



Bereikbaarheidsanalyse Rode Kruis noodhulpvoertuignetwerk

RIVM

A. van Leeuwenhoeklaan 9
3721 MA Bilthoven
Postbus 1
3720 BA Bilthoven
www.rivm.nl

Kenmerk: VZM 2026-0015
Datum:
Auteurs: drs.ing. H. Giesbers, ir. G.J. Kommer
Centrum Volksgezondheid, Zorg en Maatschappij

T 030 274 91 11
F 030 274 29 71
info@rivm.nl

Inleiding

In geval van een grootschalig ongeval, ramp of aanslag in Nederland verleent het Rode Kruis noodhulp. Hiervoor heeft zij een netwerk van vrijwilligers die opgeroepen kunnen worden. Deze vrijwilligers gaan met zogenaamde noodhulpvoertuigen, met gebruik van zwaailichten en sirenes, naar de ongevalslocatie. Dit netwerk van noodhulpvoertuigen en hulpverleners is verdeeld over de 25 veiligheidsregio's in Nederland. De voertuigen hebben een vaste stallingslocatie. Naast deze vaste stallingslocatie heeft elke regio een aantal zogenaamde flexibele 'uitgangsstellingen', ook wel 'flex-UGS'en' genoemd. Dit zijn verzamelplaatsen waar, in geval van een oproep, het noodhulpvoertuig en vrijwilligers bijeenkomen om samen naar de plaats van het incident te gaan. Welke flex-UGS, of kortweg 'UGS' wordt gebruikt hangt af van de locatie van het incident.

Opdrachtformulering

Het Rode Kruis heeft het RIVM gevraagd een bereikbaarheidsanalyse van de noodhulpvoertuigen uit te voeren en hierbij de responstijden van de voertuigen te bepalen en deze in kaartvorm weer te geven. Hierbij is gevraagd na te gaan hoeveel inwoners (niet) binnen 60 minuten responstijd bereikt kunnen worden. Uitgangspunt zijn de UGS en stallingslocaties met peildatum 12-05-2025. De responstijd is de tijd vanaf van alarmering tot arriveren ter plaatse van het incident. Er wordt rekening gehouden met 17 minuten meld- en uitruktijd voor chauffeur en 30 secondes instaptijd voor vrijwilligers. Het voertuig rijdt met optische en geluidssignalen.

Methodologie, uitgangspunten en randvoorwaarden

Voor deze analyse zijn de volgende aannames, randvoorwaarden en uitgangspunten gehanteerd:

1. De stallingslocaties en de UGS locaties zijn bekend en door de Rode Kruis aan het RIVM aangeleverd.
2. Op basis van deze locaties is bepaald hoeveel inwoners van Nederland binnen 60 minuten responstijd kan worden bereikt.
3. De responstijd is de tijd vanaf van alarmering tot arriveren ter plaatse van het incident. De responstijd geeft inzicht in de snelheid waarmee vrijwilligers op de plaats van het incident kunnen worden gebracht. Dit is inclusief de tijd die een vrijwilliger nodig heeft om bij een USG te komen.
4. Er wordt van uit gegaan dat de voertuigen van het Rode Kruis rijden 'met optische en geluidssignalen', dus met sirene en zwaailicht. In de analyse wordt daarom gebruik gemaakt van het RIVM rijtijdenmodel voor de spoedeisende ambulancezorg, versie 2021. Dit is op het moment van analyse het vigerende rijtijdenmodel.
5. Het geografisch niveau van de bereikbaarheidsanalyse is dat van 4-positie postcodegebieden. Dat betekent dat rijtijden worden bepaald op basis van de centroïde (geografisch middelpunt) van het 4-positie postcodegebied. Stallingslocaties en UGS-locaties zijn in deze analyse gedefinieerd op de centroïdes van 4-positie postcodegebieden.
6. De Waddeneilanden, ook de stallingslocatie op Texel, zijn vanwege hun bijzondere ligging niet meegenomen in de analyse.
7. Er wordt geen rekening gehouden met bijstand uit België (Zeeland) en Duitsland (Oost-Nederland).
8. De inwonersaantallen zijn gebaseerd op CBS-statistieken op 1 januari 2024.
9. De bereikbaarheidsanalyse is op twee manieren door het RIVM uitgewerkt: (a) met zogenaamde 'gesloten grenzen' en (b) met 'open grenzen'.

(a) Bij de methode die uitgaat van 'gesloten grenzen' wordt in de berekening van de responstijd rekening gehouden met binnenlandse regiegrenzen, namelijk van de Veiligheidsregio's. Voor een incidentlocatie wordt de responstijd bepaald op basis van meest nabije combinatie van UGS-stallingslocatie binnen een bepaalde veiligheidsregio. Door Rode Kruis is aangegeven dat hierop de volgende uitzonderingen gelden:

 - a. De regio's Utrecht / Flevoland / Gooi- en Vechtstreek worden in deze analyse beschouwd als 'open grenzen'. Als er bijvoorbeeld een incident plaatsvindt in Utrecht worden de Noodhulpteams in de

veiligheidsregio's Gooi- en Vechtstreek én Flevoland automatisch ook worden gealarmeerd.

- b. Als er een alarmering plaats vindt in veiligheidsregio Haaglanden, dan wordt niet alleen het Noodhulpteam in Haaglanden, maar ook het Noodhulpteam in veiligheidsregio Hollands-Midden gealarmeerd. Dit gebeurt echter niet andersom.
- c. Voor 33 postcodegebieden in de regio Noordoost-Gelderland is uitgegaan van opengrens met regio IJsselland.

(b) Bij de methode die uitgaat van 'open grenzen' wordt de responstijd bepaald zonder rekening te houden met binnenlandse regiogrenzen en zonder bovenstaande uitzonderingen. Voor een incidentlocatie wordt de responstijd bepaald op basis van meest nabije combinatie van UGS-stallingslocatie, ongeacht de veiligheidsregio van de incidentlocatie.

De resultaten van de analyse met 'open grenzen' zijn als bijlage 1 toegevoegd aan dit verslag. Bij de bespreking van de resultaten van de bereikbaarheidsanalyse wordt op pagina 5 het verschil tussen beide methodieken kort geduid.

De responstijd is als volgt gedefinieerd:

1. Er wordt uitgegaan van 17 minuten meld- en uitruktijd voor de chauffeur. Deze is opgebouwd uit 15 minuten voor de chauffeur om bij het voertuig te komen en 2 minuten om in te stappen en weg te rijden.
2. De rijtijd van de chauffeur en voertuig van de stallingplaats naar een UGS. Als een stallingsplaats gelijk is aan een UGS is de rijtijd nul minuten.
3. Er wordt uitgegaan van 30 seconden instaptijd voor de vrijwilligers bij de UGS. Opgemerkt moet worden dat in deze analyse geen rekening gehouden wordt met de reistijden van vrijwilligers naar UGS-locaties.
4. De rijtijd van de chauffeur, het noodhulpvoertuig en vrijwilligers vanaf de UGS naar de plaats van het incident.

De responstijd is dus de som van meld- en uitruktijd, rijtijd van stallingsplaats naar UGS, instaptijd van de vrijwilligers en de rijtijd van UGS naar incidentlocatie. In de bereikbaarheidsanalyse wordt voor alle 4-positie postcodegebieden in Nederland, dit zijn alle mogelijke incidentlocaties, bepaald welke UGS-locatie de kortste responstijd heeft, op basis van de minimale totale responstijd. Daarmee is bepaald welke UGS-stallingscombinatie het snelst dit gebied kan aanrijden. Zoals genoemd wordt hierbij conform de gesloten grenzen benadering rekening gehouden met de grenzen

van veiligheidsregio's, op de uitzonderingen in punt 9 bij de uitgangspunten na.

Stalling- en UGS-locaties

- Er zijn 25 veiligheidsregio's. Elke veiligheidsregio heeft één voertuig met een vaste stallingslocatie. Uitzondering is de regio Rotterdam-Rijnmond met drie stallingslocaties. In totaal zijn er voor heel Nederland 27 stallingslocaties meegenomen.
- In totaal zijn er 125 UGS'en.
- In 18 gevallen is de UGS-locatie dezelfde als de stallingslocatie. Drie van de 18 hebben hetzelfde 4-positie postcodegebied, maar niet exact het zelfde adres. In de analyse is dit verschil niet relevant want het adres wordt niet gebruikt.
- Het aantal UGS'en varieert per regio (tabel 3). De veiligheidsregio Midden- en West-Brabant heeft met negen UGS'en het grootste aantal UGS'en.
- In de analyse wordt voor elk incidentlocatie bepaald welke combinatie van stallingslocatie en UGS de minimale responstijd geeft. Als een UGS-locatie samenvalt met een stallingslocatie, zal in het rekenmodel deze UGS worden gekozen in de eindresultaten, omdat de rijtijd van stallingslocatie naar UGS nul minuten is. Het is mogelijk dat voor een incidentlocatie een andere combinatie van stallingslocatie en UGS eenzelfde responstijd geeft. Voor de analyse van de resultaten en een telling van inwoners naar responstijd is dit niet relevant. We zien dit niet terug in het kaartbeeld van responstijden.

Modelonzekerheid

- De rijtijden van het rijtijdenmodel voor de spoedeisende ambulancezorg zijn benaderingen van de werkelijke rijtijden. Het rijtijdenmodel gaat uit van gemiddelde snelheden per wegtype. In het algemeen bestaat een traject uit meerdere wegvakken van verschillende wegtypen. In de praktijk zal de gerealiseerde rijtijd anders zijn dan de schatting van het model. De orde van grootte van dit verschil is lastig te benoemen omdat dit verschil is opgebouwd uit een som van onzekerheden per wegtype.
- Het rijtijdenmodel is gedefinieerd op het geografisch niveau van 4-positie postcode. Dat betekent dat het rijtijdenmodel de rijtijd schat uitgaande van het middelpunt van 4-positie postcodegebieden. De rijtijd is die van het (geografisch) middelpunt van een postcodegebied naar het middelpunt van ander een vierpositie postcodegebied. Vanwege het

geografisch aggregatieniveau van het rijtijdenmodel (4-positie postcode) kan er geen onderscheid worden gemaakt in adreslocaties met eenzelfde viercijferige postcode. Het is op voorhand niet in te schatten hoe groot de onder- of overschatting is. Dat hangt af van een groot aantal factoren, o.a. het wegennet, weersomstandigheden en verkeersdrukke.

Resultaten

De resultaten van de analyse zijn getoond in figuur 1, figuur 2 en tabel 1. De resultaten laten zien dat:

- er 13 postcodegebieden zijn waar volgens de modelberekeningen het Noodhulpteam niet binnen 60 minuten ter plaatse kan zijn. In deze gebieden wonen in totaal 25.500 inwoners van Nederland. Dit komt overeen met 0,14% van het totaal aantal inwoners van Nederland (met uitzondering van de Waddeneilanden).
- De langste reistijd bedraagt 65 minuten, dit is naar een 4-positie postcode (4568) in Nieuw-Namen (gemeente Hulst) .
- Gebieden met hoge responstijden zijn de regio's Zeeuws Vlaanderen, Zuidoost Drenthe (omgeving Emmen) en Oost Gelderland (omgeving Winterswijk).

Figuur 2 schetst het responstijdenprofiel per Veiligheidsregio. Deze geeft het cumulatief aantal inwoners, in procenten van het totaal per veiligheidsregio, naar responstijd. Tabel 1 geeft de (geaggregeerde) resultaten. In de grafiek en tabel zijn de resultaten per Veiligheidsregio vergeleken met de landelijke resultaten.

De resultaten laten zien dat er gebieden zijn, zie figuur 2, waar de responstijden weliswaar binnen de norm liggen, maar wel hoog zijn. Het gaat om enkele gebieden aan de binnengrenzen van veiligheidsregio's. Voor deze veiligheidsregio's geldt dat de stallingslocatie niet op een locatie gevestigd is van waaruit de gehele regio in korte tijd wordt bereikt. Het is mogelijk dat voor sommige gebieden de responstijd vanuit een stallingslocatie van een andere regio korter is, de analyse met open grenzen uitgangspunt geeft hier antwoord op. Het kaartbeeld wekt de indruk dat een meer optimale stallingslocatie mogelijk is (fit is niet nagegaan). Voor de gebieden met relatief hoge responstijden geldt dat in de operationele fase het van belang is om de uitvoering van hulpverlening goed uit te voeren omdat een vertraging in het proces snel kan leiden tot een overschrijding van de norm-responstijd.

Verschillen tussen 'gesloten' en 'open'-grenzen

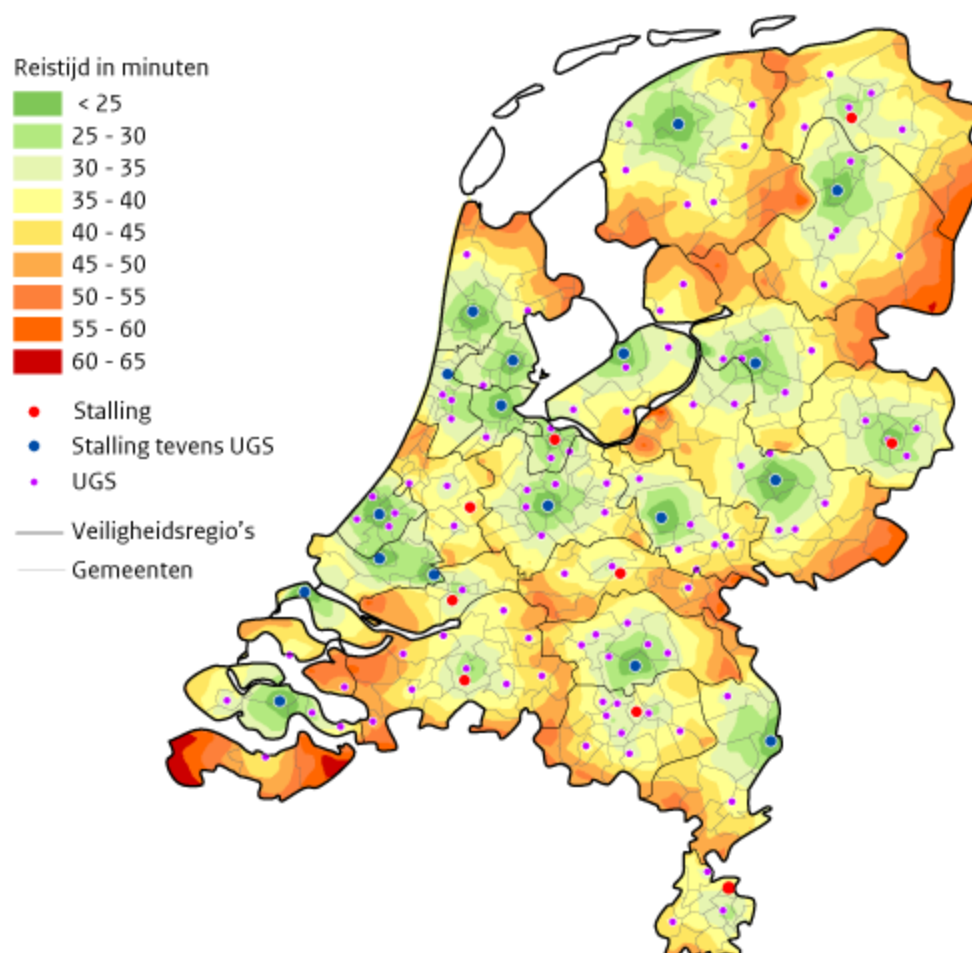
De bereikbaarheidsanalyse die uitgaat van de 'open grenzen' methodiek resulteert in een lager aantal gebieden met responstijd hoger dan 60 minuten, in vergelijking met de analyse op basis van gesloten grenzen. Dit is logisch omdat in deze systematiek altijd wordt uitgegaan van de meest nabije stallingslocatie, de grens van de veiligheidsregio is hier geen belemmering. In de doorrekening met open grenzen zijn er 13.000 inwoners waarvoor de responstijd hoger is dan 60 minuten. Dat is ongeveer een halvering van het aantal bij gesloten grenzen systematiek. Het verschil tussen de twee systematieken is nog groter bij responstijden tot 60 minuten.

Figuur 3 laat het verschil tussen de twee systematieken zien. Hierbij is het cumulatief aantal inwoners getoond, in procenten, naar responstijd. De grafiek laat zien dat bij open grenzen meer inwoners in korte responstijd worden bereikt. Bij open grenzen is bijvoorbeeld 93,9% binnen 45 minuten bereikt en bij gesloten grenzen 88,9%. Opgemerkt wordt dat voor sommige regio's het verschil groter kan zijn dan het landelijk verschil.

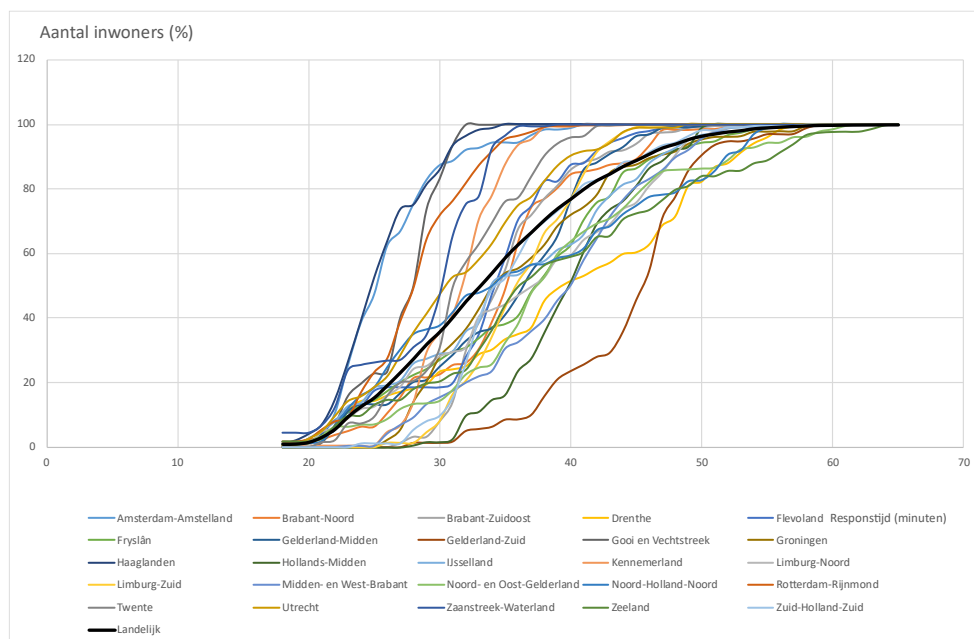
In totaal zijn er 657 postcode gebieden waar een verschil van reistijd bestaat tussen gesloten- en opengrenzen. In figuur 4 zijn deze gebieden in kaart gebracht. Er zijn vier gebieden waar het verschil groter is dan 20 minuten, drie daarvan liggen in de regio Friesland en eentje in regio Brabant-Noord (gemeente Land van Cuijk). In de gebieden waar er een verschil in responstijd is, geldt dat de responstijd van een stallingslocatie van een buurregio korter is dan die van de eigen veiligheidsregio.

Reistijd dichtstbijzijnde noodhulpvoertuig 2025

Per vierpositie postcodegebied, gesloten grenzen, met noodhulpvoertuig



Figuur 1: Reistijd dichtstbijzijnde noodhulpvoertuig met gesloten grenzen, peildatum december 2025 (bron: Rode Kruis en RIVM).

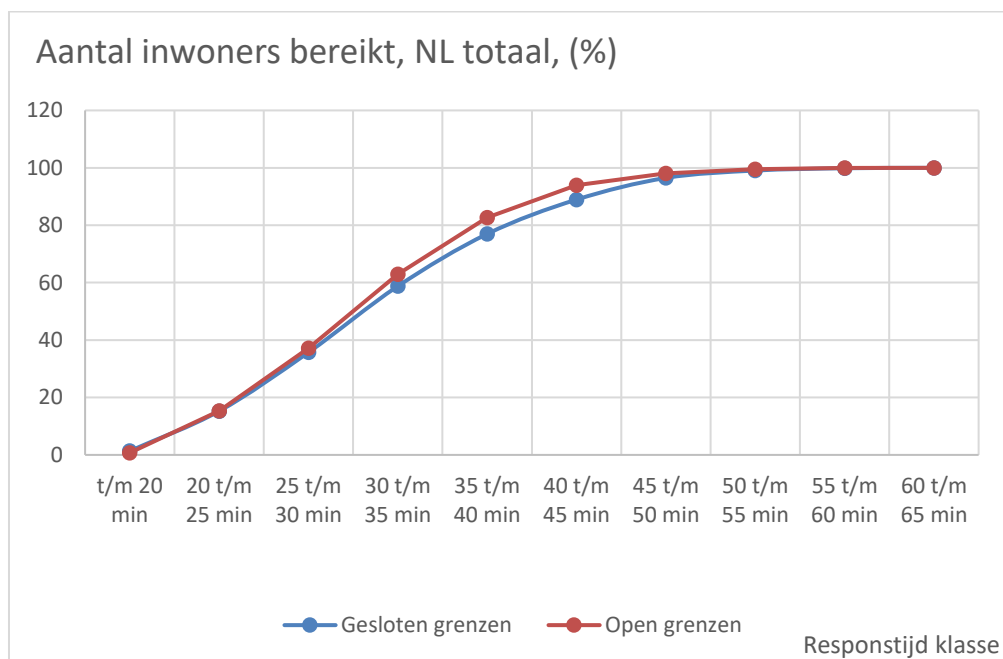


Figuur 2: Cumulatief aantal inwoners (in procenten) naar responstijd met gesloten grenzen, per veiligheidsregio (bron: Rode Kruis en RIVM).

Veiligheidsregio	Responstijd (min)										totaal aantal inwoners (x 1.000)
	t/m	20	25	30	35	40	45	50	55	60	
	20	t/m	t/m	t/m	t/m	t/m	t/m	t/m	t/m	t/m	
	min	25	30	35	40	45	50	55	60	65	
	min	min	min	min	min	min	min	min	min	min	
Amsterdam-Amstelland	0,9	47,2	87,3	94,3	98,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	1.139
Brabant-Noord	2,6	6,4	22,7	48,9	84,5	89,2	98,6	99,9	100,0	100,0	677
Brabant-Zuidoost	0,0	0,0	8,0	54,9	85,9	94,0	99,1	100,0	100,0	100,0	809
Drenthe	1,3	14,4	23,5	33,5	51,5	60,4	82,3	96,0	99,7	100,0	504
Flevoland	1,2	17,5	18,6	58,7	87,5	97,4	100,0	100,0	100,0	100,0	451
Fryslân	0,9	14,7	27,1	38,3	62,7	86,5	94,4	98,9	100,0	100,0	651
Gelderland-Midden	1,8	13,3	25,0	41,1	76,6	96,3	99,5	100,0	100,0	100,0	721
Gelderland-Zuid	0,0	0,0	1,4	8,5	23,6	45,6	90,6	97,1	100,0	100,0	583
Gooi en Vechtstreek	0,0	22,9	83,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	245
Groningen	0,0	0,0	28,0	53,9	72,0	87,6	95,4	97,8	99,6	100,0	601
Haaglanden	4,0	52,4	85,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	1.162
Hollands-Midden	0,0	0,0	1,7	16,2	51,1	80,8	98,8	100,0	100,0	100,0	842
IJsselland	2,7	18,5	29,0	53,0	62,8	83,0	96,8	99,7	100,0	100,0	548
Kennemerland	0,4	0,4	35,5	87,7	99,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	565
Limburg-Noord	0,5	12,6	28,2	44,3	59,5	75,8	96,2	100,0	100,0	100,0	533
Limburg-Zuid	0,0	0,0	8,1	43,3	76,8	99,2	100,0	100,0	100,0	100,0	600
Midden- en West-Brabant	0,0	0,4	15,4	30,5	50,1	80,8	95,6	99,5	100,0	100,0	1.159

Noord- en Oost-Gelderland	1,7	7,0	14,3	32,4	63,8	78,2	86,4	94,3	98,5	100,0	845
Noord-Holland-Noord	1,4	18,5	37,7	53,5	59,4	74,7	82,6	98,8	100,0	100,0	666
Rotterdam-Rijnmond	2,6	23,2	71,8	95,5	99,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	1.364
Twente	0,0	9,4	30,7	76,1	96,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	641
Utrecht	2,6	18,6	47,2	69,5	90,2	98,8	100,0	100,0	100,0	100,0	1.400
Zaanstreek-Waterland	4,3	26,1	47,0	96,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	349
Zeeland	1,8	13,1	20,4	44,1	59,0	72,4	83,9	88,8	97,6	100,0	392
Zuid-Holland-Zuid	0,0	1,2	9,8	52,4	76,9	88,8	98,2	99,6	100,0	100,0	471
Landelijk	1,4	15,3	35,7	58,8	77,0	88,9	96,5	99,1	99,9	100,0	17.917

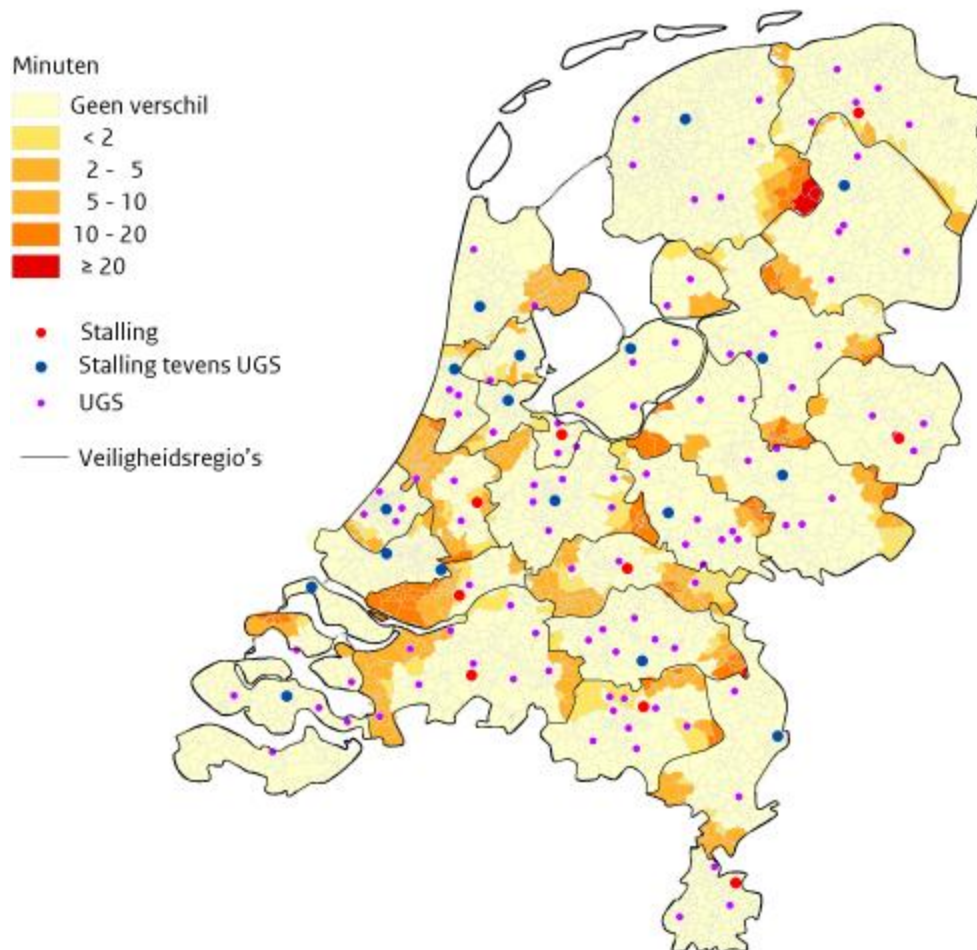
Tabel 1: Cumulatief aantal inwoners (in procenten) naar responstijd voor gesloten grenzen, per Veiligheidsregio (bron: Rode Kruis en RIVM).



Figuur 3: Cumulatief aantal inwoners (in procenten) naar responstijd met gesloten grenzen en open grenzen, landelijk (bron: Rode Kruis en RIVM).

Verskil reistijd tussen 'gesloten-' en 'open-'grenzen 2025

Per vierpositie postcodegebied, naar dichtstbijzijnde noodhulpvoertuig



Figuur 4: Verschil reistijd tussen 'gesloten-' en 'open-'grenzen, peildatum december 2025 (bron: Rode Kruis en RIVM).

Aantal UGS'en	Veiligheidsregio
9	Midden- en West-Brabant
8	Utrecht, Noord- en Oost-Gelderland, Brabant-Zuidoost
7	Flevoland, Zeeland, Brabant-Noord, Gelderland-Midden, Fryslân
6	Drenthe, IJsselland
5	Groningen, Haaglanden
4	Gelderland-Zuid, Kennemerland, Twente
3	Rotterdam-Rijnmond, Hollands-Midden, Gooi- en Vechtstreek, Noord-Holland Noord, Limburg-Zuid, Limburg-Noord
2	Zaanstreek-Waterland, Amsterdam-Amstelland
1	Zuid-Holland Zuid

Tabel 3: Aantal UGS-locaties per veiligheidsregio.

Conclusie

Op basis van de resultaten kan volgens de modelberekeningen het Noodhulpteam bijna overal binnen 60 minuten ter plaatse kan zijn. In de gebieden waar deze norm niet wordt gehaald wonen in totaal 25.500 inwoners. Dit komt overeen met 0,14% van het totaal aantal inwoners van Nederland. De resultaten laten ook zien dat er gebieden zijn, zie figuur 2, waar de responstijden weliswaar binnen de norm, maar wel hoog zijn. Deze gebieden liggen veelal aan de buitengrenzen van Nederland, bijvoorbeeld Zeeuws-Vlaanderen en Zuidoost-Drenthe. Ook enkele gebieden aan de binnengrenzen van veiligheidsregio's hebben hoge responstijden. Voor deze veiligheidsregio's geldt dat de stallingslocatie niet op een locatie gevestigd is van waaruit de gehele regio even goed wordt bereikt. Voor de gebieden met relatief hoge responstijden geldt dat in de operationele fase het van belang is om de uitvoering van hulpverlening goed uit te voeren omdat een vertraging in het proces al snel leidt tot een overschrijding van de norm-responstijd.

Discussie

In dit onderzoek is de bereikbaarheid van het Rode Kruis noodhulpvoertuignetwerk geanalyseerd aan de hand van twee verschillende uitgangspunten: die van zogenaamde 'open' en 'gesloten' (regionale) grenzen. De gesloten grenzen benadering sluit het meest aan bij de huidige (organisatorische en bestuurlijke) praktijk, die er van uit gaat dat een regionale organisatie verantwoordelijk is voor korte responstijden in haar eigen regio. De bereikbaarheidsanalyses laten zien dat de gesloten grenzen systematiek in sommige regio's minder goede responstijden heeft dan de open grenzen systematiek. Vanuit het oogpunt van volksgezondheid van de Nederlandse bevolking,

daarbij het perspectief van de 'patiënt' hanterend, is het realiseren van de kortst mogelijke responstijd van belang. Vanuit dat oogpunt is een open grenzen systematiek beter dan de gesloten grenzen systematiek. Aandachtspunt bij interpretatie van de resultaten van de bereikbaarheidsanalyses is de onzekerheid in de modellering. De modellering is een benadering van de werkelijkheid en gaat uit van een aantal aannames. De mate waarin het model de werkelijkheid benadert is niet exact te bepalen. Het model houdt bijvoorbeeld geen rekening met interregionale vertraging bij het doorzetten van meldingen naar een andere regio. In de praktijk kan het bijvoorbeeld gebeuren dat er tijdsverlies optreedt bij het doorzetten van een melding van de ene regio naar een andere regio. In de open grenzen systematiek wordt hier geen rekening mee gehouden. Hierdoor kunnen de resultaten van die analyse te optimistisch zijn. Bij het beoordelen van de verschillen tussen de twee benaderingen is het raadzaam de modelonzekerheden mee te nemen.

Bijlage 1: Resultaten bereikbaarheidsanalyse met 'open grenzen'

Voor deze analyse gelden dezelfde uitgangspunten en rondvoorwaarden zoals hierboven zijn beschreven. Alleen punt 9 is anders. Bij de analyse met 'open grenzen' wordt geen rekening gehouden met binnenlandse regiogrenzen, zoals die van de Veiligheidsregio's. Voor een incidentlocatie wordt responstijd bepaald op basis van meest nabije combinatie van UGS-stallingslocatie.

Resultaten

De resultaten van de analyse zijn getoond in figuur B.1, figuur B.2 en tabel B.1. De resultaten laten zien dat:

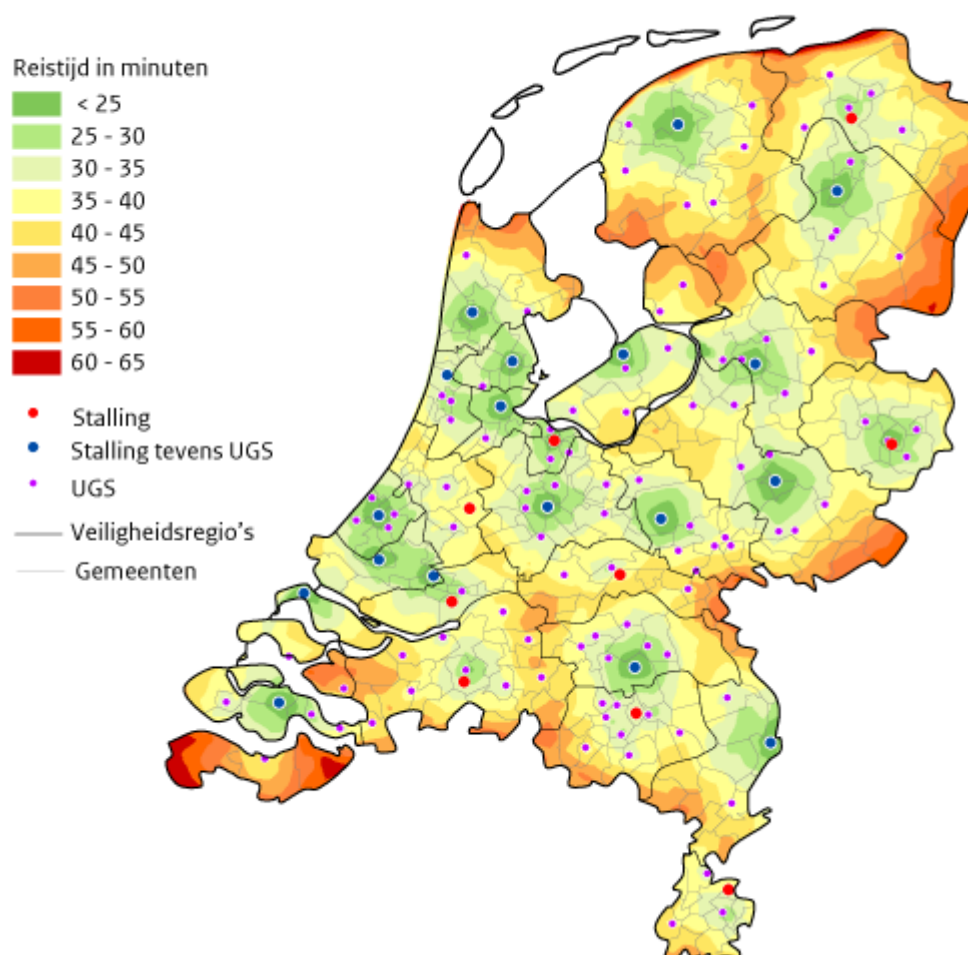
- In totaal zijn er 11 postcodegebieden waar het noodhulpvoertuig niet binnen 60 minuten ter plaatse is. In deze gebieden wonen in totaal 13.000 inwoners van Nederland. Dit komt overeen met 0,07% van het totaal aantal inwoners van Nederland (met uitzondering van de Waddeneilanden).
- De langste reistijd bedraagt 65 minuten, dit is naar een 4-posities postcode in de gemeente Hulst.
- Gebieden met hoge responstijden zijn de regio's Zeeuws Vlaanderen, Zuidoost Drenthe (omgeving Emmen) en Oost Gelderland (omgeving Winterswijk)

Figuur B.2 schetst het responstijdenprofiel per Veiligheidsregio. Deze geeft het cumulatief aantal inwoners, in procenten van het totaal per Veiligheidsregio, naar responstijd. Tabel B.1 geeft de (geaggregeerde) resultaten. In de grafiek en tabel zijn de resultaten per Veiligheidsregio vergeleken met de landelijke resultaten.

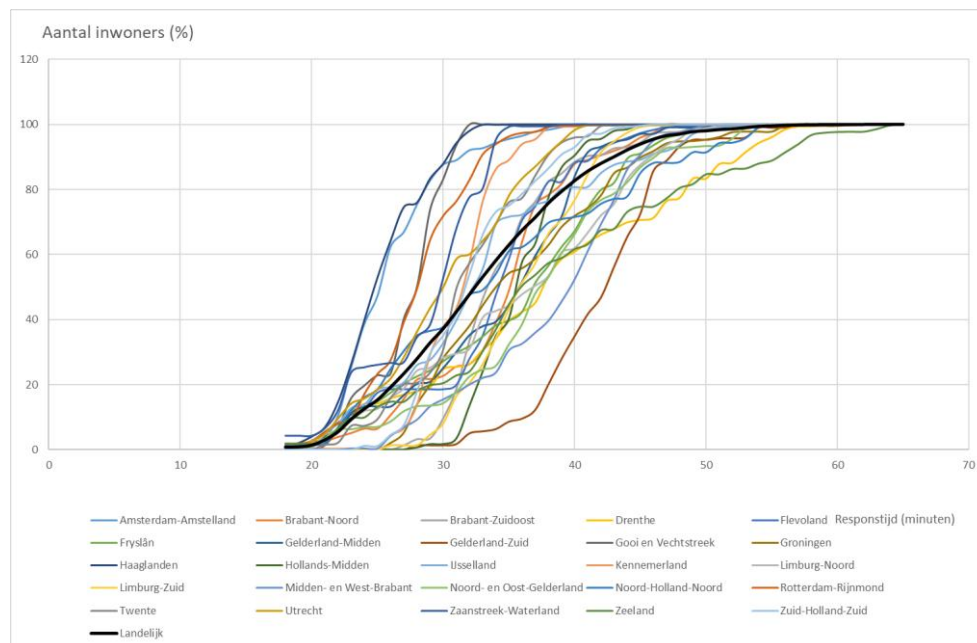
De Veiligheidsregio's Haaglanden en Amsterdam-Amstelland hebben het beste responstijdenprofiel: van alle Veiligheidsregio's hebben deze inwoners de kortste responstijden. De regio's met het laagst aantal inwoners per responstijd, procentueel gezien, zijn de regio's Gelderland Zuid, Zeeland en Drenthe.

Reistijd dichtstbijzijnde noodhulpvoertuig 2025

Per vierpositie postcodegebied, met noodhulpvoertuig



Figuur B.1: Reistijd dichtstbijzijnde noodhulpvoertuig, open grenzen, peildatum juni 2025 (bron: Rode Kruis en RIVM).



Figuur B.2: Cumulatief aantal inwoners (in procenten) naar responstijd, open grenzen, per Veiligheidsregio (bron: Rode Kruis en RIVM).

Veiligheidsregio	Responstijd (min)										totaal aantal inwoners (x 1.000)
	t/m 20	20 t/m 25	25 t/m 30	30 t/m 35	35 t/m 40	40 t/m 45	45 t/m 50	50 t/m 55	55 t/m 60	60 t/m 65	
Amsterdam-											
Amstelland	0,9	47,2	87,6	95,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	1.139
Brabant-Noord	2,6	6,4	22,7	48,9	87,8	95,9	100,0	100,0	100,0	100,0	677
Brabant-											
Zuidoost	0,0	0,0	9,6	61,0	88,5	94,5	99,1	100,0	100,0	100,0	809
Drenthe	1,3	14,4	23,5	38,5	60,2	70,1	83,1	96,0	99,7	100,0	504
Flevoland	1,2	17,5	18,6	58,7	88,2	97,4	100,0	100,0	100,0	100,0	451
Fryslân	0,9	14,7	27,1	39,7	67,2	91,1	98,2	99,9	100,0	100,0	651
Gelderland-											
Midden	1,8	13,3	25,2	44,5	84,0	97,1	99,5	100,0	100,0	100,0	721
Gelderland-											
Zuid	0,0	0,0	1,4	8,6	34,9	72,5	95,2	98,9	100,0	100,0	583
Gooi en											
Vechtstreek	0,0	22,9	83,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	245
Groningen	0,0	0,0	28,2	54,4	72,0	89,9	95,4	97,8	99,6	100,0	601
Haaglanden	4,0	53,0	88,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	1.162
Hollands-											
Midden	0,0	0,0	1,7	40,4	90,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	842
IJsselland	2,7	18,5	32,7	71,6	80,7	89,1	98,5	100,0	100,0	100,0	548
Kennemerland	0,4	0,4	37,9	89,1	99,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	565
Limburg-Noord	0,5	12,6	28,2	44,3	61,9	87,5	98,6	100,0	100,0	100,0	533
Limburg-Zuid	0,0	0,0	8,1	43,3	76,8	99,2	100,0	100,0	100,0	100,0	600
Midden- en											
West-Brabant	0,0	0,4	15,4	30,6	52,3	90,6	99,8	100,0	100,0	100,0	1.159
Noord- en											
Oost-											
Gelderland	1,7	7,0	14,3	32,4	66,2	86,8	93,4	99,7	100,0	100,0	845
Noord-Holland-											
Noord	1,4	18,5	37,7	61,1	71,5	85,1	91,4	99,9	100,0	100,0	666
Rotterdam-											
Rijnmond	2,6	23,2	71,8	96,3	99,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	1.364
Twente	0,0	9,4	30,7	76,1	96,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	641
Utrecht	2,6	18,6	49,9	78,1	98,3	99,9	100,0	100,0	100,0	100,0	1.400
Zaanstreek-											
Waterland	4,3	26,1	52,8	99,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	349
Zeeland	1,8	13,1	20,4	44,7	61,6	74,7	84,6	88,8	97,6	100,0	392
Zuid-Holland-											
Zuid	0,0	1,2	35,2	75,1	93,1	99,6	100,0	100,0	100,0	100,0	471
Landelijk	1,4	15,3	37,1	62,9	82,7	93,9	98,0	99,5	99,9	100,0	17.917

Tabel B.1: Cumulatief aantal inwoners (in procenten) naar responstijd, open grenzen, per Veiligheidsregio (bron: Rode Kruis en RIVM).