

Meerjaren oefenbeleidsplan



Inhoudsopgave

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel	3
1.3	Afbakening	3
1.4	Leeswijzer	3
2	DIDACTIEK	4
2.1	Lifelong-learning-loop	4
2.2	High impact learning (HILL) en blended learning	4
3	MOTO – MISSIE, VISIE EN STRATEGIE	6
3.1	Missie [waarom]	6
3.2	Visie [wat]	6
3.3	Strategie [hoe]	6
4	BELEIDSDOELEN	7
4.1	Wettelijk kader	7
4.2	Risicoprofiel	7
4.2.1	Rampenbestrijdingsplannen	8
4.2.2	Multidisciplinaire Informatie Kaarten	8
4.2.3	Euregionale samenwerking	9
4.3	Crisispartners	9
4.4	GRIP-evaluaties (link met kwaliteitszorg)	9
4.5	Wensen van de doelgroep	9
4.6	Blended learning	9
4.7	Relevante ontwikkelingen	10
4.8	Kwalitatief registreren	10
4.9	Onderzoek borgen in MOTO	10
4.10	Inspelen op nieuwe ontwikkelingen	10
4.11	Evalueren van MOTO-activiteiten	10
4.12	Registratie deelname en signaalfunctie	11
5	RANDVOORWAARDEN	12
5.1	Capaciteit	12
5.2	Budget	12
5.3	Specialisten MOTO	12
5.4	GRIP-functionarissen	12
5.5	Deelname alle GRIP-functies/functionarissen gedurende MOTO-activiteiten	12

Bijlage 1 - Incidenttypes van het risicoprofiel

Bijlage 2 - Overzicht crisis- en convenantpartners naar inhoudelijke thema

1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft allereerst de aanleiding en het doel van dit meerjaren oefenbeleidsplan MOTO. Daarna wordt ingegaan op de afbakening van het plan. Het hoofdstuk sluit af met een korte leeswijzer.

1.1 Aanleiding

Conform artikel 14 van de Wet veiligheidsregio's (Wvr) dient de veiligheidsregio iedere vier jaar een oefenbeleidsplan op te stellen. Dit meerjaren oefenbeleidsplan multidisciplinair opleiden, trainen en oefenen (MOTO) is, onder andere, gebaseerd op de risico's zoals beschreven in het meerjarenbeleidsplan Veiligheidsregio Zuid-Limburg 2024 t/m 2027. Op basis van dit meerjaren oefenbeleidsplan, dat als beleidskader dient, wordt jaarlijks de MOTO-activiteiten kalender opgesteld. Hierin worden MOTO-activiteiten feitelijk gekoppeld aan (externe)partners en thematiek op basis van het risicoprofiel.

1.2 Doel

Het doel van dit meerjaren oefenbeleidsplan is beschrijven hoe GRIP-functionarissen bekwaam worden gemaakt en gehouden in relatie tot hun rol in de hoofdstructuur ('crisisteam'), zoals beschreven in de Wvr, op basis van het regionale risicoprofiel en evaluaties van GRIP-incidenten.

1.3 Afbakening

Dit meerjaren oefenbeleidsplan betreft alleen de doelgroep GRIP-functionarissen (ook wel: 'functionarissen in de hoofdstructuur' genoemd) zoals gedefinieerd in de Wvr.

1.4 Leeswijzer

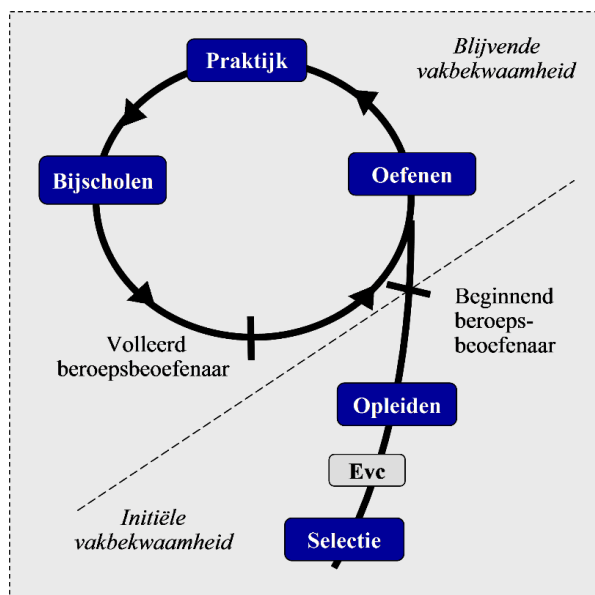
Dit meerjaren oefenbeleidsplan beschrijft een aantal concrete beleidsdoelen in relatie tot het bekwaam van GRIP-functionarissen. Het document is ingedeeld in vijf hoofdstukken. Allereerst wordt de didactische basis omschreven, daarna kort en krachtig de missie, visie en strategie van team MOTO. Hierop zijn vervolgens de beleidsdoelen zoals beschreven in hoofdstuk 4 gebaseerd. Daarna wordt ingegaan op de randvoorwaarden, die aan het behalen van de gewenste beleidsdoelen verbonden zijn. Tenslotte wordt afgesloten met de bijlagen.

2 Didactiek

MOTO beleid- en uitvoer zijn gestoeld op drie didactische principes. De 'lifelong-learning-loop'; 'high impact learning' en 'blended learning'.

2.1 Lifelong-learning-loop

Om de vakbekwaamheid van de crisisfunctionarissen te kunnen borgen dient een veiligheidsregio een aantal samenhangende stappen te nemen. Deze bestaan uit het geheel doorlopen van de Plan-Do-Check-Act-cyclus (PDCA-cyclus) op dit onderwerp en daarin samenhang aan te brengen. Deze PDCA-cyclus is in de onderwijskundige literatuur vertaald in de 'lifelong learning loop'. De Inspectie Justitie en Veiligheid beschouwt het doorlopen van alle stappen van de 'lifelong learning loop' en het aanbrengen van samenhang daarin als het 'borgen van vakbekwaamheid' (Inspectie Justitie en Veiligheid, 2020). Het team MOTO omarmt deze visie en heeft deze geïmplementeerd als fundament in het aanbod van de verschillende activiteiten. Toegespit op de vakbekwaamheid van crisisfunctionarissen ziet de 'loop' er als volgt uit:



Afbeelding 1: 'lifelong-learning-loop'.

2.2 High impact learning (HILL) en blended learning

High impact learning bestaat uit verschillende bouwstenen (Dochy & Segers, 2020). Voor de komende beleidsperiode wordt er voortgebouwd op het ingezette beleid van de afgelopen jaren. Dit past naadloos in de visie van HILL-model. Bij dit model wordt namelijk aangegeven dat het niet de bedoeling is om een heel nieuw systeem op te bouwen, maar vooral al het goede te behouden en daarop voort te bouwen. Per bouwsteen wordt hieronder kort toegelicht in hoeverre de betreffende bouwsteen binnen de huidige werkwijze is geïntegreerd. 'Blended learning' is geïntegreerd als onderdeel van 'hybride leren'.

2.2.1 Urgentie, hiaat & probleem

Binnen MOTO zijn er meerdere elementen die zorgen voor een bepaalde mate van urgentie. Dit zijn allereerst een aantal wettelijke kaders, die voortvloeien uit de WvR. Daarnaast kunnen er ontwikkelingen in het domein van C&R (zoals bijvoorbeeld COVID-19 en geopolitieke spanningen) en bestuurlijke wensen ontstaan, die voortvloeien uit de actualiteit. Deze laatste factor kan op zichzelf ook een urgentie creëren.

2.2.2 Zelfmanagement & eigenaarschap

Dit betreft de attitude van de 'lerende', in deze context de GRIP-functionaris die de verantwoordelijkheid neemt voor zijn eigen leren en professioneel handelen. 'Lerenden' maken eigen keuzes en voeren zoveel mogelijk het beheer over hun leren. MOTO faciliteert dan ook ruim in aanbod met betrekking tot de wettelijke kaders, het is echter de verantwoordelijkheid van de individuele crisisfunctionaris om te voldoen aan de wettelijke- en inspectie eisen (JenV), de zin van inschrijving en deelname aan MOTO-activiteiten.

2.2.3 Samenwerking & coaching

Er wordt van verschillende werkvormen gebruik gemaakt gedurende de MOTO-activiteiten. Hierin zijn reeds elementen verwerkt, die onder deze bouwsteen vallen. Collegiaal meekijken wordt regelmatig toegepast en is reeds sinds 2018 uitgebreider geworden door de samenwerking met de veiligheidsregio Limburg-Noord de afgelopen jaren. Daarnaast worden er doorleefsessies georganiseerd en is er professionele coaching tijdens oefeningen. Zowel door externen als door eigen coaches en trainers.

2.2.4 Hybride leren / 'blended learning'

MOTO zet verschillende didactische leervormen in om GRIP-functionarissen bekwaam te maken – en te houden. Hieronder is een opsomming van werkvormen welke ingezet worden. Hiermee wordt tevens 'blended learning' gerealiseerd. Een mix van didactische middelen ten behoeve van een optimaal leerrendement.

- Doorleefsessies
- Video's
- Intervisie
- Workshops
- Groepsdiscussies
- Klassikaal onderwijs
- Interactie met peers
- Field trips
- Presentaties
- E-learning
- Praktijk/scenario oefeningen
- Table-top oefeningen
- Webinars

2.2.5 Actie & kennisdeling

Leren kan zich het beste afspelen 'in actie', bijvoorbeeld door leren in een 'real-life' (of gesimuleerde) situatie. Diverse vormen van actie kunnen hierbij relevant zijn: starten vanaf een gesimuleerde situatie (scenario-oefeningen), actie in een levensechte situatie (leerrapportages/leertafels), door het inbouwen van actie in de vorm van interactie/communicaties tussen individuen in groep of tussen groepen. Bijvoorbeeld in de vorm van informatie- of kennisuitwisseling (themadagen/nabesprekingen). Casus-gebaseerd- en probleemgestuurd leren gedurende onder andere GRIP-workshopdagen geven invulling aan deze bouwsteen.

In relatie tot kennisdeling zijn het bespreken van 'leerpunten, uitdagingen en knelpunten' en het verkrijgen van stimulerende feedback hierbij, excellente leeransen (Edmondson, 2012). MOTO draagt door de organisatie van activiteiten bij aan een leerklimaat waar het openlijk bespreken van leerpunten aangemoedigd wordt. Omdat het gesprek hierover de beste leeransen biedt, is kennisdeling ook een stimulerend fenomeen. Vaak zijn mensen geneigd fouten te verbergen waardoor sterke leeransen worden gemist en waardoor leren teveel competitie met anderen wordt, waarin je vooral je talenten niet inzet en je zwaktes probeert te verbergen (Edmondson, 2012). Zeker in een multidisciplinaire setting waar we niet dagelijks met elkaar samenwerken is stimulatie van kennisdeling essentieel. Door 'actie en interactie' onderdeel van een leerproces te maken wordt ook het maken en rechtzetten van leerpunten/persoonlijke uitdagingen een acceptabel leeronderdeel. Hiermee is MOTO een belangrijke schakel in de 'lerende organisatie'.

2.2.6 Flexibiliteit: formeel & informeel leren

MOTO organiseert laagdrempelige en minder formele bijeenkomsten. Hierin staat de fysieke kennismaking centraal en worden ervaringen uitgewisseld. Aan deze netwerkrol zal de afdeling C&R, en daarmee ook team MOTO, in de toekomst uitgebreider invulling geven.

2.2.7 Assessment als leermiddel

Er worden tijdens oefeningen externe waarnemers ingezet, welke op basis van competentie of kwalificatie profielen feedback geven aan GRIP-functionarissen, naast feedback op houding en gedrag. De mate waarin het optreden van een crisisfunctionaris hieraan voldoet, wordt na de oefening besproken en omgezet in leerpunten voor de volgende oefencyclus.

3 MOTO – missie, visie en strategie

Het bestaansrecht van MOTO (missie), wat MOTO wil bereiken (visie) en hoe het dit wil realiseren (strategie) worden hieronder beschreven.

3.1 Missie [waarom]

Het team MOTO maakt - en houdt, GRIP-functionarissen bekwaam in hun rol in de hoofdstructuur op basis van de Wet veiligheidsregio's.

3.2 Visie [wat]

Het team MOTO beoogt GRIP-functionarissen bekwaam en met zelfvertrouwen voor te bereiden op crises en rampen, en draagt daardoor indirect bij aan fysieke veiligheid.

3.3 Strategie [hoe]

Deze visie wordt gerealiseerd door MOTO beleid te bepalen en vervolgens uit te voeren;

- in lijn met wettelijke kaders;
- op basis van een gedegen didactische basis;
- op basis van ons risicoprofiel;
- in samenwerking met onze (vitale)partners;
- op basis van GRIP-evaluaties;
- door in te spelen op wensen van de GRIP-functionarissen;
- middels een mix aan didactiek (hybride leren / 'blended learning')
- efficiënt beleid te voeren door het maximale leerrendement te realiseren met de beschikbare middelen (FTE + budget);
- middels het faciliteren van kennisuitwisseling tussen crisisfunctionarissen;
- door in te spelen op relevante ontwikkelingen in het domein van C&R;
- door een combinatie van opleidingen, trainingen en oefeningen;
- door in te spelen op ontwikkelingen in het domein van C&R.

4 Beleidsdoelen

In dit hoofdstuk worden de strategische uitgangspunten, zoals beschreven in het vorige hoofdstuk, vertaald naar concrete beleidsdoelen.

4.1 Wettelijk kader

1. Elke crisisfunctionaris dient jaarlijks tweemaal functiegericht te oefenen.

Volgens de Arbowet is een functionaris vakbekwaam als deze jaarlijks tweemaal 'functiegericht oefent'. Dit vormt daarom ook de basis voor het toetsingskader van de Inspectie Justitie en Veiligheid. Hiertoe faciliteert MOTO middels het organiseren van de basisopleiding Crisisbeheersing en Rampenbestrijding (OCR), waaraan een examen gekoppeld is voor GRIP-functionarissen. Daarnaast organiseert het team MOTO minimaal één trainingsmoment en een (scenario) oefenmoment per kalenderjaar voor zowel CaCo, CoPI-, ROT-, als BT-functionarissen. Tevens vormen Webinars en E-learning modules in relatie tot het risicoprofiel een belangrijk fundament en realiseert het 'blended learning'. Hierin wordt middels oefendoelen de koppeling gemaakt met minimaal één convenant-, vitale-, of overige partner. Dit kan zowel op basis zijn van een Rampenbestrijdingsplan (RBP); Multidisciplinaire Informatie Kaart (MIK) of actueel thema. Tevens wordt in iedere MOTO-activiteit minimaal één evaluatiepunt vertaald naar een oefendoel.

Hiernaast dienen alle onderdelen van de hoofdstructuur jaarlijks eenmalig getest te worden door het organiseren van een 'systeemtest'. Dit is bepaald in Artikel 2.5.1 van het Besluit Veiligheidsregio's en betreft een scenario waarbij minimaal tot GRIP 3 opgeschaald wordt. Deze oefening wordt in het werkveld aangeduid als de zogeheten 'systeemtest'. Naast de evaluatie van de 'systeemtest', worden evaluaties van daadwerkelijke incidenten gebruikt om het functioneren van de 'hoofdstructuur' (GRIP) te beoordelen. Indien er een GRIP3 of GRIP4 incident plaatsvindt kan een gedegen evaluatie ervan dienen ter vervangen van de 'systeemtest'.

4.2 Risicoprofiel

2. Het jaarlijkse MOTO-programma sluit aan bij de prioritering van het risicoprofiel.

Artikel 14 van de Wet veiligheidsregio's verplicht het bestuur van de veiligheidsregio om eens per vier jaar het risicoprofiel vast te stellen, waarop vervolgens het meerjaren beleidsplan van de veiligheidsregio gebaseerd wordt. In het risicoprofiel is een overzicht van risicovolle situaties zoals branden en thematische rampen en crises opgenomen, die geanalyseerd worden op basis van waarschijnlijkheid (kans) en impact (effect). In het provinciaal risicoprofiel zijn de risico's gebundeld in zeven maatschappelijke thema's. We onderscheiden vervolgens 22 crisistypes en 45 incidenttypes. De risico's zijn beoordeeld op de waarschijnlijkheid dat ze voorkomen en op hun impact. Naast deze mathematische benadering is ook nadrukkelijk rekening gehouden met de beleving van burgers. Zonder de andere risico's uit dit schema te verwaarlozen, richten we ons de komende jaren vooral op het beter beheersbaar maken van deze belangrijke risico's (VRZL, 2023):

- **Toenemende maatschappelijke onrust**
Onder andere de COVID-19 pandemie, oplopende energiekosten, inflatie, klimaatverandering en de stikstofcrisis leiden tot een maatschappelijke discussie, waarbij ongenoegen zich steeds vaker uit in maatschappelijke onrust.
- **Klimaatverandering**
Een sluimerende crisis die ons bedreigt op de lange termijn en die behalve politieke en maatschappelijke aandacht vraagt om een gerichte aanpak van de verantwoordelijke autoriteiten.
- **Energietransitie**
Nieuwe energiebronnen brengen nieuwe risico's met zich mee. Dit vraagt om grote veerkracht en acceptatie van de samenleving, maar ook van hulpdiensten.

Voor de grootste risico's in onze regio zijn specifieke rampenbestrijdingsplannen (RBP's) en multidisciplinaire Informatie Kaarten (MIK's) opgesteld. RBP's kennen een wettelijke oefenverplichting, MIK's niet (met uitzondering van de MIK Koning Willem-Alexander tunnel vanwege bovenliggende tunnelwetgeving en certificering). Naast de focus op het risicoprofiel worden GRIP-functionarissen generiek opgeleid, geoefend en getraind als crisis professional.

4.2.1 Rampenbestrijdingsplannen

3. Ieder rampbestrijdingsplan dient periodiek beoefend te worden conform wettelijke oefenverplichting.

In een rampbestrijdingsplan (RBP) is beschreven hoe hulpdiensten samenwerken tijdens een specifiek incident. In onze regio zijn de volgende RBP's van kracht: RBP Chemelot; RBP Maastricht Aachen Airport en RBP Hoogwater Limburg. Vanuit de WvR is er een oefenverplichting voor rampbestrijdingsplannen opgenomen. Dit is bepaald in Hoofdstuk 6 van het Besluit veiligheidsregio's (Artikel 6.1.7 voor rampbestrijdingsplannen voor inrichtingen en Artikel 6.2.3 voor rampbestrijdingsplannen voor luchthavens). De MOTO-verplichtingen op het gebied van rampbestrijdingsplannen zijn opgenomen in onderstaande Tabel 1. Met de RBP partners is een oefencyclus afgesproken waardoor er gedurende de periode van vier jaar op zowel CoPI, ROT als BT-niveau MOTO-activiteiten worden georganiseerd. Daarmee wordt ruim voldaan aan de wettelijke oefenverplichting. Daarnaast worden 'systeemtesten' in bijna alle gevallen gekoppeld aan een RBP.

Tabel 1: Oefenverplichting rampbestrijdingsplannen

Rampbestrijdingsplan	Veiligheidsregio	Oefenverplichting
Hoogwater	Zuid-Limburg + Limburg Noord	Eens per 3 jaar
Chemelot	Zuid-Limburg	Eens per 3 jaar
Maastricht Aachen Airport	Zuid-Limburg	Eens per 2 jaar multidisciplinaire staf Eens per 4 jaar multidisciplinaire staf én operationele eenheden

4.2.2 Multidisciplinaire Informatie Kaarten

4. Streven: Elke multidisciplinaire informatiekaart (MIK) dient eens per vier jaar te worden beoefend.

De samenwerking tussen Veiligheidsregio Zuid-Limburg en Veiligheidsregio Limburg-Noord heeft er toe geleid dat de multidisciplinaire informatiekaarten zoveel mogelijk in gezamenlijkheid worden opgesteld. Het aantal gezamenlijke MIK's wordt nog steeds uitgebreid. Er is geen directe wettelijke verplichting tot het ontwikkelen of beoefenen van MIK, behalve met betrekking tot de MIK KWA-tunnel. Vanuit de veiligheidsregio's is daarom het streven om MIK's te beoefenen op basis van urgentie en behoefte, met een streven van eens per 4 jaar. In onderstaande Tabel 2 volgt een opsomming van de MIK's die op dit moment vastgesteld en in gebruik zijn.

Tabel 2: Vastgestelde multidisciplinaire informatiekaarten (MIK)

Multidisciplinaire informatiekaart
Asbestincidenten
Grof / extreem geweld en mogelijk terrorisme
Uitval elektriciteit
Koning Willem-Alexandertunnel (eens per vier jaar een operationele oefening, zijnde first responders + CoPI)
Chloor- en ammoniakincidenten [doorontwikkeling naar MIK 'IBGS']
Extreem weer
Stralingsincidenten
Trein incidentmanagement (TIM)
Vaarwegincident management (VIM)
Interregionale samenwerking
Cyber
Gas
Telecom
Luchtvaart incidentmanagement (LIM) incl. NATO base Geilenkirchen

4.2.3 Euregionale samenwerking

5. Er wordt rekening gehouden met het Euregionale aspect van de VRZL

Vanwege de geografische ligging werkt Veiligheidsregio Zuid-Limburg zowel met Belgische als Duitse hulpdiensten samen. De VRZL grenst namelijk voor 98% aan het buitenland. In afstemming met het EMRIC-bureau worden gezamenlijke MOTO-activiteiten georganiseerd, waarbij dit primair de volgende GRIP-functies betreft: CaCo, Leiders CoPI, Regionaal Operationeel Leiders, Informatiemanagers en crisiscommunicatie-adviseurs.

4.3 Crisispartners

6. Tezamen met (crisis)partners.

Naast de RBP en MIK partners, zijn er ook andere partners (vitaal, convenant en overige) waarmee de veiligheidsregio samenwerkt ten behoeve van MOTO. Op basis van urgentie en behoefte wordt iedere MOTO-activiteit gekoppeld aan ten minste één RBP, MIK, vitale-, convenant- of overige partner. Naast de wettelijke oefenverplichting met betrekking tot RBP's en de Koning Willem-Alexandertunnel is het streven van eens per 4 jaar samen te oefenen met iedere partner. Een uitgebreid overzicht van alle crisispartners is te vinden in bijlage 2.

4.4 GRIP-evaluaties (link met kwaliteitszorg)

6. Iedere MOTO-activiteit wordt ten minste aan één evaluatiepunt gekoppeld.

Een belangrijk onderdeel van de 'lifelong learning loop' is evalueren. In meerdere processtappen komt dit naar voren. De afgelopen jaren worden structureel alle GRIP-incidenten geëvalueerd. Relevante punten worden meegenomen als leerdoelen. Iedere MOTO-activiteit wordt ten minste aan één evaluatiepunt gekoppeld.

4.5 Wensen van de doelgroep

7. Wensen en behoefte van de doelgroep (GRIP-functionarissen) worden waar mogelijk meegenomen in MOTO thematiek en oefendoelen.

Middels deelname aan piket-poule overleg, het zelf vervullen van een 'warme functie' en evaluaties van oefeningen worden relevante wensen en behoeften van GRIP-functionarissen meegenomen als oefendoelen in MOTO-activiteiten.

4.6 Blended learning

8. Voor iedere RBP, MIK en OCR is een E-learning module beschikbaar.

Team MOTO gelooft in 'blended learning'. Een mix aan didactische leervormen welke een optimaal leerrendement garanderen. Naast opleidingen, trainingen en oefeningen op basis van verschillende werkvormen, zijn ook Webinars en E-learning (ELO) modules een belangrijke aanvulling. De afgelopen beleidsperiode zijn er voor een groot deel van de RBP's, MIK's en OCR een ELO-modules beschikbaar gesteld, specifiek gericht op CaCo-, CoPI-, ROT- en BT-functionarissen. Bij het updaten van deze plannen worden de ELO modules direct aangepast, en dienen tevens ter voorbereiding op scenario-oefeningen. Deze modules zijn plaats en tijdsafhankelijk te volgen. De komende beleidsperiode zal er voor iedere MIK en RBP een up-to-date E-learning module beschikbaar zijn.

4.7 Relevante ontwikkelingen

9. MOTO draagt bij aan bekwaamheid in relatie tot de ontwikkelingen rondom verdere professionalisering van crisisbeheersing en uitbreiding capaciteit, management van langdurige crises.

Langdurige crises kosten veel capaciteit in mensen en middelen. Die capaciteit wijkt af van de reguliere GRIP-procedure voor flitsrampen. In lijn met de contourennota Crisisbeheersing en Brandweezorg zet de VRZL de extra Brede Doeluitkering Rampenbestrijding- of BDuR-gelden van het ministerie onder andere in voor de verdere professionalisering van crisisbeheersing als vak. Dat doen we door te werken aan de voorbereiding op langdurige crises en de (langdurig) bemensing en ondersteuning van crisisteams (VRZL, 2023). MOTO zal vanuit visie bijdragen aan de uitvoer van benodigde MOTO-activiteiten om dit te realiseren.

4.8 Kwalitatief registreren

10. Feedback formulieren gebruikte ten tijde van CoPI-, en ROT oefeningen worden opgeslagen en gebruikt.

De registratie van de kwaliteit van deelnemers dient als input voor nieuwe leerdoelen voor CoPI- en ROT-functionarissen. Desbetreffende competentieprofielen/kwalificatieprofielen vormen een belangrijke basis hiervoor. Dit haakt ook aan op de bouwstenen 2: 'zelfmanagement & eigenaarschap' en 7: 'assessment' als onderdeel van HILL (zie hoofdstuk 2).

4.9 Onderzoek borgen in MOTO

11. De kritische factoren uit het onderzoek van Universiteit Maastricht worden als oefendoelen geïntegreerd in oefeningen en trainingen.

De afgelopen jaren is er binnen Veiligheidsregio Zuid-Limburg medewerking verleend aan een onderzoeksprogramma van de Universiteit Maastricht, dat gaat over samenwerking in coördinerende crisisteams¹. Hierbij is de centrale vraag welke factoren er bijdragen aan succesvolle samenwerking in coördinerende crisisteams. Het doel hiervan is om inzichten te genereren ten behoeve van de praktijk van het multidisciplinaire crisisteam en programma's van opleiden, trainen en oefenen. Door dit onderzoek zijn een aantal factoren geïdentificeerd, die bijdrage aan een succesvolle samenwerking van coördinerende crisisteams. Deze factoren zullen als oefendoelen geïntegreerd worden in de aangeboden MOTO-activiteiten.

4.10 Inspelen op nieuwe ontwikkelingen

12. MOTO is wendbaar en flexibel bij relevante ontwikkelingen.

MOTO heeft gedurende COVID-19 laten zien flexibel en wendbaar te zijn. Het is van belang direct in te kunnen spelen op belangrijke maatschappelijke ontwikkelingen met betrekking tot de taak van MOTO in het bekwamen van GRIP-functionarissen. Opbrengsten uit de scenarioteams over onbekende risico's worden opgenomen in het MOTO-programma indien nodig.

4.11 Evalueren van MOTO-activiteiten

13. Iedere grootschalige MOTO-activiteit wordt geëvalueerd.

Na afloop van iedere grootschalige MOTO-activiteit vindt er een evaluatie plaats. Deze evaluatie wordt uitgevoerd door de projectleider van desbetreffende activiteit. Deze is beknopt en gericht op de kernonderdelen van organisatie, uitvoer en perceptie van de deelnemers. In de komende beleidsperiode dient in afstemming met het implementeren van een integraal kwaliteitszorgsysteem binnen de VRZL een nieuwe standaard ontwikkeld te worden ten behoeve van MOTO-activiteiten.

¹ Factsheet Samenwerken in coördinerende crisisteams, (2019) Dr. Selma van der Haar, Drs. Michael Hoven, Prof. Dr. Mien Segers (Universiteit Maastricht), Guido Zoomers & Maurice Slofstra (Veiligheidsregio Zuid-Limburg)
Meerjaren oefenbeleidsplan MOTO 2024 – 2027 VRZL 2023

4.12 Registratie deelname en signaalfunctie

14. Deelname aan MOTO-activiteiten wordt geregistreerd.

In relatie tot de randvoorwaarden zoals beschreven onder 5.5 in relatie tot het belang van deelname van alle GRIP-functionarissen in de hoofdstructuur aan MOTO-activiteiten, maar ook gezien de verplichting vanuit de inspectie JenV om inzicht te hebben in de 'geoefendheid' van GRIP-functionarissen [welke de verantwoordelijkheid is van de individuele functionaris, zoals beschreven onder 2.2.2], wordt deelname aan MOTO-activiteiten geregistreerd. Indien functies in de hoofdstructuur niet vertegenwoordigd zijn gedurende MOTO-activiteiten dan heeft team MOTO een signaal functie naar desbetreffende piket/organisatie vertegenwoordigers gezien de randvoorwaarden zoals beschreven onder 5.5.

5 Randvoorwaarden

Om de beschreven beleidsdoelen te kunnen realiseren, dienen een aantal randvoorwaarden ingevuld te worden. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het benodigde capaciteit in FTE, budget en op de kwaliteit van MOTO-specialisten en GRIP-functionarissen.

5.1 Capaciteit

Trends en ontwikkelingen hebben invloed op onze omgeving en daarmee op het werk van VRZL. Om inzicht te krijgen in die trends en ontwikkelingen zijn relevante publicaties geraadpleegd². Veranderingen vragen om extra inspanning en versterking als het gaat om crisisbeheersing en rampenbestrijding. De commissie-Muller (2019) zegt hierover dat een verbeteringslag noodzakelijk is in de samenwerking tussen regio's, crisispartners en Rijk bij de aanpak van interregionale en (inter)nationale crises. Met betrekking tot crisisbeheersing en rampenbestrijding zijn er de volgende concrete ontwikkelingen:

1. Verdere professionalisering crisisbeheersing en uitbreiding capaciteit
2. Versterking netwerkrol veiligheidsregio's
3. Intensivering verbinding Rijk en regio
4. Versterking informatiepositie en technologie

In lijn met de contourennota (h)erkent VRZL dat crisisbeheersing in toenemende mate een geprofessionaliseerde taak is. Er is een stevig fundament van kennis, kunde en ervaring noodzakelijk, ook in relatie tot het voorgaande punt. De commissie adviseert dan ook om in de nieuwe wetgeving vast te leggen dat het stelsel van crisisbeheersing voorziet in kennisontwikkeling en het gezamenlijk opstellen van kwaliteitsnormen. Deze kwaliteitsnormen en de invoering daarvan hebben impact op MOTO. Team MOTO maakt al gedeeltelijk gebruik van kwalificatie- en competentieprofielen. Daarnaast besteden we behalve de reguliere thematische oefencyclus extra aandacht aan geprioriteerde thema's in de komende beleidsplanperiode.

Het realiseren van deze versterking van C&R zal impact hebben op de werklast van het team MOTO. Op basis van de aanvullende BDuR-gelden zal de MOTO-capaciteit uitgebreid worden. De exacte uitwerking hiervan vindt plaats in een separaat, organisatie breed traject.

5.2 Budget

Het budget voor MOTO wordt jaarlijks vastgesteld als onderdeel van de werkbegroting. Dat budget is de afgelopen jaren toereikend geweest om de taak uit te voeren. Inflatie en invulling geven aan de doorontwikkeling zoals beschreven in voorgaande paragraaf vormen hierin echter een risico. Het MOTO-budget wordt op basis van inflatie gedeeltelijk opgehoogd.

5.3 Specialisten MOTO

Het borgen van het kwaliteitsniveau van MOTO-activiteiten begint bij het stellen van eisen aan de specialisten MOTO. Daarom dient elke specialist te voldoen aan de volgende kenmerken:

- Minimaal een diploma op HBO-niveau;
- Didactische achtergrond en/of werkervaring;
- Kennis van projectmanagement.

5.4 GRIP-functionarissen

Alle crisisfunctionarissen dienen door de organisatie waar zij in dienst zijn (brandweer, politie, GHOR, bevolkingszorg) volledig opgeleid te worden voor de multidisciplinaire functie die hen is toebedeeld. Alleen in dat geval kan er op voldoende niveau deelgenomen worden aan multidisciplinaire activiteiten. Daarnaast dient elke crisisfunctionaris uit oogpunt van kwaliteit en om bekwaam te blijven in de multidisciplinaire functie jaarlijks minimaal twee maal 'functiegericht oefenmomenten' te volgen, waartoe team MOTO faciliteert.

5.5 Deelname alle GRIP-functies/functionarissen gedurende MOTO-activiteiten

Team MOTO faciliteert jaarlijks een programma dat ruim voldoet aan de wettelijke- en Inspectie JenV-eisen, en tegelijkertijd rekening houdt met een spreiding van activiteiten over het jaar om een acceptabele agendadruk te realiseren voor GRIP-functionarissen. MOTO-activiteiten worden zeer gericht voorbereid middels oefendoelen en scenario-elementen voor iedere rol in de crisisteams. Deze oefendoelen en

²Dit betreft onder andere de Toekomstverkenning Crisisbeheersing (NIPV, 2022), de contourennota Crisisbeheersing en Brandweerbepoeding (Ministerie Justitie en Veiligheid, 2022), het Nationaal handboek Crisisbeheersing (NCTV, 2022), de evaluatie Wet veiligheidsregio's (Wvri) (Evaluatiecommissie Wet veiligheidsregio's, 2020) en de Rijksbijdrage Brede Doeluitkering Rampenbestrijding (BDuR) 2023 (Ministerie van Justitie en Veiligheid, 2022), evaluaties en ervaringen naar aanleiding van de COVID-19 pandemie, hoogwaterramp Limburg en de vluchtelingencrisis.

scenario-elementen zijn aanwezig zodat iedere rol / GRIP-functionaris in het crisisteam geconfronteerd wordt met acties in relatie tot de vastgestelde processen waarvoor de verschillende rollen/GRIP-functionarissen verantwoordelijk zijn. Indien niet iedere rol in het crisisteam is vertegenwoordigd vanuit de verschillende hulpdiensten, gemeenten en partners, dan frustreert dit de gehele oefening/MOTO-activiteit. In het proces van multidisciplinair overleg is aanwezigheid van iedere rol onontbeerlijk in het houden van kwalitatief goede MOTO-activiteiten. Afwezigheid van een rol [GRIP-functionaris] verlaagt het leerrendement voor alle deelnemers doordat bepaalde acties niet realistisch uitgezet kunnen worden, en de inbreng vanuit een specifiek specialisme niet bevraagd of gebruikt kan worden in de discussie. De afgelopen jaren is deelname verbeterd maar nog niet optimaal. Randvoorwaarde voor het goed uit kunnen voeren van MOTO-activiteiten en het creëren van een optimaal leerrendement is dan ook deelname van alle functies in de hoofdstructuur gedurende MOTO-activiteiten.

Bijlage 1 - Incidenttypes van het risicoprofiel

Hieronder staan de incidenttypes conform het risicoprofiel (VRZL, 2023). De incidenttypes zijn gegroepeerd naar maatschappelijk thema. Achtereenvolgens komen de volgende thema's aan de orde:

1. Natuurlijke omgeving
2. Gebouwde omgeving
3. Technologische omgeving
4. Vitale infrastructuur en voorzieningen
5. Verkeer en vervoer
6. Gezondheid
7. Sociaal maatschappelijke omgeving

Thema 1: Natuurlijke omgeving	
1.1 Overstroming rivier	1.6 Storm en windhozen
1.2 Dijkdoorbraak rivier	1.7 Extreme droogte
1.3 Natuurbrand	1.8 Aardbeving
1.4 Koudegolf	1.9 Dierziekte niet overdraagbaar op mens
1.5 Hittegolf	1.10 Extreme neerslag
Thema 2: Gebouwde omgeving	
2.1 Grote brand verminderd tot niet zelfredzame personen. (instelling is ingericht)	2.4 Brand in dichte binnensteden.
2.2 Grote brand grootschalige publieksfunctie	2.5 Brand in regulier woongebouw met zelfstandig wonende verminderd zelfredzame
2.3 Grote brand in grote gebouwen	2.6 Instortingen van grote gebouwen en kunstwerken.
Thema 3: Technologische omgeving	
3.1 Ongeval met gevaarlijke stof op de weg	3.6 Incident kerncentrale (A-object)
3.2 Ongeval met gevaarlijke stof op het water	3.7 Ongeval vervoer en gebruik nucleair materiaal (B-object)
3.3 Ongeval met gevaarlijke stof op het spoor	3.8 Grootschalige cyberaanval
3.4 Ongeval met gevaarlijke stof door buisleiding	3.9 Ongeval met gevaarlijke stof in directe leefomgeving
3.5 Ongeval met gevaarlijke stof bij inrichting	
Thema 4: Vitale infrastructuur en voorzieningen	
4.1 Uitval gasvoorziening	4.4 Uitval afvalwaterzuivering
4.2 Uitval elektriciteitsvoorziening	4.5 Uitval spraak- en datacommunicatie
4.3 Uitval drinkwatervoorziening	4.6 Uitval olievoorziening
Thema 5: Verkeer en vervoer	
5.1 Incident waterreactie en pleziervaart	5.4 Incident treinverkeer (niet OGS)
5.2 Incident beroepsvaart	5.5 Incident in wegtunnels (niet OGS)
5.3 Incident wegverkeer (niet OGS)	5.6 Incident bij start of landing op of om een luchtvaartterrein

Thema 6: Gezondheid	
6.1 Besmettelijkheidsgevaar vanuit buitenland	6.3 Ziektegolf
6.2 Dierziekte overdraagbaar op mens.	
Thema 7: Sociaal maatschappelijke omgeving	
7.1 Incident bij evenement	7.4 Maatschappelijke onrust
7.2 Gewelddadigheden rondom voetbalwedstrijden	7.5 Buurtrellen
7.3 Extreem geweld / terrorisme	

	Zeet onwaarschijnlijk	Onwaarschijnlijk	Mogelijk	Waarschijnlijk	Zeet waarschijnlijk
--	-----------------------	------------------	----------	----------------	---------------------

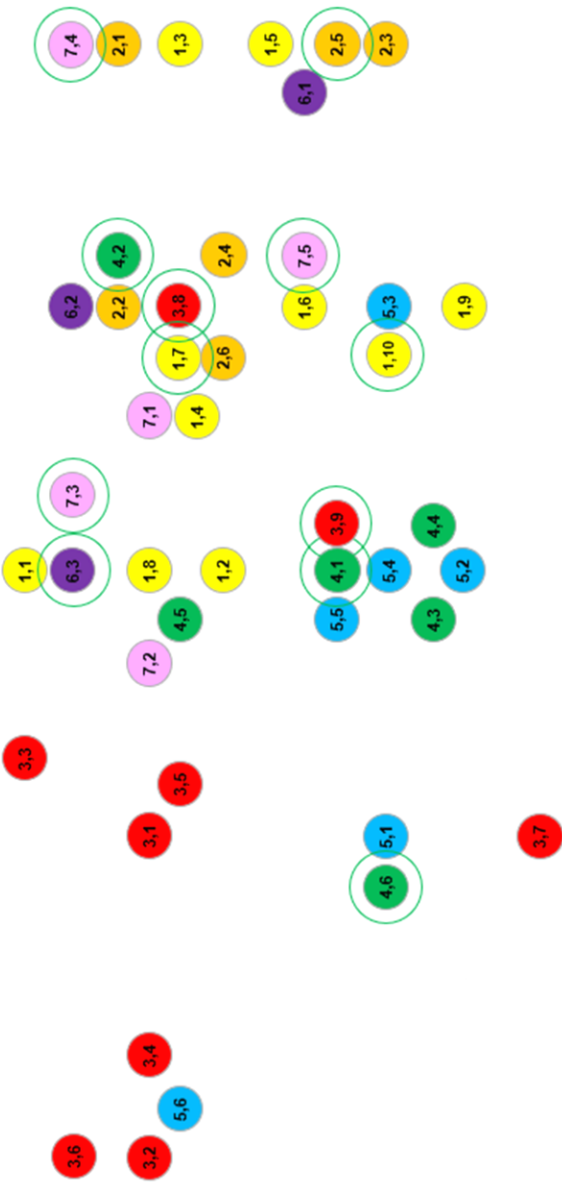
Catastrofaal

Zeet ernstig

Ernstig

Aanzienlijk

Beperkt



Bijlage 2 - Overzicht crisis- en convenantpartners naar inhoudelijke thema

Inhoudelijk thema	Crisispartner
Water	Rijkswaterstaat Waterschap Limburg Waterleiding Maatschappij Limburg KNMI [+weer] LLTB
Nutsvoorzieningen / vitaal	Tennet Gasunie Enexis Telecom (aanspreek punt Vodafone-Ziggo) NCSC VR-ISAC
Verkeer en Vervoer	Rijkswaterstaat Gemeenten Provincie IL&T Transport
Spoor	ProRail
Luchtvaart	Maastricht Aachen Airport NATO base Geilenkirchen Onderzoeksraad voor veiligheid IL&T LV
Zorg	Ziekenhuizen GHOR Nederlands rode kruis NAZL
Penitentiaire inrichtingen	PI Op de Geer
Overheid Nederland	Defensie Politie JFC Brunssum Openbaar Ministerie Provincie NCC en LOCC Ministerie JenV Koninklijke Marechaussee
Euregio	EMRIC EUMED THW (D) Civiele Bescherming (B) Stadt Aachen, StädteRegion Aachen, Kreis Heinsberg, Provincie Limburg en Provincie Luik.
Bedrijven	Chemelot / Sitech Services Woningcorporaties
Media	Regionaal: L1, dagbladen Landelijk: NOS, RTL, SBS
Veiligheidsregio's + overige	Veiligheidsregio Limburg-Noord Staatsbosbeheer Natuurmonumenten

Convenant partner
Energie (Enexis, Gasunie, Tennet)
WML
Defensie
Rijkswaterstaat en Waterschap Limburg
ProRail
Politie en OM
L1
Landelijk convenant telecom