

Repressief brandweerorganisatieplan

Versie 2.0
11-06-2015

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Huidige situatie	4
2.1 Medewerkers en Materieel	4
2.2 De beroepsdiensten	4
2.3 Vrijwilligers	5
2.4 Landelijke kaders	5
3. Probleemstelling	7
4. Oplossingsrichtingen	8
4.1 Algemeen	8
4.2 Onderzoeken haalbaarheid extra posten of verplaatsen posten	10
4.3 Drie organisatie modellen	11
5. Conclusies	19
5.1. Ambities dekkingspercentages niet overal realiseerbaar	19
5.2 Breed draagvlak voor model 2	19
5.3 Behoeftte aan duidelijkheid	19
5.4 Monitoring staat van de posten	19
5.5 Draagvlak voor samenvoeging posten Thorn en Hunsel	19
5.6 Doorontwikkeling van SIV en uitrukken op maat	20
5.7 Doorontwikkeling naar informatiegestuurde brandweer	20
6. Voorstel	21
Bijlagen	23
Bijlage 1: Toelichting en afwegingskader extra posten bijbouwen	23
Bijlage 2: Toelichting en afwegingskader posten samenvoegen	29

1. Inleiding

Waarom een Repressief brandweerorganisatieplan?

Op 9 mei 2014 heeft het algemeen bestuur van de Veiligheidsregio Limburg-Noord (VRLN) het Dekkingsplan 2.0, de Visie brandweervrijwilligers 2.0 en de Visie repressie 2.0 vastgesteld. Deze documenten geven, samen met een aantal landelijk vastgestelde documenten, richting aan de doorontwikkeling van de repressieve brandweerorganisatie. Het bestuur heeft de VRLN de opdracht gegeven deze doorontwikkeling concreet uit te werken in een Repressief brandweerorganisatieplan: 'Kom met een voorstel op basis waarvan het bestuur de inrichting van de repressieve brandweezorg in Limburg-Noord kan vaststellen'.

Op welke vragen geeft het Repressief brandweerorganisatieplan antwoord?

Op basis van de vele uitgangspunten in de hierboven genoemde documenten en met aandacht voor het specifieke karakter van onze regio met het langgerekte grondgebied en de splitsing door de Maas, geeft het Repressief brandweerorganisatieplan in drie modellen weer hoe de doorontwikkeling van de brandweer gestalte gegeven kan worden. Daarbij wordt antwoord gegeven op de onderzoeksvragen uit het Dekkingsplan 2.0 naar de haalbaarheid van maatregelen ter verbetering van de opkomsttijd van het eerste brandweervoertuig in verschillende gebieden in de regio.

Het Repressief brandweerorganisatieplan beperkt zich op dit moment tot de verdeling van de brandweerposten en spreiding van het basismateriaal (SIV, tankautospuit, hulpverleningsvoertuigen, redvoertuigen en waterwagens). In een later stadium zullen onderwerpen als incidentbestrijding gevaarlijke stoffen, operationele leiding, spreiding specialismen en bestrijding waterongevallen worden toegevoegd.

Wie is erbij betrokken?

Het proces van opstellen en vaststellen van het Repressief brandweerorganisatieplan kent 2 fasen. Fase 1 loopt tot en met het vaststellen van ontwerp van het Repressief brandweerorganisatieplan door het algemeen bestuur van de VRLN. In deze fase is het plan meerdere malen besproken in het algemeen bestuur en is het plan toegelicht aan individuele burgemeesters. Alle postcommandanten zijn collectief bijgepraat en de posten waar mogelijk flinke veranderingen kunnen plaatvinden, zijn apart geïnformeerd. De postcommandanten van deze posten hebben hun visie over de plannen besproken met de betreffende burgemeester. Argumenten zijn uitgewisseld en daarmee ligt er een stevige bestuurlijke en operationele basis voor het inrichten van een toekomstbestendige brandweezorg in Limburg-Noord met maatwerk voor de schaal en de specifieke omstandigheden van dit gebied.

In fase 2 geven de gemeenteraden hun zienswijze over het plan en brengt de ondernemingsraad hierover advies uit. Daarna besluit het algemeen bestuur over de definitieve vaststelling van het plan. In deze fase worden de beleidsambtenaren veiligheid van de gemeenten geïnformeerd en licht de VRLN desgewenst het plan toe in gemeenteraden of raadscommissies. De ondernemingsraad is gedurende het proces betrokken en geïnformeerd.

2. Huidige situatie

2.1 Medewerkers en Materieel

Aantal posten en medewerkers

De regio beschikt in de huidige situatie over 31 posten, 60 etmaalmedewerkers, 60 repressief inzetbare dagdienstmedewerkers en 800 vrijwilligers. Er is sprake van etmaal-bezettingen in Roermond en Venlo, een dagbezetting van 6 personen in Weert en dagbezettingen van 2 personen in Gennep, Venray, Horst, Helden, Heythuysen en Echt.

De SIV

De SIV is een kleine bluseenheid die tijdens kantooruren wordt ingezet. Het voertuig heeft een gekazerneerde bezetting van twee personen en rukt binnen anderhalve minuut uit. Het grootste belang van de SIV is dat vrijwillige posten tijdens kantooruren ondersteund worden zodat de uitruk zoveel mogelijk geborgd is. De SIV vormt tijdens kantooruren een gegarandeerde repressieve schil bovenop de schil van tankautosputten. De SIV staat in de posten Venlo, Roermond, Weert, Gennep, Venray, Horst, Helden, Heythuysen en Echt.

Bij de inzet van de SIV moet in ogenschouw worden gehouden dat de SIV over onvoldoende slagkracht beschikt om incidenten zoals woningbranden of verkeersongevallen zelfstandig af te handelen en dus aangevuld moet worden door een tankautosput met minimaal vier personen. De SIV maakt wel een aanvang met de incidentbestrijding en werkt veel incidenten zelfstandig af. De tijdswinst door de SIV leidt in een aantal gevallen tot een kwaliteitswinst van de brandweezorg.

Risicogerichte slagkracht

De aandacht in het Dekkingsplan 2.0 is gericht op een snelle basiszorg en niet op slagkracht en specialismen. In dit repressief organisatieplan is aan de hand van het geactualiseerd regionaal risicoprofiel en de hierin genoemde incidenttypen, bepaald hoe groot de slagkracht minimaal moet zijn. Aangezien het gros van de incidenttypen zich in elke gemeente kan voordoen, is gekozen voor een zodanige verdeling van capaciteit dat de slagkracht overal binnen de landelijke tijdsnormen kan worden geformeerd. Deze capaciteit is al grotendeels aanwezig in verband met de snelle eerstelijns brandweezorg in de gemeenten.

In Venlo en Roermond met een iets grotere concentratie aan chemische industrie zijn schuimblusvoertuigen gepositioneerd. De hulpverleningsvoertuigen zijn reeds strategisch gepositioneerd en gericht op autosnelwegen en autowegen. De redvoertuigen zijn evenwichtig verspreid over de regio en geplaatst in Venray, Venlo, Weert en Roermond. In deze steden is de kans op inzet het grootst.

2.2 De beroepsdiensten

De beroepsdienst wordt gemoderniseerd waarbij gestreefd wordt naar een optimale productiviteit van de medewerkers. Hierbij moet niet worden vergeten dat de brandweezorg in Venlo, Roermond en de omgeving van Roermond afhankelijk is van een beroepsmatige organisatie. In de modellen wordt uitgegaan van een gekazerneerde bezetting in Roermond en Venlo van acht personen¹. Dit kan ook een hybride samenstelling zijn die bestaat uit etmaalmedewerkers, dagdienstmedewerkers en vrijwilligers.

¹ Met deze samenstelling is de kazerne in staat om zowel bij snelle noodhulp als bij opschaling binnen de landelijke kaders uitruk op maat te opereren.

2.3 Vrijwilligers

Vrijwilligheid

Vanuit de brandweerposten bestrijden ongeveer 800 vrijwilligers, 60 beroepskrachten en tientallen dagdienstmedewerkers de incidenten. De omvang van het vrijwillig aandeel blijkt uit het gegeven dat momenteel twee tankautospuitten worden bezet door beroepspersoneel en veertig door vrijwilligers.

Een vrijwillige organisatie heeft voordelen. De maatschappelijke verankering is groot, het is relatief goedkoop en erg flexibel. Nadelen zijn dat de paraatheid van elke post niet altijd geborgd kan worden en dat maatschappelijke invloeden – denk aan mobiliteit, krimp van woonkernen, vergrijzing – een grote invloed heeft op de werving en inzetbaarheid van posten. Bovendien is het vrijwel onmogelijk om met een vrijwillige organisatie met uitruktijden van rond de 5 minuten, de wettelijke normtijden voor een aantal objecten, overal te realiseren.

De motivatie van de huidige vrijwilligers is met name het repressief optreden. Hiermee moet rekening worden gehouden bij de inrichting van de repressieve organisatie.

Maatschappelijke betrokkenheid

De lokale vrijwilligersposten dragen bij aan een zichtbare overheid in de dorpen. Ze vormen een belangrijke hoeksteen van de brandweer in Limburg-Noord en een lokaal centrum voor versterking van zelfredzaamheid en veiligheidsbewustzijn door inzet van brandveilig leven in de gemeenschap. De vrijwilligers vormen met hun brandweerpost de lokale sleutel naar de maatschappelijke betrokkenheid van de brandweer. Zij rukken niet alleen uit voor brand en hulpverlening, maar gaan daarnaast burgers helpen brand te voorkomen en te leren beperken. De posten hebben een maatschappelijk toegevoegde waarde en gemeenschappen zijn blij met de brandweerpost.

Verschillen tussen tijdens kantoortijd en buiten kantoortijd

In feite is sprake van twee verschillende situaties bij een uitrukdienst met vrijwilligers. Tijdens kantooruren is sprake van krapte op steeds meer plaatsen. Dit komt doordat veel vrijwilligers dan niet paraat zijn omdat ze bijvoorbeeld elders werken. Het komt voor dat vrijwillige posten tijdens kantooruren te weinig personeel hebben om een TS met zes personen te bezetten of dat geen bevelvoerder beschikbaar is. Ondersteuning door beroepspersoneel en vrijwilligers van andere posten, flexibele bezetting en ondersteuning door de SIV is dan cruciaal om de repressieve zorg te borgen.

Buiten kantooruren zijn de vrijwilligers weer terug in de woonomgeving en staan klaar voor het repressief werk. Ondersteuning van de lokale posten is dan niet nodig. Bij het opstellen van het plan zal hiermee rekening worden gehouden.

2.4 Landelijke kaders

Uitruk op maat

Het Veiligheidsberaad heeft landelijke kaders voor het uitrukken op maat vastgesteld. Een maatgevend incident (woningbrand) moet worden bestreden met (minimaal) een TS en 6 personen. Deze eenheid kan worden geformeerd uit verschillende deelenheden. Op de eerste eenheid die ter plaatse komt, is altijd een gekwalificeerd bevelvoerder aanwezig. Opschaling vindt plaats met TS6 (geen samengestelde eenheid).

De uitruk op maat van Brandweer Limburg - Noord past binnen deze kaders, namelijk:

- De eerste eenheid tijdens kantooruren wordt gevormd door een SIV en een TS(4)
- Zowel de SIV als de TS(4) beschikken over een gekwalificeerde bevelvoerder
- Opschaling vindt plaats met een TS6

De kaders zijn gericht op veilig werken maar de strakke eisen beperken ons in de mogelijkheden om in de kleinste kernen een repressieve voorziening te borgen.

Project RemBrand

Als reactie op de focus op opkomsttijden, is landelijk het project RemBrand gestart. Er zijn namelijk veel meer factoren en partijen die het niveau van brandveiligheid bepalen. Een snelle ontdekking van een brand kan minuten tijdswinst opleveren, sneller rijden door de brandweer slechts enkele seconden. Andere factoren die het niveau van brandveiligheid bepalen zijn het gedrag van mensen en de toegepaste materialen in bijvoorbeeld meubels.

Ten aanzien van de opkomsttijden adviseert Project RemBrand om tot gebiedsgerichte normtijden te komen. Voor veel gebieden in onze regio zou dit leiden tot een range van normtijden tussen zeven en dertien minuten. Dit leidt tot een meer realistisch beeld van de prestaties van onze brandweer.

3. Probleemstelling

De VRLN wil een toekomstbestendige repressieve brandweerorganisatie bouwen die afgestemd is op kleinschalige en grootschalige risico's in Limburg-Noord. Bij het vaststellen van Dekkingsplan 2.0 was duidelijk dat met de huidige repressieve brandweerorganisatie de bestuurlijke ambities om in elke gemeente de opkomsttijd van het eerste brandweervoertuig voor ten minste 50% te laten voldoen aan de normtijd uit het Besluit veiligheidsregio's (het zogenaamde dekkingspercentage op minimaal 50%), niet gehaald wordt. In het dekkingsplan zijn daarom de volgende opdrachten geformuleerd:

Onderzoek:

- haalbaarheid extra posten in de gemeenten Bergen, Venray en Roerdalen;
- haalbaarheid verplaatsing post Nederweert richting randweg;
- haalbaarheid snellere invoering 24-uurs bezetting snelle interventie-eenheden;
- haalbaarheid aanpassing SIE-netwerk voor verbetering dekking in de gemeenten Bergen, Leudal, Maasgouw, Mook, Nederweert, Roerdalen en Venlo.

De onderzoeksopdrachten uit het dekkingsplan richten zich op verbetering van de opkomsttijd van het eerste brandweervoertuig. Het Repressief brandweerorganisatieplan richt zich echter niet alleen op het eerste brandweervoertuig, maar ook op het tweede en derde voertuig, de opkomst van het eerste tot en met het vierde peloton en de inzet van een peloton grootwatervoorziening. De brandweer is geregionaliseerd en het ligt voor de hand om de inrichting van de repressieve brandweezorg op regionale schaal te bekijken. In het verleden heeft de regio hierin overigens al grote stappen gemaakt. Denk hierbij aan het regionaal organiseren van de specialistische taken van de brandweer.

4. Oplossingsrichtingen

4.1 Algemeen

Om de benodigde minimale capaciteit aan voertuigen te bepalen is een capaciteitsanalyse uitgevoerd. Deze is gebaseerd op het geactualiseerd regionaal risicoprofiel. Vervolgens is een analyse uitgevoerd hoeveel voertuigen nodig zijn en hoe de spreiding moet zijn om zowel de snelle noodhulp als de slagkracht in alle gemeenten tijdig ter plaatse te krijgen. Uit deze analyses blijkt dat hiervoor minimaal 30 operationele tankautospuiten uit de eigen regio nodig zijn.

Voor de inrichting van de repressieve brandweerorganisatie zijn 3 modellen uitgewerkt. De doorontwikkeling van uitrukken op maat en de uitgangspunten voor robuuste en basisposten, waterwagens, vervangingstankautospuiten en tweede tankautospuiten, zijn voor alle 3 de modellen gelijk.

Doorontwikkeling SIV en uitrukken op maat

Een gekazerneerde bezetting voor de SIV buiten kantooruren heeft als voordeel dat de SIV in anderhalve minuut kan uitrukken. Nadelen zijn dat het moeilijk haalbaar is omdat voor een dergelijk model veel personeel nodig is en het duur² is, zeker in relatie tot het gering aantal inzetten in veel gebieden. Daarnaast is de vrijwillige organisatie buiten kantooruren prima inzetbaar en presteert goed en relatief goedkoop.

In combinatie met de informatie gestuurde brandweer (zie hieronder) wordt de SIV niet altijd statisch vanuit een vaste post ingezet maar wordt vanuit de behoefte op dat moment een SIV gepositioneerd. Denk aan zwakke paraatheid in gebieden of slechte bereikbaarheid.

Het voornemen is om de uitruk op maat bij de posten verder door te ontwikkelen, zodat een post in voorkomende gevallen kan afwijken van een minimale bezetting van zes personen op de tankautospuit. Dit natuurlijk binnen de wettelijke mogelijkheden en de landelijke kaders uitruk op maat. De mogelijkheid om meer flexibel op te treden, komt de motivatie van de posten ten goede. Een belangrijke voorwaarde hiervoor is een goede paraatheidsmonitor; de postcommandant en de meldkamer moeten op de hoogte zijn van de inzetbaarheid zodat een post niet tevergeefs wordt gealarmeerd.

In het Dekkingsplan 2.0 werd de opdracht gegeven tot onderzoek naar een versnelde invoering van een 24-uurs bezette SIV en de haalbaarheid van een aangepast SIV-netwerk ter verbetering van de opkomsttijden in een aantal gemeenten.

Het advies is de inzet van de SIV te beperken tot de kantooruren en het netwerk van SIV's te laten zoals het nu is: op de 9 posten waar overdag beroepsmensen werken vanuit de afdelingen Incidentbestrijding, Risicobeheersing en/of Vakbekwaamheid, Materieel en Ontwikkeling (VMO).

Robuuste en basisposten

Conform de Visie repressie zijn er robuuste en basisposten. Robuuste posten zijn grotere posten die de basiszorg regelen maar ook specialismen. De volgende posten worden geclassificeerd als robuuste posten; Bergen, Echt, Gennep, Heythuysen, Horst, Ittervoort (samenvoeging Hunsel en Thorn), Nederweert, Panningen, Roermond, Susteren, Venlo, Venray, Weert.

De overige posten zijn basisposten. Deze kleinere posten concentreren zich op de basiszorg en voeren in principe geen specialismen uit.

² In de goedkoopste variant bedragen de meerkosten structureel € 1.500.000 bij een inzet van tussen de 400 en 500 vrijwilligers die gekazerneerde diensten draaien.

Waterwagens

Een gebrek aan bluswater in de buitengebieden en natuurgebieden wordt in dit plan deels gecompenseerd door drie extra waterwagens die ook nog eens zodanig zijn opgesteld dat in de meest risicovolle natuurgebieden binnen een uur zes waterwagens ter plaatse kunnen zijn. Deze waterwagens kunnen ook gebruikt worden als blusplatform.

Vervangingstankautosputen

Het uitgangspunt 'gegarandeerde paraatheid' betekent dat vervangingstankautosputen nodig zijn. De operationele tankautosputen van de posten worden zeer regelmatig ingezet voor oefeningen en opleidingen buiten het verzorgingsgebied maar hebben ook onderhoud nodig. Om dan geen gaten in de dekking te krijgen, zijn vervangingstankautosputen nodig. Hieraan is geen personeel gekoppeld maar ze worden ingezet bij oefeningen of schuiven in als ergens in de regio een voertuig uitvalt. Ook kunnen ze worden ingezet voor de jeugdbrandweer.

Versobering aantal tweede tankautosputen

In principe beschikt een brandweerpost over één tankautosput. Als de risico's ertoe aanleiding geven, kan een tankautosput worden toegevoegd. Concreet betekent dit dat het aantal tweede tankautosputen in posten wordt verminderd. De gevolgen voor de incidentbestrijding en voor vrijwilligers zijn beperkt:

- Door de risico's vanuit een regionale scope te bekijken, is de toegevoegde waarde van deze voertuigen voor de incidentbestrijding beperkt. De tankautosput uit een buurgemeente kan vaak eerder ter plaatse zijn.
- De tweede tankautosput rukt niet vaak uit, in het jaar 2014 zijn de tweede tankautosputen van Gennep en Nederweert elk driemaal ingezet bij een incident en die van Susteren en Panningen elk tweemaal.
- Het bezetten van het voertuig is een enorme opgave voor een post, zeker in relatie tot het zeer gering aantal inzetten. Vaak is het niet mogelijk om het voertuig 7 x 24 uur te bezetten.
- Voor oefeningen kan - indien nodig - een vervangingstankautosput worden gebruikt.
- Het afstoten van de tweede tankautosput leidt in de regel niet tot minder personeel. Voor een robuuste post (TS, specialismen) wordt uitgegaan van 30 personen en voor een basispost van 20 personen.
- De posten die een tweede tankautosput kwijtraken en geen eerstelijns specialisme hebben, krijgen een eerstelijns specialistische taak toegewezen.

Informatiegestuurde brandweer

Momenteel beschikt de brandweer over weinig informatie als het gaat om de inzetbaarheid van posten en de gevolgen van tijdelijke infrastructurele maatregelen, evenementen of risico's in objecten. Het is belangrijk om deze informatie te genereren en te vertalen in maatregelen. Een praktijkvoorbeeld is het tijdelijk verplaatsen van een SIV als in een bepaald gebied te weinig dekking is.

Monitoring paraatheid posten

Erg belangrijk is een goede monitoring van de inzetbaarheid van de posten. Momenteel bestaat hierin te weinig inzicht. Dit leidt ertoe dat onvoldoende inzicht is in de paraatheid en tot vertragingen in de hulpverlening omdat posten soms tevergeefs worden gealarmeerd. Een mogelijk hulpmiddel is het zogenaamde active paging: personeel dat wordt gealarmeerd, geeft via de pager een terugkoppeling dat het onderweg is naar de kazerne. Binnen één minuut is dan inzichtelijk of een post wel of niet kan uitrukken.

Het voornemen is om elke vijf jaar te monitoren hoe de posten ervoor staan wat betreft aantal uitrukken, uitruksnelheid, paraatheid, toekomstbestendigheid, brandveilig leven, maatschappelijke betrokkenheid en kosten. De verkregen gegevens zijn input voor de doorontwikkeling van de repressieve organisatie.

Dekkingspercentage en opkomsttijden

Het Algemeen bestuur heeft de ambitie uitgesproken om per gemeente een minimale dekking van 50% te realiseren. Dit betekent dat 50% van de gebouwen binnen de wettelijke opkomsttijd voor dat specifieke soort gebouw kan worden bereikt. Met andere woorden; de brandweer is in staat om bij de helft van de gebouwen binnen 5 minuten (woning boven winkel), 6 minuten (minder zelfredzame bewoners), 8 minuten (woning) of 10 minuten (bedrijf) na een melding voor de deur te staan.

Volgens het Dekkingsplan 2.0 wordt de eerste deeleenheid voor de deur (SIV of TS4) geregistreerd als opkomsttijd van de brandweer. Het landelijke kader uitruk op maat zegt echter dat de opkomsttijd bepaald wordt door laatste deeleenheid, dus het moment dat een basiseenheid (SIV + TS4 of TS6) ter plaatse is.

In het Dekkingsplan 2.0 wordt als ambitie uitgesproken dat de uitruktijd (tijd tussen afgaan pagers en verlaten kazerne van een TS) van een vrijwillige post maximaal 5 minuten bedraagt. Aan deze ambitie wordt in de praktijk gewerkt, in de berekeningen van de opkomsttijden is de uitruktijd op maximaal 5 minuten gesteld. Als uitruktijd van een voertuig met gekazerneerd personeel is anderhalve minuut gehanteerd.

Slagkracht

Er is een capaciteitsanalyse uitgevoerd om de minimale slagkracht te bepalen. Hieronder volgt een overzicht van het benodigd materiaal (tankautospuitten, waterwagens, hulpverleningsvoertuigen en redvoertuigen (autoladders en hoogwerkers)).

Voertuig	benodigd volgens analyse	Huidig aantal per 30 juli 2014	Verschil + = over - = te weinig
Tankautospuut terreinvaardig	20	21	1 +
Tankautospuut 4 x 2	10	21	11 +
Vervangingstankautospuut	8	2	6 -
Waterwagen	8	5	3 -
Hulpverleningsvoertuig	7	7	0
Redvoertuig	4	4	0

4.2 Onderzoeken haalbaarheid extra posten of verplaatsen posten.

Vanuit het Dekkingsplan 2.0 heeft het bestuur opdracht gegeven tot vervolgonderzoek naar verbetering van het dekkingspercentage in de gemeenten Bergen, Nederweert, Roerdalen en Venray.

Uit alle haalbaarheidsonderzoeken (zie bijlage 1) komt één gelijkluidend advies: bouw geen nieuwe brandweerposten en verplaats post Nederweert niet op dit moment.

Reden om geen nieuwe brandweerposten te bouwen is dat in de gebieden waar de dekking van de eerste tankautospuut laag is, het aantal inwoners te laag is om 20 vrijwilligers te werven voor het bezetten van een tankautospuut of een SIV. Tevens is het aantal uitrukken te laag om ervaring op te kunnen bouwen. De kosten van een nieuwe post wegen daarbij niet op tegen de baten.

De reden om post Nederweert voorlopig niet te verplaatsen is omdat de kazerne bij verplaatsing juist in een minder risicovol gebied komt te staan (nieuwbouw). Bij verplaatsing naar bijvoorbeeld de Hulslenweg verbetert het dekkingspercentage, maar daarmee verbetert niet de totale kwaliteit van de brandweezorg.

4.3 Drie organisatie modellen

Er zijn veel verschillende modellen mogelijk om de repressieve brandweerorganisatie in te richten. Elk model heeft zijn voor- en nadelen wat betreft kosten, kwetsbaarheid, opkomstpercentages, opschaling, vrijwilligheid en haalbaarheid.

In dit plan wordt een drietal modellen gepresenteerd. Het eerste model is een organisatie die de bestuurlijke ambities realiseert met inachtneming van de landelijke kaders uitruk op maat. Het tweede model is de huidige organisatie met een aantal aanpassingen en bottom-up doorontwikkeling. Het derde model geeft inzicht in de gevolgen van het top-down terugbrengen van het aantal posten.

Bij de gepresenteerde modellen wordt de spreiding van de posten, de tankautospuiten en de SIV's beschreven. De gevolgen worden uitgedrukt in de volgende parameters:

- Financieel
- Opkomsttijden snelle noodhulp
- Personele gevolgen
- Gevolgen voor de vrijwillige organisatie
- Draagvlak
- Haalbaarheid

Het dekkingsplan gaf aan dat voor de gemeenten Echt-Susteren, Gennep, Horst aan de Maas, Leudal, Mook en Middelaar, Nederweert, Peel en Maas en Venray met organisatorische maatregelen de uitruktijd terug te brengen is naar maximaal 5 min. In de berekeningen is de uitruktijd voor desbetreffende posten op 5 min. gezet.

Financieel

Het is lastig om de financiële gevolgen goed in kaart te brengen. De genoemde bedragen moeten dan ook worden gezien in orde van grootte. In de bedragen is rekening gehouden met de vervangingstankautospuiten en de drie extra waterwagens.

4.3.1 Model 1

Dit model is ingericht om de bestuurlijke ambities van 50% te realiseren maar dan conform de landelijke kaders uitruk op maat. Dit betekent dat de opkomsttijd wordt gerealiseerd door een basiseenheid (SIV2 + TS4 of TS6). Het model leidt tot een fijnmaziger netwerk van posten.

De posten

In het model worden drie posten verplaatst naar een meer strategische locatie, namelijk Horst, Nederweert en Venray. Daarnaast zijn acht nieuwe posten nodig bovenop het huidige aantal. Het betreft posten in Bergen (Well), Milsbeek, Haalen, Maasbracht, Sint Odilienberg, Melick, Ysselsteyn en Weert. Alleen in de posten Roermond en Venlo is een tweede tankautospuut aanwezig.

De voordelen van dit model zijn:

- Dichter netwerk dus betere opkomsttijden;
- Groter uithoudingsvermogen van de organisatie bij langdurige incidenten.

De nadelen zijn:

- Hoge kosten;
- Substantieel groter aantal vrijwilligers nodig;
- Er worden posten opgericht die moeilijk te bezetten zijn;
- De nieuwe posten hebben weinig repressieve inzetten en doen weinig ervaring op.

Weging van het model

Financieel resultaat model

Ten opzichte van de huidige situatie bedragen de structurele meerkosten van dit model ten opzichte van de huidige situatie ongeveer € 2,5 miljoen (kosten voor 160 extra vrijwilligers, extra materiaal, extra beroepsmatige ondersteuning, jaarkosten nieuwe kazernes).

Efficiëntie

Een gelijk aantal incidenten wordt door meer posten en meer vrijwilligers bestreden. Het aantal incidenten per post en per vrijwilliger daalt. De repressieve organisatie wordt groter vanwege het realiseren van opkomstpercentages en niet omdat risico's erom vragen.

Opkomsttijden snelle noodhulp

In bijna elke gemeente kan bij 50% van de objecten binnen de wettelijke tijdsnorm een basiseenheid (SIV + TS4 of TS6) voor de deur staan. In Echt-Susteren, Nederweert en Venray wordt de 50% net niet gehaald.

Opkomsttijden grootschalig (slagkracht)

In dit model kunnen de eerste vier pelotons worden gevormd binnen de normtijden (30,45 en 60 minuten)

Personele gevolgen

De wijze waarop het vrijwilligerschap en het vak wordt uitgeoefend is in dit model vrijwel gelijk aan de huidige situatie.

Gevolgen voor de vrijwillige organisatie

De vrijwillige organisatie wordt groter en groeit met ongeveer 160 tot 960 personen. Het wordt een enorme uitdaging om de extra vrijwilligers te werven.

In dit model blijft de vrijwillige organisatie in stand. Vrijwel alle posten verliezen de tweede tankautospuut. Dit heeft geen grote gevolgen voor de vrijwilligers in die posten. De tweede tankautospuut rukte niet vaak uit. Voor oefeningen kan eventueel een vervangingstankautospuut worden gebruikt. Bovendien worden de specialistische taken deels herverdeeld. Het afstoten van de tweede tankautospuut leidt niet tot minder personeel. De posten die een tweede tankautospuut kwijtraken en geen eerstelijns specialisme hebben, krijgen in elk geval een eerstelijns specialistische taak toegewezen. Hierdoor wordt de paraatheid van deze specialismen verbeterd.

Draagvlak

Er is bij het personeel weinig draagvlak voor dit model. Dit model gaat ten koste van het aantal inzetten en het opdoen van ervaring in een aantal posten. Hetzelfde aantal incidenten wordt namelijk bestreden vanuit meer posten. Het aantal uitrukken per post daalt waardoor er voor een aantal posten weinig uitrukken overblijven.

Haalbaarheid

De haalbaarheid van dit model is sterk afhankelijk van de beschikbaarheid van extra financiële middelen en voldoende vrijwilligers.

4.3.2 Model 2

In dit model is het uitgangspunt dat posten niet gesloten worden. Er wordt uitgegaan van de huidige posten. Dit betekent dan wel een verantwoordelijkheid voor de post om 7/24 uur paraat en inzetbaar te zijn en om een rol te spelen als het gaat om bijvoorbeeld brandveilig leven of input te leveren voor de informatiegestuurde brandweer. Wel wordt het aantal tankautospuiten teruggebracht.

Vanuit dit model kan optimalisatie plaatsvinden. Eventuele samenvoegingen van posten worden bottom-up geïnitieerd.

De voordelen van dit model zijn:

- Opkomsttijden redelijk conform bestuurlijke ambitie (50% bij de eerste deeleenheid);
- Goed uithoudingsvermogen bij langdurige incidenten;
- Focus op primair proces in plaats van op sluiten en samenvoegen posten;
- Groot draagvlak personeel.

De nadelen zijn:

- In bepaalde gebieden veel kleine posten op een klein oppervlakte met elk een klein wervingsgebied
- Minder ruimte om specialistische taken te spreiden (minder robuuste posten)
- Duurder dan een model met minder posten

De posten

In dit model blijven de huidige posten bestaan. Om een uitruktijd blijvend te kunnen garanderen, moet de post in staat zijn om altijd zes vrijwilligers, waaronder een bevelvoerder en een chauffeur, binnen de afgesproken tijd (5 minuten) te organiseren. In het kader van uitrukken op maat (SIV + TS4) hoeft de post tijdens kantooruren niet buiten dienst als vier of vijf personen paraat zijn. Het is dan mogelijk om samen met de SIV uit te rukken. Als een post structureel geen TS6 meer kan garanderen, wordt zo mogelijk structureel overgegaan op een TS4. Een vrijwillige post wordt opgeheven als deze structureel geen TS4 meer kan leveren.

Vijf posten beschikken over een tweede tankautospuiter, namelijk Roermond, Venlo, Venray, Weert en Bergen. De tankautospuiter in Bergen is nodig om in de kop van de provincie snel een peloton te kunnen vormen. In Roermond, Venlo, Venray en in Weert is een tweede tankautospuiter verdedigbaar omdat hier meerdere risico-objecten zijn (denk aan ziekenhuis, psychiatrische instelling, BRZO, gevangenis, oude binnenstad enz.). Deze tweede tankautospuiten fungeren ook als vervangingstankautospuiten. Dit betekent dat aanvullend nog vijf vervangingstankautospuiten nodig zijn. Het voorstel is om de tweede tankautospuiten van Gennep, Nederweert, Panningen en Susteren uit de operationele sterkte te halen en regiobreed in te gaan zetten als vervangingstankautospuiter.

In het voorstel is rekening gehouden met de behoefte aan elasticiteit en een kleine reservecapaciteit. Dit is nodig omdat het een utopie is dat alle vrijwilligersposten altijd paraat kunnen zijn en omdat we in deze regio rekening moeten houden met langdurige natuurbranden en de kracht van het Maaswater.

Specialistische taken

Conform de Visie repressie worden de specialistische taken geregeld vanuit de robuuste posten en herverdeeld zodat de bezetting beter gegarandeerd is. Nu zijn vaak teveel taken in één post geconcentreerd. Basisposten concentreren zich op de basisbrandweezorg. In dit model is de mogelijkheid om specialistische taken te verdelen, enigszins beperkt. Als posten gaan kiezen voor samenvoeging, betekent dit enkele robuuste posten extra waarover specialismen kunnen worden verdeeld. De posten die een tweede tankautospuiter kwijtraken en geen eerstelijns specialisme hebben, krijgen in elk geval een eerstelijns specialistische taak toegewezen.

Weging van het model

Financieel resultaat model

De minderkosten door het terugbrengen van het aantal tankautospuiten zijn nagenoeg gelijk met de meerkosten voor het ophogen van het aantal vervangingstankautospuiten en waterwagens. Het financieel resultaat van model 2 is kostenneutraal.

Efficiëntie

De kracht van dit model is dat niet top down wordt bepaald dat posten worden samengevoegd, maar dat dit vooral door de posten wordt geïnitieerd. Dit legt ook een verantwoordelijkheid neer bij de post wat betreft het borgen van de paraatheid. Deze aanpak lijkt minder bedrijfsmatig maar past binnen de Visie vrijwilligers. De focus komt te liggen op samenwerken en de kwaliteit van het primair en ondersteunende processen in plaats van strijd en het sluiten en samenvoegen van posten.

Opkomsttijden snelle noodhulp

De gerealiseerde opkomsttijden (eerste deeleenheid) zijn in dit model redelijk conform de bestuurlijke ambities. Voor de gemeenten Bergen, Nederweert en Roerdalen worden de ambities ten aanzien van de opkomstpercentages niet gehaald (resp. 37,9%, 23,2% en 20,5%).

Opkomsttijden grootschalig (slagkracht)

De eerste vier pelotons worden gevormd binnen de normtijden (30, 45 en 60 minuten)

Personele gevolgen

De wijze waarop het vrijwilligerschap en het vak wordt uitgeoefend is in dit model vrijwel gelijk aan de huidige situatie.

Gevolgen voor de vrijwillige organisatie

In dit model blijft het huidige aantal repressieve vrijwilligers (800) gehandhaafd. Een aantal posten verliest de tweede tankautospuit. Dit heeft geen grote gevolgen voor de vrijwilligers in die posten. De tweede tankautospuit rukte niet vaak uit. Voor oefeningen kan eventueel een vervangingstankautospuit worden gebruikt. Bovendien worden de specialistische taken deels herverdeeld. Het afstoten van de tweede tankautospuit leidt niet tot minder personeel maar tot het vervangen van een tweede tankautospuit door belangrijke specialismen. Hierdoor wordt de paraatheid van deze specialismen verbeterd.

Draagvlak

Er is bij het personeel veel draagvlak voor dit model. Het vertrouwen tussen de posten en de VRLN groeit weer. Het opereren vanuit harmonie en inspraak leidt op den duur wellicht tot betere resultaten.

Haalbaarheid

Dit model is haalbaar.

4.3.3 Model 3

Het model leidt tot een afname van het aantal posten. Het is gericht op de minimaal benodigde slagkracht en minder, maar wel robuustere, posten. Bedrijfsvoerings- en financiële aspecten hebben een rol gespeeld bij het ontwerp.

De voordelen van dit model zijn:

- Meer toekomstbestendige brandweer in Peel en Maas, Maasgouw, Leudal dan de huidige situatie van kleine posten die relatief dicht bij elkaar liggen;
- Betere uitrukgarantie tijdens kantooruren door robuustere posten;
- Meer robuuste posten dus betere spreiding mogelijk van specialistische taken;
- Goedkoper.

De nadelen zijn:

- Opkomstpercentages in aantal gemeenten lager;
- De organisatie heeft minder uithoudingsvermogen bij langdurige incidenten;
- Leidt tot veel negatieve aandacht (sluiten posten) en tot grote onrust en weerstand bij de tweehonderd vrijwilligers in de negen posten die gesloten of samengevoegd worden;
- Geen focus meer op primair proces maar op samenvoegen en sluiten.

De posten

Er is in dit model een web van 25 posten met 30³ operationele tankautospuitten beschikbaar. Vijf posten beschikken over een tweede tankautospuut, namelijk Roermond, Venlo, Venray, Weert en Bergen. De tankautospuut in Bergen is nodig om in de kop van de provincie snel een peloton te kunnen vormen. Bergen is in staat om deze tankautospuut te bezetten. In Roermond, Venlo, Venray en in Weert is een tweede tankautospuut verdedigbaar omdat hier meerdere risico-objecten zijn (denk aan ziekenhuis, psychiatrische instelling, BRZO, gevangenis, oude binnenstad enz.).

Er is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij eerdere onderzoeken in Peel en Maas en Leudal en Maasgouw wat betreft het sluiten (samenvoegen) van posten. Hierbij moet aangetekend worden dat deze plannen gebaseerd waren op een opkomsttijd van 15 minuten (dekkingsplan 1.0), terwijl nu wordt uitgegaan van (50%) van de wettelijke opkomsttijden van 5,6,8 en 10 minuten. Dit betekent dat een dichter web van posten nodig is dan uit de onderzoeken destijds bleek. In bijlage 2 is de haalbaarheid van het samenvoegen van verschillende kazernes nader uitgewerkt.

Peel en Maas

In Peel en Maas betekent model 3 dat een strategisch gelegen post in het gebied Baarlo, Maasbree en Kessel nodig blijft. Dit kan gerealiseerd worden door samenvoeging van deze 3 posten. Deze nieuwe post zal ongeveer 80 uitrukken per jaar hebben.

Maasgouw

In Maasgouw is het niet mogelijk om de bestuurlijke ambities te benaderen zonder de posten Wessem (90 uitrukken per jaar, waaronder veel OMS meldingen) en Stevensweert (25 uitrukken per jaar). Daarom blijven Wessem en Stevensweert in dit model bestaan.

Maasgouw en Leudal

Thorn en Hunsel worden samengevoegd op een strategische locatie op het industrieterrein in Ittervoort. Op deze wijze ontstaat hier een toekomstbestendige post met een groter achterland om te werven, met meer uitrukken en met de robuustheid om hier enkele specialistische taken te plaatsen. Gelet op de locatie dicht bij de A2 kan vanuit deze post een groot deel van de regio goed en snel worden bereikt. Het beeld van de nieuwe post is een post met 30 vrijwilligers, een tankautospuut en specialistische en logistieke taken.

³ Minimaal benodigde capaciteit volgens capaciteitsanalyse

De toekomstbestendigheid van kleine posten als Hunsel is een vraagteken. Er is sprake van relatief weinig uitrukken per post, een klein achterland om te werven en een kwetsbare paraatheid tijdens kantooruren. Samenvoegen kan een meer toekomstbestendige oplossing zijn.

Leudal

De posten Roggel en Heythuysen worden samengevoegd op een strategische locatie. Argumenten zijn enerzijds dat deze posten dicht bij elkaar liggen en qua bezetting tijdens kantooruren kwetsbaar en minder toekomstbestendig zijn. Anderzijds is behoefte aan een robuuste post met een belangrijk specialisme in het gebied. Het beeld van de nieuwe post is een moderne post met 30 vrijwilligers, een SIV, TS 4 x 4, waterwagen en een verkenningsteam. De post wordt bemenst door personeel uit Heythuysen en Roggel.

De post Grathem komt niet terug in dit model. Grathem heeft een kleine toegevoegde waarde voor de opkomsttijden in Leudal; de post bestrijkt relatief weinig objecten in een verzorgingsgebied zonder noemenswaardige risico's. De autosnelweg A2 die de post bestrijkt, kan probleemloos en zonder tijdverlies door een andere post worden verzorgd. Ook voor de slagkracht bij grootschalig optreden is Grathem in dit model niet noodzakelijk.

Venlo

De post Belfeld komt niet terug in dit model omdat het gebied voor de opkomst van het eerste brandweervoertuig voldoende gedekt wordt door de beroepspost uit Venlo. De huidige vrijwilligers van Belfeld kunnen in dat geval deels een nieuwe rol krijgen binnen de vrijwilligersgroep Venlo en de vrijwillige post Reuver.

Specialistische taken

Conform de Visie repressie worden de specialistische taken verdeeld over de robuuste posten. Basisposten concentreren zich op de basisbrandweezorg. De posten die een tweede tankautospuut kwijtraken en geen eerstelijns specialisme hebben (denk aan Horst en Nederweert) krijgen in elk geval een eerstelijns specialistische taak toegewezen.

Vervangingstankautosputen

Hoe magender de repressieve organisatie, hoe meer vervangingstankautosputen nodig zijn. In dit model zijn acht vervangingstankautosputen nodig die inschuiven als een tankautospuut in een post uitvalt of niet beschikbaar is.

Financieel resultaat model

Model 3 is op termijn goedkoper omdat minder posten nodig zijn en de organisatie kleiner wordt. Het financieel resultaat is afhankelijk van diverse variabelen. Een benadering van de structurele minderkosten is € 500.000.

Efficiëntie

Door het sluiten of samenvoegen van posten wordt het rendement (aantal uitrukken) van enkele posten hoger. Het netwerk van posten wordt in Peel & Maas, Leudal en Maasgouw grofmaziger met als gevolg langere opkomsttijden. Hier tegenover staat dat de nieuwe robuustere posten tijdens kantooruren meer paraatheid kunnen borgen.

Opkomsttijden

De opkomstpercentages (eerste deeleenheid) in Maasgouw worden in dit model net niet gerealiseerd. In Bergen, Nederweert en Roerdalen worden de bestuurlijke ambities niet gerealiseerd. De opkomsttijden in diverse kerkdorpen in Peel en Maas en Leudal worden langer.

Opkomsttijden grootschalig (slagkracht)

In dit model kunnen de eerste vier pelotons worden gevormd binnen de normtijden (30,45 en 60 minuten)

Personele gevolgen

De personele gevolgen van dit model zijn groot voor de posten die worden samengevoegd of gesloten.

Gevolgen voor de vrijwillige organisatie

Er is sprake van een aantal samenvoegingen en sluitingen van posten. Dit leidt na een aantal jaren tot een organisatie met ongeveer 700 vrijwilligers.

De waarde van de posten

Om beter inzicht te krijgen in de waarde van de posten die genoemd zijn in de lijst van mogelijk te sluiten of samen te voegen post, is per post door de postcommandant een inventarisatie gemaakt over een aantal onderwerpen:

- Repressie kwantiteit (25 of meer uitrukken per jaar)
- Uitruktijd (binnen 5 minuten)
- Toekomstvastheid (gemiddelde leeftijd en grootte wervingsgebied)
- Paraatheid tijdens kantooruren
- Staat van de kazerne
- Maatschappelijke betrokkenheid, activiteiten, brandveilig leven
- Opvatting post over samenvoegen of sluiten.

Deze inventarisaties zijn per post besproken. Uit de inventarisaties en de gesprekken met de posten blijkt het volgende:

Samenvoegen Baarlo, Kessel en Maasbree

Het aantal uitrukken van post Kessel valt met 24 per jaar net onder de norm van minimaal 25 per jaar. Verder zijn de 3 posten vitale posten. Het onderhoud van de kazernes heeft achterstand opgelopen door de jarenlange discussie over het al dan niet sluiten van posten.

In dit plan wordt gesproken over samenvoeging van 3 posten. Op alle 3 de posten wordt deze term als misleidend ervaren omdat de plaats van de nieuwe kazerne erg bepalend is. Hoe dichterbij de huidige post, hoe groter de kans dat je als vrijwilliger op tijd in de kazerne bent om uit te rukken. Wanneer de nieuwe post verder weg ligt van je huidige post, kom je te laat op de kazerne en wordt de 'samenvoeging van 3 posten' niet als samenvoeging ervaren, maar als sluiting van 2 posten en het verplaatsen van 1 post.

Samenvoegen Thorn en Hunsel

Beide posten zien meerwaarde in een samenvoeging. Individueel staan deze posten zwak en samen staan ze sterk op de bovengenoemde onderwerpen. De maatschappelijke betrokkenheid en de staat van de kazerne is voor beide posten individueel wel goed.

Samenvoegen Heythuysen en Roggel

Het gebouw van de post Heythuysen voldoet niet aan de eisen van deze tijd. Dit gegeven is voor deze post aanleiding om naar de toekomst van de post te kijken. Wanneer in de toekomst de post wordt samengevoegd met post Roggel, is hiervoor draagvlak. De vrijwilligers gaan er dan wel vanuit dat er een locatie gekozen wordt die vanuit Heythuysen goed bereikbaar is, anders wordt het draagvlak een stuk minder. De paraatheid overdag is kwetsbaar en afhankelijk van de dagdienstmedewerkers die in het kantoor bij de kazerne werken. Naar verwachting verbetert de paraatheid wanneer een extra bevelvoerder is opgeleid.

Roggel is op dit moment een vitale post en ziet een samenvoeging met Heythuysen vooralsnog niet zitten. Wanneer de toekomstvastheid van de post zou verslechteren, is een samenvoeging wellicht een optie.

Sluiten Belfeld en Grathem

Post Belfeld is een vitale post met een hoge maatschappelijke meerwaarde. Vanwege een eerder opgelegde ledenstop tot 2013, is de instroom vertraagd. Inmiddels zijn weer nieuwe leden aangenomen. Na het afronden van opleidingen door deze nieuwe leden, is de paraatheid tijdens kantooruren weer op orde. De post levert meerwaarde in een snelle respons naar de kern Belfeld en naar de A73. De post wil zelf graag volle kracht vooruit blijven gaan.

Ook post Grathem heeft te kampen gehad met de gevolgen over de onzekerheid over het voortbestaan van de post. Inmiddels zijn nieuwe leden geworven en zijn hun opleidingen gestart. De post ziet met het aantrekken van nieuwe leden ook weer een gezonde toekomst.

Haalbaarheid

Het samenvoegen van twee of drie posten tot één post is alleen goed haalbaar als de vrijwilligers hiervoor open staan. Bij de posten Thorn en Hunsel is dit het geval (zie bijlage 2).

5. Conclusies

Opmerkingen en reacties van bestuurders en het werkveld zijn zoveel mogelijk meegenomen en leiden tot een aantal conclusies:

5.1. Ambities dekkingspercentages niet overal realiseerbaar

Door de uitgestrektheid van het gebied is de in het Besluit Veiligheidsregio genoemde opkomstnormering voor bepaalde typen objecten in Limburg-Noord niet overal realiseerbaar. De fysieke afstand tussen een object en een brandweerpost maakt dat de rijtijden vaak al langer zijn dan de genormeerde opkomst. De VRLN is samen met de betrokken bestuurders en postcommandanten tot de conclusie gekomen dat het realiseren van extra brandweerposten in dunbevolkte gebieden en kleine woonkernen in gemeenten als Bergen, Venray, Nederweert en Roerdalen niet haalbaar is en geen duurzame oplossing biedt. De consequentie hiervan is dat in deze gebieden structurele inzet op brandveilig leven noodzakelijk is. Maak mensen bewuster van de risico's die ze lopen en zorg dat ze weten wat ze te doen staat om hun leefomgeving veiliger te maken, onder andere door het plaatsen van rookmelders.

5.2 Breed draagvlak voor model 2

Bij zowel de bestuurders, het management van de brandweer als bij de brandweerposten bestaat een breed draagvlak voor de inrichting van de repressieve brandweerorganisatie conform model 2:

- Doorontwikkeling vanuit de bestaande brandweerorganisatie
- Aantal operationele tankautospuiten terugbrengen van 42 naar 35⁴
Inrichten robuuste posten en basisposten conform Visie repressie
- Aantal vervangingstankautospuiten verhogen van 2 naar 5
- Aantal waterwagens voor natuurbrandbestrijding en bluswatervoorziening in het buitengebied verhogen van 5 naar 8.

5.3 Behoeft aan duidelijkheid

De discussie over het al dan niet sluiten of samenvoegen van posten loopt voor een aantal posten al tientallen jaren. De medewerkers van deze posten hebben dringend behoefte aan duidelijkheid. Het besluit over de posten moet een duurzaam besluit zijn, zodat deze posten weten waar zij aan toe zijn.

5.4 Monitoring staat van de posten

Het in beeld brengen van de posten op een aantal criteria geeft inzicht in de staat van een post en helpt bij de bottom-up doorontwikkeling van de repressieve organisatie. De criteria zijn:

- Repressie kwantiteit (25 of meer uitrukken per jaar)
- Uitruktijd (binnen 5 minuten)
- Paraatheid
- Toekomstvastheid (gemiddelde leeftijd en grootte wervingsgebied)
- Staat van de kazerne
- Maatschappelijke betrokkenheid, activiteiten, inzet bij brandveilig leven

5.5 Draagvlak voor samenvoeging posten Thorn en Hunsel

De posten Thorn en Hunsel staan achter het plan om beide posten samen te voegen tot één post per 1 januari 2018 op of nabij het industrieterrein Ittervoort. Post Thorn heeft met name moeite om nieuwe vrijwilligers te vinden en post Hunsel heeft een gering aantal uitrukken. Samen kunnen deze 2 posten een robuuste post vormen, waar ook enkele specialistische taken te plaatsen zijn.

⁴ Hierbij is al rekening gehouden met een samenvoeging van Hunsel en Thorn

5.6 Doorontwikkeling van SIV en uitrukken op maat

Het advies is de inzet van de SIV te beperken tot de kantooruren en het netwerk van SIV's te laten zoals het nu is: op de 9 posten waar overdag beroepsmensen werken vanuit de afdelingen Incidentbestrijding, Risicobeheersing en/of Vakbekwaamheid, Materieel en Ontwikkeling (VMO).

Het voornemen is om de uitruk op maat bij de posten verder door te ontwikkelen, zodat een post in voorkomende gevallen kan afwijken van een minimale bezetting van zes personen op de tankautospuit. Dit natuurlijk binnen de wettelijke mogelijkheden en de landelijke kaders uitrukken op maat.

5.7 Doorontwikkeling naar informatiegestuurde brandweer

Momenteel beschikt de brandweer over weinig informatie als het gaat om de inzetbaarheid van posten en de gevolgen van tijdelijke infrastructurele maatregelen, evenementen of risico's in objecten. Het is belangrijk om deze informatie te genereren en te vertalen in maatregelen.

6. Voorstel

Het voorstel aan het algemeen bestuur is:

1. Accepteer dat de ambitie om in elke gemeente een dekkingpercentage van minimaal 50 % te bereiken, niet haalbaar is in elke gemeente.
2. Ontwikkel de repressieve brandweerorganisatie door conform model 2:
 - Doorontwikkeling vanuit de bestaande brandweerorganisatie
 - Aantal operationele tankautospuiten terugbrengen van 42 naar 35
 - Inrichten robuuste posten en basisposten conform Visie repressie
 - Aantal vervangingstankautospuiten verhogen van 2 naar 5
 - Aantal waterwagens voor natuurbrandbestrijding en bluswatervoorziening in het buitengebied verhogen van 5 naar 8.Het financieel resultaat van model 2 is kostenneutraal.
3. Monitor de posten elke vijf jaar en gebruik de resultaten als input voor de bottom-up doorontwikkeling van de repressieve brandweerorganisatie.
4. Voeg de posten Thorn en Hunsel samen tot één post, streefdatum 1 januari 2018.
5. Handhaaf de inzet van de SIV tijdens kantooruren en ontwikkel vooralsnog niet door naar een bezetting van de SIV 24 uur per dag.
6. Ontwikkel verder door op uitrukken op maat.
7. Ontwikkel verder door naar een informatiegestuurde brandweer.

Bijlagen

Bijlage 1: Toelichting en afwegingskader extra posten bijbouwen

Vanuit het Dekkingsplan 2.0 heeft het bestuur de opdracht gegeven tot vervolgonderzoek naar de haalbaarheid van de verbetering van de dekking van het eerste brandweervoertuig in de gemeenten Bergen, Nederweert, Roerdalen en Venray. De resultaten van de haalbaarheidsonderzoeken staan in deze bijlage weergegeven.

Gemeente Bergen

De gemeente Bergen wordt in het Dekkingsplan 2.0 genoemd als een van de gemeenten met een lagere dekking. Onderzocht is of het mogelijk en haalbaar is een tweede post in de gemeente te realiseren in Well of Wellerlooi. De conclusie is dat dit niet haalbaar is. Geadviseerd wordt om geen extra post te bouwen en de brandveiligheid te verbeteren door in te zetten op brandveilig leven.

Post Well

In het gebied rond Well en Wellerlooi zijn jaarlijks ongeveer 20 uitrukken, waarvan gemiddeld 1,5 gebouwbrand per jaar. Het realiseren van een brandweerpost (SIV) moet gebaseerd zijn op een afgewogen keuze.

Argumenten om een brandweerpost te realiseren:

- In Well en Wellerlooi wordt een snellere brandweershulp gerealiseerd.
- Het opkomstpercentage in de gemeente Bergen stijgt naar ongeveer 54% (uitgaande van de eerste deeleenheid voor de deur).

Argumenten om geen brandweerpost te realiseren:

- Het aantal inzetten in dit gebied is gering en bedraagt, uitgaande van de cijfers over de afgelopen 10 jaar, ongeveer 20 per jaar. Een aantal hiervan betreft kleine zaken. Het aantal gebouwbranden, inclusief schoorsteenbrand, bedraagt gemiddeld 1,5 per jaar.
- Uitgaande van een vrijwillige SIV post met 10 personen (dit is de ondergrens want het voertuig moet 7 x 24 paraat staan), betekent dit ongeveer 4 uitrukken per jaar per persoon. De postleden maken per persoon gemiddeld eens in de vijf jaar een gebouwbrand mee. Dit is erg weinig om ervaring op te bouwen en dus kwaliteit te leveren.
- Op grond van de landelijke kaders maatgevende uitruk dient een eerst aankomende eenheid te beschikken over een gekwalificeerde bevelvoerder. Om de paraatheid te borgen, zijn dan in Wellerlooi 4 tot 5 bevelvoerders nodig op het niveau en in de rang van brandmeester. Dit lijkt onhaalbaar.
- Het is de vraag of in de betreffende omgeving voldoende geschikt personeel gevonden kan worden om een dergelijke nieuwe post op te richten en ook op de langere termijn levensvatbaar te houden.
- Tegenover dit gering aantal uitrukken staat een grote opleidingsinspanning en oefenbelasting, niet alleen op het SIV maar ook om onderdeel uit te maken van de bezetting van de tankautospuut.
- De kosten van een SIV post bedragen jaarlijks, uitgaande van beschikbare kengetallen, ongeveer € 128.000. Voor dit bedrag kan de brandveiligheid op een andere wijze met meer resultaat worden verbeterd.
- Volgens de uitgangspunten van brandweer Nederland wordt de opkomsttijd bij een maatgevend incident niet bepaald door een SIV.

Gemeente Nederweert

In de gemeente Nederweert kan het dekkingspercentage verbeterd worden door de brandweerkazerne naar een locatie nabij de Hulsenweg te verplaatsen. Dit leidt tot een dekkingspercentage in Nederweert van 53%. Voor de kwaliteit van de repressieve zorg en de effecten van incidentbestrijding heeft een verplaatsing weinig gevolgen. Bovendien is de mate van overschrijdingen van de wettelijke opkomstnormen in Nederweert gering. Indien wordt uitgegaan van de wettelijke opkomsttijden + 1 minuut realiseert post Nederweert vanaf de huidige locatie een opkomstpercentage van bijna 50.

Geadviseerd wordt om de kazerne niet 800 meter te verplaatsen alleen om het dekkingspercentage te verbeteren. De verplaatsing van de kazerne komt op termijn vanzelf aan de orde tegen de achtergrond van een breder scala van ontwikkelingen.

Post Nederweert

De enige haalbare wijze om in Nederweert de opkomstpercentages te verbeteren is om de brandweerpost te verplaatsen naar een locatie op of bij de Hulsenweg. Dit omdat dan meer objecten binnen de wettelijke tijden bereikt kunnen worden. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat het veelal objecten betreft van recente bouwjaren met goede preventieve voorzieningen. Op de kwaliteit of de effecten van de repressieve brandweezorg in Nederweert zal verplaatsing weinig invloed hebben. Bovendien is de mate van overschrijdingen van de wettelijke opkomstnormen in Nederweert gering. Indien wordt uitgegaan van de wettelijke opkomsttijden + 1 minuut realiseert post Nederweert vanaf de huidige locatie een opkomstpercentage van bijna 50.

Ook is onderzocht of het plaatsen van een SIV in Nederweert haalbaar is. Het plaatsen van een SIV in post Nederweert om de opkomstpercentages te verbeteren, leidt tot de volgende knelpunten:

- Belasting personeel en bevelvoerders om het voertuig paraat te houden naast tankautospuut en specialismen. Met name tijdens kantooruren zal dit problemen opleveren en buiten kantooruren leidt het tot extra belasting
- Het volledige korps moet worden opgeleid en geoefend om concept werkbaar te krijgen
- Praktisch gezien is de toegevoegde waarde voor de kwaliteit van de brandweezorg in Nederweert minimaal. Het SIV zal ongeveer 30 seconden vooruitrijden op de tankautospuut maar ter plaatse wordt de geringe tijdwinst teniet gedaan door extra afstemming tussen de bemanningen van de voertuigen
- Volgens de uitgangspunten van brandweer Nederland wordt de opkomsttijd bij een maatgevend incident niet bepaald door een SIV.

Gemeente Roerdalen

Ten aanzien van de gemeente Roerdalen zijn diverse mogelijkheden onderzocht om het dekkingspercentage te verbeteren. De conclusie is dat geen van de alternatieven haalbaar is of tot aanzienlijk betere opkomstpercentages leidt. Wel wordt de samenwerking met Duitse korpsen geïntensiveerd om daar waar winst mogelijk is deze ook te benutten. De conclusie ten aanzien van Roerdalen is dat de weg die hier jaren geleden is ingezet – investeren in risicobeheersing en brandveilig leven – de juiste is.

Een post in de gemeente Roerdalen

Het betreft een gebied met gemiddeld 45 inzetten per jaar. Veelal betreft het zeer kleine incidenten, gemiddeld zijn er 4,5 gebouwbranden (inclusief stacaravan) per jaar. Dergelijke cijfers zitten tegen de grens (uitgaande van 50 uitrukken per jaar) om hier een vrijwillige brandweerpost te realiseren.

Een nieuwe vrijwillige post oprichten is lastig. Er is voldoende achterland nodig om voldoende personeel te werven. Bovendien is voldoende werkgelegenheid nodig om ook overdag voldoende personeel beschikbaar te hebben. Er wordt landelijk vaak uitgegaan van 5000 inwoners binnen 5 minuten rijafstand van de post. En zelfs dan blijft het een uitdaging om een dergelijke post 7 x 24 paraat te houden.

De ervaring met nieuwe posten is dat het tussen de vijf en tien jaar duurt voordat het personeel voldoende ervaring en kwaliteit heeft om maatgevende incidenten zelfstandig te bestrijden.

Om de opkomsttijden in Roerdalen te verbeteren, zijn het volgende mogelijkheden onderzocht:

Het realiseren van een vrijwillige TS post in Roerdalen (Herkenbosch – Melick)

Het opkomstpercentage is dan 35,1%. De kosten van een dergelijke post bedragen ongeveer € 250.000 per jaar.

Argumenten om een brandweerpost te realiseren:

- Snellere brandweezorg met voldoende slagkracht

Argumenten om geen brandweerpost te realiseren:

- Het is de vraag of in de betreffende omgeving voldoende geschikt personeel (20 personen, waarvan 4-5 op te leiden als bevelvoerder in de rang van brandmeester) gevonden kan worden om een dergelijke nieuwe post op te richten en levensvatbaar te houden.
- Het is moeilijk om een dergelijke post 7x 24 uur paraat te houden.
- Het duurt een aantal jaren voordat de post over de ervaring beschikt om maatgevende incidenten zelfstandig te bestrijden.
- De kosten van een dergelijke post bedragen jaarlijks, uitgaande van beschikbare kengetallen, ongeveer € 250.000.

Het realiseren van een vrijwillige SIV post in Roerdalen (Herkenbosch-Melick)

Vrijwillige SIV post in Herkenbosch-Melick. De opkomstpercentages zijn dan 42,7% (deeleenheid) en 19,9% (volledige eenheid). De kosten bedragen € 128.000 per jaar.

Argumenten om een vrijwillige SIV post te realiseren:

- In Roerdalen wordt een snellere brandweershulp gerealiseerd.

Argumenten om geen SIV brandweerpost te realiseren:

- Gelet op de landelijke kaders moet het SIV (dat vaak als eerste ter plaatse komt) over een gekwalificeerd bevelvoerder beschikken.
- Het is de vraag of in de betreffende omgeving voldoende geschikt personeel (10 personen, waarvan 4-5 op te leiden als bevelvoerder op het niveau en in de rang van brandmeester) gevonden kan worden om een dergelijke nieuwe post op te richten en levensvatbaar te houden.
- Het duurt een aantal jaren voordat de post over de ervaring beschikt om als eerste bij een incident ter plaatse te komen en de juiste risico-inschatting te kunnen maken en een eerste inzet te plegen.
- Stevige oefenbelasting (als SIV bemanning maar ook als bemanning TS)
- De kosten van een SIV post bedragen jaarlijks, uitgaande van beschikbare kengetallen, ongeveer € 128.000.
- Volgens de uitgangspunten van brandweer Nederland wordt de opkomsttijd bij een maatgevend incident niet bepaald door een SIV.

Het realiseren van een beroepsmatige SIV post (afsplitsing Roermond) ergens op of bij de Keulsebaan

De opkomstpercentages zijn dan 59,2% (deeleenheid) en 19,9% (volledige eenheid).

argumenten om een SIV post te realiseren:

- In Roerdalen wordt een snellere brandweershulp gerealiseerd.

Argumenten om geen beroepsmatige SIV post te realiseren

- De post is een afsplitsing van Roermond waar vier personen overblijven voor de TS in Roermond. Dit betekent dat de TS van Roermond vertraagd inzetbaar is bij opschaling omdat dan volgens de landelijke kaders een TS6 moet worden ingezet.
- Volgens de uitgangspunten van brandweer Nederland wordt de opkomsttijd bij maatgevende incidenten niet bepaald door een SIV.

Het samenwerken met een bedrijfsbrandweer op of bij de Keulsebaan die een stuk verzorgingsgebied op zich neemt

De opkomstpercentages bedragen dan 34,9% (deeleenheid) en 19,9% (volledige eenheid)

Argumenten om een SIV post te realiseren:

- In Roerdalen wordt een snellere brandweershulp gerealiseerd.

Argumenten om geen SIV post te realiseren

- Er is geen bedrijfsbrandweer aanwezig, wel een BHV+. Deze is qua opleidingsniveau, ervaring en geoefendheid niet in staat de SIV taken uit te voeren.
- Volgens de uitgangspunten van brandweer Nederland wordt de opkomsttijd bij een maatgevend incident niet bepaald door een SIV.
- Het voertuig wordt bezet door personeel dat in het productieproces werkt. De opkomsttijden zijn langzamer dan die van een gekazerneerde bezetting hetgeen leidt tot langzamere opkomsttijden.
- Deze constructie betekent dat de focus van het bedrijf niet alleen op het productieproces moet liggen maar ook op de kwaliteit van de bedrijfsbrandweer (BHV+) wat betreft paraatheid, periodiek verlaten door personeel van het productieproces, uitruktijden, opleidingsniveau en geoefendheid personeel en materieel.

Samenwerking met Duitse korpsen

Het inzetten van Duitse korpsen in Roerdalen is een optie. Uit berekeningen blijkt dat de toegevoegde waarde voor het realiseren van opkomsttijden marginaal is. Dit komt doordat de normen in Nederland zo extreem scherp zijn. De Nederlandse opkomsttijden zijn scherper dan de uitruktijden (tijd waarop het brandweervoertuig de kazerne verlaat na een alarm) die de Duitse korpsen vaak realiseren. In bepaalde gebieden kunnen de Duitse korpsen wel sneller zijn dan de Nederlandse en bij opschaling en het leveren van slagkracht hebben ze een toegevoegde waarde.

Gemeente Venray

Een van de voorstellen uit het Dekkingsplan 2.0 is om te onderzoeken of in Ysselsteyn een brandweerpost gerealiseerd kan worden. Daarnaast is onderzocht of defensie vanuit de Luitenant-generaal Bestkazerne een rol kan spelen in de repressieve zorg. Hieruit blijkt dat defensie geen toegevoegde waarde kan leveren omdat de brandweer hier wordt afgebouwd.

Het advies is om hier geen aparte brandweerpost op te richten. Dit is niet haalbaar en er zijn goedkopere en efficiëntere wijzen om de brandveiligheid te verbeteren, met name door structurele inspanningen op het gebied van brandveilig leven en risicobeheersing.

Post Ysselsteyn

Argumenten om een brandweerpost te realiseren:

- In Ysselsteyn wordt een snellere brandweershulp gerealiseerd.

Argumenten om geen brandweerpost te realiseren:

- Het aantal inzetten in Ysselsteyn is gering en bedraagt, uitgaande van de cijfers over de afgelopen 10 jaar ongeveer 10-15 per jaar. Een aantal hiervan betreft kleine zaken. Het aantal gebouwbranden, inclusief schoorsteenbranden, bedraagt per jaar gemiddeld 1,1 per jaar.
- Uitgaande van een vrijwillige SIV post met 10 personen (dit is de ondergrens want het voertuig moet 7 x 24 paraat staan), betekent dit ongeveer 2-3 uitrukken per jaar per persoon. Dit is erg weinig om ervaring op te doen. Personeel zal dus ook op andere posten (bijvoorbeeld tijdens dagdiensten) moeten meedraaien om ervaring op te doen.
- Op grond van de landelijke kaders maatgevende uitruk dient een eerst aankomende eenheid te beschikken over een gekwalificeerde bevelvoerder. Om de paraatheid redelijk te borgen zijn dan in Ysselsteyn 4-5 bevelvoerders nodig op het niveau en in de rang van brandmeester. Dit lijkt onhaalbaar.
- Het is de vraag of in de betreffende omgeving voldoende geschikt personeel gevonden kan worden om een dergelijke nieuwe post op te richten en levensvatbaar te houden.
- Het aantal gebouwbranden bedraagt ongeveer 1,1 per jaar. Dit betekent dat de postleden per persoon eens in de vijf jaar een gebouwbrand meemaken.
- Tegenover dit gering aantal uitrukken staat een grote opleidingsinspanning en oefenbelasting, niet alleen op het SIV maar ook op de tankautospuut (waarschijnlijk in Horst of Venray). De SIV bemanning wordt na aankomst van de tankautospuut namelijk integraal onderdeel van de tankautospuut.
- De kosten van een SIV post bedragen, uitgaande van beschikbare kengetallen, jaarlijks ongeveer € 128.000. Wellicht kan voor dit bedrag de brandveiligheid op een andere wijze met meer resultaat worden verbeterd.
- Volgens de uitgangspunten van brandweer Nederland wordt de opkomsttijd bepaald door de tweede deelmodule (TS).

Bijlage 2: Toelichting en afwegingskader posten samenvoegen

Model 3 is gericht op de minimaal benodigde slagkracht, waarbij een aantal posten worden samengevoegd. In deze bijlage is het resultaat weergegeven van de haalbaarheidsonderzoeken voor samenvoegen van posten.

Gemeente Peel en Maas

Onderzocht is of het mogelijk en wenselijk is het aantal posten in dit gebied te verminderen. Hierbij is vanzelfsprekend ook gekeken naar regionale effecten wat betreft dekking en slagkracht. Diverse opties zijn beoordeeld. Het sluiten van twee posten in het gebied (Maasbree en een van beide posten Baarlo of Kessel) leidt tot een slechtere dekking in Peel en Maas maar ook in Leudal en afname van de regionale slagkracht.

Bij een mogelijke sluiting van één post is het meest logisch dat Maasbree open blijft. Sluiten van deze post leidt tot een grote achteruitgang van de opkomsttijden in Maasbree en omgeving.

Samenvoegen van Baarlo en Kessel is volgens de postcommandanten een theoretische optie. Een nieuwe gezamenlijke post is voor beide groepen vrijwilligers slecht bereikbaar. De meest voor de hand liggende optie is dan het sluiten van Kessel of Baarlo.

Vooropgesteld moet worden dat een sluiting van een van de posten niet leidt tot een onverantwoorde repressieve brandweezorg. Het netwerk van posten blijft zeker net zo fijnmazig dan in veel vergelijkbare gebieden in onze regio. Toch wordt geadviseerd om de posten Baarlo, Kessel op de huidige locaties in stand te houden. De posten zijn goed paraat, toekomstbestendig en hebben een toegevoegde waarde voor de brandweezorg in en buiten de gemeente Peel en Maas. Sluiten van een van de posten levert voor de gemeente Peel en Maas slechts een geringe bezuiniging op.

Gemeente Maasgouw

Maasgouw is een lastig gebied om de bestuurlijke ambities te realiseren. Er is op dit moment een dichtheid van drie posten in de gemeente. Het aantal alarmeringen van post Wessem rechtvaardigt een post in dit deel van de gemeente. Theoretisch is het mogelijk om de post te verplaatsen naar Heel of Maasbracht zodat meer objecten binnen de normtijden bereikt kunnen worden. Dit levert nadelen op. Er moet een nieuw vrijwilligerspotentieel worden geworven en opgeleid en de vraag is of de post in dit gebied, waar geen vrijwilligerscultuur is, paraat gehouden kan worden. Het duurt jaren voor de nieuwe post zelfstandig kan uitrukken of de ervaring van Wessem heeft opgebouwd. En de snelle uitruktijden van Wessem zijn in dit gebied wellicht niet haalbaar. De winst onder de streep zal minimaal of negatief zijn.

Ten aanzien van Thorn is het een optie voor deze post om samen te gaan met post Hunsel op het industrieterrein Ittervoort. Beide posten hebben aangegeven hiervan voorstander te zijn omdat ze te maken hebben met een veranderend uitrukpatroon, krimp, vergrijzing en knelpunten wat betreft de paraatheid in de overdagsituatie. Stevensweert is een moeilijk bereikbaar 'eiland' en geadviseerd wordt om de brandweerpost hier te handhaven. Wanneer het deze post niet meer lukt om een TS6 paraat te hebben, kan hier op termijn een TS4 of een SIV worden geplaatst.

Het plaatsen van een 7/24 uur bezet SIV (gekazerneerd personeel) in Maasgouw is geen reële optie. Het aantal uitrukken is laag en de kosten zijn erg hoog. Daarnaast heeft het SIV buiten kantooruren een grote invloed op de alertheid en scherpte van de vrijwillige organisatie in het gebied.

Gemeente Leudal

Leudal met veel kleine kerkdorpen is een lastig gebied om de bestuurlijke ambities te realiseren. Er is op dit moment een dichtheid van vier posten, namelijk Heythuysen, Roggel, Grathem en Hunsel, in de

gemeente. Het betreft in het algemeen kleine posten die te maken hebben of krijgen met een veranderend uitrukpatroon, krimp, vergrijzing en knelpunten wat betreft de paraatheid in de overdagsituatie. Dat neigt naar het samengaan van posten op strategische locaties. Van de andere kant is een dicht web van posten nodig om de ambities ten aanzien van de opkomsttijden te realiseren.

In het voorliggende model is gekozen voor zelfstandige posten Heythuysen en Roggel. De huidige locatie van post Heythuysen is acceptabel. Als uit het onderzoek naar de kwaliteit van de huisvesting blijkt dat nieuwbouw voor de hand ligt, wordt een meer strategische locatie richting Baexem of het nieuwe gemeentehuis aanbevolen.

Post Grathem blijft zelfstandig maar knelpunt is het kleine verzorgingsgebied. De post heeft wel een grote toegevoegde waarde voor de opkomsttijden in Kelpen.

Het oprichten van extra posten om de opkomsttijden te verbeteren is niet opportuun. Een SIV met 7/24 uur gekazerneerde bemanning is geen reëel optie. Het aantal uitrukken is laag en de kosten zijn erg hoog. Daarnaast heeft het SIV buiten kantooruren een negatieve invloed op de alertheid en scherpste van de vrijwillige organisatie in het gebied.

Samenvoegen Hunsel en Thorn

Het voorstel is om de posten Hunsel en Thorn samen te voegen tot één post per 1 januari 2018 op of bij het industrieterrein Ittervoort. Dit betekent dat per 1 januari 2018 een nieuwe kazerne moet zijn gebouwd en de posten zijn samengevoegd. Op deze wijze ontstaat hier een toekomstbestendige post met een groter achterland om te werven, met meer uitrukken en met de robuustheid om hier enkele specialistische taken te plaatsen. Gelet op de locatie dicht bij de A2 en A73 kan vanuit deze post een groot deel van de regio goed en snel worden bereikt.

De argumenten om de posten samen te voegen zijn dat post Thorn weinig toekomstbestendig is en post Hunsel een gering aantal uitrukken heeft. De posten liggen dicht bij elkaar en maken gebruik van elkaars personeel (personeel van Thorn rukt mee uit met Hunsel). De insteek is om dit traject samen met de postcommandanten in te zetten zodat een zo optimaal mogelijke samenvoeging kan plaatsvinden waarbij de belangen van beide vrijwilligersgroepen bewaakt worden.

Argumenten om Hunsel en Thorn samen te voegen zijn;

- Uit de praktijk blijkt dat beide posten tijdens kantooruren kwetsbaar zijn in hun paraatheid. Post Thorn is tijdens kanooruren vaak buiten dienst wegens gebrek aan personeel.
- Post Hunsel heeft erg weinig uitrukken (15 in 2014), op de langere termijn treedt ervaringsverdunding op.
- Posten Thorn en Hunsel zien kansen in een samenvoeging.
- Een grotere post is minder kwetsbaar en beter paraat te houden.
- Er zijn minder vrijwilligers nodig uit nagenoeg hetzelfde wervingsgebied.
- Eén post is goedkoper dan twee posten.
- De posten maken al gebruik van elkaars personeel dat op het industrieterrein Ittervoort werkt.
- Dekkingspercentage In Leudal en Maasgouw blijft in overeenstemming met bestuurlijke ambities.

Argumenten om Hunsel en Thorn niet samen te voegen zijn;

- De dekking is beter vanuit twee posten, mits beide posten paraat zijn
- De opkomsttijden in Haler en Hunsel worden hoger
- De opkomsttijden in de kern van Thorn worden hoger
- De minderkosten zijn niet erg groot