

Brandweer Brabant-Noord

Beleidsplan IBGS

Incidentbestrijding gevaarlijke stoffen

29 augustus 2021



BRANDWEER

Titel : Beleidsplan IBGS
Subtitel : Incidentbestrijding gevaarlijke stoffen
Datum : 29 augustus 2021
Versie : 1.01
Status : Ambtelijk vastgesteld MTRV 2 augustus 2021
Opdrachtgever : Frank van Krieken
Opstellers : Martin Slot
Kenmerk : BBN19-23872



BRANDWEER

Inhoud

Inleiding.....	1
Proces binnen Brabant Noord	2
Wat zijn de veranderingen: Beginnen bij het begin	3
Ondersteunende en specialistische eenheden	4
Overbodig?	11
Aandachtspunten m.b.t. discussie taakdifferentiatie.....	11
Budget	11
Bijlage 1 Scenario's	13
Bijlage 2 Overzicht IBGS incidenten 2015-2019	15
Bijlage 3 IBGS voor beleidskaders begroting 2022.....	19
Bijlage 4 Positionering schuimeenheden IBGS.....	20



BRANDWEER

Inleiding

Het Veiligheidsberaad heeft, namens de voorzitters veiligheidsregio, per brief d.d. 15 januari 2019 de minister van Veiligheid en Justitie verzocht om de veiligheidsregio's de ruimte te geven om de doorontwikkeling van het specialisme incidentbestrijding gevaarlijke stoffen (IBGS) verder vorm te geven, vooruitlopend op de aanpassing van de regelgeving hieromtrent.

De minister heeft aangegeven in beginsel positief te staan tegenover de doorontwikkeling van het specialisme IBGS, zoals die staat omschreven in de visie op de IBGS die in opdracht van de Raad van Brandweercommandanten is opgesteld (brief van 29 juli 2019 aan de voorzitter van het Veiligheidsberaad). Omdat met de doorontwikkeling van de IBGS wordt afgeweken van de huidige regelgeving¹, stelt de Minister als voorwaarde dat het bestuur van de veiligheidsregio een formeel besluit neemt om over te gaan tot omvorming van de regionale organisatie IBGS.

Op 19 oktober 2019 heeft de voorzitter van het veiligheidsberaad de besturen van de veiligheidsregio's gevraagd om, daar waar dit nog niet is gebeurd, een formeel besluit te nemen om over te gaan tot omvorming van de regionale organisatie voor incidentbestrijding met gevaarlijke stoffen. Deze besluitvorming heeft in Brabant Noord nog niet plaatsgevonden.

In de RCDV is op 18 maart 2021 de evaluatie doorontwikkeling IBGS vastgesteld, deze is met bestuurlijke oplegger doorgeleid naar het BAC van eind mei en is daarna naar het VB doorgeleid. De strekking is dat een groot deel van de regio's de nieuwe visie IBGS heeft vastgesteld. In de uitvoering is een gevarieerd beeld zichtbaar over de manier waarop de visie op de verschillende onderdelen wordt geïmplementeerd. De VRBN is een van de vijf regio's waar bestuurlijk nog geen besluit is genomen over het implementeren van de visie IBGS.

Om deze besluitvorming binnen VRBN te organiseren is, ter voorbereiding, in februari 2020 in het MTRV de visie op IBGS BBN 2020-2024 vastgesteld. In de visie wordt de verbinding gelegd tussen de landelijke visie IBGS en de regionale risico's binnen VRBN.

In de in het MTRV vastgestelde visie zijn een aantal uitgangspunten vastgesteld (conform de landelijke visie) die belangrijk zijn voor implementatie.

1. Regionale en lokale uitzonderingen binnen BBN ten opzichte van de diverse landelijke visies worden zo veel mogelijk vermeden.
2. Er wordt nadrukkelijk gekeken naar de richting van het optreden bij IBGS. Procedures en werkwijze sluiten aan op de te verwachten risico's en de huidige maatschappelijke situatie.
3. De brandweer heeft als hoofdtaken redden, stabiliseren, verkennen, ontsmetten en waarschuwen van de bevolking.

¹ Zie bijlage 5. Besluit veiligheidsregio's als uitwerking artikel 25 WvR. Gaat specifiek om art. 4.1.3 en 4.2.2 waarin wordt gesteld dat elke regio een eenheid bestrijding ongevallen gevaarlijke stoffen heeft die binnen 30 min ingezet kan worden.



BRANDWEER

4. Na de stabilisatie en afhankelijk van de locatie van het incident (op publiek of privaat terrein) coördineert de brandweer met partners, zoals de Officier van Dienst Bevolkingszorg, het nazorg-/opruimtraject.
5. Werken aan installaties behoort niet tot de scope van de brandweerwerkzaamheden.
6. De brandweer BN moet zich voorbereiden op standaard incidenten IBGS.
7. De brandweer BN moet zich voorbereiden op incidenten met standaardafwijkingen IBGS.

In de visie IBGS VRBN wordt verwezen naar een verdere uitwerking waarin BBN omschrijft hoe het zich voorbereidt op de aanwezige scenario's²;

In dit beleidsplan wordt dit verder uitgewerkt ten behoeve van implementatie na besluitvorming.

Proces binnen Brabant Noord

Een brede werkgroep is sinds de zomer 2020 aan de slag om vanuit de visie IBGS tot een beleidsplan te komen. Op 30 maart 2021 is een eerste versie van het beleid IBGS in het MTB besproken met het verzoek om op de brandweereinhoudelijke en onderdelen richtinggevende uitspraken te doen. In reactie daarop is het voorstel aangescherpt en aangepast. Verder is het conceptbeleidsplan eind mei met de postcommandanten & ploegchefs gesproken (via het postcommandantenoverleg in alle districten en het 24-u overleg) om te toetsen of er nog belangrijke zaken ontbraken en voor algemene feedback. De feedback was veelal positief en het belang van besluitvorming werd daar gevoeld. Er heerst een breed gevoel dat de investeringen in IBGS (te) lang zijn uitgesteld en dat het hoog tijd is om dit onderwerp goed vorm te geven binnen BBN.

Op 6 juli is het beleid IBGS besproken in het MTB en op alle voorgestelde punten is conform besloten. Tijdens de vergadering van 6 juli waren vier MT leden afwezig en omdat het belangrijk is als MTB gezamenlijk het document en de afwegingen goed te doorleven is besloten om het voorstel op 20 juli nogmaals te agenderen. Op 20 juli is unaniem akkoord gegeven op verdere doorgeleiding naar MTRV en DB voor de relevante onderdelen.

Op 2 augustus is het beleid IBGS in het MTRV besproken en daar is akkoord gegeven voor doorgeleiding naar het bestuur (Db van oktober 2021 en het AB van november 2021). Het beleidsplan is actief ter informatie aan de OR aangeboden met het aanbod nadere toelichting te geven en vragen te beantwoorden. Hiermee wordt de basis gelegd om in 2022 als BBN de overstap te maken naar het werken volgens de landelijke visie IBGS en als regio adequaat voorbereid te zijn op incidenten met gevaarlijke stoffen.

² In het visiedocument is aangegeven dat onderstaande vragen in het beleidsdocument beantwoord zouden worden, vandaar dat ze hier zo opgesomd staan.



BRANDWEER

Wat zijn de veranderingen: Beginnen bij het begin

De brandweer in Nederland is zo ingericht dat het standaard brandweervoertuig, de tankautospuiter (TS), alle benodigde mensen en middelen bevat om een eerste inzet te doen. Dat wil zeggen een grijpredding te kunnen uitvoeren, een verkenning te doen, te starten met stabiliseren van een incident en een eerste blusactie te kunnen inzetten. Indien een inzet langer duurt of specifieke materialen nodig zijn komen er snel meerdere basiseenheden of specialistische voertuigen.

Zo is het ook bij IBGS. Een tankautospuiter kent een bezetting van zes mensen, middelen om te blussen, een pomp en een standaardbepakking om de benodigde inzet te kunnen plegen.

Bij een IBGS-incident wordt van een basiseenheid verwacht dat deze een aantal acties kan uitvoeren.

- Snelle redding;
- Verkenning voor eigen inzet en effecten op de omgeving;
- Eenvoudige stabilisatie, zonder (langdurig) met de stof in aanraking te komen (dop er op/ kraan dicht/ indammen) en/of sproeischild;
- Primaire ontsmetting van eigen personeel en een enkel slachtoffer uitvoeren.

Dat betekent dat, volgens de visie IBGS, op de standaard TS in ieder geval aanwezig moet zijn:

- Ademlucht voor 6 personen (en eventueel 1 extra voor stagiair)
- Meetapparatuur volgens standaardbepakking
- Chemicaliën handschoenen/ laarzen indien slachtoffer in een plas ligt
- Blusoverall i.c.m. vuilwerkpak (bescherming en om ontsmetting te vergemakkelijken)

Nieuw in deze lijst is het vuilwerkpak. Dit pak kent niet zozeer een hoog beschermend vermogen, maar is meer bedoeld om ontsmetting te vergemakkelijken en om het bluspak te beschermen/ schoon te houden bij vieze incidenten (zetmeel, verf o.i.d.). De combinatie bluspak met vuilwerkpak vervangt het chemiepak op de TS.

Situatie Brabant-Noord

Op dit moment liggen op elke TS chemiepakken in plaats van vuilwerpakken. Volgens de landelijke visie zouden deze chemiepakken op de voertuigen vervangen kunnen worden door vuilwerpakken. Brabant Noord heeft aangegeven de landelijke visie zoveel mogelijk te willen volgen.

Het eerder vervangen van de chemiepakken door vuilwerpakken betekent een eenmalige uitgave van ongeveer 7k in 2022³. Dit kan vanuit de exploitatie betaald worden en vanaf 2023 wordt het dan in de standaardbepakkingenlijst en budgetten opgenomen. Levertijden zijn kort.

³ Kosten per pak ongeveer 30 euro ex, bv <https://brandweer-pbmshop.nl/vuilwerkpak-microgard-cfr-103.html> / dit is een indicatie, besluit over keuze vuilwerkpak wordt op een later moment genomen.



BRANDWEER

N.B. De standaardbepakking van de tankautosputten is op dit moment gebaseerd op de huidige OGS-procedures. Het kan zijn dat de standaardbepakking voor IBGS iets afwijkt, deze analyse is nog niet gemaakt. Maar omdat de inzet van de TS in de basis minder uitgebreid is binnen IBGS is de verwachting dat het aanpassen van de bepakking (los van de vuilwerkpakken) geen grote veranderingen met zich meebrengt. Dit is verder niet direct relevant voor de implementatie IBGS en wordt indien nodig separaat naar het MTB gebracht.

Conclusie: De chemiepakken op de tankautosputten vervangen we in 2022 door vuilwerkpakken. Ten behoeve van PBM worden nog enkele pakken in de IBGS-container, het IBGS-interventieteam en op de HV behouden.

Ondersteunende en specialistische eenheden

Naast de basiseenheid bestaat een IBGS-organisatie uit de volgende onderdelen⁴.

- Basis Ontsmettingseenheid (BOE): regionaal georganiseerd, ook ten behoeve van arbeidshygiëne.
- Grootschalig Ontsmettingseenheid (GOE): interregionaal georganiseerd in landelijke steunpunten.
- Veld AGS en Operationeel Team AGS: afhankelijk van het risicoprofiel (inter)regionaal georganiseerd.
- Coördinator Verkenningseenheid (CVE): breed inzetbaar, niet alleen voor IBGS.
- Verkenningseenheden zijn voor meerdere taken, dus niet alleen bij IBGS, inzetbaar.
- Schuimvormend middel eenheid (SVM-eenheid): streeftijd binnen 60 minuten een plas (1500m²) afgedekt.
- Specialistische IBGS-eenheid kan in de toekomst zowel door een publieke als een private organisatie worden vormgegeven.

BOE

Ter ondersteuning van de ontsmetting kan een beroep worden gedaan op een Basis Ontsmettingseenheid (BOE). Deze is geschikt om tot 10 mensen te ontsmetten en kan daarmee ook een rol spelen in de organisatie van arbeidshygiëne⁵. Het getal van 10 personen kan al snel bereikt worden bij een IBGS-inzet of inzet bij brand waar meerdere voertuigen bij worden ingezet. Een BOE is daarmee een voorziening die laagdrempelig in de regio beschikbaar zou moeten blijven. Volgens de visie op IBGS zou dit interregionaal georganiseerd mogen worden, maar gezien de belangrijke rol als ondersteuning voor de basiseenheid op het gebied van ontsmetting en arbeidshygiëne blijkt dat alle omliggende regio's de keus maken dit in de eigen regio te organiseren.

⁴ Opsomming overgenomen uit de landelijke visie IBGS

⁵ Binnen BBN heeft de container op dit moment geen rol binnen arbeidshygiëne, maar in de toekomst bestaat hiermee wel de mogelijkheid om deze container een rol te geven.



BRANDWEER

Situatie Brabant-Noord

De huidige invulling van de ontsmetting bij OGS op regionaal niveau wordt ingevuld door de decontaminatiecontainer (roepnummer 21-0022) met de standplaats kazerne Oss. Deze is ondertussen financieel afgeschreven en staat al enkele jaren op de lijst om vervangen te worden. Kijkend naar de zwaarte van deze taak, het risicoprofiel van BN en de mogelijkheid om deze taak breder in te zetten bij brand is het verstandig deze taak binnen de regio te blijven organiseren. Er is geen aanleiding om een andere locatie/standplaats te overwegen en vervanging kan binnen het gereserveerde budget plaatsvinden.

Conclusie BOE: De huidige decontaminatiecontainer wordt vervangen door een volledige nieuwe BOE-eenheid aangevuld met arbeidshygiëne taken. Materieel i.s.m. AGS/IBGS/Arbeidshygiëne wordt gevraagd dit te organiseren. Preparatie, arbeidshygiëne en VBH vragen we de nieuwe rol BOE en inzetmogelijkheden te vertalen in instructies en bijscholing.

GOE

De grootschalige ontsmettingseenheid is als specialisme op landelijke schaal georganiseerd is en kan via de meldkamer gealarmeerd kan worden. Het steunpunt voor BBN is gevestigd in Brabant Zuidoost⁶.

Conclusie GOE: Vaststellen dat Brabant Noord gebruik maakt van de landelijk ingerichte voorziening. Inzet en inzetmogelijkheden worden in het AGS-bijscholingsprogramma ondergebracht.

Overzicht steunpuntregio's (GOE)



SVM

De doelstelling vanuit de meerjarenvisie-IBGS (Brandweer Nederland, 2014) is om een plas van maximaal 1500m² (niet brandende) gevaarlijke stof eenmalig afgedekt te hebben met schuimvormend middel binnen 60 minuten na alarmering. Om hieraan te voldoen moet vanuit

⁶ Artikel 4.1.6 Bvr



BRANDWEER

praktisch oogpunt 30 minuten na alarmering begonnen worden met schuim opbrengen (IBGS-beleid BBN [concept], 2021). Conform de vastgestelde Visie IBGS BBN (Brandweer Brabant-Noord, 2020) is het uitgangspunt om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de meerjarenvise-IBGS. Dit betekent dat dient te worden vastgehouden aan de grens van starten met het opbrengen van schuim binnen 30 minuten. Dit is inclusief de opkomsttijd.

Met het huidige aantal schuimhaakarmbakken en de huidige positionering kan Brabant Noord daar niet aan voldoen. Er is uitgebreid gekeken of herpositionering tot een voldoende dekking zou kunnen leiden, de conclusie is dat hiervoor drie eenheden nodig zijn.

Conclusie SVM: Optimaliseren van dekking schuimeenheden vraagt een extra investering €125.000,- waarbij afschrijvingskosten €6.500,- per jaar bedragen. Dekking is aanwezig vanuit ruimte in kapitaalslasten en niet vervangen reservevoorraad schuim. Dekking schuiminzet wordt daarmee geleverd vanuit drie locaties d.m.v. schuimhaakarmbakken met als locaties Wanroij, Oss en Vught. De reservevoorraad in Schaik wordt afgestoten. Zie voor verdere details bijlage 4.

N.B. Landelijk wordt binnen de brandweer hard gewerkt aan een standpunt over de overgang naar schuim zonder fluor. Naar verwachting zullen we tussen 2025 en 2030 over moeten gaan op een ander type schuim in verband met regelgeving. Deze discussie en de conclusies daarvan zijn nog niet in dit beleidsplan verwerkt omdat er nog teveel onduidelijk is. In de regio Brabant Noord is ongeveer 9m³ schuim aanwezig.

AGS/ Coördinator Verkenningseenheid (CVE)/ MPL

De AGS is een belangrijke adviseur binnen de IBGS-organisatie. Bij relevante incidenten gaat de eerste AGS naar de bron voor advisering lokaal commando en eventuele bronmetingen en gaat een tweede AGS naar het ROT om zich met coördinatie op de meetresultaten van de effecten en advisering ROT bezig te houden. BBN heeft hiervoor een Piket ingericht en een samenwerkingsovereenkomst met Brabant Zuidoost. De uitwerking van de verschillende rollen verdient verdere aandacht.

Conclusie AGS: Aanpassing benaming in procedures kan gestart worden.

Verkenningseenheid brandweer (VEB)/meetploegen

BBN beschikt op dit moment over 8 meetploegen. (Boxtel, Cuijk, Grave, Heeswijk-Dinther, Oss, Veghel, Vlijmen en Vught). Het besluit veiligheidsregio's (Rijksoverheid, 2017) stelt een minimumaantal verkenningseenheden van 4 met een samenstelling van 2 personen met een bijbehorende opkomsttijd van 30 minuten voor de eerste verkenningseenheid en afhankelijk van de aard van het ongeval ook 30 minuten voor de tweede verkenningseenheid. De visie IBGS (Brandweer Nederland, 2014) daarentegen koppelt het aantal benodigde teams en de opkomsttijd aan het risicoprofiel van de regio. Met de overgang van OGS naar IBGS is het dus van belang om te kijken naar de invulling van de verkenningseenheid in de brede zin.



BRANDWEER

Het lijkt dat de keuze voor 8 meetploegen is ingegeven door het feit dat wanneer er 8 teams beschikbaar zijn op basis van vrije instroom er bij een alarmering daarvan zeker 4 teams operationeel beschikbaar zijn. De meetploegen zijn daarbij afhankelijk van de beschikbaarheid van dienstvoertuigen op de betreffende post⁷. De samenstelling van een meetploeg is op dit moment 2 personen in de functie van verkenner. BBN voldoet dus ruim aan de benodigde beschikbaarheid en sluit daarbij aan bij de manier waarop omliggende regio's dit hebben ingevuld.

Wat op dit moment nog niet optimaal is ingericht betreft:

- De mogelijkheid om zichtbaar te zijn voor de MPL/CVE
- De mogelijkheid de waarschuwingstaak in het warme gebied te vervullen

De rol van verkenningseenheden wordt in de visie IBGS ruimer dan die van de huidige meetploegen, ze kunnen ook voor andere verkenningswerkzaamheden worden ingezet. De verwachting is dat de inzetfrequentie en oefenbelasting hierdoor hoger wordt.

In dat licht is het voorstel van BBN om in de opzet een enkele wijziging door te voeren en om een chauffeur aan de eenheden toe te voegen. Daarmee komt een verkenningseenheid op drie personen, twee personen die meten en één chauffeur. Dit heeft drie grote voordelen.

- Tijdens de inzet kunnen de verkenners zich richten op het meten, communiceren en plotten
- Het wordt nu ook mogelijk om met een tankautospuut uit te rukken indien er geen klein voertuig op de kazerne beschikbaar is.
- Men kan, indien nodig, met prioriteit rijden en daardoor sneller ter plaatse zijn

Daarmee wordt het risico op niet kunnen uitrukken nog kleiner. Voor de chauffeur gelden geen extra vakbekwaamheidseisen boven de voor hem al geldende eisen als brandweerchauffeur.

De inventaris van de VEB is aan vernieuwing toe, hier staat ook budget voor gereserveerd. Zo is bijvoorbeeld vernieuwde meetapparatuur (PID Meters⁸) nodig en zijn communicatiemiddelen verouderd. Het is nu bijvoorbeeld niet mogelijk om een positiebepaling van de VEB-eenheden te doen, terwijl dit voor het plotten cruciaal is. Dit zal met tablets en mogelijk digitale meetopdrachten via een programma opgelost worden.

Ook de voertuigen moeten in beperkte mate worden aangepast door het aanbrengen van een omroepinstallatie (waarschuwen bevolking). De extra kosten bedragen hiervan ongeveer 2k per voertuig. Met 8 voertuigen betekent dit een eenmalige uitgave van 16k in 2021. Dit is op te vangen binnen de exploitatiebudgetten brandweezorg van 2021.

Conclusies:

⁷ Elke post heeft de beschikking over minimaal 1 klein dienstvoertuig. Dit voertuig wordt ook gebruikt voor oefeningen en kan daarmee afwezig zijn bij een alarmering.

⁸ Een PID meter is een Photo Ionisatie Detector, deze detecteert continu de aanwezige concentratie van vluchtige organische componenten (VOC's), toxische gassen en/of dampen uitgedrukt in parts per million (PPM).



BRANDWEER

- Meetploegen hernoemen we naar verkenningseenheden en bijscholen in de nieuwe middelen, leer- en lesstof VEB.
- Aan elke verkenningseenheid wordt een chauffeur toegevoegd en dit wordt procedureel verwerkt.
- Volgens planning worden de koffers en uitmonstering (incl. tablet) vervangen naar de nieuwste inzichten voor de verkenningseenheden, dit in samenspel tussen Materieel, VBH en officier IBGS. Financiering kan vanuit de daarvoor gereserveerde investeringsbudgetten.
- Elke voertuig van VEB wordt uitgerust met omroepinstallatie inclusief afspeelmogelijkheid, dit wordt gefinancierd vanuit de exploitatiebudgetten materieel Oost en materieel West.
- Taken Verkenningseenheden Brandweer worden verruimd om ook ondersteuning te kunnen leveren bij andersoortige typen crises en rampen zoals Hoog Water of Natuurbrand.

IBGS-eenheid/ gaspakken eenheid

De specialistische IBGS-eenheid verricht taken om incidenten met gevaarlijke stoffen te stabiliseren. De specialistische IBGS-eenheid is niet primair gericht op redding. Daarnaast kunnen deze eenheden het incident zodanig stabiliseren zodat gespecialiseerde bedrijven/ partners opruimwerkzaamheden kunnen verrichten. Om voorgenoemde redenen moeten deze eenheden kennis hebben van THV onder IBGS-omstandigheden en kunnen optreden in gaspak. Dit team levert extra materieel en kennis op het gebied van bronbestrijding. De aanwezigheid van dit team is minder spoedeisend doordat de SVM-eenheid een plas al heeft afgedekt (zie SVM- eenheid) of een basiseenheid al maatregelen heeft genomen om de effecten te beperken (bijvoorbeeld de sproeistraal).

De specialistische IBGS-eenheid is binnen 2 uur beschikbaar voor elke regio. Veiligheidsregio's dienen aan de hand van hun risicoprofiel te bepalen of een kortere opkomsttijd van de specialistische IBGS-eenheid noodzakelijk is. De specialistische IBGS is samengesteld uit een officier van dienst, twee bevelvoerders, acht gaspakdrager, zes manschappen en twee chauffeurs. (Rijksoverheid, 2017).

Situatie Brabant-Noord

BBN heeft nu een team in Den Bosch dat qua personele sterkte en benodigde THV-kennis onder IBGS-omstandigheden niet voldoet aan de eisen zoals in de IBGS-visie aan een specialistische IBGS-eenheid worden gesteld. Ook voor de OVD'en is extra bijscholing noodzakelijk. De IBGS -container is aan vervanging/ herziening toe. Hiervoor is sinds 2020 budget beschikbaar. De IBGS-container is een rijdend magazijn ten behoeve van de IBGS inzet, waarbij de AGS bekend en geïnstrueerd zijn over de inhoud. In de container zitten middelen die nodig kunnen zijn voor snelle stabilisatie of specifieke PBM's.

Conclusie IBGS: IBGS-container wordt vervangen volgens planning binnen de daarvoor gereserveerde budgetten.

Daarnaast worden de huidige gaspakken door middel van een aanhanger achter de TS naar het incident vervoerd, terwijl de container met eenvoudig bronbestrijdingsmateriaal van een andere post moet komen. De IBGS-container is aan vervanging toe en daarvoor is ook budget gereserveerd.



BRANDWEER

De omliggende regio's hebben er allemaal voor gekozen een IBGS-team in te richten. Dit op basis van de risico's binnen deze regio's. Voor de uitvoering zijn er verschillen, Zeeland en MWB organiseren het team bijvoorbeeld door op meerdere plekken halve teams in te richten en Zuidoost heeft een heel team in Eindhoven ingericht. Dit betekent dat de opkomsttijd vanuit naburige regio's in bijna alle gevallen niet meer dan zestig minuten zal bedragen, ruim onder de gestelde opkomsttijd van twee uur die de leidraad noemt. In Gelderland-Zuid wordt ook gewerkt met kleinere eenheden, waarbij in Oost-5 is afgesproken dat iedere regio minimaal een half team kan leveren zodat bij een inzet deze tot een volledige IBGS-team kunnen worden gecombineerd. De benaming die het meeste wordt gekozen is snel interventieteam IBGS. Voor complexe bronbestrijding IBGS verwijzen deze regio's naar bijvoorbeeld Chemelot of de GB.

Kijkend naar het risicoprofiel van BBN kan beargumenteerd worden dat het zinvol is om een gaspakkenmogelijkheid centraal in de regio beschikbaar te hebben en over een team te beschikken dat in chemiepak een snelle inzet kan doen.

- Er worden veel gevaarlijke stoffen vervoerd door de regio over het spoor en via de Maas.
- De regio kent een substantieel aantal bedrijven waar (grote) hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig zijn waarbij een incident "gaspakwaardig" is.

BBN heeft daarnaast in 2018 vastgesteld dat er extra aandacht moet worden besteed aan het risico van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor⁹.

Daarmee lijken er drie keuzes voor te liggen.

1. Het gaspakkenteam van Den Bosch opwaarderen naar een volledige IBGS-eenheid volgens de visie op IBGS
2. Het gaspakkenteam van Den Bosch stoppen en voor dit specialisme leunen op het convenant met Zuidoost (BBN levert inzet duikteam in Zuidoost)
3. Instellen van een snel interventieteam IBGS in Den Bosch, waarbij wordt voldaan wordt aan de in IBGS gestelde vakbekwaamheidseisen voor basisbronbestrijding, maar niet aan de complexe THV inzet en niet aan de totale personele bezetting.

Vanuit maximale risico afdekking zou het de voorkeur hebben voor optie 1 te kiezen¹⁰. Hiermee wordt maximaal ingezet op effect reducerend vermogen door repressief optreden. Tegelijkertijd is in het verleden gebleken dat het voor vrijwillige posten (bijna) niet mogelijk is om aan de eisen van het IBGS-specialisme te voldoen. Er waren in het verleden meer posten met dit specialisme en die zijn daarmee gestopt¹¹. Het verdubbelen van de capaciteit in Den Bosch om tot een volledig team te komen is theoretisch mogelijk, maar vraagt om een substantiële uitbreiding van de 24-uurs dienst waarbij de kosten snel richting de 2500k gaan¹². Dit is kostentechnisch niet te verantwoorden voor

⁹ Bijlage 3, tekst uit het risicoprofiel 2018

¹⁰ In het risicoprofiel wordt onder het thema Technologische omgeving het scenario genoemd van een ongeval met een toxische vloeistof resulterend in een toxische wolk. De impactanalyse geeft aan dat de gevolgen groot zijn en de kans klein (maar wel voorstelbaar). Pag. 105 Actualisatie Risicoprofiel 2018, veiligheidsrisico's in Brabant-Noord

¹¹ Oss en Boxmeer zijn daar in de laatste vijf jaar mee gestopt.

¹² Uitbreiding van operationele sterkte met 6 plekken, maal roosterfactor van 5 en gemiddeld 80k per persoon.



BRANDWEER

een specialisme waarvan landelijk beleid stelt dat het bovenregionaal georganiseerd kan worden. Ook is landelijk geconstateerd dat voor de brandweer praktisch onmogelijk is om voldoende vaardigheden te ontwikkelen en in stand te houden om in gaspak complexe machines te bedienen of te repareren.

Bezien vanuit de landelijke visie zou BBN kunnen leunen op de omliggende regio's voor dit specialisme. Heel BN kan binnen de gestelde twee uur worden bereikt door IBGS-teams in de omliggende regio's. Het belangrijkste voordeel is dat het goedkoper is dan de andere twee opties, investeringen voor gaspakken en toebehoren kunnen anders worden besteed. Ook scheelt het in de oefenbelasting voor Den Bosch voor een specialisme dat in de praktijk bijna nooit wordt ingezet.

Als nadelen zijn er twee belangrijke punten.

- De tijd tussen inzet eerste TS en aankomst ondersteuning is relatief lang (>45min) zonder handelingsperspectief in de tussentijd.
- Afhankelijkheid van de omliggende regio's; verandering in beleid daar kan directe gevolgen hebben voor het niveau van brandweezorg in BN. Dit risico is wel beperkt door de landelijke aanwijzing van Brabant Zuidoost als steunpunt op dit gebied.

Dit brengt ons op de derde optie. Door een half IBGS-team (4 gaspakdragers, bevelvoerder en chauffeur) in Den Bosch te handhaven is het mogelijk om in de tijd tussen aankomst 1^e TS en bijstand uit een naburige regio toch handelend op te treden en effect reducerende maatregelen te treffen. Deze optie past binnen de huidige financiële kaders van vervanging van materieel en ingezet personeel.

Een punt van aandacht bij deze optie is de, in de landelijke visie voorgestelde, kennis van THV bij IBGS waarover de IBGS-eenheid zou moeten beschikken. Het volledig inrichten van het halve IBGS-team in Den Bosch volgens de daarvoor geldende vakbekwaamheidseisen betekent (voorlopige inschatting VBH, landelijke vakbekwaamheidseisen zijn nog niet bekend) dat de oefenbelasting voor de post van 36 uur naar 84 uur per jaar gaat, wat een extra inspanning is van 48 uur¹³. Voor het team vakbekwaam houden betekent dit een extra inspanning van 36 uur per jaar.

Een vraag die open staat is de materiele ondersteuning van het IBGS-team. In veel regio's (noordwest 4, Oost 5, Limburg) worden aparte voertuigen voor de IBGS-interventieteams aangeschaft. Dit zijn specifiek hiervoor ingerichte Sprinters (of vergelijkbaar) waarin alle mensen en materiaal nodig voor een primaire IBGS-inzet wordt gecombineerd.

Het is niet strikt noodzakelijk om dit voertuig aan te schaffen (aanschafprijs op basis van aanbesteding NW4 is ongeveer 225k), maar de huidige manier van vervoeren via een TS met aanhanger en kratten past niet bij de professionele standaarden.

¹³ 7 oefeningen van 3 uur per ploeg x 4 ploegen



BRANDWEER

Conclusie IBGS: Gaspakteam Den Bosch verandert in een snel-interventie-eenheid IBGS. Uit deze extra investering van € 225.000,- vloeien ruim € 14.000,- afschrijvingskosten die worden gedekt uit het huidige budget van kapitaalslasten.

Overbodig?

Er staan nog 2 poederaanhangers in Den Bosch en in Sint Anthonis. De poederaanhangers hebben in de visie IBGS geen rol. Er zijn wel scenario's vanuit brandbestrijding denkbaar waar deze een waardevolle rol zouden kunnen vervullen. Denk daarbij aan brand in besloten ruimtes en metaalbranden.

Conclusie: Poederaanhangers houden we technisch operationeel en vervangen we economisch (nog) niet in afwachting van regionale visie op brandbestrijding.

Aandachtspunten m.b.t. discussie taakdifferentiatie

Landelijk focust de discussie over taakdifferentiatie zich nu op het verder uitwerken van bouwsteen 1, onderscheid aan de hand van verplichte paraatheid. Voorliggend beleidsplan kent op dat punt geen aandachtspunten.

Budget

Zoals het nu voorligt kan de overgang van OGS naar IBGS grotendeels binnen de daarvoor bestaande budgetten plaatsvinden. Op twee onderdelen, schuim en IBGS-voertuig, is een interne verschuiving nodig voor de kapitaalslasten. Daarvoor is ruimte en dit is met Financiën afgestemd.

Toelichting Financiële dekking

Voorstellen 2 (schuim) en 3 (IBGS-eenheid) leiden tot extra, niet begrote uitgaven. Daarvoor is wel ruimte binnen de kapitaalslasten zodat kan worden volstaan met een interne reallocatie van middelen.

BBN kent 48.000k aan totale investering met een jaarlijks afschrijvingsbudget van 3.400k. Vanuit financiën is gekeken in hoeverre er ruimte zit in de verwachte kapitaalslasten t.o.v. het afschrijvingsbudget. Door meevallende aanbestedingen op onder andere redgereedschap is er een verantwoorde ruimte van 150k in de geprognoseerde afschrijvingslasten ontstaan.

Binnen de VRBN liggen meerdere wensen op tafel om uit die ruimte te kunnen financieren.

1x	IBGS interventievoertuig gaspakteam	€ 14.063
1x	Schuimbluscontainer - SBH (HAB)	€ 6.250



BRANDWEER

	Totaal	€ 20.313
--	--------	----------

Daarnaast is er nog onduidelijkheid over de gevolgen van de volgende ontwikkelingen:

- Visie op HV
- Visie op Brand
- In begroting brengen van reservetankautospuiten
- Elektrificeren van voertuigen
- Totaaloverzicht van devices en applicaties binnen VRBN

Ook zijn vanuit Financiën nog een aantal risico's geïdentificeerd die moeten worden meegewogen.

- Prijsstijgingen bij aanbesteding materieel
- Onvoldoende compensatie autonome prijsstijgingen
- Onvolledigheid investeringsplannen door voortschrijdend inzicht
- Landelijke ontwikkelingen die leiden tot aanpassing materieel

Conclusie:

Door op de genoemde vraagstukken een besluit te nemen wordt de weg vrijgemaakt voor overgang van OGS naar IBGS in VRBN. De voorstellen zijn zo opgesteld dat deze overgang binnen de beschikbare budgettaire ruimte kan plaatsvinden.



BRANDWEER

Bijlage 1 Scenario's

Standaard

Scenario conform Visie IBGS	Uitgewerkt scenario (t.b.v. inventarisatie materialen, middelen en eenheden)	Vergelijkbare scenario's binnen BBN
1. Lekkage brandbare stof.	Lekkage jerrycan benzine (25 liter). Inpandig.	- Kleine lekkage van emballage bij chemisch bedrijf (niet BRZO). - Lekkage van emballage bij PGS15 opslag; - Lekkage bij drugsfab of dumping drugsafval. - Kleine (druppel)lekkage aan tankwagen of spoorketelwagon of schip. - Lekkage gasleiding van een huisaansluiting
2. Lekkage wegtransport brandbare stof.	Gekantelde tankwagen (25 m ³), uitstroom benzine over wegdek (1 kg/s).	Grote lekkage tankwagen
3. Lekkage giftige stof.	Lekkage IBC met aniline (1 m ³) na doorboring met lepel heftruck; in de buitenlucht.	- Lekkage van emballage bij klein chemisch bedrijf (niet BRZO). - Lekkage van emballage bij PGS15 opslag; - Lekkage vat bij opslag bestrijdingsmiddelen. - Lekkage bij drugsfab of dumping drugsafval. - Kleine (druppel)lekkage aan tankwagen of spoorketelwagon. - Emissie van chloor door meng fout bij zwembad. - Neerslaggebied van rook die vrijkomt bij een brand.
4. Lekkage bijtende stof.	Lekkage IBC met zoutzuur (1 m ³) na doorboring met lepel heftruck; inpandig.	- Lekkage van emballage bij klein chemisch bedrijf (niet BRZO). - Lekkage van emballage bij PGS15 opslag; - Lekkage bij drugsfab of dumping drugsafval. - Kleine (druppel)lekkage aan tankwagen of spoorketelwagon of schip.



BRANDWEER

Scenario conform BBN	Uitgewerkt scenario (t.b.v. inventarisatie materialen, middelen en eenheden)	Vergelijkbare scenario's binnen BBN
R1. Vrijkomen van Man Made Mineral Fibers (MM(M)F)	Brand in veestal met 1.000 m ² asbest dakbedekking. Verspreiding asbest in bewoond gebied en besmetting eigen personeel.	• Brand met asbestverspreiding • THV bij voertuigen van een kunststof constructie.

Standaard afwijking

Scenario conform Visie IBGS	Uitgewerkt scenario (t.b.v. inventarisatie materialen, middelen en eenheden)	Vergelijkbare scenario's binnen BBN
5. Lekkage opslagtank giftig, brandbaar gas.	Lekkage ethyleenoxide uit opslag tank (2 x 100m ³). Uitstroom in tankput (360 m ²).	• Grote lekkage aan tankwagen of spoorketelwagon of schip.
6. Lekkage spoortransport van brandbare toxische vloeistof.	Lekkage spoorketelwagon (80 m ³). Uitstroom acrylonitril met enkele liters per minuut. Vorming van plas met toxische damp.	• Grote lekkage aan tankwagen. • Grote lekkage opslagtank bij inrichting.
7. Lekkage wegtransport bijtende toxische vloeistof.	Gekantelde tankwagen (20 m ³). Enkele duizenden liters chloor stromen uit over het wegdek. Vorming vloeistofplas met toxische uitdamping. Verspreiding via riool.	• Grote lekkage aan spoorketelwagon. • Grote lekkage opslagtank bij inrichting.



BRANDWEER

Bijlage 2 Overzicht IBGS incidenten 2015-2019

Leefmilieu scenario (LM)

- 1: I/6212: AGS contact, pakketje inhoud geen gevaarlijke stof
- 2: I/46607: Autobrand. Geen directe betrokkenheid gevaarlijke stof

Ongeval

Scenario MSD

- 1: I/145477: NH3 alarm. (loos alarm, werkzaamheden) Kloosterstraat
- 2: I/40857: lekkage hydrauliekolie Veersemeer
- 3: I/164201: bol staand vat van 200liter Kloosterstraat
- 4: I/162928: bol staand vat oorzaak vervolg melding I/164201 Kloosterstraat
- 5: I/127338: stof UN:1090 (aceton)gevi 33 40 liter lekkage Veersemeer
- 6: I/101328: stof UN: 1791(chloorbleekloog) gevi 80 druppel lekkage IBC. Veersemeer
- 7: I/93474: gasdetectie: potje omgevallen Kloosterstraat
- 8: I/73823: lekkage demiewater Veersemeer
- 9: I/70515: max 400mililiter acceton lekkage Kloosterstraat

Veiligheid en openbare orde

Drugszaak drugsfab

- 1: I/366616: hennepdrogerij: brw deur forceren
- 2: I/330881: 3 gesloten vaatjes drugsafval
- 3: I/193020: AGS tel info gedeeld politie
- 4: I/63774: dichten vaten in aanhanger geen actie brw
- 5: I/3468: opslag zoutzuur sodaformahyde
- 6: I/137615: verlichting inzet overdag (OVD/AGS betrokken)

Drugszaak

- 1: I/85115: AGS ter plaatse drugsdumping
- 2: I/10365: AGS ter plaatse geen lekkage wel geur garagebox
- 3: I/313247: AGS TP onwelwording. Niks gemeten
- 4: I/237124: vaten gevonden
- 5: I/133951: vaten inzet boot Ht voor bereikbaarheid
- 6: I/196508: vaten methanol met ammoniak meting AGS



BRANDWEER

Alarm overig

Autom. Gev. Stof

1. I/154940 150 liter aceton lekkage bedrijfsbrw heeft opgelost
2. I/101196 Kloosterstaat 6 oss Ammoniak hoog alarm. Zou een testalarm zijn

CO melder

Niet nader gespecificeerd

Autom. Gev Stof: Gev. Stof OMS (80 meldingen)

48x kloosterstraat 6 Oss (MSD)

1. I/79370: 800ppm ammoniak melding, loos alarm
2. I/65760 onbekend
3. I/64295 onbekend loos alarm
4. I/56187 NH3 detectie loos alarm
5. I/30067 test ammoniakalarm, loos alarm
6. I/30037 testen, loos alarm
7. I/386618 resetmelding loos alarm
8. I/371290 ammoniak alarm: wolkje ammoniak vrijgekomen
9. I/323343 werkzaamheden
10. I/188788 ammoniak alarm: loos werkzaamheden
11. I/182073 ammoniak alarm: kleine overschrijding ppm alarmwaarde
12. I/91835 ammoniak alarm: kleine lekkage
13. I/68810 testen vergeten in onderhoud te zetten
14. I/52514 storing reset melding
15. I/52424 ammoniak alarm en lekkage
16. I/361157 loos alarm draadbreek
17. I/338337 onderhoudswerkzaamheden vergeten in onderhoud te zetten
18. I/259392 onbekend
19. I/242012 loos lege batterij
20. I/214811 loos testen
21. I/179629 meting verricht geen grenswaarde overschreden
22. I/179393 loos alarm oorzaak onbekend
23. I/145304 NH3 alarm ongewenst ivm werkzaamheden
24. I/127777 ongewenst ammoniak alarm
25. I/112744 LEL detectie loos alarm
26. I/31884 ammoniak alarm. Loos werkzaamheden
27. I/165401 ammoniak alarm. Loos werkzaamheden
28. I/164714 ammoniak alarm. Loos werkzaamheden



BRANDWEER

29. I/118412 ammoniak alarm. Loos werkzaamheden
30. I/94127 gasdetectie vooralarm. Loos
31. I/49653 meting verricht niets aangetroffen
32. I/41629 ongewenste melding
33. I/29039 H2S alarm loos oorzaak uitlaat vrachtwagen
34. I/28954 H2s melding; geen waarden gemeten
35. I/16289 LEL alarm meting verricht
36. I/16232 LEL meting
37. I/5845 LEL alarm
38. I/5821 LEL alarm, spoelen riool
39. I/5740 LEL alarm
40. I/164963 meting
41. I/161993 H2s alarm loos testen
42. I/151616 loos storing
43. I/121496 lel hoog kleine aceton lekkage
44. I/117617 sprinkler test loos alarm
45. I/96621 loos stroomstoring
46. I/82114 snuffelpaal alarm door hoge temperatuur
47. I/71887 ammoniak loos alarm
48. I/69381 gaslek

5x boseind 10 boxtel (Vion food group)

11x Simon Homburgstraat 14 Cuijk (Blokland cold stores)

10x Veersemeer 4 Oss (MSD)

6x Van leeuwenhoekweg 38 Meierijstad (HOVU vleesveredeling)

Autom. Gev Stof: Gev. Stof PAC

1. I/52872: gasalarm. Loos alarm i.v.m. stroomuitval

Brand

Scenario MSD

1. I/311977 loos werkzaamheden
2. I/344248 schoonmaakwerkzaamheden
3. I/298846 loos vaatwasserstoom
4. I/233438 loos schoonmaken
5. I/65241 handmelder; doorgebrande TL-lamp
6. I/157083 oefening
7. I/153484 loos handmelder stuk gereden
8. I/151947 loos handmelder oorzaak onbekend
9. I/30385 testmelding



BRANDWEER

- 10. I/27346 testmelding
- 11. I/89623 nacontrole bij vrachtwagenbrand

Cijfers IBGS per jaar (bron: bijlage rapport evaluatie doorontwikkeling IBGS maart 2021)

Scenario's	Inrichting/organisatie	Ontsmettingstaak	Beschermende kleding	Frequentie incidenten*
Afwijking	Landelijke specialistische eenheid	Grootschalige ontsmettingseenheid (GOE) / Defensie	Gaspak	< 10
Incident met standaardafwijking	(Inter) regionale specialistische eenheid	Basisontsmettingseenheid (BOE)	Vuilwerkpak / chemiecaliënpak	Ongeveer 3.200
Standaardincident	Basisbrandweereenheid	Tankautospuut	Bluspak	Ongeveer 7.400

*aantal IBGS-incidenten in Nederland per jaar. Ter indicatie: de brandweer heeft jaarlijks ongeveer 140.000 uitrukken.

Tabel 2: Stand van zaken in één oogopslag cijfers



BRANDWEER

Bijlage 3 IBGS voor beleidskaders begroting 2022

In 2018 is risicoprofiel herzien en door bestuur vastgesteld.

Hierin zitten 4 (van de 18) scenario's die met gevaarlijke stoffen te maken hebben.

- **Risico 5:** ongeval met gevaarlijke stoffen tijdens vervoer of in een bedrijf. Dit risico is iets gestegen en zal verder stijgen. Daarmee een relevant risico.
-
- **Risico 14:** Ongeval tijdens vervoer over het spoor. In de toekomst zal er meer vervoer van gevaarlijke stoffen zijn op het traject Meteren-Boxtel (Den Bosch, Vught, Haaren en Boxtel); enerzijds brengt dit een hoger risico met zich mee; anderzijds verminderen maatregelen als vrije kruisingen, minder wissels en trajectbeveiliging het risico. VRBN heeft aangeven hier extra aandacht aan te besteden.

Daarmee is duidelijk dat IBGS voor Brabant Noord een **relevant** beleidsonderwerp is waarbij naar het bestuur toe afspraken zijn gemaakt. Het aantal daadwerkelijke uitrukken is trouwens niet hoog, ongeveer 5 daadwerkelijke incidenten per jaar (meer uitrukken die niet tot inzet leidden).



BRANDWEER

Bijlage 4 Positionering schuimeenheden IBGS

Het specialisme IBGS (Incidentbestrijding gevaarlijke stoffen) wordt momenteel doorontwikkeld binnen de verschillende Veiligheidsregio's. In 2020 is zodoende de visie op IBGS BBN 2020-2024 vastgesteld in het MTVR. Hierin wordt de verbinding gelegd tussen de landelijke visie IBGS en de regionale risico's binnen VRBN. Als gevolg dienen diverse beleidskeuzes te worden gemaakt.

Op 23 maart jl. is het voorstel IBGS-beleid 2021/2022 besproken in het MT-B. Eén van de onderwerpen in dat voorstel is de keuzes omtrent de schuimbluseenheden (SVM-eenheden) binnen Brabant-Noord. De diverse opties voor positionering in de regio worden in deze notitie verder uitgewerkt.

Deze notitie bouwt voort op de (concept)memo *IBGS: schuimvormend middel eenheid (SVM-eenheid)* van de werkgroep IBGS. Enkele uitgangspunten uit deze memo die van belang zijn in dit positioneringsvraagstuk worden kort herhaald. Tevens wordt een kort overzicht gegeven van de belangrijkste prestatie-eisen voor SVM-eenheden aan de hand van relevante documenten. Vervolgens wordt ingezoomd op de huidige situatie. Daarna worden een aantal factoren geschetst die van belang zijn voor de keuzes omtrent positionering en worden een aantal scenario's geschetst. De notitie sluit af met een conclusie betreft de positionering van de SVM-eenheden.

SVM-eenheid

Een SVM-eenheid heeft bij ongevallen met gevaarlijke stoffen de primaire taak om een plas met gevaarlijke stof af te dekken. De damp die van een plas afkomt is vaak schadelijk of erg brandbaar. Door deze af te dekken met schuim worden uitdamping tegengegaan en wordt de effecten van de gevaarlijke stof op de omgeving verminderd.

De doelstelling vanuit de meerjarenvisie-IBGS (Brandweer Nederland, 2014) is om een plas van maximaal 1500m² (niet brandende) gevaarlijke stof eenmalig afgedekt te hebben met schuimvormend middel binnen 60 minuten na alarmering. Om hieraan te voldoen moet vanuit praktisch oogpunt 30 minuten na alarmering begonnen worden met schuim opbrengen (IBGS-beleid BBN [concept], 2021). Conform de vastgestelde Visie IBGS BBN (Brandweer Brabant-Noord, 2020) is het uitgangspunt om zo veel als mogelijk aan te sluiten op de meerjarenvisie-IBGS. Dit betekent dat dient te worden vastgehouden aan de grens van starten met het opbrengen van schuim binnen 30 minuten. Dit is inclusief de opkomsttijd.

In het kader van de visie op het Grootschalig brandweeroptreden (GBO) van Brandweer Nederland (2018) dient de brandweer een peloton voor specialistische blussing te kunnen leveren. De prestatie-eis is het kunnen afdekken van een plas tot 1500m². De tijdslijn die het GBO hanteert verschilt van de visie: zie onderstaande afbeelding. De visie GBO gaat uit van inzetbaarheid van een peloton specialistische blussing binnen 60 minuten in de gehele regio.



BRANDWEER

Binnen de eigen regio

- Algemene uitruktijd 10 minuten
- Inzet op locatie afhankelijk van rijafstand
- Binnen 60 minuten in de gehele eigen regio in te zetten
- Inzettijd van maximaal 90 minuten, materieelgebonden

Buiten de eigen regio

- Binnen 60 minuten op de eigen regio grens
- Inzettijd van maximaal 90 minuten, materieelgebonden

Afbeelding 1: Tijdlijn peloton specialistische blussing. Bron: Visie GBO (Brandweer Nederland, 2018).

Huidige situatie

Binnen BBN maken we op dit moment gebruik van 2 SVM eenheden in de vorm van SVM haakarmbakken met respectievelijk de standplaatsen Oss en Wanroij. Op de locatie Schaijk is tevens een SVM-container (21-0065, zonder haakarmchassis) beschikbaar als mobiele voorraad. Deze is niet opgenomen in de eerstelijns beschikbare slagkracht/ standaard alarmering.

Een SVM-haakarmbak beschikt op dit moment over 500 liter SVM en 5000 liter water. Post Oss en Wanroij beschikken samen dus over de benodigde 1m³ SVM (2x500 liter) voor de prestatie-eis uit de visie IBGS. Echter beschikken de SVM-haakarmbakken over te weinig water om de volledige hoeveelheid SVM te verschuimen. Een aanvullende watervoorziening in de vorm van een waterwagen of TS is daarom vereist.¹⁴ De wens vanuit de werkgroep IBGS is om in de toekomst SVM-haakarmbakken met 1000 liter SVM aan te schaffen, zodat één SVM-eenheid genoeg schuimvormend middel heeft voor de niet-brandende plas van 1500m². Aanvullende watervoorziening blijft ook in deze situatie vereist.

De twee SVM-eenheden met standplaatsen Oss en Wanroij zijn samen niet in staat om de gehele regio binnen de 30 minutengrens te kunnen dekken – zie afbeelding 2. In het zuidwestelijke en westelijke deel van de regio wordt deze grens volgens de berekeningen niet gehaald.

¹⁴ Voor de vuistregels van hoeveelheid schuim bij het afdekken van apolaire vloeistoffen (3%) of polaire vloeistoffen (6%), zie beleid GBO BNN, bijlage III: Schuim berekeningen.

[illegible]

Andere opties, relevante factoren

- Risico's

De BRZO-bedrijven binnen onze regio bevinden zich in de volgende gemeenten: Oss (5), Heusden (3), Uden (2), 's-Hertogenbosch (2), Cuijk (1) en Boxmeer (1). De risicorelevante bedrijven (59 in totaal) bevinden zich met name in de buurt van Den Bosch, Oss, Uden/ Volkel, Veghel en Cuijk.



BRANDWEER

Afbeelding 3 op de volgende pagina visualiseert de belangrijkste en overige risico's zoals hierboven beschreven:

- BRZO-bedrijven
- Risicorelevante bedrijven
- Snelwegen
- Spoorlijnen

De meeste BRZO/ risicorelevante bedrijven liggen relatief dicht bij elkaar. Dit is ten behoeve van de analyse voor de dekking aangegeven met groenen vlakken. Het spoor met de grootste risico's i.v.m. het transport van gevaarlijke stoffen is dikker weergegeven van het overige spoor. Bij snelwegen zijn (delen van) de A50 en A73 aangemerkt als 'plasbrandaandachtgebied' (PAG) i.v.m. het verwachte volume transport van gevaarlijke stoffen. Welke delen dit precies zijn is te vinden in de [Regeling basisnet](#) op de website van de overheid. Dit staat verder niet aangegeven op de afbeelding met relevante risico's. Kijkend naar de gerealiseerde aantallen gevaarlijke stoffen (data 2019) zien we dat de volumes redelijk evenredig zijn verdeeld over de regio.

Ook over de rivier de Maas, die grofweg gelijkloopt aan een groot gedeelte van de noordelijke regiogrens, vindt transport van gevaarlijke stoffen aan. Risicorelevante objecten zijn met name de stuw-/sluiscomplexen bij Lith, Grave en Sambeek. Deze zijn eveneens niet weergegeven op de afbeelding met risico's. Het zwaartepunt van de risico's ligt dus in het midden/westen van de regio, weergegeven met het grote groene vlak.

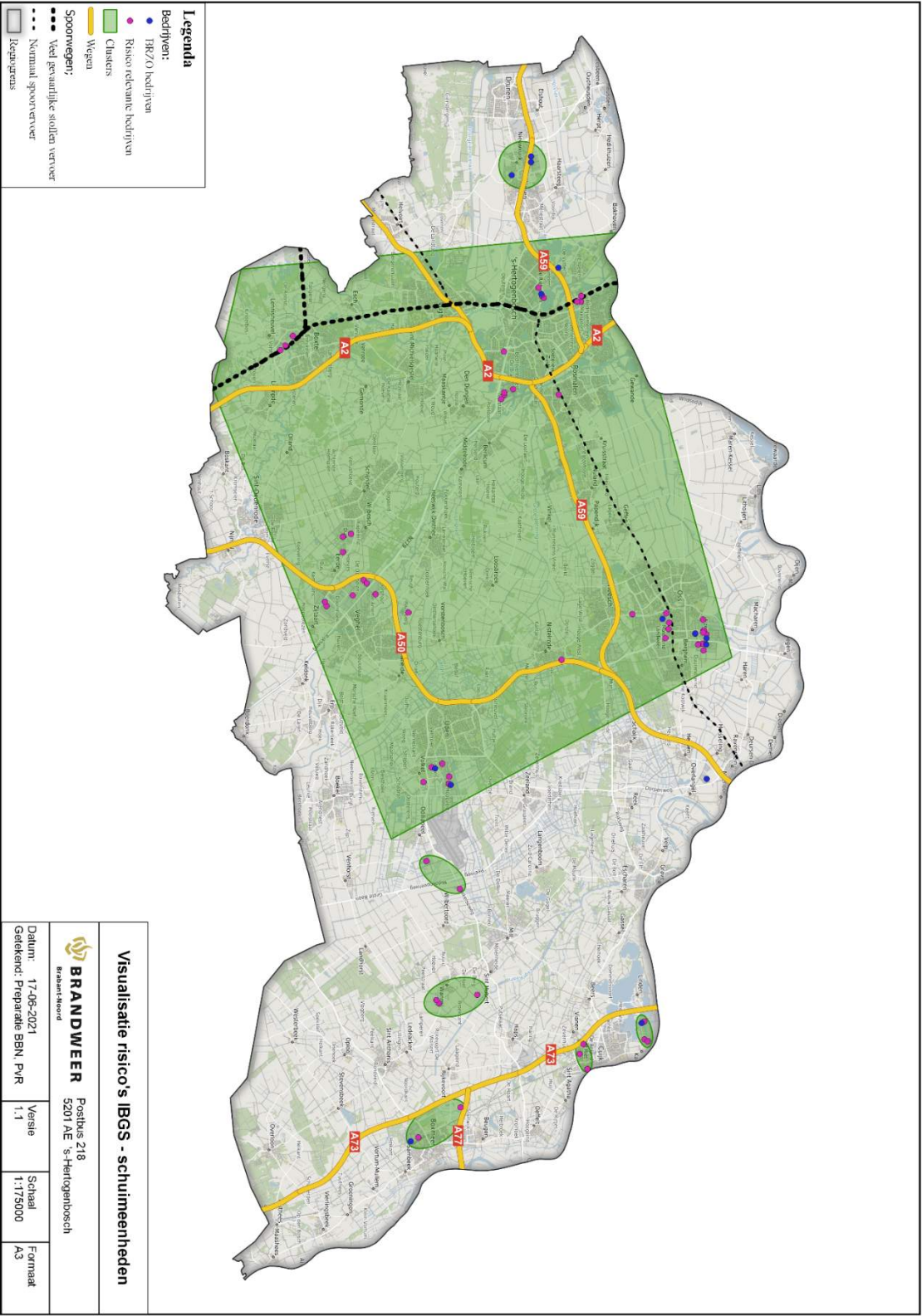
Een relevante ontwikkeling betreft de grootschalige werkzaamheden aan de A59 en het spoor waardoor het risico van incidenten met gevaarlijke stoffen rondom Vught in de komende jaren toeneemt. Ook de bereikbaarheid van Vught is een zorgpunt.

Met de risico-experts binnen de werkgroep IBGS is uitgebreid gesproken over mogelijkheden om risico's verder te specificeren of te wegen. Hierbij werd aangegeven dat een dergelijke exercitie onnodig wordt geacht. De weergegeven afbeelding geeft volgens hen een voldoende fijnmazig beeld van de risico's in onze regio.

Leg je de risico's zoals weergegeven in afbeelding 3 naast de doelstelling uit de meerjarenvisie-IBGS, dan leest de doelstelling als volgt: om te kunnen voldoen, dient bij alle geïdentificeerde risico's binnen 30 minuten te kunnen worden gestart met het opbrengen van schuim. Met de huidige plaatsing kan daar niet aan worden voldaan.



BRANDWEER



Afbeelding 3: Relevante risico's bij bepaling positionering schuimbluseenheden [bewerking risicokaart uit de visie IBGS].



BRANDWEER

- Mogelijkheid voor stalling

Een tweede relevante factor is de stallingsmogelijkheid. Een schuimbluscontainer dient binnen te worden gestald. Echter niet op iedere kazerne in de regio is plek om de container binnen te stallen, bijvoorbeeld i.v.m. de hoogte van de roldeuren of de diepte van de remise. Navraag bij team Materieel & Huisvesting leert dat op een aantal kazernes stalling niet mogelijk is.

Er vallen hiermee meerdere posten af, maar op de meeste posten zijn er mogelijkheden voor het stallen van de schuimbluscontainer, mits er plaats gemaakt wordt in de remise door de dienstbus of het opleidingsvoertuig dat er al staat te verplaatsen naar buiten. In het geval van Rosmalen betreft het bijvoorbeeld een opleidingsvoertuig dat dan buiten moet komen te staan. De posten waar geen voertuig buiten hoeft te worden gezet zijn Grave, Geffen, Boxtel en St. Oedenrode.

- Basisdekking: schuimbluscontainers

In de notitie is uitgegaan van schuimbluscontainers die op een HA-chassis staan, conform huidig beleid. Dit neemt niet weg dat andere opties ook mogelijk zouden zijn. Hiervan hebben we een aantal globaal verkend. Er is gekeken naar het volledig overstappen op geprepareerde waterwagens met een schuimcompartiment naar het overgaan op SB-voertuigen.

Het volledig overgaan naar waterwagens met schuimcompartiment is geen optie vanwege de beperkte worplengte op deze voertuigen, hiermee kan niet aan de gestelde inzetverplichting worden voldaan. Ter aanvulling om eventuele gaten in de dekking te kunnen vullen zou dit kunnen worden overwogen.

Het overstappen op vaste SB-voertuigen kan inzettechnisch prima. Het heeft ook voordelen in inzetsnelheid omdat bij een schuimbluscontainer altijd een (kleine) mogelijkheid bestaat dat het dragende chassis met een andere container op pad is of dat een andere container op het chassis staat waardoor eerst tijd verloren gaat met het wisselen van containers. Het grote nadeel van deze optie is financieel. Schuimblusvoertuigen beginnen ongeveer bij 420k (incl btw) en Schuimcontainers bij 125k (incl. btw). Omdat er geen zwaarwegende redenen zijn genoemd om over te gaan op vaste voertuigen hebben we vanwege het prijsverschil er voor gekozen in de rest van dit document uit te gaan zin van containers conform bestaand beleid.

Vanuit materieel is bij meerdere leveranciers nagevraagd met welke kosten rekening moet worden gehouden, ook is bij andere regio's nagevraagd wat de aanschafkosten zijn geweest. Met welke kosten exact rekening gehouden dient te worden bij verschillende soorten materieel blijft voor leveranciers moeilijk aan te geven en afhankelijk van diverse technische specificaties. Navraag leert dat qua kosten rekening mag worden gehouden met de volgende minimale bedragen:

- Aanschaf Schuimcontainer	125K
- Chassis	250K
- SB voertuig	420K



BRANDWEER

- Norm inzetbaarheid

De positioneren van de schuimbluseenheden kan afhankelijk gehanteerde normtijden worden gebruikt als uitgangspunt. Als je ervan uitgaat dat binnen 30 minuten gestart moet worden met het opbrengen van schuim (conform de visie van Brandweer Nederland, passend binnen de visie van BBN) kun je met twee schuimeenheden niet de gehele regio dekken. Onder het kopje scenario's wordt 30 minuten opkomsttijd gehanteerd als uitgangspunt.

- Aanwezigheid haakarmchassis (HA)

Het is een duidelijke pré om de SVM-container te plaatsen op een post met een haakarmchassis. Dat voorkomt dat je met haakarmchassis moet gaan schuiven of eventueel een extra chassis zou moeten aanschaffen. Op dit moment hebben de volgende posten een haakarmchassis: Oss, Rosmalen, Veghel, Vught, Wanroij en Zeeland.

- Andere specialismen

Het lijkt niet logisch om een meerdere bakken bij een container te hebben die bij hetzelfde standaard incident opgeroepen moeten worden. Denk daarbij aan IBGS container/ BOE en Schuimcontainer. Ook lijkt het onlogisch om voor andere bakken bestaat dat risico natuurlijk ook, zoals bij GWT, maar die kans van gelijktijdige inzet is iets kleiner. Een combinatie van de IBGS-container en de schuimeenheid in Rosmalen, gebruikmakend van één en hetzelfde chassis, lijkt daarom niet direct logisch

Idealiter blijft een schuimeenheid op het chassis staan zodat bij een alarmering geen tijd verloren gaat met het wisselen van bakken. Dat dit voor kan komen is inherent aan het systeem van haakarmbakken waarbij vanuit efficiency oogpunt meerdere bakken aan een chassis zijn gekoppeld. Welke bak standaard op het chassis staat is een andere discussie en wordt hier verder niet meegenomen.

- Interregionale bijstand

Gaten in de dekking zouden ook opgevangen kunnen worden door SB of SBH-voertuigen uit naburige regio's. Om voor je primaire dekking volledig te vertrouwen op de positionering in de andere regio is echter niet wenselijk omdat vanuit BBN geen invloed kan worden uitgeoefend op een eventuele verplaatsing van deze eenheden. Bij verplaatsing kan zo je eigen primaire dekking wegvallen met een hogere opkomsttijd tot gevolg. Bovendien blijkt na een rondvraag dat de meeste naburige regio's geen hele grote bijdrage kunnen leveren vanwege de 30 minutengrens bij primaire dekking. In de onderstaande tabel worden de opkomsttijden weergegeven van het SB voertuig vanuit Tilburg Vossenveld, berekend tot aan de regiogrens. Er is ook naar de andere omliggende regio's gekeken, maar omdat de 'gaten' in onze huidige dekking aan de zuidwest/ west kant van de regio zitten is de opkomsttijd vanuit Tilburg Vossenveld alleen relevant voor dit stuk.



BRANDWEER

	Afstand in minuten
Tilburg Vossenveld t.h.v. St. Oedenrode	40.09
Tilburg Vossenveld t.h.v. Liempde	40.06
Tilburg Vossenveld t.h.v. Helvoirt	22.39
Tilburg Vossenveld t.h.v. Drunen	29.55
Tilburg Vossenveld t.h.v. Vught	27.32

Tabel 1: Afstand in minuten SB-voertuig Tilburg Vossenveld tot aan regiogrens VRBN.

Scenario's

In deze paragraaf worden een aantal mogelijke scenario's voor positionering geschetst. Het blijkt dat voor een goede dekking van alle relevante risico's niet meer dan 3 schuimeenheden nodig zijn. De keuze bestaat dus uit scenario's met twee of met drie eenheden. De verschillende opties met twee schuimbluseenheden worden besproken in scenario 1. De verschillende opties met drie schuimbluseenheden worden besproken in scenario 2. Voor ieder subscenario wordt besproken hoe de dekking zich verhoudt tot de risico's.

- Scenario 1a – huidige situatie

Uitgangspunten:

- 2 eenheden
- Rekening houdend met mogelijkheid stalling op kazerne
- Rekening houdend met huidige plaatsing HA chassis (Oss, Rosmalen, Veghel, Vught, Wanroij en Zeeland)
- 30 minuten grens

In afbeelding 2 is de dekking van de eenheden op de posten Oss en Wanroij te zien. Vergelijk je die dekking met de risico's zoals weergegeven in afbeelding 3, dan vallen een aantal zaken op. Buiten de 30-minutengrens liggen een aantal relevante risico's, zoals een aantal stukken spoor (Boxtel e.o.), snelweg (A50 onder St. Oedenrode, A2 bij Boxtel, A59 richting het westen), de BRZO-bedrijven in de gemeente Heusden (rond Vlijmen en Nieuwkuijk) en de risicorelevante bedrijven bij Boxtel.

Conclusie: Niet alle relevante risico's worden binnen de gestelde normtijd gedekt.

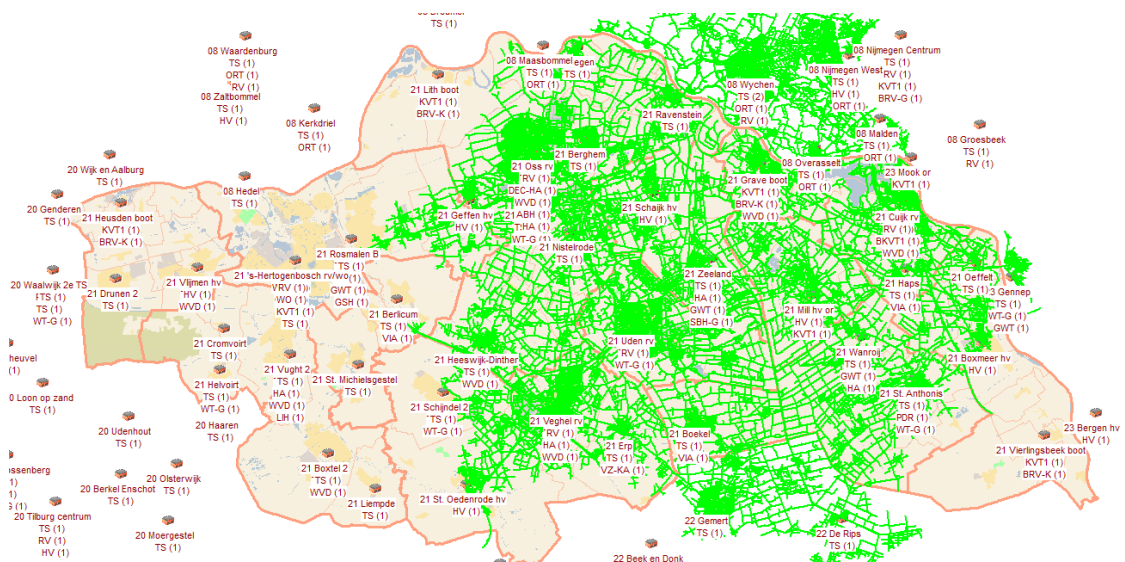
- Scenario 1b – Verplaatsen schuimeenheid Wanroij

Uitgangspunten: hetzelfde als 1a, m.u.v. HA-chassis. In dit scenario verplaatst deze (waar nodig) mee naar de nieuwe post/ of er moet een extra chassis worden aangeschaft indien chassis blijft staan ivm GWT in Wanroij.



BRANDWEER

Volledige dekking blijkt niet mogelijk. Aan de oostkant van de regio is Wanroij qua dekking de meest logische post. Het meest logische alternatief gezien de ligging in de regio zou zijn post Zeeland, maar deze post kan niet zorgen voor dekking binnen 30 minuten in de zuidoostelijke punt van de regio.



Afbeelding 4: Dekking post Zeeland met SBH-G, opkomsttijd 30 minuten.

Het BRZO-bedrijf en risicorelevante bedrijf in de gemeente Boxmeer lijken daarmee net buiten de dekking te vallen. Een stuk A73 valt daarmee eveneens buiten de dekking. Een optie met Zeeland als één van de twee posten dekt dus niet alle relevante risico's. In combinatie met Oss loop je aan de west- en zuidwestelijke rand zelfs aan tegen dezelfde dekkingsproblemen als in de huidige situatie.

Conclusie: het verplaatsen van de eenheid uit Wanroij is qua dekking in een scenario met twee eenheden niet logisch.

- Scenario 1c – Verplaatsen schuimeenheid Oss

Uitgangspunten: zie scenario 1b.

Binnen dit scenario zijn twee opties onderzocht. De eerste is de optie van Wanroij en St. Michielsgestel (afbeelding 5), de tweede optie is Wanroij en Rosmalen¹⁵ (afbeelding 6).

¹⁵ In ieder scenario waar Rosmalen in betrokken wordt is uitgegaan van de opkomsttijd van de vrijwilligers (4:30 minuut).

Uit de dekking van de combinatie tussen Wanroij en St. Michielsgestel blijkt dat er met name aan de noordkant van de regio een gat valt. Daarmee vermindert ook de dekking drastisch in de omgeving van Oss waar de meeste BRZO-bedrijven zitten.

29



BRANDWEER

De combinatie Wanroij en Rosmalen levert een betere dekking op dan andere combinaties met twee posten en dekt bovendien de beschreven risico's binnen de gestelde normtijd. Wel wordt de opkomsttijd in Oss hoger, waar een concentratie van de relevante risico's aanwezig is (BRZO-bedrijven). Ook is duidelijk dat met deze optie nog steeds niet de hele regio binnen 30 minuten bedient kan worden.

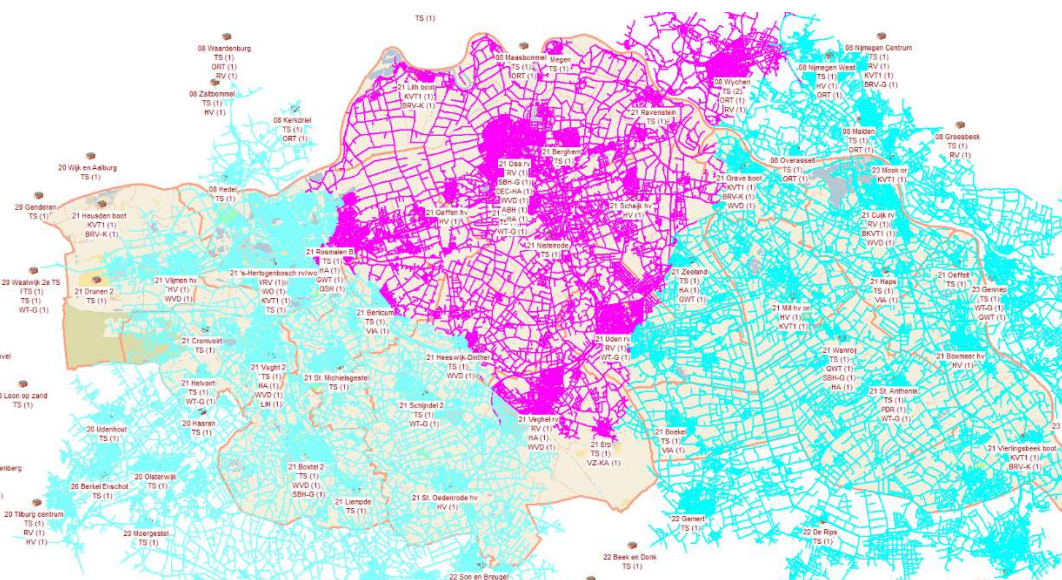
Conclusie: voor een scenario met twee posten is dit de optie die de risico's het beste afdekt.

- Scenario 2a – Huidige situatie + 1 post.

Uitgangspunten:

- 3 eenheden
- Rekening houdend met stalling op kazerne
- 30 minuten grens
- Behoud huidige twee plekken

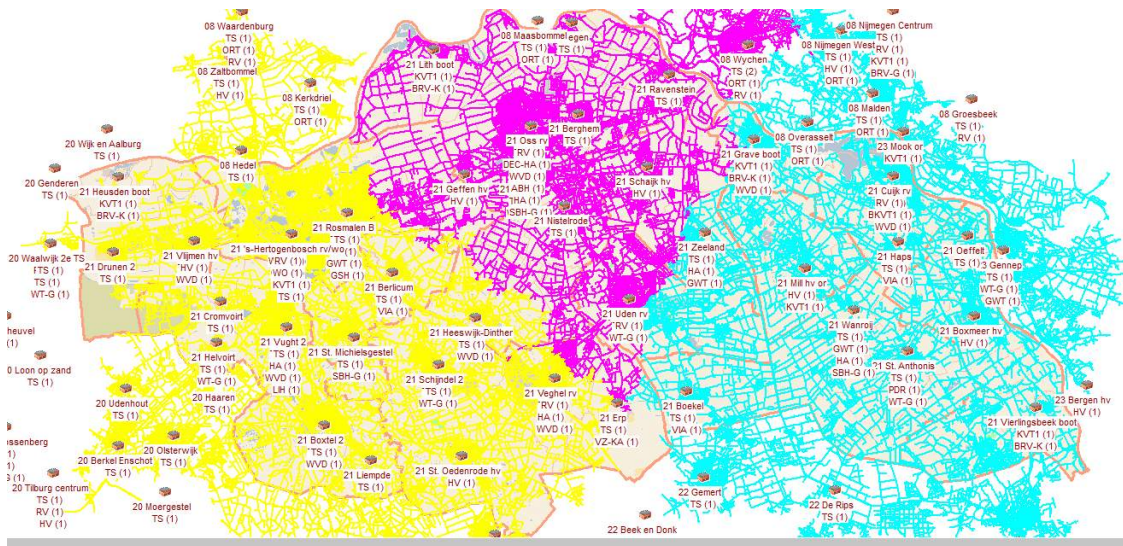
Binnen dit scenario zijn twee opties zijn onderzocht. De eerste is de toevoeging van post Boxtel (afbeelding 7), de ander met toevoeging van post St. Michielsgestel (afbeelding 8).



Afbeelding 7: Huidige situatie + Boxtel met SBH-G.



BRANDWEER



Afbeelding 8: Huidige situatie + St. Michielsgestel met SBH-G.

Zoals te zien op bovenstaande afbeeldingen de optie met St. Michielsgestel een wat betere dekking op dan de combinatie met Boxtel, zeker ten aanzien van de BRZO-bedrijven in de gemeente Heusden. Desalniettemin is ook met drie eenheden nog niet de gehele regio volledig gedekt. De overschrijding is met respectievelijk 5 minuten onder Erp, 3 minuten schuin onder St. Oedenrode en 3 minuten bij Heusden wel minimaal. In zowel Boxtel als St. Michielsgestel staat momenteel geen haakarmchassis.

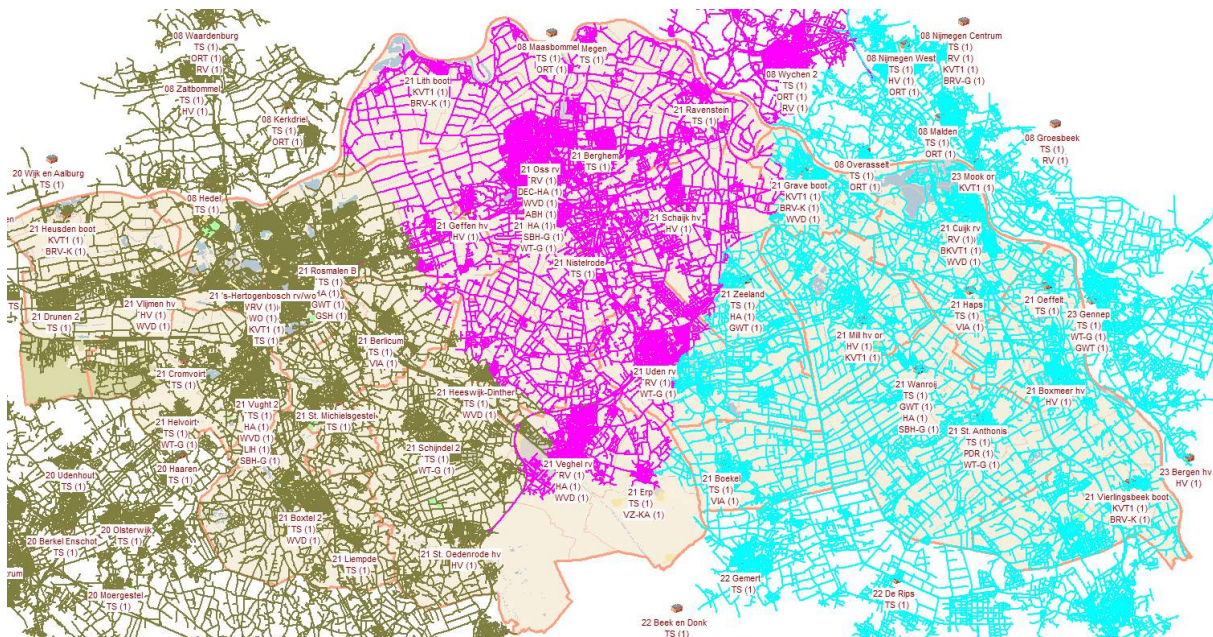
Zoals te zien op afbeelding 9 geeft de combinatie met Vught een net wat mindere dekking dan de situatie met Sint-Michielsgestel, met name aan de zuidkant van de regio in de punt onder Sint-Oedenrode, Veghel en Erp. Relevante risico's worden echter eveneens allemaal gedekt. Voordeel van de combinatie met Vught is dat daar al wél een haakarmchassis staat. Dat haakarmchassis is echter al wel in gebruik voor het intern vervoeren van autowrakken, zaagopstellingen en dergelijke.

Conclusie 1: Met drie eenheden verbetert de dekking tov elk scenario met twee eenheden.

Conclusie 2: Optie met St-Michielsgestel geeft de beste dekking, maar betekent aanschaf van een extra chassis.



BRANDWEER



Afbeelding 9 Huidige situatie + Vucht met SBH-G

- Scenario 2b – Volledige dekking

Uitgangspunten:

- 3 eenheden
- Rekening houdend met stalling op kazerne
- 30 minuten grens

Er is ook een scenario mogelijk zorgt voor volledige dekking van de gehele regio, rekening houdend met een opkomsttijd van 30 minuten. Daarbij wordt uitgegaan van een schuimeenheid op de posten Wanroij – Veghel en Rosmalen (zie afbeelding 10). Bovendien staat toevalligerwijs op alle drie de posten als een haakarmchassis.

Conclusie 1: Redenerend van uit dekking is dit de beste optie.

Conclusie 2: Dekking in Oss wordt minder goed, maar blijft binnen de gestelde grenzen.

Conclusie 3: Kosten voor dit scenario zijn relatief laag, alleen aanschaf extra container



BRANDWEER



Afbeelding 10: Wanroij – Veghel – Rosmalen met SBH-G.

Conclusie en aanbevelingen

In deze bespreknotitie zijn de belangrijkste factoren voor het bepalen van de positionering van een SVM-eenheid besproken. Naar aanleiding van dit stuk is een discussie gevoerd binnen de werkgroep IBGS over de meest wenselijke optie. Aan de hand van die discussie zijn een aantal uitgangspunten geformuleerd die de basis vormen voor het advies aan het MTB:

1. De relevante risico's zijn bepalend voor de positioneringen van schuimeenheden.
2. Wijzigingen in positionering dienen te zorgen voor een significant betere dekking ten opzichte van de risico's. Indien een wijziging geen of slechts beperkte betere dekking oplevert, verdient de huidige positionering de voorkeur.
3. Volgend uit de visie IBGS dient een plas niet brandende vloeistof van 1500m² afgedekt hebben binnen 60 minuten als maatstaf. Daaruit volgt een norm van 30 minuten alvorens het opbrengen van schuim wordt gestart.
4. Primaire dekking is de verantwoordelijkheid van de eigen regio. Starten met het opbrengen van schuim binnen 30 minuten is via interregionale bijstand niet tot nauwelijks mogelijk.
5. Schuimblushaakarmbakvoertuigen dienen als primair materieel om dekking te realiseren. Waterwagens geprepareerd met schuim en schuimkanonnen kunnen hooguit dienen als ondersteuning.

Op basis van de geformuleerde uitgangspunten en de scenario's zoals uitgewerkt in de notitie, zijn de volgende opties het overwegen waard:

- A. Voor een scenario met 2 schuimblushaakarmbakvoertuigen is de beste optie de combinatie Wanroij – Rosmalen. Dit levert geen volledige dekking binnen 30 minuten op, maar wel volledige dekking van de relevante risico's binnen 30 minuten. In de uithoeken van de regio bedraagt de overschrijding maximaal 5 tot 9 minuten.



BRANDWEER

Nadelen: In Rosmalen staat een HA-chassis dat gebruikt wordt voor het GWT en de IBGS-container. Indien een SBH-G aan dat arsenaal wordt toegevoegd, is mogelijk een extra chassis nodig. Ook is de vraag of combinatie van GTW, IBGS-container en SBH-G op één post wenselijk is. Bovendien speelt het mogelijk niet rondkrijgen van bezetting van alle specialismen door vrijwilligers in de dag situatie een rol.

- B. Voor een scenario met 3 schuimblushaakarmbakvoertuigen zijn er een aantal opties. De beste optie qua dekking is Wanroij – Veghel – Rosmalen. Deze optie levert een volledige dekking van de regio op. Bovendien is in Veghel al een HA-chassis aanwezig.

Nadelen: Naast de bovengenoemde nadelen m.b.t. post Rosmalen dient nog een extra schuimcontainer te worden aangeschaft voor post Veghel.

Nadelen: Opkomsttijd in Oss loopt iets op, waardoor dit zwaartepunt minder snel bereikt wordt. Blijft wel binnen de gestelde norm.

- C. Een ander scenario met 3 schuimblushaakarmbakvoertuigen is Wanroij – Oss – Sint-Michielsgestel. Deze optie dekt alle relevante risico's en net niet de gehele regio. De maximale overschrijding in de uithoeken varieert van 3 tot 5 minuten.

Nadelen: In Sint-Michielsgestel staat momenteel geen HA-chassis. Naast een SBH-G is er dus ook nog een extra HA nodig.

- D. Een laatste scenario is Wanroij – Oss – Vught. Deze optie dekt alle relevante risico's en net niet de gehele regio. De maximale overschrijding in de uithoeken varieert van 5 tot 7 minuten. Een relevant voordeel bij deze optie is het inspelen op het verhoogde risico dat in komende jaren gaat ontstaan rondom Vught in verband met grootschalige werkzaamheden aan het spoor en de A59. Bovendien is in Vught al een HA-chassis aanwezig.

Nadelen: Met het chassis in Vught worden momenteel autowrakken verplaatst binnen de regio. Aangezien de schuimeenheid 24/7 paraat moet staan dient daarvoor een andere oplossing te worden gezocht.

Om het nemen van een beslissing te vergemakkelijken, is de onderstaande beslisboom opgesteld (zie volgende pagina).

Financieel

In de huidige begroting zijn de kosten van 2 schuimcontainers opgenomen, deze kunnen binnen begroting worden vervangen. (Is ook hard nodig gezien de staat en ouderdom).

Overleg met Financiën heeft opgeleverd dat er in de investeringsbegroting ruimte te vinden is voor een derde schuimcontainer en indien nodig ook voor een haakarmchassis. In het voorstel IBGS wordt daar nader op ingegaan.