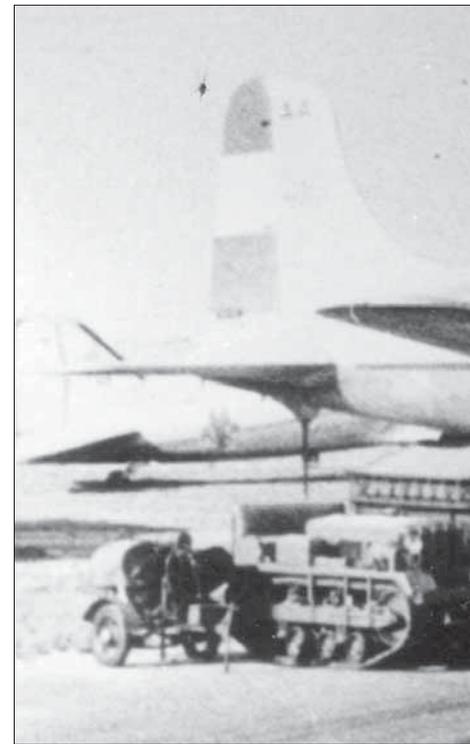




De luchthaven Amsterdam Airport Schiphol begon in 1916 op een weilandje en is nu een heuse stad in de polder met bijna 60.000 werknemers en ruim 44 miljoen (letterlijk) vluchtige bezoekers. De brandbeveiliging is natuurlijk meegegroeid en op dit moment beschikt de luchthaven over een efficiënt en effectief brandweerkorps, dat - net als zijn omgeving - niet stopt met zijn eigen ontwikkeling. Een kijkje in de keuken van de luchthavenbrandweer.



Negenti

Negentig jaar in een notendop

De eerste brandbeveiliging op het oude Schiphol van 1916 werd gevormd door een zandbak bij de eerste legervliegtuigjes. Vanaf 1920 werden er lijnvluchten uitgevoerd en de onstuimige groei van de KLM zorgde voor snelle uitbreidingen. De luchthaven - hoewel gelegen in de gemeente Haarlemmermeer - was eigendom van de gemeente Amsterdam, die immers de grootste economische belangen had. Vóór de oorlog had Amsterdam al een ambulance met wat elementair redgereedschap op Schiphol gestationeerd. In de Tweede Wereldoorlog namen de Duitsers Schiphol in gebruik als Fliiegerhorst en daar werd een krachtige brandweerorganisatie geplaatst. Aan het einde van de oorlog was er door geallieerde bombardementen en het Duitse vernietigingswerk niets meer over en moest weer van de grond af begonnen worden. De eerste beroepsbrandweer na de oorlog werd gevormd door de KLM, de grootste gebruiker. Vanaf 1948 nam de gemeente Amsterdam ook de veiligheid op de luchthaven



In 1948 werd het korps O&V gehuisvest onder de verkeerstoren.



g jaar en nog in de groei

Boven: Vlak na de oorlog begon de KLM-brandweer met voertuigen uit de legerdumps. (1946)

weer voor zijn rekening en werd het korps Orde en Veiligheid opgericht, dat zowel brandweer- als politietaken verrichtte. Tien jaar later werd de exploitatie van de luchthaven - en daarmee van de brandweerorganisatie - overgedragen aan de N.V. Luchthaven Schiphol. De brandweervoertuigen uit de oude dumpvoorraden werden vervangen door nieuwe geavanceerde Latil-crashtenders. Weer tien jaar later was er een compleet nieuwe terminal gebouwd die nu nog het hart vormt

van het huidige Schiphol Centrum. Het materieel werd vervangen door de toen hypermoderne Perlini/Kronenburg crashtenders, die afgestemd waren op het jumbo-tijdperk. Daarmee werd de introductie van de grote passagiersvliegtuigen als de Boeing 747 aangeduid. Aan het einde van de jaren zeventig was de techniek weer zover gevorderd dat een volgende generatie crashtenders werd aangeschaft: de Chubb-Patrollers. Ook die waren met tien jaar achterhaald, waarna de

Door: Gerard Koppers

Foto's: Bas van Deelen, Jan Korte en de Luchthaven-brandweer.

revolutionaire SAV's (snelle-aanvalsvoertuigen) en MAC's (major airfield crashtrucks) van Kronenburg ten tonele verschenen. Daarvan is er nu nog één over als reserve nadat de nieuwste generatie spectaculaire crashtrucks - de E-One Titans - in 2003 begon de posten binnen te rollen. Behalve bij de spullen veranderde er ook veel in de organisatie en

Rond 1958 werd Schiphol geprivatiseerd en de brandweer voorzien van nieuw materieel, voornamelijk op Latil-chassis.





Boven: Vijf grote Perlini's met Kronenburg-opbouw liidden in 1971 het jumbo-tijdperk in. De crashtenders hadden 8700 liter water aan boord. Rechts: De vijf Perlini's werden in 1980 vervangen door zeven Chubb-Patrollers, die ieder 6800 liter water meevoerden.



bemensing. Vlak voor de opening van Schiphol Centrum werd in 1967 het korps O&V gesplitst in een aparte luchthavenpolitie en brandweer. De brandweer had een toegestane sterkte van 84 man. De brandweerkazerne ging mee naar Schiphol Centrum maar kwam al snel te ver buiten het groeiende banenstelsel te liggen, terwijl de eisen voor de reactietijd alsmaar opgeschroefd werden. In de beginjaren tachtig werden er op banenkruisingen twee posten gebouwd: Rijk en Sloten. Weer later verhuisde het hele hoofdkwartier naar post Sloten en met de opening van de vijfde baan in 2003 werd ook daar een nieuwe post geopend: post Vijfhuizen.

Schiphol nu

Amsterdam Airport Schiphol (AAS) is - het was al opgemerkt - een ware stad in de polder. Het luchtverkeer is een heuse industrie geworden en voor de verwerking van al die passagiers en bezoekers zijn er snelwegen en (sinds 1978) spoorlijnen. In 2005 werden er

ruim 44 miljoen passagiers en bijna anderhalf miljoen ton vracht verwerkt. Daarvoor werken er een kleine 60.000 mensen bij 546 bedrijven op de luchthaven, waarvan overigens dik 23.000 voor de KLM. Bij AAS zelf zijn 2288 mensen in dienst. In die stad is ruimte voor 181 vliegtuigen en 32.600 auto's. Voor al die mensen zijn er 107 winkels en 71 horecagelegenheden met openingstijden waarvan vele



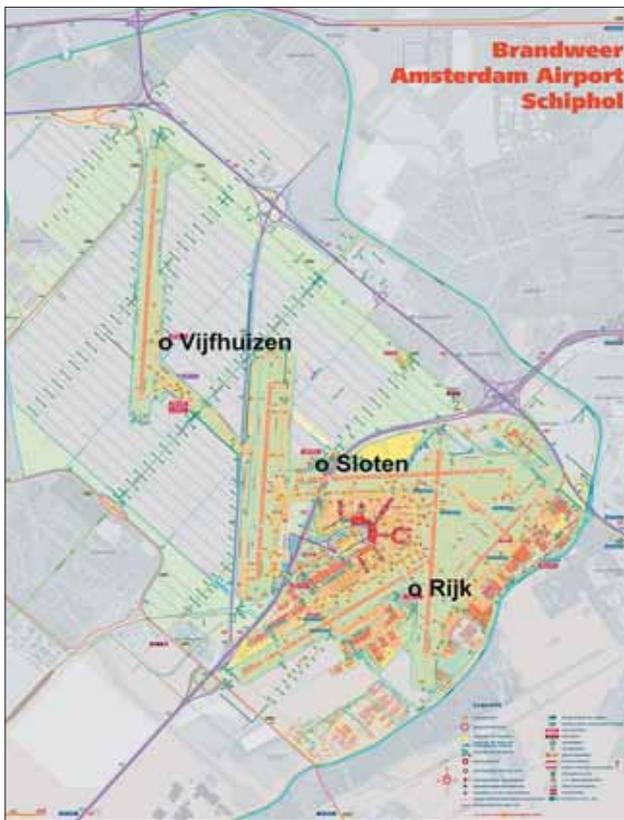
wereldsteden alleen maar kunnen dromen.

Het hele luchthaventerrein meet tegenwoordig 2787 hectare, waarin vijf grote banen (van 3,3 tot 3,8 kilometer) en één kleine (2 kilometer) liggen.

De Schiphol-organisatie is verdeeld in de 'business areas' Aviation, Consumers, Real Estate en Alliances & Participations. De brandweer is onderdeel van Aviation. Voor de beveiliging van al die mensen en spullen waren er in 2005 1800 ambtenaren van de Koninklijke Marechaussee en 2000 medewerkers van beveiligingsbedrijven actief. In schril contrast daarmee staat de bezetting van de mensen die over de fysieke veiligheid waken: dat zijn er maar 175. Die staan echter - mede dankzij het geweldige materieel - hun mannetjes en vrouwtjes.

Regelgeving

De organisatie en inrichting van de luchthavenbrandweer is gebaseerd op de richtlijnen van het internationale luchtvaartverdrag, de ICAO (Annex 14), die weer vertaald zijn in de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004, op basis van de Regeling Toezicht Luchtvaart. Daarin worden vooral eisen gesteld aan personeel en materieel. Alle luchthavens zijn ingedeeld in de categorieën 1 tot en met 10. Die laatste is nieuw en heeft te maken met de komst van de grote Airbus A380 vliegtuigen. Schiphol valt uiteraard in die grootste categorie en dat betekent dat men binnen



drie minuten op alle einden van de gebruikte startbanen moet kunnen zijn met minimaal drie voertuigen met in totaal 32.300 liter water voor schuimvorming en elf mensen die ook nog aan bepaalde opleidingseisen moeten voldoen. Daarnaast zijn er nog vele andere regels die speciaal voor luchtvaartterreinen zijn vastgesteld, waaronder het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen uit 2001. Naast het rampbestrijdingsplan voor Schiphol heeft men ook te maken met het rampenplan van de gemeente Haarlemmermeer. Verder zijn er nog tal van procedures, overeenkomsten en afspraken van en met bedrijven en instanties. Volgens de regels is er elk jaar tenminste één grote oefening, waarbij om het jaar grootschalig wordt ingezet. Daar komen vaak honderden vrijwilligers aan te pas, die als passagier of kijker moeten figureren. Voor de gebouwenbrandbestrijding is sinds 1 maart 2006

een nieuwe overeenkomst met de gemeente Haarlemmermeer van kracht, waarbij de luchthavenbrandweer tot en met middelbrand zelf de incidenten bestrijdt, maar altijd onder de eindverantwoordelijkheid van de gemeente.

Taken

De belangrijkste taak van het korps is de continuïteit van het bedrijfsproces op Schiphol te waarborgen. Als uitgangspunt wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van mogelijke scenario's. Zo zijn een aantal standaardscenario's vastgesteld, waarbij iedereen precies weet wat er moet gebeuren. Bij afwijkingen van de standaardscenario's heeft de bevelvoerder de taak om verder te sturen. Ook daarbij wordt weer onderscheid gemaakt tussen voorzienbare en onvoorzienbare afwijkingen. Een duidelijk voorbeeld is een motorbrand aan een vliegtuig. Daarvoor is een standaardscenario ontwikkeld, dat iedereen door en door kent. Zodra er echter twee motoren tegelijk in brand staan, is dat een afwijking van de standaard en wordt er op de situatie gestuurd. Door alle voorzienbare scenario's in een uitrukmatrix onder te brengen, kan daarop door alle niveaus worden geoefend. 'Gewone' branden komen net zoveel voor op Schiphol als in een gemiddelde stad. Tot en met middelbrand (twee tankautosputten) heeft men voldoende kennis en ervaring om het in eigen beheer helemaal af te handelen. Zodra het groter wordt, is een brand niet langer een procesverstoring maar een 'landelijk genormaliseerde' grote brand, een incident dus. Ter voorkoming van 'incidenten' moet de brandweer veel adviseren en controleren. Niet altijd kan

optimaal volgens de regels veiligheid worden geboden omdat een doorgangshuis voor 45 miljoen mensen zich bijvoorbeeld niet gemakkelijk laat compartimenteren. Dan wordt zoveel mogelijk gezocht naar technisch haalbare mogelijkheden. Overal zijn kleine blusmiddelen en vrijwel elke Schiphol-medewerker heeft een elementaire training in brandbestrijding gehad. Maar ook melding en alarmering zijn met de meest moderne communicatiemiddelen aangelegd, zodat zo min mogelijk tijd verloren gaat en zo snel mogelijk de exacte locatie en aard duidelijk is. Naast de voorbereiding op operationeel optreden houdt het korps zich ook bezig met het onderhoud van de ca. 150 rijdbare poederblussers van 35 kg, die ingevolge internationale voorschriften overal op de platforms staan en van het slangen- en adembeschermingsmateriaal voor Schiphol en derden als de KLM. Verder wordt er veel instructie gegeven aan derden in het kader van de bedrijfshulpverlening en ook aan vliegend personeel. Regelmatig voorkomende incidenten zijn kerosinelekkages en milieu-incidenten. Normale kerosinelekkages worden opgelost door een tankautospuit met een hulpverleningsvoertuig (de 17), maar bij grote lekkages komt er ook een groep vliegtuigbrandbestrijding bij. Bij de vrachtafhandeling gebeurt het nog wel eens dat er verpakkingen vallen waardoor gassen of vloeistoffen ontsnappen. Bij milieu-incidenten wordt eerst beoordeeld welk aspect de boventoon voert: veiligheid of bescherming van het milieu. Als er geen direct gevaar is, beperkt de brandweer zich tot het stabiliseren en wordt de situatie overgedragen aan gespecialiseerde bedrijven. De boventoon blijft toch de paraatheid voor vliegtuig-incidenten. Gemiddeld drie keer per week wordt er alarm gegeven voor een vliegtuigincident. In het kader van het rampbestrijdingsplan zijn er voor bedreigende vliegtuigincidenten zeven alarmvormen vastgesteld, VOS 1 t/m 7

Jaar	2000	2001	2002	2003	2004
Aantal alarmen	124	129	124	116	86
VOS 1	43	126	102	105	84
VOS 2	0	2	0	0	1
VOS 3	1	0	4	4	1
VOS 4	0	1	0	0	0



Boven: De voertuigen van post Rijk, nog zonder hulpverleningsvoertuig. Rechts: De commandowagen van de AFO, een Toyota Landcruiser. Onder: Het kantoor van de dagdienst bij post Sloten. Onder van links naar rechts: De ingang van post Sloten. Post Rijk, midden in het banenstelsel, tegenover Schiphol-Oost. Post Vijfhuizen, pal aan de Polderbaan.

(vliegtuigongeval Schiphol). VOS 1 is de lichtste vorm en brengt de brandweer en de operationele diensten op Schiphol in beweging, terwijl de gemeente Haarlemmermeer wordt ingelicht. Vaak gaat het dan om lampjes in de cockpit die niet horen te branden. Bij VOS 7 is er sprake van een vliegtuigcrash met meer dan 250 passagiers. Dan wordt alles op Schiphol, in de regio en - voor wat betreft de Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen (GHOR) - de wijde omgeving 'uit de kast gehaald'. In de voorgaande jaren zijn de alarmeringen VOS zo rond de honderd per jaar blijven schommelen.

Organisatie

De luchthavenbrandweer telt 175 personen, verdeeld over de afdelingen

Calamiteitenbeheersing en Training (CBT), Brandveiligheid en Milieu (BVM) en Repressieve



Dienst (RD). Verreweg de grootste afdeling is de RD, die 125 personen telt. De RD is verdeeld in drie ploegen met elk vier dienstgroepen. Elke dienstgroep bestaat uit een brandmeester, een onderbrandmeester en vijf (hoofd)brandwachts. Elke dag zijn er vier dienstgroepen paraat: twee op post Sloten, één op post Rijk en één op post Vijfhuizen. Elke locatie heeft zijn eigen specialiteit als dagelijkse bezigheid:

- post Sloten 1: gebouwenbrandbestrijding; oriëntatie stations-

- en vrachtgebouwen en hotels;
- post Sloten 2: vliegtuigbrandbestrijding: praktijkoefeningen;
- post Rijk: vliegtuigbrandbestrijding: oriëntatie vliegeterrein, Schiphol-Oost en industrieterreinen;
- post Vijfhuizen: vliegtuigbrandbestrijding: theorie.

Elke drie weken worden de diensten gerouleerd, zodat elke dienstgroep in twaalf weken alle posten/specialismen heeft gedaan.

Op post Rijk zijn de ademluchtwerkplaats, slangenwerkplaats en een vulstation voor bluspoeder en koolzuur aanwezig. Op Vijfhuizen zijn de radiowerkplaats, wasserij en een deel van de administratie

ondergebracht.

Voor de vliegtuigbrandbestrijding zijn op alledrie de locaties drie crashtrucks paraat. Op Rijk en Vijfhuizen is één daarvan uitgerust met een 'snozzle': een blusarm, die ook voorzien is van een snelboor en een warmtebeeldcamera. Op post Rijk staat bovendien een tankautospuit, die bij brand op Schiphol-Oost of bij middelbrand (twee tankautosputten) elders kan uitrukken. Op dat moment is Rijk voor de vliegtuigbrandbestrijding niet meer beschikbaar en gaan de



De voertuigen van de groep vliegtuigbrandbestrijding van post Sloten.



twee andere vliegtuigbrandbestrijdingsgroepen zich 'strategisch' opstellen bij de kruisingen van de op dat moment in gebruik zijnde banen. Naast de tankauto-spuits op Rijk komt daar ook de tweede hulpverleningswagen, die nu in opbouw is. Deze zal door de zevende man gereden worden en vooral ingericht zijn voor vloeistofongevallen.

Op post Sloten is één groep beschikbaar voor de vliegtuigbrandbestrijding en de andere groep zorgt voor de tankautospuitsbezetting voor gebouwenbrandbestrijding.

Behalve die dienstgroepen is er op elke dienst altijd een Airport Fire Officer (AFO) in dienst. Deze fungeert als officier van dienst en is daarvoor ook gekwalificeerd. Bij 'burgerinzetten' zoals gebouwenbrand, spoorwongeval, verkeersongeval e.d., neemt de Ovd van de gemeente Haarlemmermeer in principe het bevel over van de AFO.

Naast deze taken fungeert het korps ook nog als bedrijfsbrandweer voor het bedrijf Aircraft Fuel Services (AFS), dat is aangewezen als BRZO-bedrijf en derhalve over een bedrijfsbrandweer moet beschikken.

Daarvoor hebben alle korpsleden ook specialistische kennis op het gebied van olietankbranden moeten krijgen en wordt er geoefend met scenario's op dat gebied.

Personeel

De eisen die aan de brandweermensen op Schiphol gesteld worden, zijn dezelfde als bij de meeste grote korpsen. Van de 300 sollicitanten zijn er de vorige keer

elf door de selectie gekomen. Zoals al opgemerkt, wordt er gewerkt in 24-uursdiensten met drie ploegen. Voor de 'koude' organisatie is de Repressieve Dienst verdeeld in twee divisies met elk een divisie manager. Daaronder staan de 12 brandmeesters en onderbrandmeesters, die de ploegen leiden. In de operationele situatie (de 'warme' organisatie) is de AFO hiërarchisch verantwoordelijk en ook daaronder



opereren de bevelvoerders.

De dagindeling (van bijvoorbeeld post Sloten) lijkt sterk op die van een grote beroepsbrandweer:

- 08.00 uur controle materieel en schoonmaak
- 09.00 uur oefenen op oefenplaats (met vuur)
- 11.00 uur sport
- 13.30 uur speciale oefeningen of instructie (BHV) aan derden
- 18.00 uur avondeten
- 19.00 uur avond voor individuele oefeningen, BHV-instructie of zelfstudie
- 23.00 uur licht uit.

Alles lijkt strak en streng georganiseerd en geregisseerd en voor sommige mensen is dat wel eens een beetje wennen. Juist bij die

ene keer dat het nodig is, zal die halve minuut doorslaggevend kunnen zijn voor vele mensen en iedereen is zich daarvan bewust. Met dat verantwoordelijkheidsbesef wordt het regime geaccepteerd en blijft de sfeer in de kazernes optimaal.

Materieel - de basis

Het meest in het oog springende facet van de luchthavenbrandweer is misschien wel het state-of-the-art materieel. De E-One crashtrucks, waar er negen van zijn, zijn indrukwekkend groot en fraai vormgegeven. Maar niet alleen het uiterlijk, ook de prestaties maken indruk. Een acceleratiesnelheid van 0-80 kilometer per uur in 30 seconden misstaat een moderne personenauto niet, maar wordt ook gehaald door deze mastodonten van 12 bij 3 meter met een geladen gewicht van 41,4 ton! Het is dan ook zowel van binnen als van buiten een spectaculair gezicht als de crashtrucks uitrukken. Als de AFO met zijn Toyota Landcruiser er achteraan rijdt worden de dimensies nog eens extra benadrukt. Van de E-One's - aangeduid als type Titan HPR-G/E - zijn er in totaal negen, waarvan twee uitgerust met een blusarm, 'snuzzle' genoemd. Alle wagens komen van de tekentafels van Emergency One, Amerika's grootste en snelst groeiende brandweerautofabrikant. De gehele opbouw is gemaakt van glasvezel versterkt polyester van onze eigen Plasticsol-fabriek in Nederland. De assemblage vond plaats bij Kenbri. De aan Schiphol geleverde crashtrucks waren onderdeel van een groter contract, waaraan ook

De klok met het embleem van de luchthavenbrandweer tikt nauwkeurig.

Op de poster (blz. 24/25): De Schiphol brandweer zoals ze nu dagelijks paraat staat.





KLM

SCHIPHOL RIJZ
BRANDWERK

AGRIJF PAKKETS
13-11-2012





12.150 liter water en 750 liter schuimvormend middel meegevoerd, die via een bronzen centrifugaalpomp met een capaciteit van 8000 liter per minuut bij 13,8 bar verspoten kunnen worden. Daarbij kan het dakkanon maximaal 5000 liter per minuut leveren met een worplengte van 76 meter. Uit het bumperkanon kan ook 2000 liter per minuut gegeven worden en de vier 'undertruck nozzles' vragen 75 liter per minuut elk. Daarnaast kunnen er nog twee handsangleidingen worden uitgerold en is er een poederblusinstallatie van 225 kg aan boord. De twee crashtrucks met blusarm hebben iets kleinere tanks: 9000 liter water en 550 liter svm. Met de blusarm kan niet alleen van een grotere hoogte geblust worden, maar ook een gat in de romp gemaakt worden, waardoorheen 800 liter blusstof per minuut naar

Linskboven: Crashtruck 11, één van de negen E-One's. Overigens zijn de roepnummers verwisselbaar.

Rechts en midden: Twee crashtrucks zijn uitgerust met een speciale blusarm.

Onder: De blusarmen zijn groot genoeg om de hoogste punten op de grootste vliegtuigen te kunnen bereiken.

de Koninklijke Luchtmacht en de Koninklijke Marine deelnamen. Daardoor was het de moeite waard om een geheel nieuw concept te ontwerpen, afgestemd op de Nederlandse wensen en internationale eisen, ook die van de toekomst.

Alle E-One's zijn voorzien van acht wielen, die te allen tijde gelijktijdig aangedreven worden.

Achterin het voertuig staat een machtige V-12 Detroit Diesel motor met een cilinderinhoud van 24 liter (!) en een vermogen van 750 kW. Het leeggewicht bedraagt 27,4 en het geladen gewicht 41,4 ton. Dat hele gevaarte kan zich met een topsnelheid van 125 kilometer per uur over de luchthaven verplaatsen.

Aan bluscapaciteit worden

Regelmatig wordt het werken met de snelboor geoefend op de oefenplaats.



Van boven naar beneden: De hoogwerker is een imposante verschijning, maar alleen bestemd voor vliegtuig-brandbestrijding. Bij gebouwenbranden rukt de hoogwerker van Hoofddorp uit. Bijzonder aan de Schiphol hoogwerker is het kunnen werken zonder te stempelen, zodat het voertuig zich snel langs een vliegtuig kan verplaatsen. Hulpverleningsvoertuig 17 krijgt er binnenkort een tweelingbroer bij, die nummer 18 gaat krijgen.

binnen kan worden gebracht. Dat is vooral handig voor bagageruimen of vrachtvliegtuigen, maar ook passagierskisten waarvan de inzittenden geëvacueerd zijn. Anders zouden er meer gewonden vallen door de stoomvorming dan door een verbranding. Ook deze uitvoering heeft 225 kg bluspoeeder aan boord en is - evenals de andere zeven - voorzien van een Fireco lichtmast van 8000 watt. Met de E-One's kan ruimschoots worden voldaan aan de eisen om binnen drie minuten een 90% knock-down (brand meester) situatie te creëren, waardoor evacuatie van de inzittenden mogelijk moet zijn. Die drie minuten zijn wetenschappelijk en proefondervindelijk vastgesteld als de tijd dat een vliegtuigcrash overleefbaar kan zijn voor een aantal inzittenden. Na deze reddingsfase spreekt men van de bevrijdingsfase, waarbij het eigenlijk om een soort groot busongeval gaat met wellicht een aantal beknellingen. Daarvoor moet binnen een kwartier een compleet brandweerpeloton inzetbaar zijn.

Materieel - aanvulling

Al het andere materieel is te beschouwen als een aanvulling op de crashtrucks. Ook de machtige Hilton-hoogwerker, die op twaalf wielen door een Mercedes-Benz Actros 4148 verplaatst wordt, is zowel aanvulling als reserve. Het voertuig is uitgerust met een watertank van 3150 liter, een schuimtank van 200 liter en een bluspomp van 3000 liter per minuut. Daarmee kan de hoogwerker in voorkomende gevallen dienst doen als reserve-crashtruck. De spectaculaire prestatie van dit voertuig zit 'm echter vooral in de hoogwerker. Deze heeft een platform waarop acht personen kunnen staan en beschikt bovendien over een Cobra Cutting System, kanon (3000 liter per minuut) en warmtebeeldcamera. Bijzonder is - en dat verklaart de grootte van de wagen - dat de hoogwerker tot 22 meter hoogte kan werken zonder te stempelen! Een van de eisen was namelijk dat het voertuig snel verplaatst moest



kunnen worden terwijl de hoogwerker volop in gebruik bleef. Naast de uitschuifbare mast is ook een vlucht ladder gemonteerd. Hetzelfde idee van aanvulling geldt ook voor de hulpverleningsvoertuigen. Daarvan is er nu één operationeel en een tweede in opbouw. Ook deze voertuigen zijn - naast het gebruikelijke scala aan

(zwaar) redgereedschap - uitgerust met een watertank van 3000 liter en een svm-tank van 200 liter, zodat ze ook dienst kunnen doen als reserve-crashtruck. Daarnaast hebben deze voertuigen ook een lichtmast en een frontladder. Een opvallende verschijning is het Hägglunds BV206 rupsvoertuig, dat in 1995 werd aangeschaft na



Het rupsvoertuig is niet snel, maar komt er wel. Onder alle terrein- en weersomstandigheden kan elke plek op het terrein bereikt worden.

de ervaringen met de op 4 april 1994 neergestorte City Hopper, die in het drassige bouwland naast de baan terechtgekomen was. Standaard hangt een slangen- (400 meter)/kanon-aanhanger achter het voertuig. Voor nablissing, evacuatie en berging is dit voertuig

uitermate geschikt.

De beide tankautospuiten zijn nog van de laatste serie die bij Rosenbauer in Hedel is opgebouwd in de mantelovereenkomst van Amsterdam, Haarlemmermeer en Schiphol. Het zijn Mercedes-Benz 1024 Ecoliners met een Godiva-pomp, waarvan de 640 indertijd door Schiphol was aangekocht en de 641 dit jaar is overgenomen van de gemeente Haarlemmermeer (daar had hij het roepnummer 644).

Medische dienst

De medische zorg op de luchthaven wordt verleend door Airport Medical Services. Dit doen zij middels een eerste hulp afdeling in terminal 2, een 24 uur parate ambulance (vanaf post Sloten) en een 'medic', de zogenaamde rapid

responder. De medic beschikt over een Mercedes-Benz Vito met onder andere medische uitrusting en is zowel solo als ter assistentie van de ambulancebemanning inzetbaar. Het is de bedoeling dat de medic in de toekomst de rol van Officier van Dienst Geneeskundig (OvD-G) gaat vervullen. Zijn belangrijkste taak is dan vooral de eerste triage. Naast de operationele ambulance is er een reserve-ambulance. Voor de hele grote inzetten heeft men nog steeds de beschikking over de VG-trailer, een reusachtige oplegger met allereerste materiaal om een compleet noodhospitaal in te richten. Hoewel dit concept niet meer helemaal past in het Nederlandse GHOR-bestel, wordt de combinatie nog steeds up-to-date gehouden op basis van internationale regelgeving.

Oefenplaats

Een bijzonder spectaculair plekje van de brandweer is de oefenplaats bij post Sloten. Daar staat de 'Firefly', een 51 meter lange mock-up met de romp van een Boeing 747, een motor van een Boeing 767 en een staart met motor van een MD-11. In het 150 ton wegende gevaarte met drie dekken kunnen 11 typen binnenbranden en 15 typen buitenbranden beoefend worden. Een vloeistof-brand van 860 vierkante meter



Links van boven naar beneden: De tankautospuit 641 staat op Sloten en werd tot begin dit jaar bezet door een gemengde bemanning van de gemeente Haarlemmermeer en Schiphol.

De tankautospuit 640 staat op Rijk en is overgenomen van de gemeente Haarlemmermeer. In de nieuwe opzet is daarmee een betere spreiding over het terrein voor de gebouwenbrandbestrijding geregeld.

Op post Sloten staat ook nog de oude tankautospuit, die vooral voor de oefenplaats gebruikt wordt, maar in voorkomende gevallen als reserve dienst kan doen.

Boven: Het rijdende noodhospitaal wordt nog steeds paraat gehouden en de uitrusting blijft up-to-date.



Linksboven: Mercedes-Benz Vito 'Medic 1'. Rechts: De 'oude' Chevy ambulance van Schiphol wordt nog steeds in reserve gehouden. Onder: De ruime Ford-ambulance wordt permanent bemand.

behoort ook tot de mogelijkheden. De vlammen kunnen tot tien meter hoogte worden gebracht. De branden duren in principe niet langer dan drie minuten; in de praktijk moeten ze dan ook wel werkelijk uit zijn. Hoe echt het er ook uit ziet en hoe heet het ook is, alles wordt gemanipuleerd vanuit een controlekamer op het oefenterrein. Voor het nabootsen van al die branden wordt LPG gebruikt, waarvoor een 90 kuubs opslagtank beschikbaar is. Als de grootste brand wordt gesimuleerd, verbruikt

de installatie 1250 liter vloeibaar LPG per minuut. Binnenin zijn een cockpit, een toiletruimte, een vliegtuigpantry, een passagierscabine en een vrachtruim nagebouwd. Aan de romp zijn een paar speciale plekken gemaakt waar de snelboren beoefend kunnen worden. Kortom, alle denkbare scenario's zijn na te bootsen. Als er een grote vloeistofbrand beoefend wordt, is dat een reuze spectaculair gezicht. Om voorbijvliegende passagiers niet te verontrusten is er met manshoge letters 'Fire Training' op de grond geschilderd. Minder spectaculair maar niet minder noodzakelijk zijn ook allerlei andere oefeningen die op het terrein mogelijk zijn, zoals het bevrijden van beknelde slachtoffers

bij verkeersongevallen en het blussen van kleine vloeistofbranden. Door de onmiddellijke nabijheid van de theorieminten van het Veiligheids Training Centrum (VTC) zijn er ook mogelijkheden voor de opleidingen en instructies aan in- en externen. Daar kunnen lessen gegeven worden in de werking van de alarmregeling, terreinbekendheid, EHBO, BHV en basis cursussen brandbestrijding. Nog in dit najaar gaat waarschijnlijk de eerste paal de grond in voor een oefengebouw, dat daar neergezet wordt in samenwerking met de Regionale Brandweer Amsterdam e.o. Dat BOCAS (Brandweeropleidingscentrum Amsterdam-Schiphol) wordt de vervanging van de roemruchte Zuidergasfabriek in Amsterdam, die veiligheids- en milieutechnisch aan het einde van zijn Latijn is. Door de bouw bij het oefenterrein op Schiphol kunnen veel installa-



Midden rechts: Voor de kleine oefen- en instructiesessies heeft het Veiligheids Training Centrum de beschikking over een Volkswagen Transporter, de Trainer-2. Onder: De Fire-Fly is op zijn spectaculairst bij de beoefening van vloeistofbranden onder het vliegtuig.



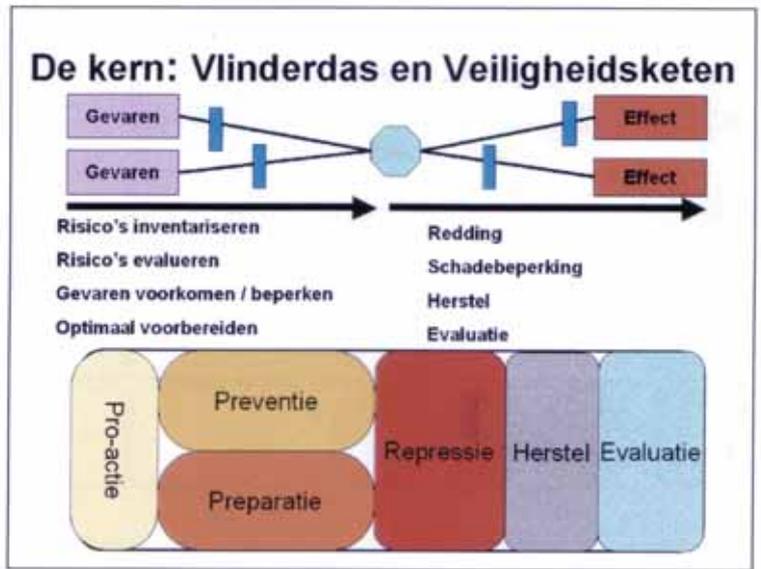
De commandant van de luchthavenbrandweer, Ed Oomes. Rechts: Veiligheidsketen en vlinderdasmodel gecombineerd in de visie van de luchthavenbrandweer.



ties gedeeld worden en hebben alle partijen winst. Het Amsterdamse oefengebouw wordt gegoten in de vorm van een portiekwoninggebouw, waarin ook winkels en magazijnen kunnen worden nagebootst. De plannen zijn bijna rond en wellicht is er volgend jaar een oefenplaats waar menig brandweerkorps in de wereld zijn vingers bij zal kunnen aflikken.

Innovatief

Tijdens het verzamelen van de gegevens en het fotograferen spraken we met de commandant van de luchthavenbrandweer, Ed Oomes. 'Hé, Ed Oomes, daar heb ik meer van gehoord!', zult u denken en dat klopt. Oomes begon zijn brandweercarrière na een opleiding bij het Nibra bij Brandweer Amsterdam en werd daar binnen een paar jaar al één van de twee hoofden van de afdeling Brandweertzorg. Een paar jaar geleden maakte hij de overstap naar Schiphol. Waar Oomes vooral mee bekend werd, waren zijn pleidooien voor de veiligheid bij de brandweer; niet alleen in de operationele sfeer (de 'warme' kant) maar ook in de voorbereidende sfeer (de 'koude' en 'lauwe'



organisatie). Hij studeerde verder in de Veiligheidskunde en publiceerde een aantal scripties en artikelen op dat gebied. Helemaal bekend werd hij met de column 'Ome Ed', die inmiddels zijn elfde jaar in gaat en gepubliceerd wordt in het blad van de Regio Amsterdam en omstreken, op www.brandweer.nl en ondertussen ook in Incident. Zijn columns zijn vorig jaar gebundeld en in een boekje opgenomen, dat (voor het goede doel) nog steeds verkocht wordt (Zie www.brandweer.amsterdam.nl). Zijn inspanningen zijn onlangs beloond met de benoeming tot lector brandweerkunde bij het Nederlands Instituut voor Fysieke Veiligheid (vroeger Nibra). Daar kan en zal hij zich bezig houden met innovatieve manieren van denken en werken bij de brandweer.

En dat past goed bij zijn huidige baan en baas. Ook op Schiphol

zoekt men naar wegen om het brandweerwerk efficiënter, effectiever en vooral veiliger te maken. Eén van die vormen is het al gememoreerde scenariodenken dat in een scenariomatrix voor de Repressieve Dienst resulteerde. Een ander fraai voorbeeld is het hanteren van de concepten van de veiligheidsketen en vlinderdas binnen de Brandweer Schiphol. De veiligheidsketen op Schiphol is vrijwel gelijk aan die in de rest van Nederland, maar wordt beschouwd als een cyclisch proces. Proactie - preventie - preparatie - repressie - herstel - evaluatie, waarna met behulp van de geleerde lessen weer opnieuw in de P-P-P wordt begonnen. Aan de hand van de veiligheidsketen hanteert het korps een vlinderdasmodel. In de vlinderdas stelt de knoop de calamiteit voor en zijn de verticale streepjes de barrières die men probeert op te werpen. Zo'n barrière of grens kan ge-

Onder links: De afdeling Brandveiligheid en Milieu heeft de beschikking over een Ford Transit Connect voor zijn werkzaamheden. Onder rechts: De ordonnancewagen B29 rijdt overdag tussen de posten heen en weer en wordt bemand door de extra man van post Sloten.



Verder kijken?

Op internet is er een grote website over luchthavenbrandweren:

<http://www.airportfire.com>, die wordt beheerd en onderhouden door één van de

Schiphol-brandweermensen. Over de brandweer op Schiphol zelf vindt men informatie en foto's op

<http://schiphol.airportfire.com>

(let op: zonder www!).

vormd worden door regelgeving, maar ook goed opleiden en preventieve maatregelen. Tijdens de calamiteit moeten grenzen worden opgetrokken om de effecten minimaal te houden. Dat doet men door goed materieel en een goede inzet door goed getraind personeel. Slechte spullen of ongevoerd personeel zullen de grenzen behoorlijk doen verschuiven. Bij de luchthavenbrandweer proberen ze nu deze concepten

zoveel mogelijk in de praktijk te brengen. Met behulp van die concepten worden trainingen en instructies verzorgd, die weer afgeleid zijn van de repressieve taakmatrix, waarin alle mogelijke scenario's zijn opgenomen.

Het is een heel verfrissende kijk op de voorbereiding op alle mogelijke onheilen die een luchthaven kunnen treffen en door alle medewerkers te betrekken wordt het een onderdeel van het alledaagse doen en denken.

Trots

Oomes is vreselijk trots op zijn korps, dat taakgericht is. Niet de regels bepalen het werk, maar de brandweertaken en schadebeperking staan voorop. Vanuit de risico-inventarisatie van het verzorgingsgebied wordt gezocht naar mogelijkheden om de veiligheid te verbeteren.

Op Schiphol opereren in totaal

13 verschillende inspecties en die willen allemaal weten waar de brandweer mee bezig is. Het is dan ook een hele kunst om een goed evenwicht te vinden tussen de talloze regels en de taakgerichtheid.

Het korps is innovatief en er is veel ruimte voor ontwikkeling en nieuwe ideeën. Veel van Oomes' ideeën kan hij op Schiphol in de praktijk brengen en hij kan tevreden constateren dat het blijkt te werken. Door zijn aanstelling als lector brandweerkunde kan binnenkort heel Nederland meeprofiten van de ervaringen binnen de luchthavenbrandweer. De brandweer van Schiphol is indrukwekkend, niet alleen door de spectaculaire crashtrucks of de fantastische oefenplaats, maar vooral door het doen en denken bij het brandweerkorps. We hopen er nog veel van te horen en te leren.

Materieeloverzicht

Roepnr.	Adm.	Kenteken	Jaar	Soort	Merk	Post
B01	8	65-HR-DR	2001	commandowagen AFO	Toyota Landcruiser	Sloten
B02	537	21-DT-LG	2000	commandowagen 2	Toyota Landcruiser	Sloten
B11	880	—	2003	crashtruck	E-One Titan	Sloten
B12	883	—	2004	crashtruck met snozzle	E-One Titan	Sloten
B12-res	700	—	1990	crashtruck reserve	Kronenburg MAC12+	Sloten
B13	876	—	2003	crashtruck reserve	E-One Titan	Sloten
B14	885	—	2003	hoogwerker	MB4148/Hilton	Sloten
B15-640	702	BH-VZ-87	2000	tankautospuut	MB1024/Rosenbauer	Rijk
B15-641	925	BH-LL-90	1999	tankautospuut	MB1024/Rosenbauer	Sloten
B15-res	450	BT-41-NR	1987	tankautospuut reserve	DAF 2105/Doeschot	Sloten
B16	958	—	1995	rupsvoertuig	Hagglunds BV206	Sloten
B17	—	BR-LZ-52	2005	hulpverleningswagen	MB1628/Hilton	Sloten
B17-res	930	BD-VV-04	1994	hulpverleningswagen res	DAF 45-160/Mucar	Sloten
B18	—	—	2006	hulpverleningswagen	MB1628/Hilton	Rijk
B20	545	VB-36-YX	1988	haakarmvoertuig	DAF FAG2305	Sloten
B21	881	—	2003	crashtruck	E-One Titan	Rijk
B22	879	—	2003	crashtruck	E-One Titan	Rijk
B23	884	—	2004	crashtruck met snozzle	E-One Titan	Rijk
B28	328	59-DL-ZX	1999	dienstauto	Ford Focus stationcar	Sloten
B29	607	BL-LZ-37	2001	ordonnanceswagen	DAF LF45	Sloten
B31	878	—	2003	crashtruck	E-One Titan	Vijfhuizen
B32	877	—	2003	crashtruck	E-One Titan	Vijfhuizen
B33	882	—	2003	crashtruck	E-One Titan	Vijfhuizen
B34	468	TV-VD-32	1998	dienstauto	VW Golf	Sloten
B41	263	38-BN-HZ	2004	dienstauto preventie	Ford Transit Connect	Sloten
B42	513	VT-JF-80	1997	dienstbus preventie	VW Transporter	Sloten
BTR-2	350	80-RT-VJ	2005	dienstbus opleidingen	VW Transporter	Sloten
Medic-1	815	03-BL-RR	2004	commandowagen OVDG	MB Vito 111	Sloten
Medic-2	142	19-RT-KD	2005	ambulance	Ford E350	Sloten
Medic-3	395	71-HS-JS	2001	ambulance reserve	Chevrolet Chevy	Sloten
Medic-4	—	48-PK-DB	2004	piketauto medische dienst	VW Polo	Sloten
VG1	565	—	1995	trekker VG	DAF FT2105 (1982)	TD
VG2	957	—	1995	oplegger VG	Esve/Renova (1978)	TD