



Reportage tunneloefeningen Zwitserland • Verkenningseenheden en meten • Informatieachterstand in het eerste uur • Groot project rond vakmanschap • Management Development • Gekantelde truck legt verkeer lam

# Focus

Magazine van de Brandweer Zuid-Limburg

april 2016



**Meer dan 100 brandweermensen bestrijden de uitslaande brand bij motel Van der Valk in Heerlen. Ze weten het hotelgedeelte te redden. Er vallen geen gewonden**

Speciale trainingen voor 200 brandweermensen in Zwitserland

# Manschappen klaar voor de tunnel

Eind dit jaar opent koning Willem Alexander persoonlijk de naar hem vernoemde tunnel in Maastricht.

Gebouwd volgens de nieuwste technische inzichten, ook op veiligheidsgebied. Maar een ongeluk is nooit uit te sluiten, reden voor de Brandweer Zuid-Limburg om 200 manschappen en leidinggevenden naar Zwitserland te sturen voor een speciale training. 'Nu zijn we goed voorbereid.'

De Koning Willem Alexander tunnel is onbetwist een huzarenstukje. De eerste gegraven tunnel in Europa met twee keer twee buizen boven elkaar, acht rijbanen, 2,2 kilometer lang. Een ondergrondse levensader die dagelijks 100.000 voertuigen moet verwerken en een einde maakt aan de dagelijkse files. 'Er is gebouwd volgens de nieuwe Tunnelwet', legt Leon Houben uit, lid van het managementteam van de Brandweer Zuid-Limburg. 'Alles is gericht op een goed getrainde brandweer die bij incidenten heel snel ter plaatse is. Daarom is naast de brandweerkazerne in Maastricht-Noord nog een nieuwe kazerne in Maastricht-Zuid gebouwd. Daarmee zijn korte aanrijtijden gegarandeerd en kunnen we snel optreden.' In de tunnel zelf zijn om de 96 meter vluchtdeuren geplaatst zodat mensen in geval van brand zo snel mogelijk de tunnel kunnen verlaten. De deuren geven toegang tot het middentunnelkanaal dat weer verbonden is met verschillende nooduitgangen.

## Afstand

Nog geen honderd meter lijkt op het eerste gezicht

een snel te overbruggen afstand. Dat het echter 96 lange meters kunnen zijn, blijkt in het trainingscentrum van de International Fire Academy in het Zwitserse Balsthal. Hier is in 2005 een levensechte tunnel nagebouwd waar brandweermensen uit de hele wereld in de praktijk kunnen ervaren wat een tunnelbrand is. In de tunnel worden verschillende incidenten nagespeeld met echte auto's, vrachtwagens en bussen. Aardgas zorgt voor de vlammen, glycol (ook wel toneelrook genoemd) voor de rook. 'Levensecht dus,' zegt Marcel Eussen, projectleider KWA-tunnel, verantwoordelijk voor het trainingsprogramma en ook dit laatste weekend van januari van de partij als zo'n dertig vrijwilligers de training afwerken. 'Hier is veel lawaai, slecht zicht, de beklemming van een kleine ruimte. Het is goed om dit echt te ervaren, de adrenaline jaagt door je lichaam. Niets is vergelijkbaar met een tunnelbrand. Je beseft meteen dat de uitgang zoeken in een vol rook staande tunnel niet zo eenvoudig is. Zelfs als de dichtstbijzijnde deur minder dan vijftig meter ver is, zoals in Maastricht, dan nog kan de paniek toeslaan. Eén keer rook inademen kan al fataal zijn. Daarom is het zo belangrijk dat wij als brandweermensen precies weten wat we moeten doen om mensen te redden. Elke seconde telt. Je kunt in zo'n situatie geen tijd winnen, alleen verliezen.'

## Programma

Een dezer dagen vertrekt de laatste groep cursisten van de kazernes uit Maastricht en omliggende korpsen naar Balsthal voor een intensieve training. Bepaald geen snoepreisje. Een overvol driedaags programma met één volle dag en twee avonden trainen. Inclusief twee busreizen. 'En in het weekeinde,' zegt Leon Houben, 'zodat vrijwilligers maar één dag verlof hoeven op te nemen. Toch hebben we niet één afmelding gehad. De mensen zijn erg gemotiveerd. Dit is toch waar de brandweerman en -vrouw het voor doet: verdieping van het vak. Na de fusies en reorganisaties van de afgelopen jaren kunnen we ons meer richten op dat mooie vak. We leren in een specifieke situatie adequaat te handelen. Als er iets in die tunnel gebeurt, dan zijn we er klaar voor.'



Realistische oefeningen in de tunnel

## Faciliteiten

Met het totale trainingsprogramma, waar deze trainingen deel van uit maken is een totaalbedrag gemoeid van ongeveer 400.000 euro. De vraag is toch waarom de trainingen niet in het eigen opleidingscentrum in Margraten gehouden hadden kunnen worden. 'De theorie en digitaal lesmateriaal hebben we in eigen huis aangeboden', legt Leon Houben uit. 'Uiteindelijk hebben we gekozen voor de praktijk in Zwitserland. Dit is het beste centrum met de meeste faciliteiten en praktijkervaring. Jaarlijks worden

## 'Dit kun je niet virtueel trainen'

hier zo'n 2000 brandweermensen uit heel Europa en daarbuiten getraind. Tot en met Hong Kong en Abu Dhabi toe.' Directe aanleiding voor de bouw van het centrum was de brand in de Mont Blanc Tunnel in 2001 waarbij 39 mensen om het leven kwam. 'Veroorzaakt door een aanrijding tussen twee vrachtauto's,' vertelt de Zwitserse centrumleider en

brandweerexpert Markus Vogt. 'Het vuur en vooral de rook in de tunnel verspreiden zich razendsnel. De slachtoffers waren kansloos, ook omdat in de meeste tunnels in Zwitserland de vluchtdeuren veel verder uit elkaar liggen en de brandweer van ver moest komen. We zijn best jaloers op jullie tunnel in Maastricht waar zo veel vluchtkansen zijn.'

## Verwoestend

Toch is er geen enkele reden om een eventuele tunnelbrand te onderschatten, zo blijkt tijdens de training in Zwitserland. Tijdens het theoriegedeelte met voorbeelden van branden in de Mont Blanc, Tauern en Gotthard wordt duidelijk hoe snel en verwoestend een tunnelbrand kan zijn. Temperaturen lopen op tot 1200 graden, het vuur en de rook worden aangewakkerd door de luchtstroom, vluchttijden zijn extreem kort. Vervolgens bevestigen de praktijkoefeningen dat blussen geen sinecure is. 'Een half uur inzet en je bent helemaal bekaf,' weet Marcel Eussen inmiddels. 'Fysiek en mentaal. We leren hier onze eigen grenzen kennen. Dit kun je niet virtueel trainen, dit moet je ervaren.' De keuze voor Balsthal werd ook bepaald door de >>



specifieke aanpak. 'Er wordt grofweg gewerkt in drie teams,' legt Hans Godding uit, projectleider bij de brandweer. 'Het eerste team verkent, geeft door wat er aan de hand is, welke materialen mee naar binnen moeten en hoe de blusslangen moeten liggen. Het tweede team gaat naar binnen om te blussen. Het derde helpt de slachtoffers en de mensen om die tunnel uit te komen. Blussen is essentieel. Stel er staat een bus met schoolkinderen in de tunnel. Dan mag een brand niet overslaan. Alles is gericht op het redden van zo veel mogelijk mensen. Daarvoor zijn slimme werkwijzen bedacht, onder meer met zoekstokken en markeringslichten. In Nederland werken we nog niet volgens

deze protocollen, maar wat ons betreft verandert dat. Deze methode werkt goed in tunnels en ook parkeer- garages en grote gebouwen waar veel mensen zijn.'

#### Infarct

Als de laatste groep cursisten binnenkort met het certificaat uit Zwitserland terugkeert, dan kan de brandweer een belangrijke voorwaarde afvinken. Leon Houben. 'Onze mensen zijn dan goed voorbereid om snel in te grijpen. Daaraan zit ook een economisch aspect. Als er een incident is, gaan alle buizen dicht. Met een verkeersinfarct ten gevolge. Hoe korter de afsluiting hoe beter.'

## Tunnel Maastricht: consequent oefenen en trainen

**Hans Godding** houdt zich als projectleider bij de Brandweer Zuid-Limburg onder meer bezig met de openstelling van de Willem Alexander tunnel. 'Het veiligheidsconcept van de KWA-tunnel is afwijkend van andere tunnels. Bij een incident wordt de brandweer automatisch gealarmeerd zodat die binnen vijf minuten aanwezig is. Deze snelheid van handelen vereist een goede afstemming tussen de meldkamers van Rijkswaterstaat en Veiligheidsregio Zuid-Limburg en de operationele mensen van bevolkingszorg, brandweer, GGD en politie die bij een calamiteit ter plaatse gaan.'

In totaal zijn er zo'n 800 medewerkers van de verschillende diensten die opgeroepen kunnen worden bij een calamiteit. 'Om hen inzicht te geven in wat er dan van hen verwacht wordt, krijgen ze diverse theoretische en praktische opleidingen. Daarnaast wordt er geoefend. 'Eerst volgt er een rondleiding waar de aanwezige voorzieningen en de 50 verschillende technische systemen kort worden besproken en gedemonstreerd. Iedereen kan dan ervaren wat het is om te werken in een tunnel waar ventilatoren op volle kracht draaien en onderkoeling op de loer ligt, de verstaanbaarheid beperkt is net zoals de beschikbare werkruimte.'

Daarna worden er in de zomer en najaar nog twaalf grote oefensessies gehouden. 'In de tunnel wordt dan een calamiteit gesimuleerd met meerdere voertuigen en verkeersdeelnemers. Deze oefening start met een melding in de verkeerscentrale Zuid Nederland van RWS in Helmond waarna de tunnel geheel wordt afgesloten, hulpdiensten ter plaatse komen en eindigt met het weer openstellen van de tunnel.' Na de opening van de tunnel blijft regelmatig oefenen het devies. Hans Godding: 'Eens per vier jaar is er een grote oefening. Daarnaast is er meerdere keren per jaar de mogelijkheid om te oefenen als de tunnel (deels) voor onderhoud is afgesloten.'

*Hans Godding bij het opleidingscentrum in Zwitserland waar 200 beroepskrachten en vrijwilligers een speciale training kregen over tunnelbranden*



## Snelle inschatting op basis van meetgegevens

Een van de eerste vragen bij een calamiteit: zijn er schadelijke stoffen vrijgekomen en hoe gevaarlijk is dat?

Het antwoord is bijna nooit direct te geven. 'Zeker niet bij een brand', zegt

Iwan Custers, kazernechef Maastricht-Noord van de Brandweer Zuid-Limburg.

'Daarbij kunnen talloze gevaarlijke en schadelijke stoffen vrijkomen. Algemeen

advies is altijd: blijf uit de rook. Rook inademen is nooit goed, zelfs niet als je staat te barbecueën.'

Wel een gemakkelijk antwoord. 'Nou', zegt Luc Valent, Adviseur Gevaarlijke Stoffen, 'we doen er natuurlijk alles aan om vast te stellen wat er de lucht in gaat. In veel gevallen gaat het om de emissie van een enkele gevaarlijke stof. De opgeroepen meetploeg kan bijvoorbeeld heel goed vaststellen welke concentraties chloor, zoutzuur of ammoniak vrijkomen en hoe riskant dat is. We hebben veel ervaring met deze stoffen en kunnen wel voorspellen hoe ze zich gedragen. Op basis daarvan kunnen we ook een advies geven om NL Alert in te zetten en/of de sirenes te laten loeien om de omwonenden te adviseren om binnen te blijven, ramen en deuren te sluiten en de ventilatie af te schakelen. Dat wil je echter niet te snel doen om paniek te voorkomen.'

#### Combinaties

Ruim 120 stoffen kunnen de meeteenheden direct detecteren. Daarmee zijn de meeste opties wel 'gedekt'. 'Jawel', erkent Iwan Custers. 'Bij een ongeluk met een tankwagen is het meestal snel duidelijk. Het gaat om één stof. Bij een brand heb je echter vaak te

maken met combinaties van stoffen. Dan is het een stuk lastiger om het gevaar en de risico's te voorspellen. Samen met de Adviseur Gevaarlijke Stoffen proberen we altijd zo snel mogelijk een inschatting te maken van het acute gevaar voor de hulpdiensten en de bevolking. In de acute fase moet je heel snel een deskundige inschatting maken. De (Hoofd)officier van dienst beslist vervolgens wat er gecommuniceerd wordt en of de sirenes afgaan.'

#### Ingrijpend

Dat laatste gebeurt heel zelden, weet Luc Valent. 'De sirenes laten loeien is een ingrijpende beslissing. Bij de brand op Chemelot in november afgelopen jaar hebben we na intensief en spoedig beraad besloten om wel de knop in te drukken. Er waren te veel onzekere factoren, we wisten niet precies welke (chemische) stoffen in de brandende loads opgeslagen

**'In de acute fase moet je heel snel een inschatting maken'**

waren. De dikke en snel groter wordende rookpluim baarde ons zorgen en daarom hebben we sirenealarm gegeven. Gelukkig viel het achteraf mee. Misschien waren we te streng, maar beter te voorzichtig dan mensen blootstellen aan gevaar. That's part of the job: beslissen onder tijdsdruk en omgaan met onzekerheden. Je wilt onze burgers uiteindelijk toch snel een juist handelingsperspectief bieden.'

#### Details

Om zekerheid te krijgen over de emissies werd deze keer ook direct de Milieu Ongevallen Dienst van het RIVM uit Bilthoven ingeschakeld. Die arriveerde enkele uren later met het rijdend laboratorium om de genomen luchtmonsters te analyseren. De brand was op dat moment zo goed als geblust. Mosterd na de maaltijd? 'Toch niet', meent Iwan Custers. 'na de acute fase heb je behoefte aan meer details. We willen ook weten welke stoffen er zijn neergeslagen in tuinen. Is het veilig voor kinderen om er te spelen? Kunnen we de groenten nog eten? Moet er ontsmet worden? Dat is weliswaar een zaak van de milieudiensten, maar >>



als brandweer doen wij de eerste verkenningen en verzamelen we monsters. Het RIVM of soms ook het provinciaal lab verzorgt de analyses, deskundigen trekken de conclusies.'

### Nazorg

En dan is er ook zoiets als de zorg na een incident. Iwan Custers: 'Mensen in de omgeving klaagden over tranende ogen en misselijkheid. Uiteindelijk wil je weten of ze gevaarlijke stoffen ingeademd hebben, of ze gevaar lopen. De analyses geven duidelijkheid over eventuele vervolgstappen. Moeten de mensen misschien even naar de huisarts voor een check? Bij elke brand willen we weten wat er nu precies de lucht in is gegaan. De GGD bepaalt daarna de gevolgen voor de gezondheid. En meer intern gericht: wat leren we als brandweer van het incident? Die analyses zijn wel degelijk zinvol.'

## Vijf Verkenningseenheden gereed voor inzet

De Brandweer Zuid-Limburg beschikt sinds 1 januari over vijf gespecialiseerde Verkenningseenheden. Ze worden vooral ingeschakeld voor metingen bij branden en ongevallen met gevaarlijke stoffen. 'Wij zijn de ogen en oren van de brandweer in het veld', zegt Jules Bertrand van het Team Kaderstelling.

De functie van de Verkenningseenheden is belangrijk voor de communicatie rond een brand. Ze nemen luchtmonsters en binnenkort ook watermonsters, maken een inschatting van de situatie en informeren de Officier van Dienst. Die informatie vormt de basis voor belangrijke beslissingen. Wordt de bevolking gewaarschuwd via de sirenes? Wordt het advies gegeven om deuren en ramen dicht te houden? Moet er geëvacueerd worden? De Verkenningseenheden spelen dus een belangrijke rol, zeker bij de grotere incidenten.



Het team van de in Gulpen gestationeerde Verkenningseenheid

### Goed uitgerust

'Onze eenheden zijn helemaal up-to-date', zegt Jules Bertrand, al ruim twintig jaar bij de brandweer. 'Vijf goed uitgeruste voertuigen met daarop altijd twee specialisten die speciaal getraind zijn in het meten. Ze hebben een scala aan meetapparatuur aan boord. Ze kunnen radioactiviteit meten, verschillende gassoorten en heel veel verschillende stoffen. Het komt voor dat we samenwerken met meetwagens uit de grensstreek of van de provincie. Bij een grote brand zoals die op Chemelot in november wil je metingen kunnen uitvoeren in het brongebied en het

besmettingsgebied. En misschien wil je ook wel een aantal kilometers verderop onderzoek doen. Dan heb je meer mensen en materieel nodig. In principe echter kunnen onze Verkenningseenheden alles aan.'

### Stoffen

De eenheden kunnen bij een brand vrij snel vaststellen welke stoffen er (mogelijk) vrijkomen en in welke concentraties. 'Van de meest gangbare stoffen zoals ammoniak, chloor, blauwzuur, CO, benzine, gas,

moeten hebben? Ik denk het niet. Voor de inzet van de brandweer maakt dat eigen lab niet zo veel uit. Het gaat erom dat we zo snel mogelijk weten welke stof er de lucht in gaat en wat de eventuele risico's zijn voor onze mensen en de burgers. Veiligheid eerst, altijd. Die analyse is van secundair belang. Dat geldt overigens ook voor incidenten met gevaarlijke stoffen. Wij willen snel weten waarmee een gestrande tankauto is geladen en wat er vrijkomt bij een bedrijfsongeval. Dat bepaalt je verdere handelen.'

tientallen chemicaliën, enzovoort hebben we standaard meetbuisjes. We meten aan de bron en in het gebied waar de rook heen trekt. Vervolgens is het aan de adviseur gevaarlijke stoffen om te interpreteren hoe gevaarlijk de stoffen zijn. Die adviseert de (Hoofd)Officier van Dienst.' De Verkenningseenheden hebben geen laboratorium aan boord. 'Dat hoeft ook niet, we zijn geen laboranten. In een enkel geval wordt het mobiele laboratorium van de RIVM in Utrecht ingeschakeld. Voor de uiteindelijke analyse kan dat belangrijk zijn. Inclusief reistijd is het zeker minstens vier uur wachten op de uitslag. Zouden we zelf zo'n lab

### Breder

De taken van de Verkenningseenheden zijn breder dan algemeen wordt aangenomen. 'De jongens zien ook het bredere kader. Ze peilen de omgeving en gaan op onderzoek uit. Bij hoog water verkennen ze de kwetsbare plekken, ze kijken hoe een bosbrand zich ontwikkelt. Bij een brand nemen ze ook monsters in bijvoorbeeld de Maas als er bluswater in terecht komt. Het zijn specialisten, brandweermensen met net een beetje extra. Ze zijn de oren en ogen van de brandweer in het veld, zeg ik wel eens.'





Compagniebrand Van der Valk Heerlen vergt het uiterste

## Brandweer redt hotel op het nippertje

Op donderdag 21 januari legt een grote uitslaande brand het restaurant en zalengedeelte van het Van der Valk motel in Heerlen in de as. Meer dan 100 mensen van de Brandweer Zuid-Limburg weten te voorkomen dat ook het hotelgedeelte verloren gaat. Op het nippertje.

**H**ans Peters weet meteen dat het goed mis is als om 10.20 uur het brandalarm binnenkomt bij de kazerne in Heerlen. 'Een automatische melding die meteen bevestigd werd door de bedrijfsleiding van Van der Valk. Dan weet je meteen dat er iets serieus aan de hand is. Na het wegrijden vanaf de kazerne in Heerlen zagen we al dikke zwarte rookwolken. Nog tijdens de rit hebben we een tweede tankautospuit opgeroepen.'

### Ongezien

Bij aankomst slaan de vlammen al onder de dakrand vandaan. 'Het ging inderdaad enorm snel', vervolgt Hans Peters, op dat moment Officier van Dienst. 'Achteraf goed verklaarbaar. Er was tijdens werkzaamheden brand ontstaan in het isolatiemateriaal onder het dak. Het vuur heeft zich ongezien kunnen verspreiden en daarom is er pas laat alarm geslagen.' De brand krijgt al snel de kwalificatie 'zeer grote brand' en uiteindelijk zelfs 'compagniebrand'. 'Normaal gesproken hebben we zo'n brand statistisch gezien hooguit één keer in de vijftientig jaar', zegt Hoofdofficier van Dienst Eric Wagemans, die na een kwartiertje arriveert bij het motel. 'Dat betekent dat we minstens acht tankautospuiten inzetten, zijnde twee complete pelotons. In totaal waren bij deze actie meer dan honderd medewerkers van ons betrokken. Manschappen, leidinggevend, meetploegen, logistieke ondersteuning.' Het blussen kan snel beginnen, ook omdat de hotelleiding het restaurant en de bijbehorende conferentiezalen al heeft

ontruimd. 'De BHV van Van der Valk heeft uitstekend werk geleverd, de organisatie en evacuatie verliep prima', zegt Hans Peters. 'Ook waren in de hotelkamers geen mensen meer. Wij hoefden onze energie daarom niet meer te richten op eventuele slachtoffers en konden ons meteen concentreren op het beperken van de schade.'

### Voertuigen

Behalve de acht tankautospuiten van de verschillende omliggende kazernes worden onder andere nog twee ladderwagens en twee meetploegen ingezet. Ook wordt de BOH-unit waar de brandweermensen zich kunnen douchen, opgeroepen. Ook wordt de grote watertankcontainerwagen met tien kubieke meter water en 600 liter schuimvormend middel in stelling gebracht. 'Omdat er een tekort aan bluswater dreigde', legt Eric Wagemans uit. 'Er zijn daar weliswaar voldoende brandkranen aangesloten op een watteringleiding, maar als je hier meer dan twee tankauto's op aansluit, valt de

druk snel weg. We hebben daarom slangen van het grootwatertransport uitgerold vanuit de richting Woonboulevard waar we water mogen tappen uit een groot ondergronds reservoir. De watertankcontainer dient ter overbrugging van de opbouwtijd. Een kilometer slang leggen, vergt de nodige tijd. Water oppompen uit de gracht van kasteel Terworm was geen optie. De gracht is klein en bij daling van het waterpeil kan de fundering verzakken. Dat willen we uiteraard niet. Ik wist dat niet, maar een van de collega-officieren wel. Dat is het grote voordeel als je met ervaren mensen werkt die de regio kennen.'

### Handelen

Hans Peters knikt. 'Ja, zo weten we ook precies hoe het motel Van der Valk gebouwd is, waar de trappen en kamers zijn, hoe de constructie in elkaar zit en waar de kritische punten zitten. Eind jaren negentig heeft dit pand ook in brand gestaan en verschillende mensen van ons waren er nu opnieuw bij. Onder wie ik zelf. Ik weet zeker dat we daardoor goed hebben kunnen handelen.' Kennis van het pand vormt deze donderdag de basis voor een vrij ongebruikelijke ingreep. Bevelvoerder Jordi Rohs: 'We hebben met de grote kettingzaag gaten in het dak boven het restaurant en de conferentiekamers

De brand bij Van der Valk in Heerlen in beeld

gezaagd. Daardoor kon er hitte en rook weg. Best spannend ja, maar volledig verantwoord. We wisten zeker dat de constructie niet instabiel was op dat moment.'

### Kielekiele

Een stoplijn leggen om overslaan te voorkomen, blijkt nog niet zo eenvoudig. Van verschillende kanten worden muren en gevels nat gehouden. Het restaurant gaat volledig verloren. Om half één wordt het sein Brand Meester gegeven, maar het nablussen duurt nog tot half zes. 'Het was kielekiele', weet Eric Wagemans die voor het eerst optrad als compagniescommandant. 'Veel heeft het niet gescheeld.' De aanwezige manager Freek Van der Valk is aangeslagen, maar geeft de brandweer Zuid-Limburg een vet compliment. 'Hij dacht dat het hele motel zou afbranden', zegt Jordi Rohs. 'Dat hebben we gelukkig kunnen voorkomen. Ja, daar doe je het toch voor. We hebben er keihard voor gewerkt, de sfeer in de ploegen was uitstekend. Misschien hadden we eerder moeten aflossen; vier uur aan een stuk in touw in het pak met ademlucht is slopend. Maar ja, je wilt de klus ook graag afmaken. Zo'n compliment doet dan extra goed.'



# Het eerste uur: informatie cruciaal

Het eerste uur van een incident is hectisch. Dan moeten de juiste strategische beslissingen worden genomen. Dan moet de achterstand die er per definitie is, omgebogen worden in een voorsprong. Wat speelt er allemaal in zo'n eerste ook wel Gouden Uur? Informatie is cruciaal, zegt Hans Godding, Hoofdofficier van Dienst bij de Brandweer Zuid-Limburg.

Welk incident dan ook, de hulpdiensten beginnen altijd met een achterstand. 'Je loopt in het begin altijd achter de feiten aan', zegt Hans Godding, 'omdat je nooit precies weet wat er gebeurd is. Bij de alarmering start je als het ware blind. Je moet zo snel mogelijk orde scheppen in de chaos die is ontstaan door informatie te vergaren, te ordenen en te prioriteren. Vervolgens bepaal je welke informatie je nog mist voor het juiste en zo compleet mogelijke beeld van het incident en de mogelijke gevolgen.'

## Mobiele Data Terminal

Een deel van de antwoorden vindt de brandweer op een afgeschermd speciaal internetplatform de Mobiele Data Terminal, kortweg MDT. 'Via de MDT beschikken we direct na alarmering over essentiële informatie. Zo wordt de exacte locatie weergegeven op een digitale plattegrond waarop kadastrale gegevens, brandkranen en huisnummers staan. Met behulp van Google Street View is het straatbeeld beschikbaar. Hiermee kan al snel een beeld worden gevormd van de omvang van een gebouw, de uitbreidingsrisico's van een brand en de bereikbaarheid. Bij een klein incident is dat samen met de informatie van de meldkamer en het beeld ter plaatse voldoende om snel controle te krijgen over het incident.'



Het blussen van de loodsbrand op Chemelot

## Beeldvorming

Maar bij een groot incident is dat anders. De grote brand op industrieterrein Chemelot in november afgelopen jaar staat Hans Godding nog helder voor de geest. Dan wordt hij als dienstdoend HOvD opgeroepen en is hij bij aankomst meteen verantwoordelijk. 'Bij een brand van zo'n omvang ga je uiteraard eerst alarmeren en dan pas meten. Directe veiligheid heeft immers de hoogste prioriteit. Vervolgens is hier beeldvorming cruciaal. Het gaat om brand in een opslagloods. Bij de alarmering is vanuit de brandweerkazerne in Sittard de rookpluim al goed zichtbaar en tijdens het aanrijden wordt de rook zwarter en dikker. Ik laat opschalen naar GRIP 2 en bel met de burgemeester om hem te informeren over de brand op het Chemelot-terrein. Die vraagt of er gevaar is voor de bevolking, logisch. Moeten ramen en deuren dicht? Mogen mensen naar buiten? Moeten de sirenes aan? Vragen waarop op dat moment nog geen antwoord te geven valt. Een kwartier na de melding arriveer ik gelijktijdig met de adviseur gevaarlijke stoffen op het terrein. Hij krijgt van de liaison van Chemelot een lijst van 15 A4-jes met in de 'Bosman-loods' opgeslagen stoffen in de handen gedrukt. Als BRZO-inspecteur weet hij dat deze loods een PGS15-opslag is, een opslag van verpakte gevaarlijke stoffen. De opdracht aan de meldkamer om de bevolking te waarschuwen via de sirenes wordt dan ook meteen gegeven.'

## Roodgloeiend

Dertig minuten na de alarmering zijn de leidinggevendenden van alle hulpverleningsdiensten aanwezig en heeft ook Chemelot het actiecentrum bemand. 'De telefoons staan roodgloeiend', vervolgt Hans Godding, 'want de filmpjes van voorbijgangers op internet met daarop vlammen en torenhoge rookwolken in combinatie met loeiende sirenes missen hun uitwerking niet. De pers, hulpverleners, bestuurders, bedrijven, scholen en ziekenhuizen willen weten wat er aan de hand is, welke gevaren er zijn of wat ze moeten doen. Daarvoor hebben we alle begrip, maar het kost nu eenmaal tijd om een compleet beeld van de situatie te vormen. Functionarissen worden opgeroepen, we hebben te maken met aanrijtijden.' Op dat moment zijn meetploegen onderweg om de samenstelling van de rookwolk te analyseren en de brandweer is gestart met de bestrijding van de brand. Eerst uitbreiding voorkomen en daarna blussen. 'Veel meer informatie dan een brand in een opslagloods met gevaarlijke stoffen en het advies om ramen en deuren te sluiten is niet beschikbaar. De CoPI-container met daarin alle voorzieningen blijkt elders ingezet. Dus geen LCMS maar het ouderwetse whiteboard wordt gebruikt voor de beeldvorming. Hoe staat de loods tot zijn omgeving? Hoe is de loods ingedeeld? Waar zijn de gevaarlijke stoffen opgeslagen? Wanneer zijn er resultaten van de meetploegen te verwachten? Is de A2 open? Zijn alle mensen op het terrein veilig? Is er

voldoende bluscapaciteit? Deze en vele andere vragen zullen het komende half uur beantwoord moeten worden om het gevormde Regionaal Operationeel Team van de juiste informatie en opdrachten te voorzien om de effecten buiten het Chemelot-terrein te kunnen inschatten. Pas dan hebben we de informatie-achterstand ingehaald. Pas dan kan gestart worden met vooruit kijken. 60 minuten na de eerste melding.'

LCMS

De informatie-uitwisseling had beter gekund, meent Hans Godding, vooral omdat het LCMS ontbrak. 'Het Landelijk Crisis Management Systeem is een uitstekend platform. Daarop kunnen de verschillende hulpdiensten realtime alle relevante informatie digitaal zetten. Zowel in beeld als schrift. Door op deze wijze informatie te delen beschikt iedereen op hetzelfde moment over de dezelfde informatie. Bijvoorbeeld door de meetgegevens in een plaatje van de rookwolk toe te voegen in de kleuren groen, geel en rood kan op eenvoudige wijze voor iedereen inzichtelijk worden gemaakt waar het levensbedreigend is (rood), waar je adviseert om ramen en deuren te sluiten (geel) en waar je het alleen ruikt (groen).'





## Project Vakmanschap: het vak centraal

Op 1 maart is de Brandweer Zuid-Limburg gestart met het project Vakmanschap, wij zijn goed in ons vak. Een breed driejarig programma, volledig gericht op de vakbekwaamheid van de brandweermensen in het veld. 'Van de brandweer wordt steeds meer gevraagd. Van ons wordt verwacht dat we steeds beter worden. Met dit project investeren we in ons vak.'

Natuurlijk is er volop aandacht voor trainen en oefenen bij de Brandweer Zuid-Limburg. Maar het volgen van de standaardprogramma's is onvoldoende, zegt projectleider Jac Salemans. 'We willen de stap maken naar een lerende organisatie. Méér doen met de situaties die we in de praktijk meemaken. Leren van elk optreden bij een incident. Van dingen die goed gaan en dingen die fout gaan. Maar ook nagaan of we de dingen in de voorbereiding zoals planvorming en vergunningen goed hebben aangepakt. Nu is dat niet of onvoldoende het geval. De lessen uit de dagelijkse praktijk moeten verweven worden in de reguliere oefenstof en trainingen. Kortweg gaat het om consequent evalueren, vastleggen en de opgedane kennis gebruiken bij volgende gelegenheden. Dat zou

een automatisme moeten worden, onderdeel van de cultuur. In vaktermen noemen wij dit de Learning Loop. Leren van aanstelling tot pensioen, een leven lang leren. Dáár draait Vakmanschap om.'

### Aanpak

Het project Vakmanschap loopt tot 1 januari 2019. Dit jaar wordt het project ingericht. 'Na de fusie en de reorganisaties is het nu de hoogste tijd om méér met ons vak bezig te zijn', vervolgt Jac Salemans. 'Dat betekent aansluiten bij landelijke leerplannen, meer digitale leermiddelen inzetten en vooral ook goed meten of we het geleerde ook in de praktijk brengen. We willen eerst precies weten waar we staan. Op basis daarvan stellen we een plan van aanpak op. 2017 is het jaar van de uitvoering en in 2018 moet er een objectief meetsysteem staan. Het management wil graag honderd procent zeker weten dat de mensen in het veld honderd procent vakbekwaam zijn en hun vaardigheden consequent bijhouden.' Het project wordt uitgewerkt in twee werkgroepen: Vakbekwaamheid 2.0 en Kennisregie. 'Met planmatig bijscholen en extra trainen starten we meteen', zegt teamleider Vakbekwaamheid Luc Valent, tevens voorzitter van de eerste werkgroep. 'Er zit een *gap* tussen vakbekwaam worden en vakbekwaam blijven die we zo snel mogelijk willen dichten. We zullen ons meer gaan richten op kwaliteit en minder op de kwantiteit, dus echt oefenen om te leren. Passend bij de risico's in het verzorgingsgebied en met ruimte voor individueel maatwerk. Dit gaat een behoorlijke omslag betekenen. Ook moeten we meer aansluiten bij Arbo en Veiligheid. Het betreft alle functionarissen die op enigerlei wijze zijn betrokken bij brandweer specifiek optreden.'

## Elma Wolters en Luc Valent

### Verbinden

Kennisregie onder voorzitterschap van Elma Wolters is meer gericht op het signaleren, verzamelen en interpreteren van gegevens uit de praktijk. 'We willen meer leren van ons eigen optreden. Al in 2009 is na een landelijk onderzoek vastgesteld dat er vermijdbare ongelukken gebeurden tijdens incidenten. Te veel brandweermensen raakten gewond. De landelijke brandweer heeft actie ondernomen en verschillende programma's opgezet, gericht op bewustwording en kennisdeling. Daar haken we nu bij aan. Er komt een team brandonderzoek, er komen nauwkeurige evaluaties en we gaan onze bevindingen breed delen. Daarmee verhogen we de veiligheid van onze eigen mensen en die van de burger.' Elma Wolters kijkt daarbij nadrukkelijk over de Zuid-Limburgse grenzen heen. 'Natuurlijk gaat het om de verbinding tussen de 26 posten in Zuid-Limburg waar enorm veel kennis en kunde zit. Maar wij kunnen leren van alle collega's in het land. En andersom. Dat kan echter alleen als je de kennis en ervaringen op een structurele manier uitwisselt, vastlegt en verwerkt in de opleidingen. Communicatie is in dat proces wezenlijk. En toetsing. Vakbekwaamheid wordt individueel en regelmatig gemeten. Meten, vastleggen en borgen; daarmee

vergroten we ons lerend vermogen.'

Het project heeft voor de leiding van de brandweer de hoogste prioriteit en geldt als strategisch. Behalve investeringen in leermiddelen en cursussen worden acht mensen vrijgesteld voor Vakmanschap. 'Allemaal prima', zegt Elma Wolters. 'Het succes is ook afhankelijk van mensen in het veld. Motivatie is bepalend. Persoonlijk ben ik daar optimistisch over. Dit gaat immers over ons vak, hoe we beter kunnen worden. Dat wil elke brandweerman- of vrouw.'

### Boeiender

Luc Valent knikt. 'Het gaat om de inhoud. Beperking en bestrijding van brand, redden van personen en dieren, bestrijding van ongevallen met gevaarlijke stoffen en ondersteuning bij waterongevallen. Dat is het vak, daarvoor is iemand bij de brandweer gegaan. Om dat vak nog boeiender te maken, willen we middelen en faciliteiten vrijmaken. We verwachten ook iets van de mensen zelf. Voortdurend leren betekent ook zelf dingen uitzoeken, nieuwsgierig zijn naar nieuwe ontwikkelingen, weten hoe je werkgebied eruit ziet. Zelfstandig leren en verantwoordelijkheid nemen voor het eigen leerproces worden hiermee steeds belangrijker. In 2019 is deze cultuur onderdeel van een systeem en verankerd in de dagelijkse werkprocessen.'

## Roger Jennen stroomt snel door naar functie kazernchef

# Flexibiliteit door traject Management Development

Roger Jennen volgde vorig jaar met succes een zogenoemd Management Development-traject met de bedoeling op de langere termijn kazernchef te worden. Korte tijd na afronding kreeg hij het aanbod om de kazernes van Margraten en Mheer te gaan leiden.

Beroepsbrandweermensen met ambitie kunnen aan de hand van een MD-traject uitzoeken of ze in aanmerking komen voor een leidinggevende functie. Valt de beoordeling positief uit, dan behoort doorstroming naar de baan van ploegchef, kazernchef of directeur tot de mogelijkheden. 'Al naar gelang de opleiding', legt Roger Jennen uit. 'Voor de hoogste functies is een hbo-diploma aangevuld met een master vereist. Daarnaast wegen ervaring en motivatie heel zwaar. Tijdens een MD-traject vinden verschillende gesprekken plaats, zowel met de kandidaat als met zijn leidinggevende. Niet zelden volgt nog een uitgebreid assessment. Dat is goed; het gaat om coördinerende functies met veel verantwoordelijkheid. Daaraan mogen best hoge eisen gesteld worden.' >>



## Voorkeur

De uitslag van een Management Development-traject telt drie opties: geschikt, niet-geschikt of geschikt-mits. 'In het laatste geval wordt bijvoorbeeld een aanvullende opleiding aanbevolen. Pas na het afronden, kom je in aanmerking voor een leidinggevende functie. Overigens is dat geen garantie. Het betreft altijd formele sollicitatie-procedures waarbij de beste kandidaat gekozen wordt. Het is wel zo dat kandidaten met een positief MD-traject de voorkeur genieten.'

MD-trajecten zijn enerzijds bedoeld om het personeel carrière- en groeikansen te bieden, anderzijds moeten ze voor een snelle invulling van vacatures zorgen. De organisatie blijft zo flexibel en meer mobiel. De benoeming van Roger Jennen tot kazernechef is daarvan een mooi voorbeeld. 'Eigenlijk wel', zegt hij zelf. 'De kazernechef Maastricht-Noord schoof door naar een andere functie. Hierdoor verschoven nog enkele kazernechefs waardoor de functie als kazernechef Margraten en Mheer-Banholt vrij kwam. Zo kon er snel geschakeld worden.'

## Privé

De kersverse kazernechef schrok wel een beetje. 'Normaal gesproken duurt het wel enkele jaren voordat je een kans krijgt. Ik had er nog geen rekening mee gehouden. Tot 1 februari zat ik in de 24-uurs-dienst. 24 uur dag en nacht op de kazerne in Maastricht-Zuid, daarna twee dagen vrij. Nu werk ik normale werkweken overdag. Ook de inhoud van mijn baan verandert. Ik ben meer bezig met de organisatie, met de ruim 40 vrijwillige medewerkers. Daarnaast ben ik druk met het project vakmanschap. En ik ben niet meer van de partij bij een uitruk. Dat zal ik toch wel missen.'

Veel twijfel was er echter niet. 'Nee, ik heb het MD-traject zeer gemotiveerd doorlopen. Dit is wat ik wilde. Dat het zo snel gaat, had ik niet verwacht. Maar het went snel. Dit is een mooie stap in mijn carrière.'



Roger Jennen: Kazernechef Margraten en Mheer-Banholt



## Autoweg 18 uur dicht door gekantelde truck 'Veiligheid voorop'

Een gekantelde vrachtwagen op de A76 bij Simpelveld zorgde op woensdag 24 februari voor een verkeerschaos. De autoweg tussen Aken en Heerlen bleef ruim 18 uur in beide richtingen dicht. Niet iedereen toonde begrip, zo ervoer Eric Wagemans van de Brandweer Zuid-Limburg.

De werkdag loopt bijna ten einde als Hoofdofficier van Dienst (HOVD) Eric Wagemans wordt opgeroepen bij een ongeluk met een Belgische tankwagen op de A76, net vóór het tankstation na de Duitse grens. Voor de chauffeur komt alle hulp helaas te laat, maar daarmee is het leed nog lang niet geleden. De zwaar beschadigde tanktainer op de oplegger is gevuld met een zeer brandbare stof en dan bepaalt de brandweer wat er verder moet gebeuren. 'Ons plan was om de tanktainer leeg te pompen, de combinatie te bergen, het slachtoffer op een waardige manier uit het wrak te halen én om de weg zo snel mogelijk vrij te krijgen. Een paar uren werk, zo was aanvankelijk de gedachte.'

### Complicaties

Dat worden er ruim 18. 'Er waren de nodige complicaties en tegenslagen', legt de HOVD uit. 'Het duurde even voordat de politie de eigenaar van de truck kon achterhalen. Een deel van de carrosserie was door de klap weggeslagen en daarmee de eerste twee letters van de bedrijfsnaam. Daardoor werd er door de politie met de verkeerde zoektermen gezocht. En de vrachtbrieven of papieren uit de cabine halen was te riskant. Er kon immers ontploffingsgevaar zijn. Hoe dan ook, het kostte de nodige tijd om uit te vissen óf de wagen geladen was en waarmee.'

### Riskant

Het blijkt methyl-methacrylaat te zijn, een

uiterst brandbare stof. Omdat er twijfels zijn over de stabiliteit van de tank, wordt besloten alle rijstroken dicht te houden. Vervolgens moet een speciale tankauto uit Rotterdam komen waarin de lading overgepompt kan worden. Tot overmaat van ramp is het overpompen midden in de nacht lastig omdat de wagen op zijn kant ligt en er problemen ontstaan met over- en onderdruk. Uiteindelijk kan pas om 9.30 uur in de ochtend de weg in één richting vrijgegeven worden. Een intensieve en riskante klus zit erop, de HOVD kan na een dienstdag van ruim 27 uur zijn bed opzoeken.

### Druk

Waardering van iedereen krijgt hij echter niet. 'Rijkswaterstaat heeft veel druk uitgeoefend om de weg eerder vrij te geven. Ik heb dat in het kader van de veiligheid anders overwogen. De stabiliteit van de tanktainer was nog steeds niet in te schatten en kon nog steeds scheuren. Als de vloeistof om wat voor reden dan ook op de weg was gekomen, dan was brand niet uit te sluiten. Een passerende auto kan een vonk veroorzaken en dan is het leed niet te overzien. Dat risico wilden we absoluut niet nemen. Ik begrijp dat een wegafsluiting veel ongemak veroorzaakt, maar veiligheid staat voorop. Gelukkig is er niets gebeurd en is de vloeistof overgepompt en afgevoerd. Maar ik zou het een volgende keer niet anders doen.'



Het duurt enkele uren voordat duidelijk is waarmee de gekantelde tankwagen bij Bocholtz geladen is. De chauffeur komt bij het ongeluk om het leven



**Brandweer Zuid-Limburg**  
[www.brandweer.nl/zuid-limburg](http://www.brandweer.nl/zuid-limburg)