



Marcel Eussen en Léon Houben over de betrokkenheid van de brandweer bij A2 Maastricht  
Projectleider en Sectorhoofd basiszorg bij Brandweer Zuid-Limburg

# ‘We gingen elkaar steeds beter begrijpen’

De Brandweer Zuid-Limburg is vanaf het begin intensief betrokken geweest bij A2 Maastricht en stelde zich daarbij al snel constructief op. Terwijl Rijkswaterstaat en de brandweer op landelijk niveau discussieerden over de veiligheidsvoorzieningen in tunnels, volgde Brandweer Zuid-Limburg een eigen weg. ‘Begrip krijgen voor elkaar en samenwerken leek ons zinvoller dan vechten’, zeggen Léon Houben en Marcel Eussen van de brandweer. Zo ontstond een organisatie die klaar is om bij een tunnelbrand al na vijf minuten aan het werk te gaan.

De betrokkenheid van de brandweer bij de bouw van een tunnel komt voort uit twee zaken. Ten eerste neemt de brandweer als onderdeel van de Veiligheidsregio deel aan de scenarioanalyses in de ontwerpfase. Daarin wordt geanalyseerd welke veiligheidsrisico's er zijn in de tunnel en welke maatregelen in het tunnelontwerp kunnen worden genomen om die te verminderen of weg te nemen. Ten tweede is de brandweer onafhankelijk adviseur van het college van B en W. Ze speelt een belangrijke rol bij de beslissing van de gemeente over de openstellingsvergunning voor de tunnel. Buiten deze formele rol aan het begin en eind van de tunnelaanleg raakte de brandweer bij A2 Maastricht ook tussentijds intensief bij het project betrokken. Dit had veel te maken met de uitgangspositie



De brandweer traint ook bij de International Fire Academy (IFA) in Zwitserland (2016).

bij de start. Rijkswaterstaat en Brandweer Nederland waren toen, zoals Léon Houben en Marcel Eussen het formuleren, op het gebied van veiligheid eerder tegenstanders dan medestanders.

#### Waarom tegenstanders?

Léon: 'Toentertijd speelden er hevige discussies rond de veiligheidsvoorziening in tunnels, met name over het opnemen in tunnels van een sprinklerinstallatie. Rijkswaterstaat wilde dat niet omdat ze het onderhoud van zo'n systeem te duur vindt. Toen wij in 2009 betrokken raakten bij A2 Maastricht, werden wij benaderd door collega's uit den lande met de boodschap dat er met Rijkswaterstaat moeilijk viel samen te werken en dat wij stelling moesten nemen. We kwamen er al snel achter dat we beter een andere weg konden kiezen.' Marcel: 'Een belangrijke rol daarin speelde een gezamenlijke studiereis in januari 2011 met vertegenwoordigers van het Projectbureau A2 Maastricht, de aannemer en Rijkswaterstaat naar de Mont Blanc-tunnel. We leerden elkaar persoonlijk kennen en er ontstond wederzijds vertrouwen. Ik kan me herinneren dat Louis Prompers na afloop zei dat hij nu begreep waar wij het steeds over hadden: dat je bijvoorbeeld een brandende vrachtwagen in een tunnel niet van bovenaf kunt blussen. Zo begonnen we elkaar te begrijpen. Daarnaast hebben we veel gelachen met elkaar. Die studiereis was een gouden zet.'

Léon: 'We hebben daarna geconcludeerd dat we moesten gaan samenwerken. We wilden niet jaren met elkaar vechten en eventueel verzanden in juridische procedures. We hebben capaciteit vrijgemaakt en veel energie gestoken in de opbouw van kennis. Door oog te hebben voor elkaars belangen gingen we op zoek naar oplossingen die zowel de veiligheid als de voortgang van dit specifieke project dienden. Dat is een kwestie van geven en nemen, zonder de eigen verantwoordelijkheid uit het oog te verliezen.'

#### Tot welke oplossingen heeft dat geleid?

Léon: 'De belangrijkste is de komst van een tweede brandweerkazerne in Maastricht. Wij hadden vooraf grote zorgen over de mate waarin wij met name tijdens de tunnelbouw nog het oosten van Maastricht konden bedienen. Al snel werden we het daarom eens over de noodzaak om naast de brandweerkazerne in Maastricht-Noord tijdelijk een tweede uitruklocatie te maken bij de zuidelijke tunnelmond.'

Marcel: 'Vervolgens werd duidelijk dat er in de nieuwe tunnelwetgeving, die juli 2013 is vastgesteld, geen verplichting zou komen voor een sprinklerinstallatie. In plaats van dat als nederlaag te beschouwen en dwars te liggen, gingen we samen op zoek naar een projectspecifieke oplossing die daar uit veiligheidsoogpunt het dichtst bij lag. Dat was een situatie waarin we van beide

kanten in vijf minuten in de tunnel konden komen. De tijdelijke uitruklocatie werd daarmee een definitieve tweede brandweerkazerne. Om ook tijdens de bouw de veiligheid te kunnen garanderen, is die in een recordtempo gebouwd. In september 2011 viel het besluit, op 12 december 2012 werd hij opgeleverd, binnen anderhalf jaar. Normaal zijn daar vijf of zes jaar voor nodig.'

Léon: 'Ook daar zag je de kracht van samenwerking. Leo Kuepers (namens Rijkswaterstaat projectmanager bij A2 Maastricht – red.) en ik gaven elkaar een hand. Jij gaat de kazerne bij de brandweer regelen, ik regel de rest. En dat gebeurde vervolgens. Zo hebben we continu gewerkt.'

Marcel: 'Ik kan me nog herinneren dat het hoofd bestuurszaken binnen onze brandweerorganisatie aan me vroeg: waar zijn de stukken voor de nieuwe kazerne? Welke stukken? De stukken die we regulier bij de bouw van een kazerne krijgen. Die heb ik niet. Huh... dat kan niet! Jawel dus, er was geen papier, maar intussen hadden we wel een kazerne.'

Léon: 'Maar pas op hè, van een cowboyactie was geen sprake. Alles gebeurde transparant. We luisterden goed naar elkaar en bekeken wat nodig was. Alles wat we deden, konden we goed uitleggen.'

#### De tweede brandweerkazerne was de belangrijkste oplossing voor de specifieke situatie bij A2 Maastricht. Welke andere oplossingen zijn er genomen?

Léon: 'Wij hebben sterk ingezet op een goede organisatie van de bestrijding van calamiteiten in de tunnel. De brandweer kan het meeste betekenen als ze bij een brand snel in de tunnel is en meteen effectief optreedt. Om dat te kunnen waarmaken, moeten zowel de mensen in de verkeerscentrale als wij weten hoe op dat moment te handelen. Daarvoor hebben we een uitgebreid oefenprogramma opgezet (zie ook het interview met het RTO-team – red.). De brandweer heeft vóór de eindoefening twaalf grote oefeningen gehouden in de tunnel. Ik durf te stellen dat geen enkele andere brandweerorganisatie in Nederland zo vroeg is begonnen met het investeren in de vakbekwaamheid van mensen die kunnen worden opgeroepen bij een tunnelbrand. Vanaf 2010 heb ik voor de organisatie hiervan continu vier fte's ingezet.'

Marcel: 'In totaal hebben we meer dan 200 brandweermensen opgeleid, onder meer ook via de oefeningen in de International Fire Academy in Zwitserland. Voor ons zijn tunnels unieke bouwwerken. Voor Zwitsers zijn ze heel normaal. Zij hebben helaas al de nodige ervaring opgedaan met tunnelbranden en weten wat daar mis kan gaan.'

#### Wat kan er mis gaan? Wat maakt een tunnelbrand zo specifiek?

Marcel: 'Er is sprake van een enorme rookontwikkeling en het wordt snel ontzettend heet in een tunnel. Verder kun je dus niet van bovenaf blussen. Maar de grootste risicofactor is het menselijk gedrag. Op de studiereis naar de Mont Blanc-tunnel zagen we op filmpjes dat mensen bij een brand waren overleden omdat ze te laat de auto hadden verlaten, in de paniek de vluchtdeuren hadden gemist of niet wisten dat de vluchtdeur een schuifdeur is

die je niet kunt opentrekken maar moet openschuiven. Het zou daarom helpen als mensen in hun theorie-examen voor het rijbewijs ook iets leerden over hoe te handelen bij een tunnelbrand.'

#### Wat hebben jullie verder nog geleerd van de Zwitsers?

Marcel: 'Dat je handige hulpmiddelen kunt inzetten, zoals blindegeleidestokken. Bij een tunnelbrand zie je door de rook vrijwel niets. De Zwitsers redeneerden: wie kan daar het best mee omgaan? Dat zijn blinden. Met blindegeleidestokken vergroot je de reikwijdte van je arm en kun je voelen met welk materiaal je te maken hebt: beton, hout of een lichaam. Mijn collega's vonden het wel raar toen ik er mee op bureau kwam. Het had niet veel gescheeld of ik had de dag erna een blindegeleidehond gekregen! Verder hebben wij in Zwitserland leren werken met *flairs*. Dat zijn schijven met verlichting in verschillende kleuren die je op de grond legt. Daar is de rookontwikkeling namelijk het minst. Een blauwe schijf geeft aan waar je water kunt aansluiten, rood verwijst naar een in- of uitgang, geel markeert iets bijzonders zoals een slachtoffer. Zo kun je elkaar tijdens een brand de weg wijzen en wordt het ook voor de brandweermensen veiliger. Uiteindelijk staat dat namelijk voorop. Als het voor de brandweer niet veilig is, kun je ook voor slachtoffers niets betekenen.'

#### Is de brandweer nu op alle calamiteiten voorbereid?

Léon: 'In elk geval tegen alle denkbare calamiteiten. Maar er blijven altijd scenario's die je van tevoren niet kunt inschatten. Ik kan hier gaan fantaseren dat een vrachtwagen met LPG de tunnel inrijdt met vlak daarachter een terrorist die er een mortier op afvuurt. Dan kunnen wij niet veel betekenen. Maar dat is geen aannemelijk scenario waarop je je kunt voorbereiden. Een absolute garantie op veiligheid bestaat daarmee niet, maar dat is buiten een tunnel niet anders.'

Marcel: 'Los daarvan kan er altijd iets gebeuren waarbij alles wat mis kan gaan ook daadwerkelijk mis gaat. Zoals de Zwitsers dat zo mooi formuleren: *'wenn es schief läuft, hat Murphy immer eine Hand darin.'*

#### Het project en jullie rol daarin zijn klaar. Hoe kijken jullie daarop terug?

Marcel: 'Ik ben serieus naar Léon toegestapt en heb gevraagd om een andere functie. Inmiddels ben ik daar gelukkig overheen. Dit project is jarenlang een groot deel van mijn leven geweest. De positieve energie die er in zat, mis ik enorm. Ik merk aan meer mensen dat ze na afloop van A2 Maastricht met een loden gevoel naar het keurslijf van hun eigen organisatie terug gingen.'

Léon: 'In veel organisaties wordt toch vooral in problemen gedacht, met allemaal moeilijke stukken op veel papier. Ik weet door dit project dat het ook anders kan. Verder voel ik trots iedere keer als ik door deze tunnel rijd. Duizenden mensen hebben er aan gewerkt, en daar zit ook een stukje van mij bij.'