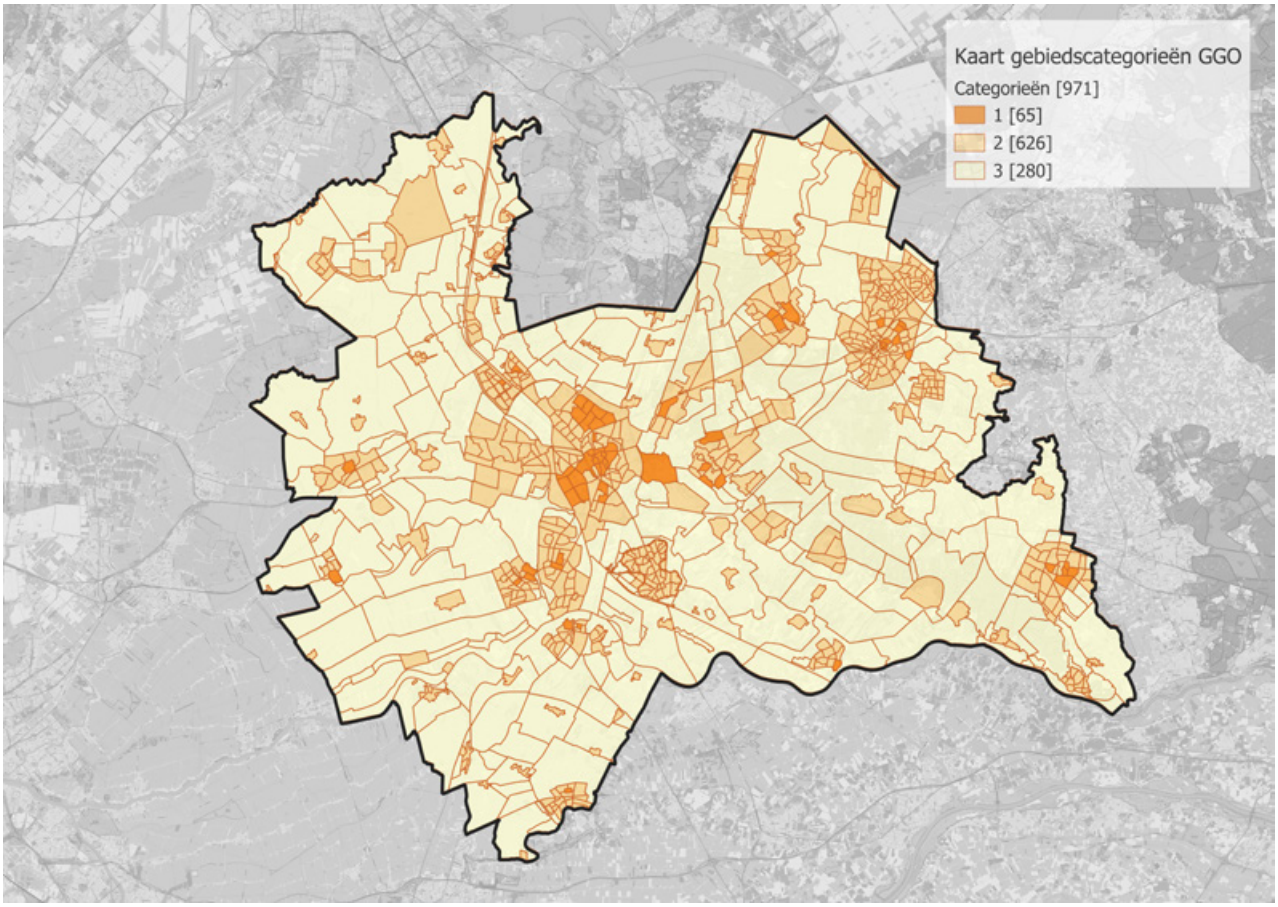
Het beoordelingskader geeft referentiewaarden en bandbreedtes voor de snelheid waarmee de eerste brandweereenheid in een bepaald gebied ter plaatse moet zijn. De verdeling van het verzorgingsgebied van de veiligheidsregio wordt in de GGO-systematiek gedaan aan de hand van CBS-buurten. Per CBS-buurt wordt bepaald wat het overheersende karakter van de objecten in die buurt is. Aan de hand hiervan wordt vastgesteld in welke categorie de buurt valt. Per buurtcategorie gelden de waardes zoals deze zijn weergegeven in het beoordelingskader.

**Stappenplan factor snelheid**
Aan de hand van het beoordelingskader worden voor de factor snelheid de volgende stappen doorlopen:

1. Bepaal per gebied de categorie op basis van het overheersende karakter van het gebied;
2. Bereken per gebied de (verwachte) opkomsttijd;
3. Vergelijk per gebied de berekende opkomsttijd met de referentiewaarde;
4. Maak per gebied inzichtelijk of de opkomsttijd binnen de bandbreedte valt;
5. Beoordeel de beoogde repressieve dekking op de factor snelheid. De opkomsttijd per buurt wordt beoordeeld als volgt:
    a. Goed: de opkomsttijd is lager dan de referentiewaarde.
    b. Voldoende: de opkomsttijd is hoger dan de referentiewaarde, maar lager dan de maximale bandbreedte.
    c. Onvoldoende: de opkomsttijd is hoger dan de maximale bandbreedte. In dat geval is aanvullende duiding nodig. Zet dit gebied op een aandachtspuntenlijst, waarop je alle gebieden plaatst die in de beoordeling onvoldoende scoren en nadere beschouwing vragen.
6. Beoordeel hoe de dekking voor de factor snelheid zich verhoudt tot het ijkjaar (2023);
7. Beoordeel de aandachtsobjecten;
8. Behandel de aandachtspuntenlijst.

### Categorisering CBS-buurten

In de onderstaande afbeelding wordt de CBS-buurtindeling van de VRU (nogmaals) weergegeven.




**Afbeelding 40:** categorisering CBS-buurten VRU

### Opbouw opkomsttijd

Opkomsttijden worden bepaald door de verwerkingstijd meldkamer, de mediaan uitruktijd en de theoretische rijtijd bij elkaar op te tellen.

### Verwerkingstijd meldkamer

De mediaan verwerkingstijd van de meldkamer wordt berekend over de ‘Prio 1 brand gebouw’-incidenten in de periode 01 januari 2023 tot en met 31 december 2024. Deze tijd is de tijd tussen het moment dat het incident op de meldkamer is aangemaakt en het moment van alarmeren van de eerste tankautospuit.

**Uitruktijd**
We hanteren voor de uitruktijden de landelijke handreiking voor het opstellen van dekkingsplannen. Hiermee geven we opvolging aan de eerdere opdracht vanuit de Minister JenV om te gaan werken met GGO als uitgangspunt. Op basis daarvan hebben de eerste berekeningen plaatsgevonden. In de handreiking wordt duidelijk aangegeven dat er een ijkjaar moet worden gekozen. Op basis van de berekeningen is nu de uitruktijd van 2024 als ijkpunt aangehouden. Jaarlijks zal wel actualisatie plaatsvinden richting het bestuur en zal ook de uitruktijd hierin als variabele worden toegevoegd.

Voor de berekeningen van de opkomsttijden zijn de volgende uitruktijden per post aangehouden:

| Postnaam | Voertuigsoort | Uitruktijd 2023-2024 |
|---|---|---|
| Amersfoort-Centrum | TS1 | 00:01:38 |
| Amersfoort-Centrum | TS2 Dagdienst | 00:01:43 |
| Amersfoort-Centrum | TS2 Vrijwillig | 00:06:21 |
| Amersfoort-Centrum | RV | 00:01:49 |
| Amersfoort-Centrum | WO | 00:01:34 |
| Amersfoort-Noord | TS Vrijwillig | 00:05:12 |
| Amersfoort-Noord | TS Beroeps | 00:01:26 |
| Amersfoort-Noord | HV | 00:05:24 |
| Baarn | TS1 | 00:04:39 |
| Baarn | TS2 | 00:04:40 |
| Baarn | HV | 00:03:12 |
| Bunschoten | TS1 | 00:04:32 |
| Bunschoten | TS2 | 00:04:33 |
| Bunschoten | WO | 00:05:00 |
| Bunnik | TS | 00:04:34 |
| Bunnik | HV | 00:03:36 |
| Werkhoven | TS | 00:02:49 |
| Bilthoven | TS | 00:04:18 |
| Bilthoven | HV | 00:04:07 |

| | | |
|---|---|---|
| De Bilt | TS | 00:04:12 |
| Groenekan | TS | 00:02:50 |
| Maartensdijk | TS | 00:03:24 |
| Westbroek-Tienhoven | TS | 00:04:25 |
| Abcoude | TS | 00:05:09 |
| Mijdrecht | TS1 | 00:03:36 |
| Mijdrecht | TS2 | 00:03:37 |
| Mijdrecht | RV | 00:03:40 |
| Mijdrecht | WO | 00:03:36 |
| Vinkeveen | TS | 00:03:14 |
| Wilnis | TS | 00:03:19 |
| Wilnis | HV | 00:02:59 |
| Eemnes | TS1 | 00:04:36 |
| Eemnes | TS2 | 00:04:37 |
| Houten-Oost | TS | 00:05:14 |
| Houten-West | TS1 | 00:04:21 |
| Houten-West | TS2 Dag | 00:04:22 |
| Schalkwijk | TS | 00:03:53 |
| IJsselstein | TS1 | 00:05:28 |
| IJsselstein | TS2 | 00:05:29 |
| IJsselstein | RV | 00:04:51 |
| Achterveld | TS | 00:03:41 |
| Leusden | TS1 | 00:04:35 |
| Leusden | TS2 | 00:04:36 |
| Benschop | TS | 00:03:29 |
| Lopik | TS1 | 00:04:03 |
| Lopik | TS2 | 00:04:04 |
| Linschoten | TS | 00:03:51 |

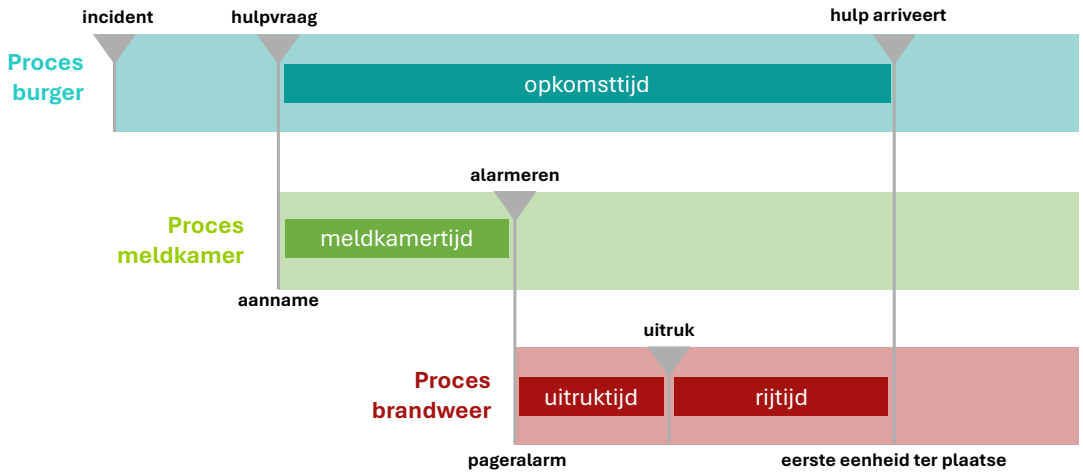
| | | |
|---|---|---|
| Linschoten | HV | 00:03:00 |
| Montfoort | TS | 00:03:25 |
| Nieuwegein-Noord | TS1 Vrijwillig | 00:04:36 |
| Nieuwegein-Noord | TS1 Dagdienst | 00:01:54 |
| Nieuwegein-Noord | TS2 | 00:04:37 |
| Nieuwegein-Noord | HV | 00:04:45 |
| Nieuwegein-Zuid | TS | 00:04:46 |
| Oudewater | TS1 | 00:04:00 |
| Oudewater | TS2 | 00:04:01 |
| Renswoude | TS | 00:02:29 |
| Elst | TS | 00:03:11 |
| Rhenen-Achterberg | TS1 | 00:03:48 |
| Rhenen-Achterberg | TS2 | 00:03:49 |
| Soest-Hoofdpost | TS | 00:05:39 |
| Soest-Hoofdpost | RV | 00:05:44 |
| Soest-Nevenpost | TS | 00:04:48 |
| Soesterberg | TS | 00:04:34 |
| Breukelen | TS1 | 00:04:26 |
| Breukelen | TS2 | 00:04:27 |
| Breukelen | HV | 00:03:57 |
| Kockengen | TS | 00:03:51 |
| Loenen aan de Vecht | TS | 00:04:50 |
| Maarssen | TS1 | 00:04:26 |
| Maarssen | TS2 | 00:04:27 |
| Maarssen | RV | 00:04:52 |
| Maarssen | WO | 00:05:56 |
| Nieuwer Ter Aa | TS | 00:02:56 |
| Nigtevecht | TS | 00:04:55 |

| | | |
|---|---|---|
| De Meern | TS | 00:03:35 |
| Utrecht-Leidsche Rijn | TS | 00:01:42 |
| Utrecht-Leidsche Rijn | RV | 00:02:04 |
| Utrecht-Leidsche Rijn | WO | 00:01:45 |
| Utrecht-Schepenbuurt | TS | 00:01:19 |
| Utrecht-Tolsteeg | TS | 00:01:44 |
| Vleuten | TS | 00:04:03 |
| Utrecht-Voordorp | TS | 00:01:34 |
| Utrecht-Voordorp | RV | 00:01:53 |
| Zuilen | TS | 00:03:37 |
| Amerongen | TS | 00:04:05 |
| Amerongen | HV | 00:03:41 |
| Driebergen | TS | 00:04:02 |
| Doorn | TS | 00:04:53 |
| Doorn | RV | 00:04:09 |
| Leersum | TS | 00:04:04 |
| Maarn-Maarsbergen | TS1 | 00:04:00 |
| Maarn-Maarsbergen | TS2 | 00:04:01 |
| Maarn-Maarsbergen | HV | 00:03:55 |
| Veenendaal | TS1 | 00:03:39 |
| Veenendaal | TS2 | 00:03:40 |
| Veenendaal | RV | 00:03:18 |
| Veenendaal | HV | 00:01:44 |
| Hagestein | TS | 00:03:02 |
| Vianen | TS | 00:05:00 |
| Vianen | RV | 00:04:40 |
| Cothen-Langbroek | TS1 | 00:04:06 |
| Cothen-Langbroek | TS2 | 00:04:07 |

| | | |
|---|---|---|
| Wijk bij Duurstede | TS | 00:03:33 |
| Wijk bij Duurstede | WO | 00:05:04 |
| Harmelen | TS | 00:04:16 |
| Kamerik | TS | 00:03:13 |
| Woerden | TS1 | 00:04:16 |
| Woerden | TS2 | 00:04:17 |
| Woerden | RV | 00:04:20 |
| Woerden | WO | 00:05:22 |
| Zegveld | TS | 00:03:14 |
| Woudenberg | TS1 | 00:03:53 |
| Woudenberg | TS2 | 00:03:54 |
| Den Dolder | TS | 00:04:20 |
| Zeist | TS1 | 00:01:29 |
| Zeist | TS2 | 00:05:42 |
| Zeist | RV | 00:01:45 |
| Ameide | TS | 00:03:51 |
| Leerdam | TS | 00:04:49 |
| Leerdam | RV | 00:04:43 |
| Lexmond | TS | 00:03:46 |
| Meerkerk | TS | 00:03:54 |
| Meerkerk | HV | 00:04:04 |
| Schoonrewoerd | TS | 00:04:12 |

**Theoretische rijtijd**

Voor het berekenen van de theoretische rijtijden wordt gebruik gemaakt van een wegenset, op basis van ‘speedprofiles’. In dit wegenbestand wordt rekening gehouden met de gemiddelde snelheden van weggebruikers op basis van de afgelopen vier jaar en gaat men uit van een vrije doorgang op de weg. Deze wegenset wordt door vrijwel alle veiligheidsregio’s gebruikt bij de totstandkoming van de dekkingsplannen en wordt tevens in het landelijk kader als wegenkaart voorgesteld.




**Afbeelding 41:** Opbouw opkomsttijd met tijdselementen meldkamertijd, uitruktijd en rijtijd

### Capaciteit (slagkracht)

Naast snelheid is slagkracht essentieel om slachtoffers te voorkomen en schade te beperken. Daarom heeft het tweede beoordelingskader betrekking op de slagkracht (de factor capaciteit).

| Risiconiveau | TS 1 (min.) | TS 2 (min.) | TS 3 (min.) |
|---|---|---|---|
| **1** | 4-10 (7) | 6-12 (9) | 8-12 (10)8-12 |
| **2** | 7-13 (10) | 12-18 (15) | |
| **3** | 12-18 (15) | | |

Het beoordelingskader zoals dat hierboven is weergegeven, is een beoogd beoordelingskader. Dit beoogde beoordelingskader is gebaseerd op de inzichten van de eerder gehanteerde methodiek en zal na onderzoek herijkt worden. Het getal dat in de beoordelingstabel tussen haakjes staat, is de referentiewaarde. De bandbreedte wordt weergegeven door de andere getallen (bijvoorbeeld 4-10 minuten voor de eerste TS in een categorie-1-buurt). Het is belangrijk om op te merken dat er geen kaders gesteld zijn voor de opkomsttijden van de derde TS in een categorie-2-buurt, en voor de tweede én de derde TS in een categorie-3-buurt.

De beoordeling van de prestaties van de brandweer ten opzichte van de parameter capaciteit verloopt op een vergelijkbare wijze als de beoordeling van de snelheid, zij het dat het in dit geval niet om de eerste, maar om de tweede en de derde TS gaat.

**Paraatheid**
Voor de parameter paraatheid bestaat nog geen beoordelingskader. In deze versie van het dekkingsplan is daarom volstaan met het beschrijven van de prestaties van de brandweer ten opzichte van deze parameter. Dit is gedaan aan de hand van drie onderdelen: beschikbaarheid, gelijktijdigheid en restdekking.

**Beschikbaarheid**
Beschikbaarheid van de posten is beschreven aan de hand van opkomstgegevens van 1 juli 2024 tot en met 15 juni 2025. Er is hier specifiek gekeken naar incidenten waar een TS inzet is geregistreerd.

Bij afgebroken inzetten is het voertuig wel geregistreerd en is er in sommige gevallen ook een opkomst aan geregistreerd. Deze inzetten worden echter buiten beschouwing gelaten omdat het intrekken van een inzet invloed kan hebben op de daadwerkelijk beschikbaarheid van een post. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk dat vrijwilligers die beschikbaar waren niet op de post zijn gekomen. Verder zijn de beroepsposten uit Utrecht, de 24-uursdienst Amersfoort-Centrum en de eerstelijns uitruk van Zeist niet meegenomen in het overzicht van beschikbaarheid. Deze posten registreren namelijk geen opkomst bij een inzet waardoor er geen data beschikbaar is. Wel zijn de beroepsposten meegenomen in het overzicht van buitendienststellingen waardoor de beschikbaarheid van deze posten alsnog in beeld kan worden gebracht.

Voor de beschikbaarheid van posten zijn drie categorieën te onderscheiden; TS-6 of hoger, TS-Flex en Niet uitgerukt. Bij TS-6 is de standaard bezetting van de TS behaald, er zijn geen problemen met de beschikbaarheid. Bij TS-Flex staat de beschikbaarheid van een post onder druk en is een volledige bezetting niet mogelijk, maar er is wel genoeg personeel om het voertuig operationeel te houden. Het gaat hier specifiek om een opkomst van vier of vijf personen. Voor deze eerste twee categorieën worden zowel de personen op de uitruk, als op de kazerne meegeteld. Iemand die naar de kazerne is gekomen was immers wel beschikbaar voor de uitruk.

De laatste categorie, niet uitgerukt, geldt voor de overige inzetten waarbij geen opkomst is geregistreerd, of waar de opkomst op de kazerne lager is dan vier personen. Bij deze opkomst is het namelijk niet mogelijk om als TS uit te rukken en is de post onderbezet. Wanneer er geen opkomst is geregistreerd op de TS kan het in sommige gevallen betekenen dat de post alsnog met een ander voertuig is uitgerukt. In dit geval is de post wel beschikbaar maar staat de opkomst op een ander voertuig geregistreerd. Deze inzetten worden als TS-6 of TS-Flex gerekend en tellen niet mee aan onderbezetting.

Naast de beschikbaarheid op basis van opkomst, hebben posten de mogelijkheid om onderbezetting vooraf te melden. In dit geval wordt er geen TS inzet geregistreerd van de betreffende post en is de post niet beschikbaar. Deze gegevens zijn aanvullend op de opkomst registratie zodat er een volledig beeld ontstaat van onderbezetting. Het melden van onderbezetting kan diverse redenen hebben. In dit geval draait het om personele beschikbaarheid. Op basis hiervan is er in de buitendienststellingen gezocht naar meldingen van onderbezetting op basis van personele redenen en waar het buitendienst gestelde voertuig een TS betrof in de periode van 1 juli 2024 tot en met 15 juni 2025. De buitendienststelling wordt weergegeven in minuten.

**Gelijktijdigheid**
Om de kans op gelijktijdigheid te berekenen is de mediaan incidentduur vergeleken met de incidentfrequentie per 24 uur. Naast deze gegevens is de zogenaamde variatiecoëfficient berekend, oftewel de mate van spreiding van de inzetduur. Met behulp van deze gegevens kon de kans op gelijktijdigheid berekend worden. Hoe hoger de incidentfrequentie en hoe langer de incidentduur, hoe groter de kans op gelijktijdigheid is.

Door de berekende kans op gelijktijdigheid te vermenigvuldigen met de incidentfrequentie per etmaal en het aantal dagen voor de gewenste meetperiode (week, maand, jaar, et cetera), kon het verwachte aantal gelijktijdige inzetten voor die periode berekend worden. Dit levert de volgende formule op:

Verwacht aantal gelijktijdige incidenten per week = kans gelijktijdigheid x zeven dagen x incidentfrequentie per etmaal

De mediaan incidentduur is berekend over alle incidenten van de afgelopen vijf jaar (2020-2024) waarop eenheden van de VRU zijn uitgerukt. Dit levert het volgende getal op: 38,5 minuut (tijd in uren: 0,642).

| Kazerne | Gemiddeld aantal incidenten per jaar | Incident-frequentie per 24 uur | Kans op gelijktijdigheid | Aantal gelijktijdige inzetten per jaar |
|---|---|---|---|---|
| Abcoude | 46 | 0,13 | 0,0252 | 1,19 |
| Achterveld | 33 | 0,09 | 0,0252 | 0,83 |
| Ameide | 20 | 0,06 | 0,0252 | 0,52 |
| Amerongen | 43 | 0,12 | 0,0252 | 1,11 |
| Amersfoort-Centrum beroeps | 798 | 2,24 | 0,0567 | 46,26 |
| Amersfoort-Noord | 175 | 0,49 | 0,0252 | 4,51 |

| Kazerne | Gemiddeld aantal incidenten per jaar | Incident-frequentie per 24 uur | Kans op gelijktijdigheid | Aantal gelijktijdige inzetten per jaar |
|---|---|---|---|---|
| Baarn | 181 | 0,51 | 0,0252 | 4,66 |
| Benschop | 31 | 0,09 | 0,0252 | 0,80 |
| Bilthoven | 175 | 0,49 | 0,0252 | 4,51 |
| Breukelen | 101 | 0,28 | 0,0252 | 2,60 |
| Bunnik | 86 | 0,24 | 0,0252 | 2,22 |
| Bunschoten | 149 | 0,42 | 0,0252 | 3,84 |
| Cothen-Langbroek | 35 | 0,10 | 0,0252 | 0,90 |
| De Bilt | 50 | 0,14 | 0,0252 | 1,29 |
| Den Dolder | 76 | 0,21 | 0,0252 | 1,96 |
| Doorn | 139 | 0,39 | 0,0252 | 3,58 |
| Driebergen | 153 | 0,43 | 0,0252 | 3,94 |
| Eemnes | 62 | 0,17 | 0,0252 | 1,60 |
| Elst | 32 | 0,09 | 0,0252 | 0,82 |
| Groenekan | 19 | 0,05 | 0,0252 | 0,49 |
| Hagestein | 43 | 0,12 | 0,0252 | 1,11 |
| Harmelen | 48 | 0,13 | 0,0252 | 1,24 |
| Houten-West | 134 | 0,37 | 0,0252 | 3,37 |
| Houten-Oost | 43 | 0,12 | 0,0252 | 1,08 |
| IJsselstein | 237 | 0,65 | 0,0252 | 5,96 |
| Kamerik | 30 | 0,08 | 0,0252 | 0,75 |
| Kockengen | 36 | 0,10 | 0,0252 | 0,90 |
| Leerdam | 149 | 0,41 | 0,0252 | 3,74 |
| Leersum | 76 | 0,21 | 0,0252 | 1,91 |
| Leusden | 126 | 0,35 | 0,0252 | 3,17 |

| Kazerne | Gemiddeld aantal incidenten per jaar | Incident-frequentie per 24 uur | Kans op gelijktijdigheid | Aantal gelijktijdige inzetten per jaar |
|---|---|---|---|---|
| Lexmond | 30 | 0,08 | 0,0252 | 0,75 |
| Linschoten | 52 | 0,14 | 0,0252 | 1,31 |
| Loenen aan de Vecht | 57 | 0,16 | 0,0252 | 1,43 |
| Lopik | 43 | 0,12 | 0,0252 | 1,08 |
| Maarn-Maarsbergen | 76 | 0,21 | 0,0252 | 1,91 |
| Maarssen | 272 | 0,75 | 0,0252 | 6,84 |
| Maartensdijk | 66 | 0,18 | 0,0252 | 1,66 |
| Meerkerk | 47 | 0,13 | 0,0252 | 1,18 |
| Mijdrecht | 200 | 0,55 | 0,0252 | 5,03 |
| Montfoort | 49 | 0,13 | 0,0252 | 1,23 |
| Nieuwegein-Noord | 347 | 0,95 | 0,0252 | 8,72 |
| Nieuwegein-Zuid | 158 | 0,43 | 0,0252 | 3,97 |
| Nieuwer Ter Aa | 19 | 0,52 | 0,0252 | 0,48 |
| Nigtevecht | 10 | 0,03 | 0,0252 | 0,25 |
| Oudewater | 77 | 0,21 | 0,0252 | 1,94 |
| Renswoude | 48 | 0,31 | 0,0252 | 1,21 |
| Rhenen-Achterberg | 116 | 0,32 | 0,0252 | 2,92 |
| Schalkwijk | 39 | 0,11 | 0,0252 | 0,98 |
| Schoonrewoerd | 39 | 0,11 | 0,0252 | 0,98 |
| Soest | 136 | 0,38 | 0,0252 | 3,42 |
| Soest-Nevenpost | 110 | 0,30 | 0,0252 | 2,76 |

| Kazerne | Gemiddeld aantal incidenten per jaar | Incident-frequentie per 24 uur | Kans op gelijktijdigheid | Aantal gelijktijdige inzetten per jaar |
|---|---|---|---|---|
| Soesterberg | 94 | 0,26 | 0,0252 | 2,36 |
| De Meern | 143 | 0,39 | 0,0252 | 3,59 |
| Utrecht-Leidsche Rijn | 388 | 1,06 | 0,0273 | 10,56 |
| Utrecht-Schepenbuurt | 598 | 1,64 | 0,0394 | 23,50 |
| Utrecht-Tolsteeg | 855 | 2,34 | 0,0586 | 49,97 |
| Vleuten | 117 | 0,32 | 0,0252 | 2,94 |
| Utrecht-Voordorp | 646 | 1,77 | 0,0431 | 27,77 |
| Utrecht-Zuilen | 109 | 0,30 | 0,0252 | 2,74 |
| Veenendaal | 363 | 0,99 | 0,0252 | 9,12 |
| Vianen | 181 | 0,50 | 0,0252 | 4,55 |
| Vinkeveen | 87 | 0,24 | 0,0252 | 2,19 |
| Werkhoven | 37 | 0,10 | 0,0252 | 0,93 |
| Westbroek-Tienhoven | 22 | 0,06 | 0,0252 | 0,55 |
| Wijk bij Duurstede | 97 | 0,27 | 0,0252 | 2,44 |
| Wilnis | 38 | 0,10 | 0,0252 | 0,95 |
| Woerden | 225 | 0,62 | 0,0252 | 5,65 |
| Woudenberg | 80 | 0,22 | 0,0252 | 2,01 |
| Zegveld | 23 | 0,06 | 0,0252 | 0,58 |
| Zeist | 491 | 1,35 | 0,0338 | 16,55 |

**Restdekking**
Zoals in het document reeds is vermeld, worden bij grootschalige en langdurige inzetten veel eenheden ingezet. Het aantal ingezette eenheden kan zo groot zijn, dat de beschikbaarheid van eenheden voor de rest van de veiligheidsregio terugloopt. De inzet van een groot aantal eenheden tegelijkertijd heeft onmiskenbaar invloed op de dekking van (een deel van) het verzorgingsgebied. Indien er sprake is van grootschalige, langdurige of gelijktijdige inzetten, is het actiecentrum brandweer verantwoordelijk voor het bijsturen van de operationele dekking, met inachtneming van de uitvoeringsregeling GBO. In laatstgenoemde document is in zekere zin al rekening gehouden met restdekking en is aan de voorkant getoetst in hoeverre het invullen van de pelotons van invloed is op de dekking op basis van gebiedsgerichte opkomsttijden.

**Werkdruk**
Ook voor de parameter werkdruk bestaat nog geen beoordelingskader. De prestaties van de brandweer ten opzichte van deze parameter worden daarom uitsluitend beschreven (processtap 2), maar niet beoordeeld (processtap 3). Ten behoeve van deze beschrijving is per post de alarmeringsfrequentie in beeld gebracht. Onder alarmeringsfrequentie wordt het volgende verstaan: “het gemiddelde aantal alarmeringen van iedere brandweereenheid op jaarbasis”. Hierbij is geen onderscheid gemaakt in de prioriteit van de alarmering, het type melding of het tijdsframe waarin de alarmering heeft plaatsgevonden.

Om dit in beeld te brengen, is de data uit de periode 2020 t/m 2024 gebruikt.

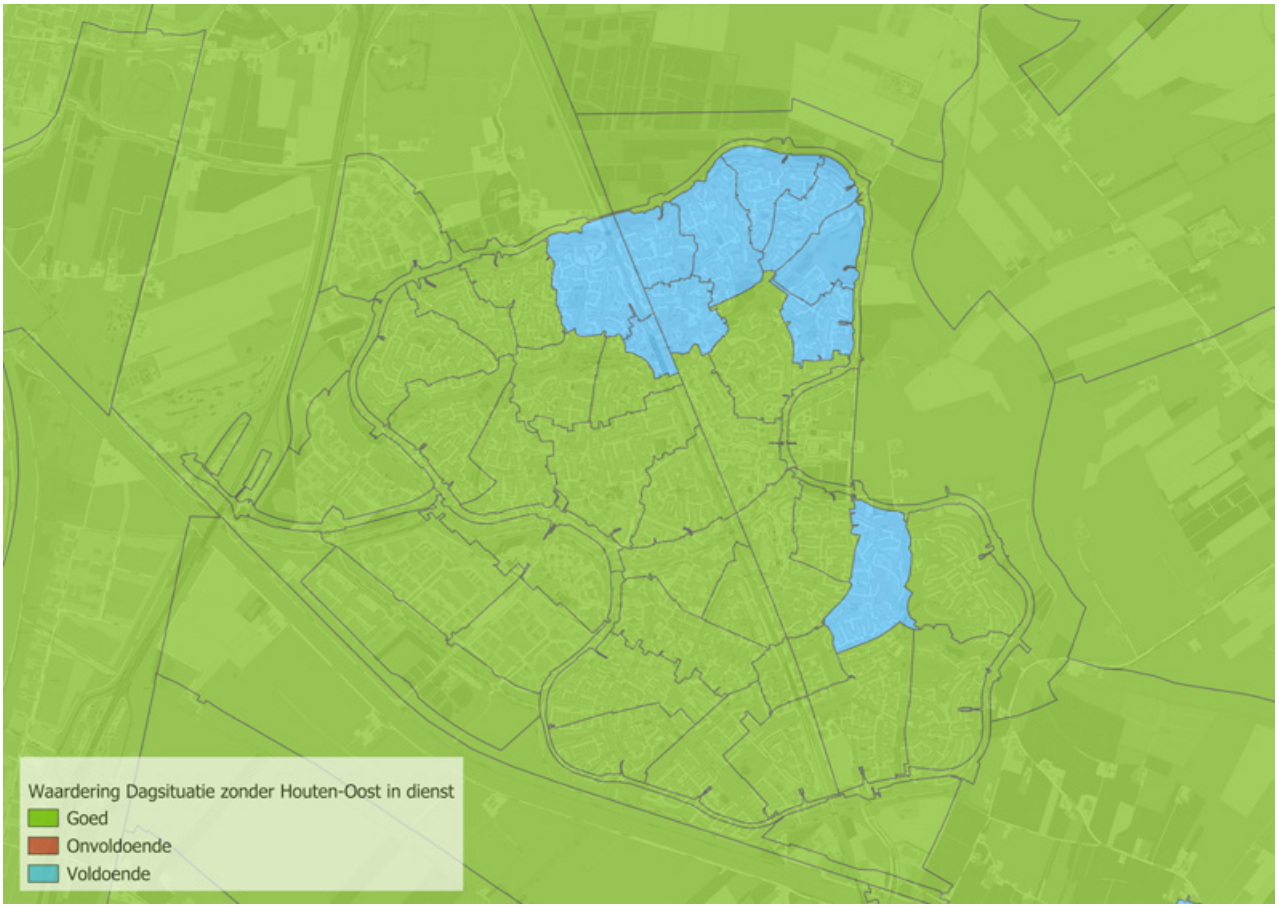
# 12 Bijlage C

# Verschil dekking tussen dagsituatie en avond-nacht, weekendsituatie

Zoals in het dekkingsplan beschreven is de dekking over het algemeen in de dagsituatie beter dan in de avond-, nacht- en weekendsituatie, uitgaande van 100% paraatheid. De verschillen zijn echter regionaal beperkt tot een drietal gebieden, namelijk daar waar sprake is van een dagdienst (Amersfoort-Noord en Nieuwegein-Noord) of waar een kazerne in de dagsituatie niet operationeel is (Houten-Oost). Bij alle andere kazernes geldt dat er één uitruktijd wordt aangehouden, en dat deze in beide situaties gelijk is. Aangezien de parameters niet veranderen zal de dekking om die reden gelijk blijven. In deze bijlage worden echter enkel de verschillen aangegeven die ontstaan door het wel of niet operationeel hebben van een bepaalde kazerne of met een bepaalde bezetting (dagdienst versus opkomstprofiel).

**Houten**

In de situatie van Houten zal de dekking veranderen, aangezien kazerne Houten-Oost in de dagsituatie niet operationeel is. In onderstaande afbeelding is weergegeven wat de dekking in en om Houten is, wanneer de post Houten-Oost overdags niet operationeel is en de brandweerzorg vanuit met name kazerne Houten-West wordt verzorgd.

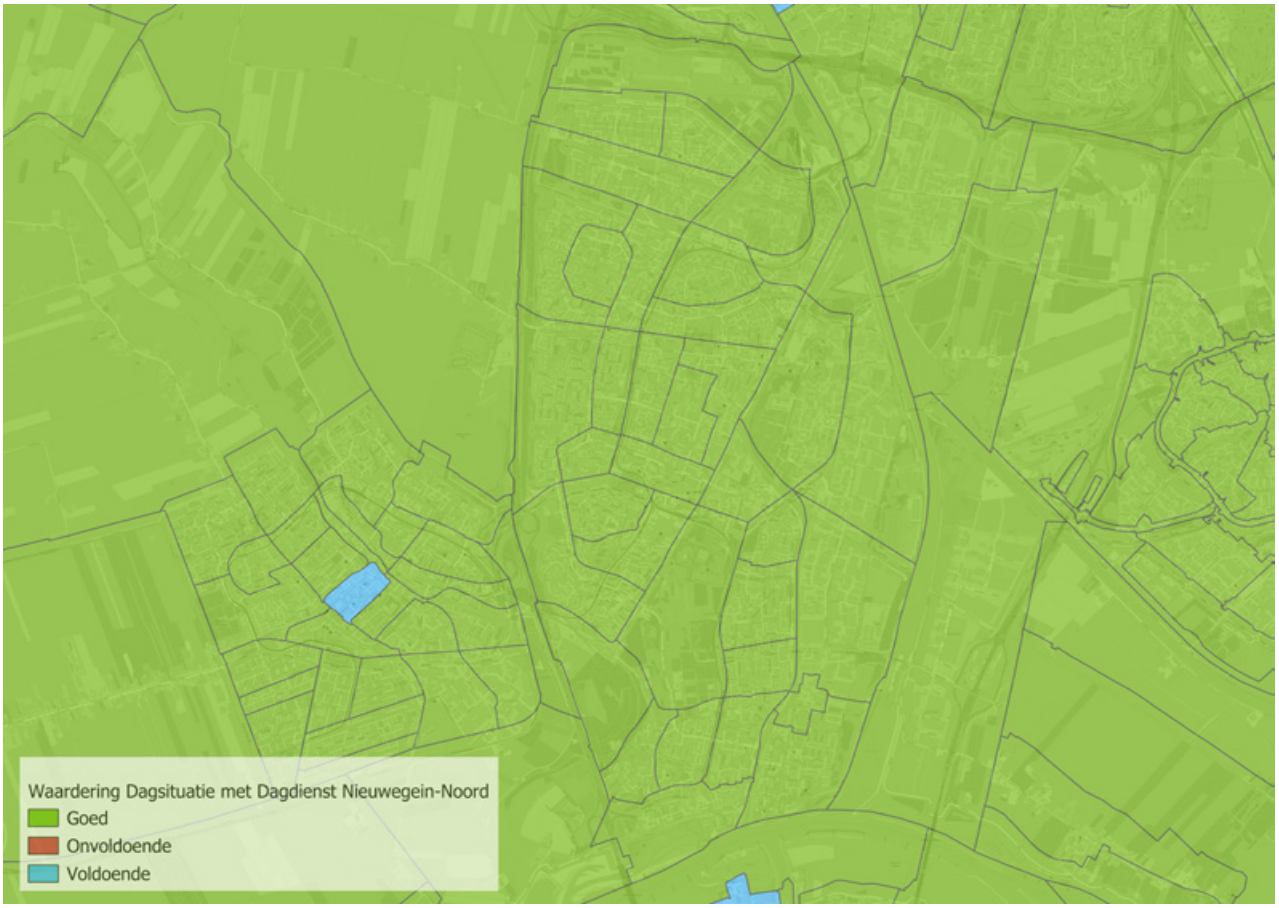



**Afbeelding 42:** Dekking Houten dagsituatie zonder Houten-Oost

Het verschil is dat de buurten Centrum Oost, Weiden, Velden, Sloten, Bermen, Tuinen en Akkers in plaats van ‘goed’ veranderen naar ‘voldoende’. Dit wil zeggen dat de dekking buiten de referentiewaarde ligt, maar de bandbreedte niet wordt overschreden.

Qua slagkracht (tweede TS in categorie II gebieden) verandert er niets, aangezien in de dagsituatie de tweede TS vanaf Houten-West zal uitrukken.

**Nieuwegein-Noord**
In de situatie van Nieuwegein-Noord geldt dat op werkdagen de kazerne wordt bemenst door gekazerneerd dagdienstpersoneel. Hierdoor is de uitruktijd significant sneller dan in de situatie dat repressief personeel wordt opgeroepen om op te komen naar de kazerne om vervolgens uit te rukken.



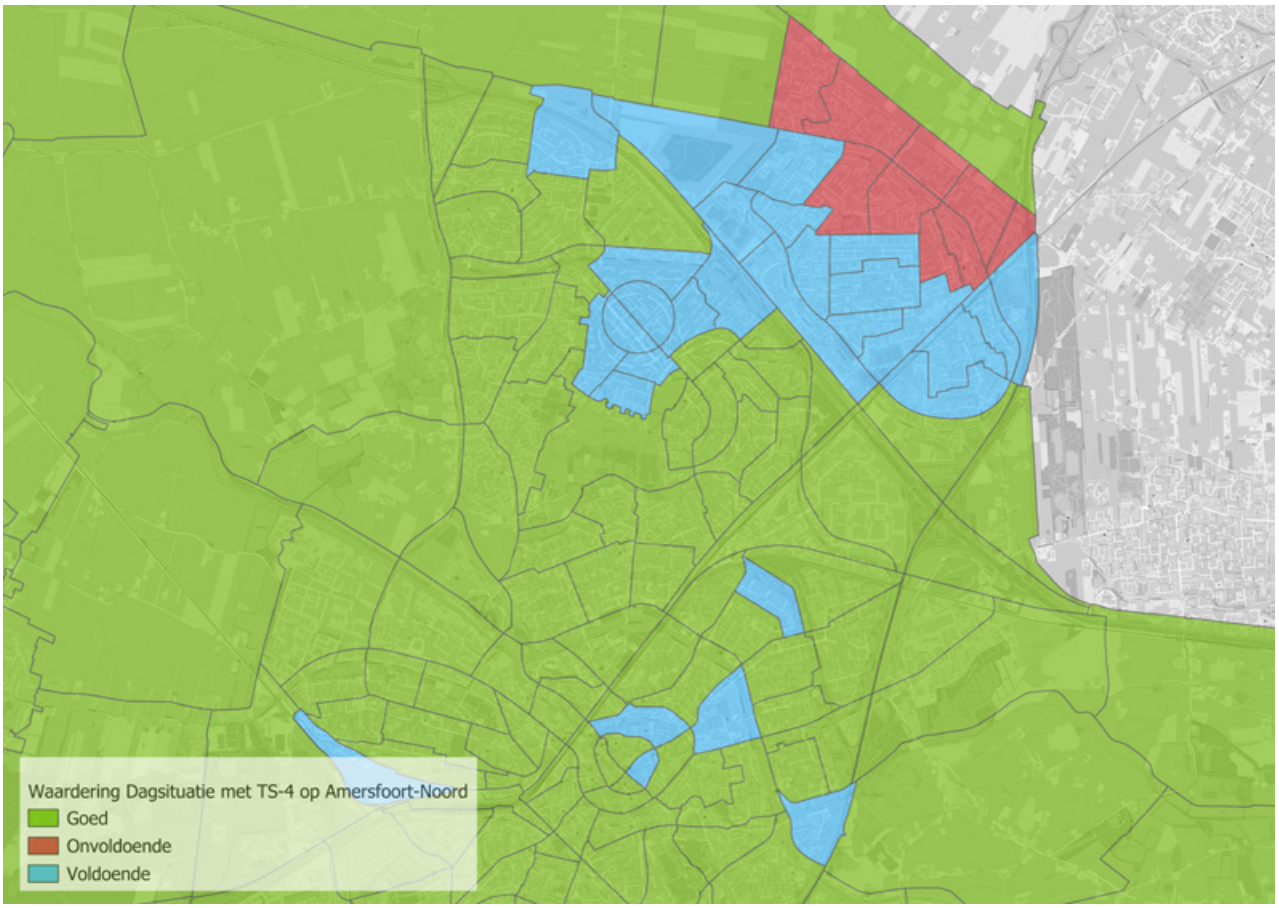

**Afbeelding 43:** Dekking Nieuwegein in dagsituatie met dagdienst Nieuwegein-Noord

Bij een dagdienstbezetting veranderen in de gemeente IJsselstein 8 buurten (Achterveld-Noord, Achterveld-West, Achterveld-Oost, Ijsselveld-Oost, Europakwartier, De Wereldsteden, De Hoven en de Boomgaard en Bedrijventerrein De Corridor van voldoende naar goed. In Nieuwegein zullen de buurten Blokhoeve, Hagen, Hoven-Oost, Hoven-West, Rijnhuizen, Stadscentrum, Wijkersloot-Oost, Zuilenstein-Noord en Zuilenstein-Zuid veranderen van voldoende naar goed.

Qua slagkracht zijn de verschuivingen minimaal. Enkel de twee categorie I buurten in Vianen zullen met de dagdienst in Nieuwegein-Noord voor de opkomst van de derde tankautospuit veranderen van onvoldoende naar voldoende.

**Amersfoort**

Voor de stad Amersfoort kent de VRU een aantal uitdagingen om de stad adequaat van brandweerzorg te kunnen blijven voorzien. Deze uitdagingen zijn al langere tijd bekend en zijn ook eerder (bestuurlijk) besproken. Met onderstaande afbeeldingen is de waardering in kaart gebracht voor het gebied Amersfoort-Noord in fase 1 van het traject 'Verbeteren dekking Amersfoort-Noord'. In deze fase is er in de dagsituatie (werkdagen tussen 08:00 en 17:00) een gekazerneerde ploeg aanwezig op post Amersfoort-Noord, bestaande uit een vierpersoonsbezetting. Conform de uitgangspunten van GGO mag pas een TS in de waardering worden meegeteld indien deze bestaat uit de standaardbezetting: TS-6. Derhalve wordt de dagdienst in de eerste afbeelding niet meegerekend in de basisbrandweerzorg.

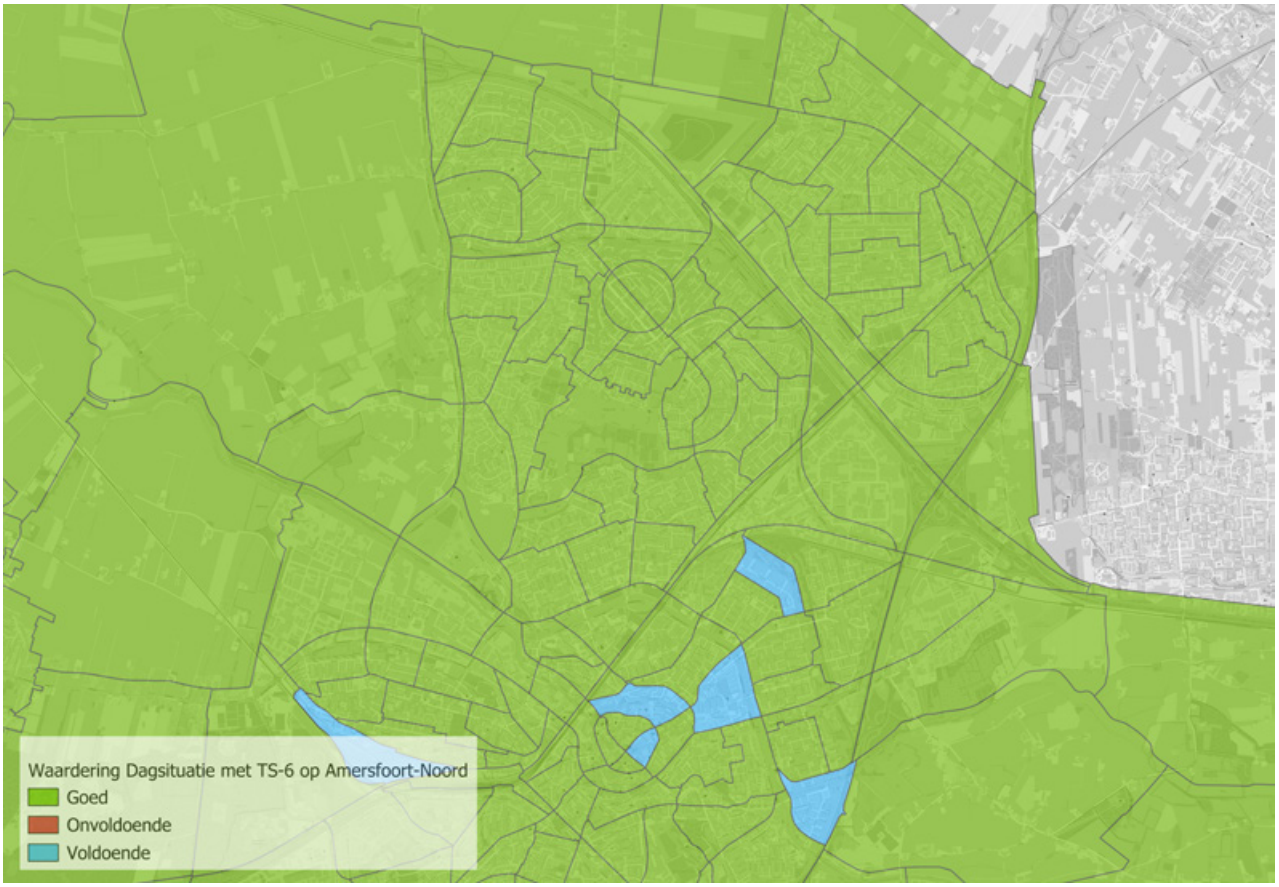



**Afbeelding 44:** Dekking Amersfoort-Noord in dagsituatie met dagdienst Amersfoort-Noord (TS4)

Met dit gegeven verandert de dekking in zeven buurten van 'voldoende' naar 'onvoldoende' ten opzichte van de ANW-situatie. Buurten die in de situatie van een dagdienst met TS4-bezetting op Amersfoort-Noord veranderen naar onvoldoende zijn Damespolderbuurt, De Baken, Laakse Tuinen, Park van de Tijden-Oost, Polderbuurt-Noord, Winkelcentrum Vathorst en Zuiderzeestedenbuurt-West. De buurten Waddeneilandenbuurt en Zuiderzeestedenbuurt-Oost zijn in de ANW-situatie gewaardeerd als onvoldoende en zijn dit ook in de dagsituatie met een TS4 als bezetting. Tevens verandert de waardering van 13 buurten van 'goed' naar 'voldoende', te weten: Bedrijventerrein Vathorst-Noord, Boerderijenkamer, De Bron-Zuid, De Verwondering e.o., Donken en Zanden, Duisterweg e.o, Eilandengroepenbuurt, Groote Kreek e.o, Heideweg e.o., Kattenbroek-Noord, Paddenstoelenbuurt, Wintertuinen en Woudzoom e.o..

Qua slagkracht verandert er in basis niets, aangezien het gebied wat de dagdienst bestrijkt enkel invloed heeft op de responstijd van de eerste eenheid. De tweede eenheid komt uit vrijwel alle gevallen uit kazerne Amersfoort-Centrum. Daarnaast kent deze post in de dagsituatie een dagdienstbezetting (zie hieronder) waardoor de tankautospuit van Amersfoort-Noord enkel als derde tankautospuit mogelijk invloed kan uitoefenen op de dekking.

Indien de dagdienst op de post Amersfoort-Noord bestaat uit een TS-6 bemensing verandert de waardering en zien we dat de volledige omgeving van Amersfoort-Noord wijzigt in goede dekking. De TS-6 op Amersfoort-Noord zal in deze situatie volledig worden meegerekend in de opkomst en waardering.




**Afbeelding 45:** Dekking Amersfoort-Noord in dagsituatie met dagdienst Amersfoort-Noord (TS-6)

**Amersfoort-Centrum**
Naast de hierboven genoemde dagbezetting op post Amersfoort-Noord is in de dagsituatie op post Amersfoort-Centrum een dagdienstbezetting aanwezig voor de tweede tankautospuit vanuit die post. Het feit dat er op deze post een dagdienst beschikbaar is, komt de opkomsttijd van de tweede tankautospuit in Amersfoort ten goede. Immers kan een gekazerneerde eenheid sneller uitrukken dan een eenheid die bezet wordt op basis van een opkomstprofiel.

**Conclusie regionaal beeld verschil dagsituatie en avond-, nacht-, weekendsituatie**
In totaal kan worden geconcludeerd dat in de dagsituatie minimale verschillen waarneembaar zijn tussen de twee situaties. Enkel de bezetting op Amersfoort-Noord (TS-4 of TS-6) is van grote invloed op het totaalcijfer in de regionale dekking.

Op het gebied van de parameter capaciteit (slagkracht) zijn de verschillen tussen de dagsituatie en ANW klein: in de ANW-situatie zijn een tweetal CBS-1 buurten qua dekking van de derde tankautospuit nu onvoldoende (Vianen Binnenstad en Vianen Vijfheerenlanden) en zal dit in de dagsituatie wijzigen naar voldoende. In Amersfoort geldt dat in de dagsituatie juist de slagkracht in alle buurten verandert van onvoldoende of voldoende naar goed.

Het totaaloverzicht van de dagsituatie is als volgt:

| Categorie | Capaciteit | Onder referentie-waarde (goed) | Tussen referentie-waarde en bandbreedte (voldoende) | Boven bandbreedte (Onvoldoende) | Aantal totaal |
|---|---|---|---|---|---|
| **I** | 1e TS<br>2e TS<br>3e TS | 27<br>40<br>32 | 38<br>24<br>26 | 0<br>1<br>7 | 65 |
| **II** | 1e TS<br>2e TS | 558[3] / 599[4]<br>577 | 58[3] / 26[4]<br>49 | 10[3]/ 1[4]<br>0 | 626 |
| **III** | 1e TS | 280 | 0 | 0 | 280 |
| | **Totaal aantal buurten** | | | | **971** |

3 Bij TS4 op Amersfoort-Noord
4 Bij TS6 op Amersfoort-Noord

# 13 Bijlage D
# Materieelspreidingsplan

Het materieelspreidingsplan is in basis gelijk aan het vastgestelde MPBSP. Op een aantal vlakken zijn in de afgelopen jaren operationele wijzigingen doorgevoerd om diverse redenen. Het materieelspreidingsplan is op deze punten aangepast, het volledige overzicht is als bijlage toegevoegd. Enkele significante wijzigingen worden in deze paragraaf benoemd.

**Maarsseveen-Tienhoven en Westbroek**
Na de vaststelling van het MPBSP is de feitelijke samenvoeging van de posten Maarsseveen-Tienhoven en Westbroek gerealiseerd. Deze post staat nu opgenomen als Westbroek-Tienhoven. De aanvullende taak van Maarsseveen-Tienhoven is ondergebracht in de samengevoegde post.

**TUO voertuigen**
In het oorspronkelijke overzicht stonden enkele TUO-voertuigen. Het overzicht van TUO-voertuigen is compleet gemaakt en separaat inzichtelijk gemaakt. Deze voertuigen betreffen een gemeentelijke aanvulling op het materieelspreidingsplan, maar maken hier geen onderdeel van uit.

**Redvoertuig Schepenbuurt**
Het redvoertuig van Schepenbuurt is vanwege operationele redenen verplaatst naar post Leidsche Rijn.

**Operationele dekking natuurbrandeenheden**
In verband met de operationele dekking van natuurbrandeenheden is in het MT Brandweer besloten een wijziging op enkele posten door te voeren. Dit heeft effecten voor de posten Amersfoort-Centrum, Wijk bij Duurstede en Den Dolder. Deze wijziging is opgenomen in het materieeloverzicht.

**Quick Response Team**
In het materieelspreidingsoverzicht waren de voertuigen van het Quick Response Team (QRT) niet opgenomen. Deze zijn in het geactualiseerde overzicht toegevoegd.

**Middelwatertransportsysteem**
In het MPBSP was het middelwatertransportsysteem (MWTS) opgenomen. Na onderzoek is hier een operationele invulling voor gevonden, waar het inkooptraject van loopt. Het resultaat zijn vijf waterwagens, waarvan drie terreinvaardig. De spreiding van deze voertuigen moet nog worden gemaakt.

**Niet-operationele eenheden**
De materieelspreiding heeft alleen betrekking op de voertuigen die de VRU operationeel nodig acht om de vastgestelde prestaties uit het beleidsplan te kunnen leveren.

Aanvullend op de genoemde operationele voertuigen is er regionaal materieel beschikbaar voor beheer en onderhoud aan voertuigen en de ondersteuning van de posten en de organisatie op het gebied van opleiden, trainen en oefenen. Dit materieel is geen onderdeel van het spreidingsplan.

**Personele bezetting**
Voor het bepalen van de personele bezetting van een post maken we gebruik van zogenaamde garantiefactoren. In de basis wordt gewerkt met een garantiefactor van 300% voor de bezetting van een basisbrandweereenheid (tankautospuit). Voor het bepalen van de poststerkte wordt rekening gehouden met alle taken die op een post zijn belegd. Waarbij de garantiefactor afneemt wanneer er meerdere eenheden op een post aanwezig zijn. De feitelijke invulling vindt plaats in overleg met de cluster- en postcommandant. De personele bezetting is geen onderdeel van het dekkingsplan noch het spreidingsplan.

## Materieelspreiding per gemeente

| Gemeente | Post | Materieel cf. MPBSP | Geactualiseerd overzicht | Afkorting | Toelichting |
|---|---|---|---|---|---|
| **Amersfoort** | Amersfoort-Centrum | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | CCFM | CCFM | CCFM | Materiële wijziging in verband met operationele dekking |
| | | Redvoertuig | Redvoertuig | RV | |
| | | Water-ongevallen-bestrijdings-voertuig (duiken) | Water-ongevallen-bestrijdings-voertuig (duiken) | WOV | |
| | | MCU | Mobiele Commando Unit | MCU | |
| | Amersfoort-Noord | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Hulp-verlenings-voertuig | Hulp-verlenings-voertuig | HV | |
| **Baarn** | Baarn | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | CCFM | CCFM | CCFM | |
| | | Hulp-verlenings-voertuig | Hulp-verlenings-voertuig 4x4 | HV | Materieel specifiek benoemd |
| | | Med. Ondersteuning Brw. | Patiënten-vervoer Terrein | PAT | Wijziging terminologie |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Bunschoten** | Bunschoten | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Water-ongevallen-bestrijdings-voertuig | Water-ongevallen-bestrijdings-voertuig | WOV | |
| | | Vaartuig | Brandweer-hulpboot | BHB | |
| **Bunnik** | Bunnik | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Hulp-verlenings-voertuig | Hulp-verlenings-voertuig 4x4 | HV | |
| | Werkhoven | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Rieten-kapbrand-bestrijding | PM Rieten-kapbrand-bestrijding | PM RKBB | |
| **De Bilt** | Bilthoven | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | CCFM | CCFM | CCFM | |
| | | Hulp-verlenings-voertuig | Hulp-verlenings-voertuig 4x4 | HV | Materieel specifiek benoemd |
| | | ABH container + HA | Haakarm-voertuig | HA | Materieel specifiek benoemd |
| | | | Haak-armbak Adem-bescherming | ABH | Materieel specifiek benoemd |
| | | SVM container | Haak-armbak Schuim-vormend middel | SVH | Materieel specifiek benoemd |
| | De Bilt | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | Groenekan | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **De Bilt** | Maartensdijk | TS Compact | Tank-autospuit Compact | TS Compact | Wijziging terminologie |
| | | CCFM | CCFM | CCFM | |
| | Westbroek-Tienhoven | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | Post Westbroek is samen-gevoegd met Maarsseveen-Tienhoven |
| | | THV Verlichting | Haakarmbak THV Verlichting | VLH | Wijziging terminologie |
| **De Ronde Venen** | Abcoude | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Opper-vlakte-redteam | PM Oppervlakte-redding | PM OR | Wijziging terminologie |
| | Mijdrecht | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Redvoertuig | Redvoertuig | RV | |
| | | Water-ongevallen-bestrijdings-voertuig | Water-ongevallen-bestrijdings-voertuig | WOV | |
| | Vinkeveen | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Vaartuig | Brandweer-hulpboot | BHB | Wijziging terminologie |
| | Wilnis | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Hulp-verlenings-voertuig | Hulp-verlenings-voertuig | HV | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Eemnes** | Eemnes | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Tankautospuit | - | | Betreft TUO afspraak en is opgenomen in het overzicht TUO voertuigen |
| | | Meetploeg | Verkennings-eenheid Brandweer | VEB | Wijziging terminologie |
| **Houten** | Houten-Oost | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | Houten-West | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Schuimblus-voertuig | Schuimblus-voertuig | SB | |
| | | MCU | Mobiele Commando Unit | MCU | |
| | Schalkwijk | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Meetploeg | Verkennings-eenheid Brandweer | VEB | Wijziging terminologie |
| **IJsselstein** | IJsselstein | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Tankautospuit | - | | Betreft TUO afspraak en is opgenomen in het overzicht TUO voertuigen |
| | | Redvoertuig | Redvoertuig | RV | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Leusden** | Achterveld | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Veetakel | PM Groot-veeredding | PM GVR | Wijziging terminologie |
| | Leusden | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | CCFM | CCFM | CCFM | |
| | | WTH (12m3) Specifiek materieel NBB | Waterwagen terrein | WT | Materiële wijziging met gelijkwaardige functionaliteit |
| | | WTS1500 + HA | - | | Vervallen ten opzichte van MPBSP |
| **Lopik** | Benschop | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Veetakel | PM Groot-veeredding | PM GVR | |
| | Lopik | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | Tijdens dagsituatie inzetbaar voor Vak-bekwaamheid |
| | | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| **Montfoort** | Linschoten | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Hulp-verlenings-voertuig | Hulp-verlenings-voertuig | HV | |
| | Montfoort | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | WTS1500 + HA | Haakarm-voertuig | HA | Materieel specifiek benoemd |
| | | | Haakarmbak Water-transport-systeem 1500 meter | WTS | Materieel specifiek benoemd |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Nieuwegein** | Nieuwegein-Noord | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Hulp-verlenings-voertuig | Hulp-verlenings-voertuig | HV | |
| | Nieuwegein-Zuid | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| **Oudewater** | Oudewater | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Verzorging klein | PM Verzorging klein | PM VZ | Wijziging terminologie |
| **Renswoude** | Renswoude | TS Compact | Tank-autospuit Compact | TS Compact | Wijziging terminologie |
| | | CCFM | CCFM | CCFM | |
| **Rhenen** | Elst | TS Compact | Tank-autospuit Compact | TS Compact | Wijziging terminologie |
| | | CCFM | CCFM | CCFM | |
| | | Med. Ondersteuning Brw. | Patiënten-vervoer Terrein | PAT | Wijziging terminologie |
| | Rhenen-Achterberg | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | CCFM | CCFM | CCFM | |
| **Soest** | Soest-Hoofdpost | TS Compact | Tank-autospuit Compact | TS Compact | Wijziging terminologie |
| | | CCFM | CCFM | CCFM | |
| | | Redvoertuig | Redvoertuig | RV | |
| | | | Haak-armvoertuig terrein | HA | Materieel specifiek benoemd |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Soest** | Soest-Hoofdpost | BPH (6m3) Specifiek materieel NBB | Bronpomp haak-armbak 6m3 | BPH | Materieel specifiek benoemd |
| | | WBH (24m3) Specifiek materieel NBB | Waterbassin haakarmbak 24m3 | WBH | Materieel specifiek benoemd |
| | | BOS + HA | Haakarmbak Brandstof/ olie/smeer-middelen | BOS | Materieel specifiek benoemd |
| | Soest-Nevenpost | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | Soesterberg | TS Compact | Tank-autospuit Compact | TS Compact | Wijziging terminologie |
| | | CCFM | CCFM | CCFM | |
| | | Verzorging klein | PM Verzorging klein | PM VZ | Wijziging terminologie |
| **Stichtse Vecht** | Breukelen | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | Tijdens dagsituatie inzetbaar voor Vak-bekwaamheid |
| | | Hulp-verlenings-voertuig | Hulp-verlenings-voertuig | HV | |
| | | Vaartuig | Brandweer-hulpboot | BHB | |
| | Kockengen | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Rieten-kapbrand-bestrijding | PM Rieten-kapbrand-bestrijding | PM RKBB | |
| | Loenen aan de Vecht | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Stichtse Vecht** | Maarssen | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | Tijdens dagsituatie inzetbaar voor Vak-bekwaamheid |
| | | Redvoertuig | Redvoertuig | RV | |
| | | Water-ongevallen-bestrijdings-voertuig | Water-ongevallen-bestrijdings-voertuig | WOV | |
| | Nieuwer Ter Aa | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | WTS1500 + HA | Haakarm-voertuig | HA | Materieel specifiek benoemd |
| | | | Haak-armbak Water-transport-systeem 1500 meter | WTS | Materieel specifiek benoemd |
| | Nigtevecht | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| **Utrecht** | De Meern | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Meetploeg | Verkennings-eenheid Brandweer | VEB | Wijziging terminologie |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Utrecht** | Utrecht-Leidsche Rijn | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | | Redvoertuig | RV | Verplaatsing van Schepen-buurt naar Leidsche Rijn |
| | | Water-ongevallen-bestrijdings-voertuig (duiken) | Water-ongevallen-bestrijdings-voertuig (duiken) | WOV | |
| | | | Haakarm-voertuig | HA | Materieel specifiek benoemd |
| | | Verzorgings-unit | Haakarmbak Verzorging | VZU | |
| | | Sanitair unit | Haakarmbak Sanitair | WCH | |
| | | Arbeids-hygiëne | - | | Functionaliteit op andere wijze ingevuld |
| | Utrecht-Schepen-buurt | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Redvoertuig | - | RV | Verplaatsing van Schepen-buurt naar Leidsche Rijn |
| | Utrecht-Tolsteeg | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | Vleuten | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | Utrecht-Voordorp | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | Utrecht-Zuilen | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Utrechtse Heuvelrug** | Amerongen | TS Compact | Tankauto-spuit Compact | TS Com-pact | Wijziging ter-minologie |
| | | CCFM | CCFM | CCFM | |
| | | Hulpverlenings-voertuig | Hulpverlenings-voertuig | HV | |
| | Driebergen-Rijsenburg | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | CCFM | CCFM | CCFM | |
| | | WTH (12m3) Specifiek materieel NBB | Waterwagen terrein | WT | Materiële wijziging met gelijkwaardige functionaliteit |
| | Doorn | TS Compact | Tankauto-spuit Compact | TS Compact | Wijziging terminologie |
| | | CCFM | CCFM | CCFM | |
| | | Redvoertuig | Redvoertuig | RV | |
| | Leersum | TS Compact | Tankauto-spuit Com-pact | TS Com-pact | Wijziging ter-minologie |
| | | CCFM | CCFM | CCFM | |
| | | Meetploeg | Verkenning-seenheid Brandweer | VEB | Wijziging terminologie |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Utrechtse Heuvelrug** | Maarn-Maarsbergen | TS Compact | Tankautospuit Compact | TS Compact | Wijziging terminologie |
| | | Tankautospuit | - | | Betreft TUO afspraak en is opgenomen in het overzicht TUO voertuigen |
| | | CCFM | CCFM | CCFM | |
| | | Hulpverleningsvoertuig | Hulpverleningsvoertuig 4x4 | HV | Materieel specifiek benoemd |
| **Veenendaal** | Veenendaal | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | Betreft TUO afspraak en is opgenomen in het overzicht TUO voertuigen |
| | | Tankautospuit NBB | Tankautospuit Combi 4x4 | TS 4x4 | Wijziging terminologie |
| | | Redvoertuig | Redvoertuig | RV | |
| | | Hulpverleningsvoertuig | Hulpverleningsvoertuig | HV | |
| | | WTS1500 + HA | Haakarmvoertuig | HA | Materieel specifiek benoemd |
| | | | Haakarmbak Watertransportsysteem 1500 meter | WTS | Materieel specifiek benoemd |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Vijfheeren-landen** | Hagestein | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | Vianen | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Oppervlakte-redteam | PM Opper-vlakteredding | PM OR | Wijziging ter-minologie |
| | | Vaartuig | Brandweer-hulpboot | BHB | Wijziging ter-minologie |
| | Ameide | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | Leerdam | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Redvoertuig | Redvoertuig | RV | |
| | Lexmond | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | Meerkerk | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Hulpverlenings-voertuig | Hulpverlenings-voertuig | HV | |
| | Schoon-rewoerd | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| **Wijk bij Duurstede** | Cothen-Langbroek | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Rieten-kapbrand-bestrijding | PM Rieten-kapbrand-bestrijding | PM RKBB | Wijziging terminologie |
| | Wijk bij Duurstede | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | CCFM | Tank-autospuit Combi 4x4 | TS 4x4 | Materiële wijziging met vergelijkbare functionaliteit |
| | | Water-ongevallen-bestrijdings-voertuig | Water-ongevallen-bestrijdings-voertuig | WOV | |
| | | Vaartuig | Brandweer-hulpboot | BHB | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Woerden** | Harmelen | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | BOE container | Haakarmbak Basis-ontsmetting | BOE | Wijziging terminologie |
| | Kamerik | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Rieten-kapbrand-bestrijding | PM Rieten-kapbrand-bestrijding | PM RKBB | Wijziging terminologie |
| | Woerden | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | Wijziging terminologie |
| | | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Redvoertuig | Redvoertuig | RV | |
| | | Oppervlakte-redteam | PM Oppervlakte-redding | PM OR | Gewijzigde taak |
| | Zegveld | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| **Woudenberg** | Woudenberg | TS Compact | Tank-autospuit Compact | TS Compact | Wijziging terminologie |
| | | Tankautospuit | - | | Betreft TUO afspraak en is opgenomen in het overzicht TUO voertuigen |
| | | CCFM | CCFM | CCFM | |
| | | | Haakarm-voertuig terrein | HA | Materieel specifiek benoemd |
| | | BPH (6m3) Specifiek materieel NBB | Bronpomp haakarmbak 6m3 | BPH | Materieel specifiek benoemd |
| | | WBH (24m3) Specifiek materieel NBB | Waterbassin haakarmbak 24m3 | WBH | Materieel specifiek benoemd |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Zeist** | Den Dolder | Tankautospuit NBB | Tankautospuit | TS | Materiële wijziging exclusief NBB functionaliteit |
| | Zeist | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Redvoertuig | Redvoertuig | RV | |
| | | TS Compact | Tank-autospuit Compact | TS Compact | Wijziging terminologie |
| | | CCFM | CCFM | CCFM | |

**Materieel Taakuitvoeringsovereenkomst (TUO)**

| Gemeente | Post | Materieel cf. MPBSP | Geactualiseerd overzicht | Afkorting | Toelichting |
|---|---|---|---|---|---|
| **Eemnes** | Eemnes | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| **Houten** | Houten-West | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| **IJsselstein** | IJsselstein | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| **Utrecht** | Utrecht-Leidsche Rijn | Hulpverlenings-voertuig | - | | TUO afspraak is vervallen |
| | | Haakarm-voertuig | - | | TUO afspraak is vervallen |
| **Utrechtse Heuvelrug** | Maarn-Maarsbergen | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| **Veenendaal** | Veenendaal | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |
| | | Haakarm-voertuig | Haakarm-voertuig | HA | |
| **Vijfheeren-landen** | Schoon-rewoerd | Waterwagen | Waterwagen | WW | |
| **Woudenberg** | Woudenberg | Tankautospuit | Tankautospuit | TS | |

# 14 Bijlage E
# Aandachtspuntenlijst

In de aandachtspuntenlijst komen de volgende gebouwtypen voor:
- Gezondheidszorgfuncties;
- Woonfuncties voor zorg (groepszorgwoningen / zorgclusterwoningen voor 24-uurszorg);
- Woonfuncties in woongebouwen met verdiepingsvloeg hoger dan 20 meter;
- Woonfuncties in woongebouwen met portiekontsluiting (portiekflats);
- Celfunctie.



## Colofon

**Dit is een uitgave van**
**Veiligheidsregio Utrecht**

Redactie: Veiligheidsregio Utrecht
Tekst: Veiligheidsregio Utrecht
Fotografie: Veiligheidsregio Utrecht
Ontwerp: De Toekomst
14 november 2025

Veiligheidsregio Utrecht

vru.nl