



RAPPORTAGE BRANDWEERRISICOPROFIEL DEFINITIEF CONCEPT 18 SEPT.

In het kader van het project Doorontwikkeling Repressieve Organisatie heeft Brandweer Gelderland-Midden is het brandweer risicoprofiel opgesteld. Deze rapportage beschrijft de proces en de resultaten. Met het brandweer risicoprofiel en de Visie Basisbrandweezorg wordt het dekkingsplan opgesteld.



BRANDWEER

INHOUDSOPGAVE

1.	WAAROM EEN RISICOPROFIEL?	3
2.	COMPONENTEN VAN HET RISICOPROFIEL GELDERLAND-MIDDEN	3
3.	METHODOLOGIE & DRAAGVLAK	5
4.	INCIDENTTYPE IN RELATIE TOT KANS.....	5
5.	RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN IN RELATIE TOT RISICOBEELD	6
6.	BRANDRISICOPROFIEL.....	8
7.	RISICOPROFIEL HULPVERLENING	9
8.	SLAGKRACHT IN HET RISICOPROFIEL	11
9.	RELATIE RISICOPROFIEL EN DEKKINGSPLAN	11

Bijlagen behorende bij Hoofdstuk 6; ligging en branden in respectievelijk de 5 -,6 -,8 - en 10 minuten objecten, natuurgebied.

Bijlagen behorende bij hoofdstuk 7; snelwegen en doorgaande wegen, spoorwegen, waterwegen en luchtvaartongevallen.

Bijlagen behorende bij hoofdstuk 8; industriële objecten



BRANDWEER

1. WAAROM EEN RISICOPROFIEL?

a. Wettelijke eis brandrisico

De Wet veiligheidsregio's stelt in artikel 10 dat het bestuur verantwoordelijk is voor het inventariseren van de risico's die kunnen leiden tot een brand, crisis of ramp. Voor Gelderland-Midden een crisisplan vastgesteld met daarin het risicobeeld met betrekking tot rampen en crises, Er is géén brandrisicoprofiel dat het risico op kleinschalige branden en ongevallen weergeeft.

b. Basis en focus voor risicobeheersing/ brandveilig leven

Brandweer Gelderland-Midden heeft in het beleidsplan vastgelegd de komende jaren de focus meer te richten op het voorkomen van brand. Dit is echter een zeer brede doelstelling die, als deze zo algemeen wordt doorgevoerd, onevenredig veel capaciteit zou kosten in relatie tot de opbrengst. Het risicoprofiel biedt echter de kans om de focus te richten op de omstandigheden die in onze regio het voornaamste risico vormen.

c. Bepalend voor opbouw repressieve organisatie

Het risicoprofiel geeft duidelijk weer welk risico zich in de regio Gelderland-Midden voordoet en dus op welk risico de brandweer Gelderland -Midden zich moet voorbereiden. Dit heeft zowel betrekking op de omvang van de repressieve organisatie, de wijze waarop deze optreedt alsmede de spreiding van eenheden maar ook op de activiteiten in de preventieve en preparatieve fase. Al deze factoren moeten zoveel mogelijk zijn afgestemd op het risicoprofiel.

d. Inzicht in de repressieve praktijk

Het risicoprofiel biedt de kans om op basis van feiten een inhoudelijke discussie te voeren over het brandweervak en de wijze waarop brandweer Gelderland-Midden dit vak uitvoert. Het risicoprofiel is dus tevens een middel om discussies over het eigen optreden te objectiveren en daarmee op de lange termijn de kwaliteit te verhogen.

2. COMPONENTEN VAN HET RISICOPROFIEL GELDERLAND-MIDDEN

Op basis van de Wet veiligheidsregio's dient minimaal het brandrisicoprofiel in kaart te worden gebracht. Het brandrisicoprofiel staat in de Wet uitgewerkt op basis van typen objecten waar een maximale opkomsttijd aan is gekoppeld. Het ligt dus voor de hand om dezelfde opbouw te gebruiken voor het opstellen van het brandrisicoprofiel: op welke plekken in de regio liggen objecten die voldoen aan de 5-, 6-, 8- en 10-minuten opkomstnormen.

Een bijzonder aspect in het brandrisicoprofiel voor Gelderland-Midden is het incidenttype natuurbrand. Hoewel de Wet veiligheidsregio's geen specifieke normtijden stelt met betrekking tot natuurbrand (anders dan dat de maximale opkomsttijd van 18 minuten niet mag worden overschreden), is dit incidenttype wel als grootste risico vastgelegd in het regionaal



(multidisciplinaire) risicoprofiel en mag dus in het brandrisicoprofiel ook niet ontbreken. Het incidenttype natuurbrand wordt in kaart gebracht door de grote natuurgebieden, in het bijzonder het deel van het Veluwemassief dat in onze regio valt, op de kaart weer te geven. Het incidenttype natuurbrand is bovendien sterk gelieerd aan de aanwezigheid van zorginstellingen en instellingen voor verblijfsrecreatie in natuurgebieden. Deze zijn daarom op dezelfde kaart weergegeven als de natuurgebieden.

Gezien het feit dat brandbestrijding echter maar één van de taken is van brandweer Gelderland-Midden, is het relevant om ook andere risico's dan brand toe te voegen aan het risicoprofiel. Aangezien de Wet veiligheidsregio's voor de incidentcategorie 'hulpverlening' echter geen opkomsttijden vermeldt, moet naar andere indicatoren gezocht worden om deze incidentcategorie in kaart te kunnen brengen. Na het raadplegen van diverse andere regio's en de regionale klankbordgroep is ervoor gekozen om voor de volgende indicatoren te kiezen:

- Het risico op ernstige verkeersongevallen, waar de brandweer een rol heeft in het bevrijden van slachtoffers en het eventueel beperken/ bestrijden van een incident met gevaarlijke stoffen, wordt voldoende afgedekt door het in kaart brengen van wegen waarop in de regel 60 km/ uur of harder gereden wordt. Dat zijn de autosnelwegen, autowegen en doorgaande wegen.
- Het risico op ongevallen op en bij spoorwegen, waar de brandweer een rol heeft in het bevrijden van slachtoffers en het eventueel beperken/ bestrijden van een incident met gevaarlijke stoffen. Het incidenttype spoorwegongevallen is voor de regio Gelderland-Midden extra relevant vanwege de aanwezigheid van de Betuweroute. Het risico op spoorwegongevallen doet zich vanzelfsprekend alleen voor bij spoorwegen; dit risico wordt derhalve in beeld gebracht door de loop van de spoorwegen op een kaart weer te geven
- Het risico op ongevallen op en in waterwegen. De kans op dit incidenttype is 0 als er geen water is en loopt op naarmate er meer water is dat druk wordt bevaaren dan wel veel gebruikt wordt voor recreatie. Het risico wordt daarom in kaart gebracht door de grotere wateroppervlakten in beeld te brengen.
- Het risico op luchtvaartongevallen, waar de brandweer een rol heeft in het bevrijden van slachtoffers, het bestrijden van brand en het eventueel beperken/ bestrijden van een incident met gevaarlijke stoffen. Dit risico doet zich overal in de regio voor, waarbij zwaartepunt op en rond het Militair Luchtvaartterrein Deelen. Dit zal dan ook op kaart worden weergegeven.



BRANDWEER

3. METHODOLOGIE & DRAAGVLAK

Voor het opstellen van het risicoprofiel is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van reeds bestaande gegevens. De volgende gegevens zijn gebruikt:

1. De Basisregistratie Adressen en Gegevens (BAG)
In de BAG zijn alle panden en het gebruiksdoel van deze panden geregistreerd. Op basis van ervaring kan gesteld worden dat deze registratie voor 95% betrouwbaar is, met uitzondering van de gebouwtypes 'wonen boven winkels' en 'portiekflats en –woningen'. Om ook voor deze gebouwtypes een goed bestand samen te stellen, is door de afdeling risicobeheersing en de 41 brandweerposten samen een controleslag uitgevoerd.
2. Firstwatch
Firstwatch is het beheerprogramma van de afdeling risicobeheersing, waarin alle vergunningplichtige objecten met bijzondere gebruiksfuncties zijn opgenomen. Deze database is gebruikt om de bijzondere objecten bij of in natuurgebieden te selecteren. Ook de BRZO- en BEVI-inrichtingen komen uit deze database.
3. Gemeenschappelijk meldkamer systeem (GMS)
In GMS worden alle uitrukken van de brandweer geregistreerd op incidenttype en adres. Deze registratie is gebruikt om over de jaren 2009-2014 de feitelijke uitrukken in kaart te brengen. Hierbij dient echter de kanttekening geplaatst te worden dat deze registratie niet 100% eenduidig is. Een natuurbrand die is gemeld als 'bermbrand' is bijvoorbeeld niet in alle gevallen gecorrigeerd naar de juiste incidentcategorie 'natuurbrand'. Ook blijkt de X-Y coördinaat die is gekoppeld aan het adres niet in 100% van de gevallen betrouwbaar. Waar fouten zichtbaar waren, zijn deze gecorrigeerd.
4. Reguliere topografisch beschikbare informatie
Hierop is teruggevallen voor wegen, spoorwegen, waterwegen en natuurgebieden.

Met de gegevens die zijn aangeleverd, lukt het om voor 95% de werkelijkheid qua risico's en inzetten te benaderen. 100% accuraatheid zou een onevenredige tijdsinvestering vragen.

4. INCIDENTTYPE IN RELATIE TOT KANS

Het feit dat zich een bepaald type incident voor kan doen, zegt zeker niet alles over de kans dat dit type incident ook daadwerkelijk plaats gaat vinden. Deze factor is echter wel zeer relevant om te bepalen op welke incidenten en in welke mate brandweer Gelderland-Midden zich voor moet bereiden.

De kans dat een incident zicht voordoet, is ondanks diverse berekeningsmethoden die in de loop der tijd ontwikkeld zijn, slecht te voorspellen. Voor de 'doorontwikkeling repressieve organisatie' is daarom gekozen voor een andere wijze om de kans op incidenten in kaart te brengen. Dit is gedaan door over de jaren 2009-2014 alle geregistreerde incidenten in de betreffende incidentcategorieën visueel in beeld te brengen op de kaart. Op die wijze kunnen het risico en het aantal malen dat een incidenttype zich heeft voorgedaan, in onderling verband worden gebracht.



5. RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN IN RELATIE TOT RISICOBEEELD

De maatschappij is volop in ontwikkeling en dat leidt soms tot wijzigingen in het risicoprofiel. Vanuit Risicobeheersing worden diverse projecten genoemd die het huidige risicoprofiel gaan beïnvloeden. Een verandering van het risicoprofiel kan betekenen dat hetzelfde risico zich verplaatst, dat er meer risico's bijkomen of dat er nieuwe risico's ontstaan. Ieder van deze ontwikkelingen vraagt om een andere respons vanuit de afdeling incidentbestrijding:

- Verplaatsing risico -> verplaatsing repressieve capaciteit/ slagkracht.
- Meer risico -> aanvulling repressieve capaciteit
- Nieuw risico -> wijziging van de standaardmethode repressieve inzet; eventueel nieuwe uitrusting en training noodzakelijk.
- Vermindering risico -> vermindering slagkracht.

De diverse ruimtelijke ontwikkelingen worden hieronder uitgesplitst naar ontwikkelingen in vervoer over weg, water en spoor en risicobedrijven/BRZO.

Vervoer over weg

Allereerst gaat de A15 vanaf Bommel doorgetrokken worden naar de A12 tussen Zevenaar en Duiven. Consequentie van deze ontwikkeling is enerzijds het verleggen van risico's op ongevallen van de A325/ Pleijroute naar de A15; anderzijds wordt de bereikbaarheid qua hulpverlening tussen de Betuwe en de Liemers aanzienlijk verbeterd. Vanuit Risicobeheersing wordt er samen met de ambulancedienst gestuurd op het aanleggen van op- en afritten voor hulpdiensten op strategische plaatsen. Verwachting is dat rond 2017 wordt gestart met de aanleg en dat deze medio 2020 is afgerond.

De ontwikkeling van de A15 leidt niet tot een andersoortig risico, waarop de brandweer zich zeer specifiek zal moeten voorbereiden. Het leidt waarschijnlijk wel tot een verplaatsing van risico, aangezien de verkeersstroom A325/ N325 (Pleijroute) waarschijnlijk deels verplaatst wordt naar de A15.

Voorts gaat de A1 verbreed worden vanaf Utrecht tot het knooppunt Hoevelaken en de A12 van Ede richting Arnhem. Deze ontwikkeling zal waarschijnlijk niet leiden tot grote wijzigingen in het risicoprofiel. Ook hier wordt vanuit Risicobeheersing samen met de ambulancedienst gestuurd op het aanleggen van op- en afritten voor hulpdiensten op strategische plaatsen.



BRANDWEER

Vervoer over spoor

Het actieprogramma 'hoogfrequent spoor' heeft de komende jaren twee consequenties:

- Frequenter gebruik van het spoor voor personenvervoer. Dit leidt ertoe dat er meer treinen over hetzelfde tracé zullen rijden. Deze ontwikkeling is met name van toepassing op het traject Utrecht-Duitsland. Ook voor de lijn naar Winterswijk worden momenteel pogingen gedaan spoorvervoer frequenter plaats te laten vinden. Het verhogen van intensiteit van spoorvervoer leidt ertoe dat de kans op ongevallen iets zal worden verhoogd. Dit vergt echter geen nieuwe inzetmethoden en dus geen nieuwe uitrusting en/ of training.
- Het gebruik van de IJssellijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zal worden gecontinueerd. Dit betreft het traject vanaf de Betuweroute door Elst, Arnhem, Velp, Rheden en Dieren. Voor dit traject vindt bestuurlijk overleg plaats over de vraag of er aanvullende preparatieve maatregelen getroffen moeten worden.

Een derde ontwikkeling in de categorie spoorvervoer is de aanleg van een derde spoor op de Betuweroute vanaf Zevenaar tot de Duitse grens.

Vervoer over water

In onze regio worden de komende jaren twee overnachtingshavens gebouwd:

- Bij Lobith wordt de bestaande overnachtingshaven voor de beroepsvaart vernieuwd en uitgebreid zodat er ook schepen met gevaarlijke stoffen (de zogenaamde 'kegelschepen') mogen overnachten.
- Nabij Giesbeek wordt een overnachtingshaven aangelegd voor zowel beroeps- als pleziervaart. Hier mogen geen 'kegelschepen' afmeren.

Een overnachtingshaven brengt met zich mee dat er meer kans is op aanvaringen en personen te water.

Risicobedrijven/ BRZO

Op Industriepark Kleefse Waard in Arnhem zal waarschijnlijk een uitbreiding van risico-activiteiten plaatsvinden aangezien Titan Woods, een bedrijf dat hout verduurzaamt, aan heeft gegeven haar bedrijfsoppervlak uit te willen breiden. Het is nog niet duidelijk in hoeverre dit bijvoorbeeld meer opslag van gevaarlijke stoffen vergt, of dat er nieuwe risicovolle handelingen moeten worden uitgevoerd in het bedrijfsproces.

6. BRANDRISICOPROFIEL

- 5- minuten objecten (ligging)

Dit betreft objecten in de categorie 'winkelcentra met gesloten constructie', 'celgebouwen' en 'wonen boven winkels'. Deze categorieën zijn wettelijk vastgelegd in de Wet veiligheidsregio's. Hierbij dient aangetekend te worden dat de categorie 'wonen boven winkels' ooit is ontworpen voor objecten in de oude binnensteden, waarbij de (enige) toegang naar de woning boven de winkel door de winkelruimte was aangelegd. Dit impliceerde dat de enige vluchtroute voor de bewoners door de ondergelegen winkel was. Hier was terecht een strakke opkomsttijd aan verbonden. Deze situatie wordt echter vrijwel niet meer aangetroffen: bijna altijd is er sprake van een gescheiden opgang en daarmee vluchtroute. Daarmee kunnen vraagtekens worden geplaatst bij de strakke opkomsttijd die wettelijk aan deze objecten verbonden is. Omwille van de transparantie en wettelijke verantwoording zijn echter alle 'wonen boven winkel' objecten toch opgenomen in de '5-minuten objecten'.

De grafische weergave toont aan dat vrijwel iedere woonkern wel 1 of meerdere objecten heeft waar door de wetgever een 5-minuten opkomsttijd aan is verbonden. De grotere concentraties bevinden zich in Arnhem, Barneveld, Ede, Elst, Nijkerk, Velp, Wageningen en Zevenaar.

- Feitelijke branden in 5-minuten objecten in de periode 2009-2014

- 6- minuten objecten (ligging)

Objecten in de categorie '6 minuten' zijn: 'portiekflats en –woningen' en woonfuncties voor verminderd zelfredzamen.

De grafische weergave toont aan dat de grote concentraties van deze objecten zijn in Arnhem, Bennekom, Doorwerth, Ede, Nijkerk, Velp, Wageningen en Zevenaar

- Feitelijke branden in 6-minuten objecten in de periode 2009-2014

- 8- minuten objecten (ligging)

Objecten in de categorie '8 minuten' zijn: 'Overige woon- en winkelfuncties', 'gezondheidszorg', 'onderwijs' en 'logies'. Dit is getalsmatig het merendeel van alle objecten in de regio en het is dan ook logisch dat deze evenredig conform het inwoneraantal over de regio verdeeld zijn.

- Feitelijke branden in 8-minuten objecten in de periode 2009-2014

- 10- minuten objecten (ligging)

- Feitelijke branden in 10-minuten objecten in de periode 2009-2014

- Ligging brandgevaarlijke natuurgebieden & zwaartepunten



BRANDWEER

Zwaartepunten: verblijfsrecreatie en zorginstellingen in de natuurgebieden.

- Feitelijke natuurbranden in de periode 2009-2014

Zwaartepunt ISK: in droge periodes veel kleine brandjes op 1 dag. Buiten ISK in de periode 2009-2014 in totaal XX branden. Hierbij dient opgemerkt te worden dat in het overzicht alleen branden zijn opgenomen die geregistreerd zijn als natuurbrand. Niet uitgesloten kan worden dat een bermbrand die langs de snelweg is begonnen, niet in dit overzicht is opgenomen. Hetzelfde geldt voor natuurbranden die als een 'buitenbrand' zijn aangemaakt in de meldkamer, waarbij de meldingsclassificatie niet is aangepast.

7. RISICOPROFIEL HULPVERLENING

- Snelwegen en doorgaande wegen
- Feitelijke ongevallen op alle wegen in de periode 2009-2014 en een overzicht van feitelijke ongevallen op snelwegen en doorgaande wegen in de periode 2009-2014.

Het beeld laat zien dat ongevallen voor het overgrote deel plaatsvinden op de snelwegen en de doorgaande wegen. Hoewel ongelukken zich op alle wegvakken hebben voorgedaan, is er een concentratie zichtbaar rond de knooppunten.

Deelconclusies:

- Het overgrote deel van de ongevallen doet zich voor op snelwegen.
- Van de ongevallen die op snelwegen plaatsvinden, is een concentratie zichtbaar rondom de knooppunten.
- Het is logisch om voor de plaatsing van de HV's nadrukkelijk te kijken naar de snelwegen en in het bijzonder de knooppunten. Dit omdat hier de meeste ongevallen plaatsvinden, maar ook omdat dit de meeste 'uitvalswegen' biedt naar snelwegen en naar het onderliggende wegennet.
- Op snelwegen is er een relatie met dekkingsplan en samenwerking met buurregio's in verband met het aanrijden over de gescheiden rijbanen.
- Discussiepoint bij het optreden op snelwegen is de veiligheid van slachtoffers en personeel. Taak van het beveiligen van de werklocatie ligt bij Rijkswaterstaat en/of de politie. In de praktijk gebeurt het echter regelmatig dat de brandweer als eerste ter plaatse is. Dit levert dan het dilemma op: wordt het eerste brandweervoertuig, met daarin het materiaal dat nodig is voor het bevrijden van een slachtoffer, als buffervoertuig geplaatst? Enkele korpsen sturen daarom een apart 'buffervoertuig' mee.

- Spoorwegen

Feitelijke ongevallen op spoorwegen in de periode 2009-2014:

Ongeveer 2/3 van alle incidenten op het spoor betreft een aanrijding trein-persoon, hetgeen bijna altijd een suïcidepoging betreft. Er zijn vier duidelijke concentraties van spoorwegincidenten. Deze betreffen: traject Arnhem/ Velp, Dieren, Elst en Wolfheze.

De spreiding van overige spoorwegincidenten is zodanig dat er buiten de genoemde plaatsen geen zwaartepunten te benoemen vallen.

Conclusies:

Er is sprake van een redelijk gelijkmatige spreiding van ongevallen op spoorwegen over het gehele spoorwegtracé in Gelderland-Midden, maar:

- Op en rondom Elst en Wolfheze is een duidelijke concentratie zichtbaar van aanrijdingen trein-persoon.
- Bij aanrijdingen trein-persoon is in de regel geen behoefte aan een veiligheidstester om vast te stellen in hoeverre er veilig gewerkt kan worden.
- Rondom het spoorwegknooppunt Arnhem en in Velp is ook een concentratie van aanrijdingen zichtbaar, waarbij tevens een aantal aanrijdingen tussen treinen en/of treinen/personenauto's heeft plaatsgevonden.

- Waterwegen

Feitelijke ongevallen op waterwegen in de periode 2009-2014:

Er is een duidelijke concentratie van incidenten op de grote waterwegen en de recreatiegebieden in het zuidoostelijk deel van Gelderland-Midden. De meldingen 'voertuig te water' in Barneveld en Ede betroffen voor het overgrote deel een droge sloot of een sloot met maximum van 20 tot 30 cm water.

Conclusie: risico op waterongevallen concentreert zich duidelijk rond Nijkerk en het rivierengebied.

- Schip/ watersporter in problemen: concentratie rond Lobith, rond de splitsing Rijn/ IJssel tussen Arnhem en Westervoort en een kleine concentratie bij Giesbeek.
- Meldingen 'voertuig te water' concentratie langs de Linge (Overbetuwe/ Lingewaard), het Apeldoorns-Dierens kanaal en langs de A15.
- Meldingen 'persoon te water' concentratie vooral in Arnhem en een kleinere concentratie in Wageningen.

- Luchtvaartterreinen

In de regio Gelderland-Midden bevindt zich 1 formeel luchtvaartterrein: het Militair Luchtvaartterrein Deelen. Voorts ligt – op korte afstand van Deelen – het Zweefvliegcentrum Terlet.

Deelen is niet permanent geopend; dit terrein wordt geopend (en bemand met luchthavenbrandweer) tijdens militaire oefeningen en eventuele periodes met



BRANDWEER

internationale spanning. Er vliegen alleen helikopters; zowel transport- als gevechtshelikopters.

Feitelijke luchtvaartongevallen in de periode 2009-2014:

In de periode 2009-2014 hebben zich vijf luchtvaartongevallen voorgedaan. Dit betrof de volgende incidenten:

- 17 oktober 2009; zweefvliegtuig gecrasht op Terlet in Arnhem. 1 gewonde, is door de brandweer uit toestel bevrijd.
- 14 augustus 2010; helikoptercrash op helihaven Stroe, geen gewonden
- 10 augustus 2013; luchtballon geland aan de Doesburgseweg te Zevenaar; geen gewonden.
- 26 juni 2012; voorzorgslanding van een Apache-helikopter aan de Koningsweg Arnhem. Vaartuig veilig geland en geen gewonden.
- 20 sept 2013; parachutist in boom geland aan de Bosweg te Renkum.

Het aantal incidenten in de categorie luchtvaartongeval is te klein om enige mate van concentratie aan te kunnen wijzen. Tegelijk geeft dit aan dat een luchtvaartongeval voor de regio Gelderland-Midden weliswaar niet uit te sluiten is, maar geen incidenttype is om zich speciaal uit te rusten en voor te bereiden.

8. SLAGKRACHT IN HET RISICOPROFIEL

In het risicoprofiel is ondermeer aandacht besteed aan relatief kleinschalige incidenten waarvoor de inzet van één of een beperkt aantal brandweereenheden voldoende is. Periodiek doen zich echter grootschalige branden voor, waarvoor een groot aantal eenheden ingezet moet worden, mede omdat deze incidenten veelal langdurig van aard zijn en veel vragen van de ingezette ploegen. Om grote incidenten goed te kunnen bestrijden is derhalve slagkracht noodzakelijk.

De component slagkracht is op basis van ervaringsgegevens voor de regio Gelderland-Midden het meest relevant voor de scenario's natuurbrand en industriebrand. Natuurbrand is eerder al toegelicht. Met betrekking tot de slagkracht bij industriebranden richten we ons hierbij in het bijzonder op industriële objecten ouder dan 1992 en BRZO/risicobedrijven. de BRZO en risicobedrijven en de feitelijke grote branden in de periode 2009-2014.

9. RELATIE RISICOPROFIEL EN DEKKINGSPLAN

Met brandveilig bouwen, brandveilig gebruik en brandveilig leven wordt de basis gelegd voor het voorkomen van ontstaan van brand en het beperken van de effecten. Onvermijdelijk is dat er toch branden ontstaan. Voor de bestrijding van dit restrisico, het beperken van de effecten van een eenmaal ontstane brand is de repressieve organisatie. Het risicoprofiel aangevuld met daadwerkelijke branden geeft inzicht in aantal en (mogelijk) verloop van de branden.



Voor hulpverlening zijn de potentiële risicogebieden in beeld gebracht. De water-, spoor en (auto)wegen. De daadwerkelijke inzetten op deze gebieden geven een beeld over de spreiding van de risico's .

Op basis van de Visie Basisbrandweezorg en Visie Specialistische taken wordt de repressieve organisatie opgebouwd. Het dekkingsplan is een weergave van de beoogde resultaten. De theoretische opkomsttijd van de eenheden en de mate waarin de ambitie zoals omschreven in de Visies in theorie kan worden gerealiseerd.

De jaarlijkse rapportage van gerealiseerde daadwerkelijke opkomst geeft aan in hoeverre aan de ambitie wordt voldaan.



Postbus 5364
6802 EJ Arnhem
Telefoon 0800 8446 000
www.brandweer.nl/gelderland-midden