

reportage

**Het wordt een uitdaging voor de Brandweer Zuid-Limburg:** de eerste dubbellaags tunnel van Nederland, waar bovendien vrachtwagens met gevaarlijke stoffen doorheen mogen. Vorig weekend ging de brandweer op oefening in Zwitserland, het land met de meeste tunneler expertise. Maastricht krijgt een *Luxustunnel*, vinden de Zwitsers. Maar er kan altijd iets misgaan.

# UITPUTTING IN DE Luxustunnel VAN A2 MAASTRICHT

door Vikkie Bartholomeus

In mijn achteruitkijkspiegel zie ik vuur. Sterker: ik hoor het. Bulderende vlammen slaan met grof geweld tegen het plafond; in de file een paar auto's achter mijn bordeauxrode Renault staat een vrachtwagen in lichterlaaie. Het licht in de tunnel valt al snel uit en in *no time* is de rook zo dik dat ik zelfs het vuur niet meer kan zien. Maar ik voel het; de hitte rukt langzaam op naar mijn cabine. Shit. Dit is toch wel realistisch. Naast me zit een dummy pop met de afmetingen van mijn elfjarige dochter; tussen achterbank en voorstoelen ligt mijn quasi bewusteloze zoonnetje op de grond. Unheimisch. De autogordel die ik nooit bewust voel, is opens blikkend, net als de machteloosheid: met deze rook heb ik geen schijn van kans. Koolmonoxide, cyanide en andere vluchtige stoffen zijn efficiënte killers. Zitten blijven dus en hopen dat de ventilatoerstroemen in het dashboard gelosten zijn, dat de deurrubbers goed afdoen.

Hoe lang duurt een minuut eigenlijk? En een kwartier? In het pikdonker ontzettend lang. Opeens een vage lichtstraal in de rook; de zaklamp van een brandweerman. Shit, hij ziet me niet, loopt langs. Wéér een eeuwigheid alleen in het huiverig wakkende donker. Dan doemen opens lichtstralen en flikkerlichten op, galmt geschreeuw, zijn er blusstralen, er is volop actie. Het heeft iets weg van Star Wars met lichtzwaarden, zwaar ademen achter amorfe persluchtmaskers met portofoonverkeer dat als Darth Vader klinkt. En in al deze hectiek zit ik nog steeds roerloos in mijn Renault. Onopgemerkt. Totdat

plots een handschoen het roet van mijn raam probeert weg te vegen en het galmt. „Slachtoffer!” Ik wil mijn verloren toeschreeuwen: „Niet één, maar drie!” Maar ik houd me in. Ik ben immers zogenaamd bewusteloos. Dan gaat het snel. Op commando gaan alle drie de deuren tegelijk open, om ons zo kort mogelijk aan de giftige rook bloot te stellen. Geroutineerd krijg ik een zuurstofmasker op en word ik op een brancard rap de tunnel uit gesleept. De portofoon kraakt. „J30 over: drie slachtoffers veilig.” Einde oefening.

33 minuten heeft mijn redding geduurd; of ik het bij een échte brand mécht in plaats van neprook - overleefd zou hebben, is zeer de vraag. Aan de inzet van de brandweertieners heeft het niet gelegen, ze hebben alles gegeven in de bloedhete tunnel. Ze hijgen, zweept loopt langs hun wangen, waar diepe rode striemen in staan van de persluchtmaskers. Ongeveer vijftig brandweerlui - onder wie drie vrouwen - van de kazernes in Maastricht, Mheer, Meerssen en Eijsden waren vorig weekend op oefening bij de International Fire Academy (IFA) in het Zwit-

serse Balsthal. De Brandweer Zuid-Limburg laat hier deze maanden in totaal tweehonderd brandweertieners oefenen met tunnelbranden, ter voorbereiding op de opening van de Koning Willem-Alexandertunnel in Maastricht. Zwitserland heeft met ongeveer 500 trein- en verkeerstunnels wereldwijd de meeste expertise; vanuit Hongkong en Abu Dhabi komen brandweertieners oefenen in de speciaal hiervoor gebouwde tunnel van 260 meter lang. De Brandweer Zuid-Limburg is bij de IFA terechtgekomen na enthousiaste verhalen van Zeeuwse collega's die er oefenden voor de Westerscheldetunnel. Teamleider rampenbestrijding en crisisbeheersing Hans Godding. „Wij weten er eigenlijk vrij weinig vanaf: hoe ontwikkelt zo'n tunnelbrand zich? Het liefst zouden we 'warm' oefenen in onze eigen tunnel, maar dat kan niet. Die Zwitsers hebben de knowhow en geven een heel doelmatige en efficiënte training. Als alles goed gaat in die tunnel, is het a *piece of cake*. Maar de ervaring leert dat grote rampen meestal ontstaan uit een opeenstapeling van kleine dingen. De Zwitsers zeggen: jullie krijgen een *Luxustunnel*, maar daar mag je nooit op vertrouwen. Als er iets misgaat, heb je de wet van Murphy.”

Een brand in een tunnel vergt een specifieke aanpak. De betonnen constructie functioneert als een oven, de temperatuur kan oplopen tot meer dan duizend graden. De rookontwikkeling is veel heftiger dan in de openlucht. Bovendien ontstaat bij brand in een tunnel vrijwel altijd file: veel potentiële slachtoffers. Tempo is cruciaal, voorkomen moet worden dat een klein motorbrandje de kans krijgt te gaan woek-



In een tunnel geldt een specifieke aanpak voor de brandweer. Het is bijvoorbeeld cruciaal om snel te blussen, om een inferno met veel slachtoffers te voorkomen. foto Johannes Timmermans

ren. *Löschen um zu retten*, is het credo. Projectleider en hoofdofficier van dienst Marcel Eussen: „De Zwitsers zeggen: je kunt geen tijd winnen, maar wel verliezen.” Het is de belangrijkste reden waarom Maastricht een extra kazerne heeft gekregen aan de zuidelijke monding van de tunnel, zodat van twee kanten aangereden kan worden. Niet dat elke tunnelbrand een inferno wordt; sinds de opening van de Gotthardtunnel in 1980 zijn er 200 voertuigen in brand gevallen en slechts één van die branden mondde uit in de ramp waarbij alle mensen omkwamen. Slechts één slachtoffer kwam door vuur om het leven, de overige tien door rookvergiftiging.

Het zijn morbide beelden: grijs uitgeslagen lichamen in foetushouding op het asfalt. Zwartgeblakerde autokarkassen, gesmolten plastic bumpers. Foto's uit het politiedossier van de Gotthardtbrand in 2001. Een overledene pal voor een vluchtdoer bijvoorbeeld. Wist het slachtoffer niet dat het schuifdeuren zijn? Een hond die het niet gered heeft, een pas getrouwde koppelt dat innig verstrengeld op de achterbank gevonden is. Na het zien van deze beelden rijdt je nooit meer zorgeloos een tunnel in. Het risico op slachtoffers in een tun-

nel is extra groot doordat automobilisten het gevaar van een brand te laag inschatten. Veel mensen blijven afwachtend in hun auto zitten. En er is sprake van kuddedrag: wat de eerste doet, is bepalend. Trainingmanager Marcus Vogt van IFA. „Hoe je je bij een tunnelbrand dient te gedragen, leer je niet bij je rijexamen. In het vliegtuig krijg je elke keer weer veiligheidsinstructies, tot vervelens toe. Maar bij een tunnel niet.” Bij het Gotthardt-inferno, dat 52 uur heeft gebrand, is bijvoorbeeld iemand overleden die toch nog even terugging om zijn tas uit de auto te halen. De richting van de rook - meestal de rijrichting - is cruciaal; rook kan zich sneller verspreiden dan je kunt rennen. Vogt vertelt over een brand in een Noorse tunnel. Twee ouders met drie kinderen in het donker. Eén hand om op de tas langs de muur te vluchten, één hand om een kind te dragen. Eén kind te veel dus. „Eine absolute Scheissituation.”

De branden in de Gotthardtunnel, de Mont Blanctunnel, de Tauertunnel en de treintunnel van Kaprun rond de millenniumwisseling zijn aanleiding geweest voor strengere Europese richtlijnen voor tunnelveiligheid. De Zwitsers mogen dan de meeste expertise hebben, maar omdat de meeste tunnels in

hun land lang geleden gebouwd zijn voldoen ze niet aan de veiligheidsnormen; instructeurs van de IFA rijden zelfs sommige tunnels. De A2-tunnel is wel voorzien van de modernste vluchtwegen en technieken. Marcus Vogt heeft de tunnel in Maastricht geïnspiceerd en is enthousiast. „Een veilige tunnel met goede voorzieningen. Vluchtdoeren om de 97 meter, dat wil elke brandweerman! De techniek is *toll* als ze functioneert. Maar vertrouw er niet op. Ga nooit uit van het normale.”

De Brandweer Zuid-Limburg zal de Zwitserse *Feuerwehr*-tactiek toepassen in de tunnel. Kern is dat de situatie eerst goed geanalyseerd wordt. Marcel Eussen: „Je kunt wel als een kip zonder kop naar binnen gaan en de eerste twee slachtoffers uit een auto trekken, maar dan mis je misschien die bus met vijftig slachtoffers die verderop staat.”

De bron van het vuur moet rap geblust worden met bluswater. Godding. „Ik heb beton zien smelten.” Ook wordt gebruikgemaakt van Zwitserse hulpmiddelen, zoals gekleurde knipperlichten om slachtoffers of watertappunten te markeren en blindengeleidebstokken om de tunnel vol rook snel te kunnen inspecteren. Hans Godding: „Eerst was er hilariteit alom. Krijgen we er ook een blindengeleidebstok bij? Maar nu ze ermee geoefend hebben roepen ze waar blijven die stokken? Het zijn heel logische, efficiënte hulpmiddelen.”

De tunnel wordt straks 'bediend' vanuit de verkeerscentrale van Rijkswaterstaat in Helmond. Standaardprocedure is dat bij vermoeden van brand of een ongeluk met gevaarlijke stoffen de noodknop wordt ingedrukt. Dat betekent automatisch dat alle vier de tunnelbuizen dichtgaan; rook kan immers in de andere buizen terecht komen. De tunnel - waar straks 100.000 voertuigen per dag doorheen gaan - wordt dan per definitie ontruimd en dat betekent een vertraging van uren voordat iedereen

weer terug in zijn auto zit, plus kilometers file voor de tunnelmonden. Bij de brandweer wil niemand het hardop uitspreken, maar de verwachting is dat deze procedure na de eerste twee kleine incidenten niet meer houdbaar is. De brandweer is betrokken bij de bouw en al jaren bezig met voorbereiding op de opening van de A2-tunnel. Zo is er geoefend met een computersimulatie en zijn bij het regionaal opleidingscentrum in Margraten twee beschiede tunnels nageboost. De komende maanden zal de brandweer nog allerlei oefeningen doen in de tunnel zelf. Zonder vlammen.

Voor de brandweertieners vormen warmte en oververmoeidheid het grootste obstakel bij het bestrijden van een grote tunnelbrand. Bij de brand in de Calais-tunnel (1996) hielden ze het gemiddeld acht minuten vol. Vogt: „Hoe sportief je ook bent.” Bij het IFA laten ze de brandweertieners bewust tegen hun fysieke grens aanlopen, zodat ze weten hoe ver ze kunnen gaan. De temperatuur in de oefentunnel loopt op tot 400 graden. Marcus Vogt heeft vertrouwen in de uitgeputte mannen en vrouwen van de Brandweer Zuid-Limburg, die nog uit staan te hijgen. „*Ihr seit eine Supertruppe.*”

Marcus Vogt, IFA

“ De Zwitsers zeggen: je kunt geen tijd winnen, maar wel verliezen.

Projectleider Marcel Eussen