

39e Jaargang nummer 2
April/mei 2018 prijs 5,50 euro

Tijdschrift over
Brandweer en Hulpverlening



Eén Eén-Twee

Grote brand IJsselstein



Kustreddingwezen



Modellennieuws



Nieuwe voertuigen

When visions become milestones.

INSPIRING FOR TODAY.
READY FOR TOMORROW.



ontdek meer:
<http://bit.ly/RosenbauerFuture>

De toekomst in actie!

De wereld verandert. Elke dag, elke minuut ontstaan inzichten die verandering geven aan situaties, behoeften en doelen. Hoe zien de brandbestrijding en reddingswerkzaamheden van morgen eruit? En hoe kunnen mens en technologie hier aan voldoen?

Rosenbauer is toonaangevend in de sector. Onze visies en oplossingen geven vorm aan de technologie van de toekomst. Met onze geavanceerde- en innovatieve concepten, vinden we vandaag de antwoorden op de vragen van morgen.

www.rosenbauer.com

 **rosenbauer**

colofon

Eén-Eén-Twee is een uitgave van:

HHS Uitgeverij

De Eek 1

5363 VD Grave

Tel. 0486 - 476454

Fax 084 - 7465236

e-mail: info@hhsuitgeverij.nl

website: www.hhsuitgeverij.nl

Redactie:

P.G. Hoving, R. Jastrzebski

Vaste medewerkers:

A. den Besten, H. De Beul,

B.J. van Deelen, A.P. van Eijdsen,

J.P. Heyens, A.M. Janssen,

G.P. Koppers, A. Kriek,

A. van den Nieuwendijk, J.W. Pots,

M.N. van Saltbommel, P.F.G.H. Snellen

Advertentie exploitatie:

info@is-acquisitie.com

Tel. 06.23 70 03 23

Redactieadres:

HHS Uitgeverij

Abonnementsprijs:

Nederland: 33,00 euro

België/Duitsland: 39,00 euro

Overig: 57,50 euro

PDF: 29,50

ISSN: 1385-7487

De naam Eén-Eén-Twee komt voort uit het landelijk alarmnummer voor brandweer, politie en ambulance.

Nadat eerder voor 0011 (sinds 1980 ook de naam van dit blad) gekozen werd en in een vijftal gebieden ook werd ingevoerd, moest, toen in 1986 tot landelijke invoering werd besloten, om technische redenen op 06/11 worden overgegaan. Sinds 1990 kan men zo in alle telefoondistricten in Nederland snelle hulp krijgen als het om seconden gaat. Onder andere door Europese afspraken is het nummer sinds 1 maart 1997: 1-1-2.

Eén-Eén-Twee is tevens het officieel orgaan van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Brandweerwezen en is inbegrepen in het lidmaatschap.

Onder naam opgenomen artikelen geven niet noodzakelijkerwijs de mening van de redactie, uitgever of bestuur VBB weer. Voor de opgenomen productinformatie aan-vaarden redactie noch uitgever enige aansprakelijkheid.

Inhoud

- 4.** Korte berichten
- 6.** Kippenbedrijf Woudenberg voor de tweede keer in brand
- 10.** Vliegveld Twenthe klaar voor eRIC 2018
- 14.** Rampenoefening op Brussels Airport
- 18.** De eerste drie!
- 20.** Brandspuithuisjes (12)
- 23.** Even voorstellen: Arno van den Nieuwendijk
- 24.** Brand in eco-woning: 'mission impossible'
- 28.** Brandweerlieden 'op de bike' door fietsstad Houten
- 30.** Modellennieuws 2018
- 32.** Drie hoogwerkers voor Zeeland
- 35.** Jan Broekman overleden
- 36.** Chemisch Advies Rotterdam-Rijnmond op nieuwe leest geschoeid
- 39.** Geschiedenis Jeugdbrandweer Wassenaar
- 40.** Miljoenenschade door brand botenloodsen
- 43.** Golden Oldies
- 44.** Massale inzet bij bedrijfsbrand Kerkenveld
- 46.** De dag dat de Dag van de Brandweergeschiedenis geschiedenis schreef
- 50.** De geschiedenis van het kustreddingwezen Van paardenkracht tot motorkracht (deel 1)
- 56.** Rosenbauer toont toekomst op eRIC
- 57.** Belgisch voertuignieuws
- 58.** VBB Verenigingsnieuws
- 60.** Korte berichten
- 63.** Nieuwe voertuigen



Bijzonder boek



Na bijna 40 jaar nam Ad Oppers dit jaar afscheid als vrijwilliger van de brandweer in Best. Dat ging gepaard met de publicatie van een boek. Onder de titel 'Nooit helemaal vrij – en altijd de pieper bij ...' verhaalt hij over zijn herinneringen. Maar dat niet alleen. Het nodige speurwerk en interviews met (oud)collega's leidden tot een bijzonder boek waarin het eigen verhaal van Ad Oppers is verweven met de historie van het korps. Die begon in 1931 door de samenvoeging van twee bosbrandweergroepen. In totaal zijn er 15 hoofdstukken waarbij vooral wordt ingegaan op de periode 1978-2018. Aan de hand van een veertigtal ge-

beurtenissen beleeft de lezer markante

momenten uit de geschiedenis van de brandweer Best mee. Dat varieert van uitrukken tot wedstrijden en van uitjes tot het ophalen van een nieuw voertuig. Als rode draad dienen humor, kameraadschap, professionaliteit, een tomeloze inzet en vooral het delen van lief én leed. Bijzonder is het relaas van de toenmalige burgemeester van Best die in 1990 betrokken raakte bij de kettingsboting op de A16 bij Prinsenbeek. Een apart hoofdstuk is gewijd aan Paul Schouten, die in 1977 overleed nadat hij bij de bestrijding van een bosbrand getroffen werd door een brisantgranaat uit de Tweede Wereldoorlog. Het gebonden boek telt 168 bladzijden en bevat 241 foto's waarvan de meeste in kleur. Het boek is te bestellen voor 20 euro (plus porto) bij Bruna Boterhoek Best, tel. 0499-376042.

Vernieuwde Backeye 360

Als bestuurder van een voorrangsvoertuig heb je vaak geen minuut te verliezen. In alle hectiek door het verkeer manoeuvreren, kruispunten passeren en ook nog alle spiegels en/of camera's in de gaten houden. Met de Backeye 360 is dat voorgoed verleden tijd. Het vernieuwde systeem van Brigade – met veel meer weergavemogelijkheden dan de vorige versie – toont de bestuurder in één beeld zijn voertuig en de omgeving, vanuit helicopterview gezien. Vier camera's die bovenaan elke zijde worden gemonteerd, geven beelden door aan de ECU (Electronische Controle Unit), die de beelden verwerkt en corrigeert tot één totaalbeeld. Alle dode hoeken worden geëlimineerd en dit geeft rust in toch al hectische omstandigheden. *U vindt Brigade tijdens ExpoRIC op stand E88.*
Info: www.brigade-electronics.nl



De straat op

Zoals in veel plaatsen in Nederland is ook de brandweer in Ridderkerk op zoek naar versterking tijdens kantooruren. Om mensen warm te maken voor het mooie (vrijwilligers)vak is een wervingsdag georganiseerd. Zaterdag 10 maart gingen de brandweerlieden de straat op en deelden in het centrum flyers uit om mensen uit te nodigen voor deze dag. Natuurlijk werd toen al de tijd genomen om de burgers te interesseren voor het hulpverleningswerk.

Foto: Arjan den Besten



Team T.E.S.S.A.

In september 2017 richtten collega's van de brandweer Beverwijk en hun partners en vrienden Team T.E.S.S.A. op. T.E.S.S.A. staat voor Tegenover Elke Strijd Staat Afzien. Tessa is echter ook de naam van hun collega en echtgenote van een collega en moeder van jonge kinderen, die getroffen is door uitgezaaide borstkanker en uitbehandeld is. Deelname aan een studie geeft nog wat hoop om nog langer als gezin samen te kunnen zijn.

Om te helpen zo veel mogelijk geld in te zamelen voor KWF kankerbestrijding doet Team Tessa mee aan Alp d'huZes. Ze gaan met 10 fietsers en meerdere wandelaars het parcours afleggen. De Alp d'huZes is een loodzware bergtocht, waarbij de deelnemers zeker een steuntje in de rug kunnen gebruiken. In dit geval een donatie voor KWF kankerbestrijding zodat er nog meer onderzoek kan komen.

Ga voor meer informatie en het opgeven als donateur van Team Tessa naar www.teamtessa.nl



Beurs

Op zondag 6 mei vindt in het Belgische brandweermuseum in Erembodegem-Aalst de jaarlijkse ruilbeurs plaats. De beurs wordt gehouden van 10.00-16.00 uur. De toegang is gratis. Wie zelf zijn dubbele of overbodige brandweerspulletjes wil aanbieden, betaalt per tafel (120 x 80 cm) 7,00 euro. Dit is inclusief ontbijt bij aankomst. Lunch kan besteld worden voor 15,00 euro per persoon. Inschrijfformulieren kunnen worden aangevraagd op onderstaand mailadres.

Het museum bevindt zich aan de Industrielaan 23b in 9320 Erembodegem-Aalst.

Nadere informatie op brandweermuseum.be of via brandweermuseum.ruilbeurs@telenet.be of bij Eddy Tahon (0032 498 590 536).



Nieuwe locatie

De 112-beurs die sinds enkele jaren in oktober in Elspeet gehouden werd, verhuist dit jaar naar een nieuwe locatie. Op 6 oktober zijn standhouders en bezoekers welkom in de brandweerkazerne in Vaassen. De beurs wordt daar gecombineerd met een open dag. Het adres is Laan van Fanse 69 in 8171 KH Vaassen. De beurs is geopend van 10.00 – 16.00 uur. Ook dit jaar wordt de beurs omlijst met tal van activiteiten en voertuigen van diverse hulpdiensten.

Meer info: www.112beurs.nl

RETTmobil 2018

Voor de 18e opeenvolgende keer wordt in het Duitse Fulda van 16 tot en met 18 mei de RETTmobil gehouden. Deze tot een internationaal evenement uitgegroeide beurs trekt jaarlijks meer exposanten en bezoekers. Ten opzichte van 2017 stijgt ook dit jaar weer het aantal exposanten: 530 uit 20 landen. Er worden meer dan 28.000 bezoekers verwacht. Hoewel de nadruk nog steeds ligt bij de medische hulpverlening, is er iedere keer tevens het nodige te zien op het terrein van brandbestrijding en technische hulpverlening. De toegang kost deze keer 15 euro. Parkeren is gratis, even als de busverbinding tussen station en beurs.

Meer info: www.rettmobil.org



Er rust bepaald geen zegen op kippenfarm Verbeek in Woudenberg. In acht maanden tijd werd het bedrijf aan de Laagerfseweg tweemaal door een verwoestende brand getroffen. In juni vorig jaar brandde een kippenschuur af, waarbij 80.000 kippen de dood vonden en op 21 februari dit jaar was het opnieuw raak, toen wederom een schuur met 30.000 kippen in lichterlaaie stond.

Opnieuw een forse inzet voor talrijke eenheden van de Veiligheidsregio Utrecht. Daardoor konden twee grote schuren met kippen worden gered.

Kippe voor t



enbedrijf Woudenberg tweede keer in brand

door Rob Jastrzebski





Stevige inzet om branduitbreiding naar andere kippenloosden tegen te gaan.

De brand brak rond kwart over zeven in de ochtend uit. De brandweerlieden van Woudenberg die na de alarmering op de kazerne arriveerden, hoefden maar over de rondweg en over de weilanden te kijken om zich te vergewissen van de ernst van de melding ‘gebouwbrand’. De afstand tussen de kazerne en het brandadres is hemelsbreed maar iets meer dan een kilometer en door de ochtendmist was al een forse zwarte rookkolom zichtbaar. En het adres kwam de korpsleden bekend voor. Tweemaal een grote brand in hetzelfde bedrijf in acht maanden tijd. Hoe kan het noodlot zo onbarmhartig zijn?

Bronpompunit

Omdat het getroffen bedrijf in landelijk gebied ligt, met een beperkte bluswatervoorziening, werd snel opgeschaald om over voldoende slagkracht te beschikken. Brandweerpost Woudenberg rukte uit met twee tankautospuiten en vanuit Amersfoort werd een autoladder ter

plaats gedirigeerd. Bijstand werd geleverd door tankautospuiten uit Maarn, Maarsbergen en Renswoude en door de hoogwerker van Zeist. Net als bij de vorige brand bleek ook nu de bronpomp-haakarmbak van Woudenberg van grote waarde. De VRU heeft twee van deze pompunits voor de bluswaterwinning in natuurgebieden en andere streken waar de beschikbaarheid van bluswater ‘dun’ is. De in Woudenberg gestationeerde ‘BPH’ kon bij de brand aan de Laagerfseweg snel worden ingezet vanaf de geboorde brandput die op het terrein van de kippenboerderij aanwezig is. Daardoor konden de eerste eenheden snel over voldoende bluswater beschikken als aanvulling op de brandkranen die in dit landelijk gebied een beperkte capaciteit hebben.

En slagkracht en snelheid waren belangrijk, want vorig jaar brandde een grote kippenschuur aan de zuidelijke flank van het bedrijf af, maar nu brandde de middelste van de drie overgebleven kippenschuren. Er was dus groot ge-

vaar voor branduitbreiding naar beide kanten. Met waterkanonnen vanaf de grond en vanuit de twee redvoertuigen aan weerszijden van het bedrijf, werd een scheiding getrokken om brandoverslag naar de naastgelegen schuren tegen te gaan. Een voordeel was dat de grote kippenschuren niet over de volle hoogte aan elkaar vast waren gebouwd, maar waren verbonden door laagbouwgedeelten. Met een binneninzet kon in die verbindingen op de scheiding verdere uitbreiding van het vuur worden voorkomen, terwijl de waterkanonnen van buitenaf op de scheidingen werden ingezet.

Bluswater van afstand

De schuur waar de brand begon was niet meer te redden, want in slechts enkele minuten tijd stond het gebouw over vrijwel de gehele lengte in lichterlaaie. De 30.000 kippen hadden geen enkele kans. Door de hoge vuurbelasting in de schuur moesten de ingezette



De geboorde put op het terrein en de bronpompunit bewezen goede diensten.

De afdeling Brandonderzoek van de VRU speurt naar de oorzaak van de tweede brand.

brandweereenheden alles op alles zetten om de brand tot één schuur te beperken. Daarvoor was het bluswater uit de eerder genoemde bronput niet voldoende. Extra bluswater werd aangevoerd vanaf het Valleikanaal op bijna tweeënhalve kilometer afstand. Een klus voor de pompelomphaakarkarmbakken uit Veenendaal en Woerden. Uit Zeist werd nog een extra haakarmvoertuig met 150 mm slangen gestuurd om de lange afstand te overbruggen. Na zo'n anderhalf uur blussen was het grootste gevaar voor branduitbreiding geweken en werd het nader bericht

brand meester gegeven. De nablissing van de smeulende massa in de verwoeste schuur was echter een zaak van lange adem. Daarbij werden de als eerste ingezette eenheden afgelost door eenheden uit andere delen van de regio Utrecht. Om de talrijke ingezette manschappen bij de lange inzet onder koude weersomstandigheden goed te ondersteunen, werd ook de regionale verzorgingseenheid ingezet. Net als na de eerste brand vorig jaar trok ook deze vuurzee met veel dierenleed de aandacht van dierenactivisten. Zij grijpen de actualiteit van branden in veestallen en kippenschuren aan om te protesteren tegen grootschalige veeteelt en de slechte brandveiligheidscondities in grote veebedrijven. Ondertussen buigt ook de afdeling Brandonderzoek van de VRU zich over de merkwaardige situatie dat in zo korte tijd twee keer een grote brand bij hetzelfde bedrijf woedde.



Vliegveld Twenthe klaar v

Nog een paar nachtjes slapen en dan opent het grootste multidisciplinaire hulpverleningsevenement van Nederland zijn poorten op evenementenlocatie Vliegveld Twenthe. De afgelopen maanden hebben de organisatie, de hulpverleningsbranches en beursdeelnemers hard gewerkt om de invulling van het programma rond te krijgen. Welkom op eRIC 2018 op 18 en 19 april!

Sander Hesseling is een tevreden mens: het beursterrein is volledig volgeboekt en het belooft een spectaculaire vakbeurs te worden, met mooie demonstraties en leerzame interactieve activiteiten. “Dank aan alle organisaties en bedrijven die zich achter de schermen zo enorm hebben ingespannen om het beurs- en congresprogramma vorm te geven”, zegt Hesseling zeven weken voor de opening van het grootste hulpverlenings vakevenement op Nederlandse bodem. “Vooral de stakeholders uit het veiligheidsdomein zijn we veel dank verschuldigd voor de inhoudelijke content die zij met hun vakcongressen

en praktijkdemonstraties inbrengen tijdens het evenement. Die activiteiten geven echt ‘body’ aan eRIC 2018. En dat blijkt ook uit de aanwezigheid van hoogwaardigheidsbekleders: Minister Grapperhaus van Justitie & Veiligheid zal spreken tijdens de congressen en aansluitend ook de beurs bezoeken. Ook zijn Duitse collega uit Nordrhein-Westfalen heeft toegezegd naar Twente te komen.”

Highlights

Een greep uit de hoogtepunten op de beurs: op het buitenterrein vinden di-



Sander Hesseling: “Dankzij de inspanningen van alle stakeholders krijgt eRIC 2018 body!”

verse praktijkdemonstraties plaats die de stand van techniek, organisatie en procedures anno 2018 laten zien. Waaronder een praktijkdemo ‘onbemand optreden’ rond een grootschalig incident-scenario. De diverse hulpverleningskolommen tonen hier wat er mogelijk is met gebruikmaking van robot- en dro-

Links: Ook het Firemen Dakar team is van de partij.

Onder: In januari namen de stakeholders alvast een kijkje op het terrein. Wat moet waar komen?



voor eRIC 2018

Door Rob Jastrzebski

netechnologie. Verschillende diensten zullen het incidentterrein verkennen met drones, uitgerust met sensoren, en ook enkele grondrobots zullen worden ingezet, onder andere van Defensie en Brandweer Amsterdam-Amstelland. Daarnaast is er een multidisciplinaire demonstratie incident management, waarbij de hele keten van activiteiten van samenwerkende diensten op de weg aan bod komt.

Veel aandacht is er tijdens de beurs voor terrorismegevolgbestrijding. Onder de titel 'Hoe sterk sta jij in je schoenen', kunnen bezoekende hulpverleners interactief een terreurscenario ervaren en handelend optreden in een situatie met ernstig gewonden na een aanslag. Een leerervaring volgens de 'skills lab' methode in een realistisch ingerichte ruimte, waarbij ook gebruik wordt gemaakt van virtuele projecties. Belangstellenden kunnen zich aanmelden via: skillslab@exporic.nl

Wat u ook zeker niet mag missen

Moditech, leverancier van het Crash Recovery System, biedt brandweerlieden de gelegenheid om met hydraulisch redgereedschap een fonkelnieuw fabrieksmodel van een luxe middenklasser onder handen te nemen. Want



Vliegveld Twente staat op 18 en 19 april weer helemaal in het teken van veiligheid en hulpverlening.

Congressen tijdens eRIC

18 april- Internationaal congres 'Crossing Boundaries' over samenwerken bij rampenhulpverlening

18 april- Vakcongres V&VN Ambulancezorg

19 april- Internationaal themacongres Brandweer Nederland en Deutscher Feuerwehrverband



De Reünie, ontmoetingsplek voor oud-brandweerlieden.

oefenen op de modernste constructie en veiligheidstechniek in de autobranche is essentieel om te leren voor de praktijk. Rosenbauer is van de partij met een van de fameuze Panther vliegveld crashtenders, die met belangstellenden een ronde rijkeigenschappen zal demonstreren op een van de taxibanen van het vliegveld. Brandweer Nederland toont een volledig overzicht van alle landelijke specialismen voor grootschalig en bijzonder optreden, zoals het team Specialistische Technische Hulpverlening en natuurbrandbestrijding.

Een bijzondere publiekstrekker tijdens de beurs is het Firemen Dakar team, dat in januari deelnam aan de beroemde vrachtwagenrally door Zuid-Amerika. De DAF-truck en uitrusting keerden in februari terug in Nederland en het team, bestaande uit Richard de Groot, Jan Hulsebosch en Gerard Beelen, komt met hun voertuig naar het eRIC-terrein. "Daar zijn we ook trots op", aldus Sander. "Het team was ook direct enthousiast om mee te doen met eRIC. Ook zij laten met dit enthousiasme zien dat eRIC 2018 de plaats is waar je als hulpverlener móet zijn!"



En verder zijn er op het buitenterrein tal van demonstraties rond industriële incidentbestrijding door onder andere Haagen en H2K.

De reünie: historie als leerarena voor de toekomst

In de beursshal is een speciale ontmoetingsplek ingericht voor oudgedienden van de brandweer: 'het pomphuis'. Een plek om bij te praten, te groeten én te ontmoeten. Fred Heerink (Regionaal commandant Drenthe) en Marcel Dokter (Vakvereniging Brandweervrijwilligers) meenden samen dat er meer aandacht moet komen voor de oudgedienden van de brandweer. In samenspraak met beursorganisator Sander Hesseling ontstonden de plannen voor 'De Reünie': Een tweedaags evenement in een speciaal daarvoor ingerichte ruimte. Hier vindt ook de première plaats van de videoproductie 'Passie voor de brandweer'. Hierin praten oud brandweermensen over het brandweervak, de passie en hun gedrevenheid. Het initiatief moet meer aandacht en zorg genereren voor oud-brandweer-

lieden. Niet overal heeft men evenveel aandacht voor deze belangrijke groep, menen de initiatiefnemers. Ook oud-leden, met al hun kennis, ervaringen en passie voor het vak, maken deel uit van de grote brandweersfamilie. En niet alleen van de geschiedenis, want ze kunnen met hun passie ook nog bijdragen aan de toekomst van de brandweer door op hun eigen manier actief te blijven binnen de korpsen. Onze Oosterburen zijn daar een goed voorbeeld van. In Duitsland maakt men dankbaar gebruik van de kennis en ervaring van oud-leden. Ook al zijn ze niet meer repressief actief: er zijn wel degelijk taken waarin zij een rol kunnen spelen.

Bij Defensie wordt de laatste jaren steeds meer aandacht aan het oud-personeel besteed. Daarmee wil de organisatie laten zien dat er een 'band voor het leven' is met de werkgever, waarbij oud-leden ook na de actieve dienst kunnen rekenen op aandacht en (desgewenst) zorg. Het lijkt de initiatiefnemers van De Reünie een nobel streven als de brandweer dat voorbeeld volgt. De kazerne/post als ontmoetingsplaats van generaties, als plaats waar ervaringen gedeeld worden en met elkaar gepraat kan worden. Sociale cohesie en saamhorigheid moeten weer aandacht krijgen: belangrijke kenmerken voor een organisatie om nieuw bloed aan te trekken. Fred Heerink en Marcel Dokter willen dit thema blijvend op de agenda van de brandweer zetten.

*Voor het laatste nieuws over
eRIC 2018:
www.exporic.nl*



UITRUKBERICHT:
Reünie leden en oud leden
Locatie: Pomphuis @ eRIC 2018
18 & 19 april - Vliegveld Twenthe Enschede



Registreer gratis via www.exporic.nl

HFS**Hytrans Fire System**

mobile water supply

2018Foto beschikbaar gesteld door: © J.W.Pots
www.brandweervoertuigenonline.nl

1988

**30
JAAR**

Meer dan 30 jaar ervaring én marktleider op het gebied van
GROOTWATERTRANSPORT
 Ruim 1000 units wereldwijd operationeel



ERIC

XPO
 Rampenbeveiliging
 Incidentmanagement & Crisisbeheersing

Standnummer: B20

Dit jaar o.a. op de eRIC; stand B20:

- Combi-Container met "AutoFlaker" en 8" slang
- HydroSub 150 (Dompelpomp)
- FloodModule
- Slangopneemapparaat HRU200 (Model 2018)
- Lichtgewicht armaturen van 6" tot 12"

E-mail: sales.hfs@hytrans.comWebsite: www.hytrans.com

Tel: 0514 608 996

Lemmer

Hytrans Systems



Boven: Toegesnelde luchthavenpersoneelsleden helpen passagiers.
Rechts: De luchthaven blijft operationeel.



Grootschalige rampenoefening op

Op Brussels-Airport is op zaterdag 2 december 2017 de verplichte tweejaarlijkse rampenoefening, Hammer genoemd, gehouden. Dit soort grootschalige noodplanoefening wordt om de twee jaar georganiseerd zoals voorgeschreven door EASA (European Aviation Safety Agency) en zoals voorzien in het BNIP BAC (Bijzonder Nood en Interventieplan Brussels Airport Company). In dit BNIP BAC staan alle procedures en scenario's beschreven die gevolgd moeten worden in het geval er zich een ongeval, ramp of andere noodsituatie voordoet op de luchthaven. De laatste verplichte multidisciplinaire oefening werd georganiseerd in 2015.

Het vroeger bestaande BNIP luchthaven werd na de aanslagen van 22 maart 2016 in samenspraak met de provincie, de diverse disciplines en de betrokken diensten van de luchthaven bijgestuurd en aangepast. Hiervoor werd het raamwerk gebruikt dat door ADCC (Alge-

mene Directie CrisisCentrum) werd voorgelegd. Tijdens de oefening werd de werking van de interne en externe (hulp)diensten en het inwerking stellen van het vernieuwde BNIP BAC nagegaan en getest. Aan de oefening namen de interne en

externe (hulp)diensten deel die, volgens het beschreven scenario in het BNIP BAC, ook bij een eventuele ramp of noodsituatie op de luchthaven ter plaatse komen. Bij de oefening werd uitgegaan van een zeer ernstig incident waarbij tal van disciplines ter plaatse konden komen om zoveel mogelijk van de voorgeschreven procedures te testen en oefenen. Zowel brandweer, medische diensten en Rode Kruis, politie, veiligheids- en andere betrokken diensten van Brussels Airport Company als de provincie Vlaams-Brabant namen eraan deel. De Civiele Bescherming nam niet deel aan de oefening.

Scenario

Volgens het scenario van de oefening is een geland lijnvliegtuig met een 50-tal passagiers en bemanningsleden aan boord door een nog ongekende reden





Brussels Airport

Door Henri De Beul

tegen Terminal A getaxied waar zich ook nog eens een 50-tal personen bevonden. Het toestel lekt door de botsing kerosine en heeft gevaarlijke stoffen aan boord. Daardoor is er ook gevaar voor de omgeving. Zowel in het vliegtuig als in de terminal zijn dodelijke slachtoffers, zwaargewonden en een groot aantal lichtgewonden gevallen. Het volledige vliegtuig en Terminal A moeten ontruimd worden. In het vliegtuig zelf zitten ook nog enkele slachtoffers bekneld.

Om alles zo echt mogelijk te laten lijken werden alle acties live gesimuleerd. Zo werd gebruik gemaakt van een echt vliegtuig (oefentoeistel Boeing 737 van Brussels Airport), 'crashbel', geluidsignalen, rook, figuranten, enz. In totaal namen 250 personen deel aan de oefening, waaronder 100 figuranten in de rol van slachtoffer.

Door de oefening te houden aan het

uiteinde van terminal A werd mogelijke hinder voor de 'echte passagiers', de andere operationele luchthavenactiviteiten en overige aanwezigen op de luchthaven voorkomen. Er werd voldoende gecommuniceerd dat het om een multidisciplinaire oefening ging en er géén reden was tot paniek. De luchthaven bleef gewoon operationeel voor geplande vertrekkende en landende vliegtuigen. Mocht dit ongeval werkelijkheid zijn geweest, dan zou de luchthaven uiteraard gesloten worden om alle (hulp)diensten de nodige ruimte voor hulpverlening te geven.

De oefening begon rond 14.00 uur en eindigde in de late middag. De gouverneur van Vlaams-Brabant kondigde voor de oefening de provinciale fase af (vergelijkbaar met de Nederlandse GRIP) en de daarbij behorende acties werden uitgevoerd.

Om de eerste hulpvoertuigen (lucht-

Linksboven: De luchthavenbrandweer komt als eerste aan bij het ongeval en begint met de blussing van de vliegtuigbrand.

Boven: Opstelling van de medisch materiaalwagens van de luchthavenbrandweer.

Onder: Ook de externe hulpdiensten waren massaal aanwezig.

havenbrandweer) de mogelijkheid te geven om de start/landingsbaan 25R te kruisen om op de snelste manier bij 'het ongeval' te komen, werd baan 25R een half uur gesloten. Ook de hulpdiensten van de luchthaven moesten toestemming krijgen van de verkeerstoren om een start/landingsbaan te kruisen. Anders moeten zij de voor hen beschikbare wegen gebruiken.

Aangezien de luchthaven operationeel bleef tijdens de oefening werden niet alle brandweervoertuigen naar 'het ongeval' gestuurd. Een deel bleef in de beide brandweerposten om in geval van een echte noodsituatie in te kunnen grijpen. Voor de oefening werden twee





Links: Opstelling van de nieuwe CP-OPS bus van de luchthavenbrandweer. Rechts: Eerste triage van slachtoffers bij de medisch materiaalwagen. Onder: Verdere evacuatie van het vliegtuig via de reddingstrap van de luchthavenbrandweer.

crashtenders, een medisch materiaalvoertuig, een OVD, een tankautospuit en de reddingstrap ingezet.

Ondertussen kwamen ook de hulpdiensten van de Hulpverleningszone Vlaams-Brabant West (met vijf tankautospuiten, een autoladder, een tankwagen, een schuimcontainer, een mobiele commandopost CP-OPS en twee ambulances) en de brandweer van Brussel (met drie tankautospuiten, een autoladder en een tankwagen) naar de luchthaven. Voorzien in de noodplanning maar niet deelgenomen aan de oefening: een hulpverleningswagen en nog een ambulance.

Volgens procedure stellen de externe hulpdiensten zich op voor de brandweerpost Noord op de luchthaven. Naast vier MUG-teams (= Mobiel Medisch Team) en de reeds vermelde ambulances stellen ook nog een ambulance en een extra medisch team in DIR-MED functie (medisch leider) van het militair hospitaal en tal van Rode Kruisambulances zich op voor de Post Noord. In het BNIP is bepaald dat het militair hospitaal de functie DIR-MED op zich neemt bij een grootschalige inzet op of rond de luchthaven. Het team bestaat uit een arts (DIR-MED) en een verpleegkundige (adjunct DIR-MED). Hun taak is het om alle medische activiteiten operationeel te coördineren.

De voertuigen van de externe hulpdiensten reden stelselmatig en afhankelijk van hun noodzaak onder begeleiding van een 'Follow-me voertuig' naar de oefensite. Om op de luchthaven airside te mogen rijden is immers een speciaal rijbewijs noodzakelijk. Chauffeurs van

externe (hulp-)diensten hebben dit niet. Om de normale paraatheid niet in het gedrang te brengen, werden extra ambulances en MUG-teams ingezet: een deel bleef operationeel op hun standplaats, een deel werd volgens plan ingezet voor de oefening.

Triage

De blusvoertuigen komen bij aankomst direct in actie om verdere brand van het vliegtuig te beperken en de uitstromende kerosine te neutraliseren. Stelselmatig komen ook de andere hulpdiensten aan op de oefensite en wordt na een eerste motorkapoverleg onder andere begonnen met de evacuatie van de slachtoffers uit het vliegtuig en uit terminal A. Niet gewonde mensen uit de terminal komen via de nooduitgangen onder begeleiding van het aanwezige luchthavenpersoneel in de verzamelzones op het platform. Niet gewonde

mensen uit het vliegtuig en terminal A worden met bussen naar een opvangcentrum op de luchthaven gebracht. De medisch materiaalwagen van de luchthavenbrandweer werd opgesteld aan de rand van het rampterrein. Dit voertuig is ingericht als een 'mass casualty unit'. In een opgestelde verwarmde tent gebeurt een eerste triage, de preliminaire triage. Daar worden de slachtoffers onderverdeeld in 4 categorieën aan de hand van gekleurde schijven. Rode schijf: met prioriteit afvoeren naar de Vooruitgeschoven Medische Post (VMP); gele schijf: afvoeren naar de VMP na de rode schijven; zwarte schijf: overleden, en witte schijf: schijnbaar niet gewond. Vanaf deze eerste triage worden de gewonden volgens kleurcode met klaarstaande ambulances naar de VMP vervoerd. Bij de ingang van de VMP gebeurt de echte triage door een triageteam, bestaande uit een arts en een verpleegkundige. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de METTAG-kaart: Medical Emergency Triage Tag. Zo nodig kan een gespecialiseerd brandwonden team van het militair hospitaal ter plaatse komen om gespecialiseerd advies te geven aangaande slachtoffers met





brandwonden. Alle gewonden komen uiteindelijk in de VMP. Op vliegvelden is de VMP van oudsher de (grootste) brandweerpost van de luchthaven. Deze is bij de externe hulpdiensten bekend, er is genoeg ruimte beschikbaar, er is sanitair, verlichting en verwarming, er is voorraad van medisch materiaal en er zijn zuurstofleidingen geïnstalleerd. Overleden slachtoffers mogen niet verplaatst worden, maar er kunnen tijdens de medische keten of in de VMP gewonden overlijden. Vandaar dat ook een noodmortuarium voorzien wordt. Ook aan de rand van het rampterrein werd de CP-OPS (= verbinding/commandowagen) van de zone Vlaams-Brabant West opgesteld voor de specifieke brandweerinzet. Daarnaast werd de nieuwe commandobus van de luchthavenbrandweer opgesteld. De mensen die van hieruit de acties op het terrein coördineren bij alle incidenten op en rond de luchthaven, zijn de dienstdoende DIR CP-OPS (gekwatificeerd officier van de zone Vlaams-Brabant West), DIR-BW, DIR-MED, DIR-POL en DIR-Logistiek.

Coördinatie

Voor deze oefening, zoals in het BNIP voorzien en bevestigd door de gouverneur, werd er beslist om het coördinatiecomité samen te laten komen in de crisisruimte van Brussels Airport Company.

De leden van het Coördinatieteam zijn ook benoemd in het BNIP-BAC. De vaste leden zijn: Gouverneur Vlaams-Brabant met de

Brandweerpersoneel bereidt een slachtoffer voor om naar de eerste triage te brengen.

provinciale ambtenaar noodplanning, burgemeesters en ambtenaar noodplanning van de gemeenten Zaventem-Kortenberg-Steenokkerzeel, een vertegenwoordiger van elke discipline van de hulpverlening, CEO (directeur) en enkele managers van Brussels Airport Company, waaronder Corporate Communications, de betrokken luchtvaartmaatschappij, provinciale informatie-ambtenaar, de militaire Provinciecommandant en specialisten afhankelijk van het incident om de nodige uitleg te geven.

Het crisiscentrum is uitgerust met tal van de modernste hulpmiddelen om de noodsituatie te kunnen volgen. Denk maar aan zaken als alle mogelijke communicatiemiddelen (ook met de verkeerstoren), tv met alle kanalen, en een video-wall waarop tot negen beelden

getoond kunnen worden. Alle camera's van de luchthaven kunnen vanuit het crisiscentrum bediend worden en ook geprojecteerd worden op de video-wall. Waarnemers van overheidsdiensten/organisaties, Brussels Airport Company en de diverse disciplines observeerden en evalueerden de oefening om na de oefening hun bevindingen te bundelen. Achteraf werd een evaluatievergadering georganiseerd met alle verantwoordelijken van de verschillende hulpdiensten. Over het uiteindelijke resultaat, het officiële audit rapport, wordt niet gecommuniceerd. Volgens een eerste evaluatie 'on the spot' met de deelnemers, verliep de oefening vlot en goed gecoördineerd.

Met dank aan: de Hulpverleningszone Vlaams-Brabant West, het militair hospitaal en Brussels Airport Company.





De eerste drie!

Door
Rob Jastrzebski

De kop is eraf! In februari werden de eerste drie nieuwe tankautospuitten van het mega-contract Mercedes-Ziegler geleverd aan de Veiligheidsregio Utrecht (VRU). Tot komende zomer worden in totaal 48 nieuwe eenheden geleverd. Dat betekent voor de betrokken posten flink wat les- en oefeningen maken om de nieuwe voertuigen en de nieuwe werksystematiek voor brandbestrijding te leren kennen.



De brandweerposten Wilnis, Linschoten en Maarssen waren de eerste gelukkige ontvangers van een Mercedes-Benz Atego 1527F 'basis' tankautospuiter. Een bewuste keuze: het waren de posten met een Dennis tankautospuiter als eerste uitruk en het onderhoud van dit typisch Engelse model leverde steeds meer problemen op. Het voertuig van Wilnis kwam eind januari al niet meer door de keuring, zodat hier tijdelijk een reservevoertuig moest worden gestationeerd.

Acht weken oefenen

“Nog acht weken oefenen te gaan tot de nieuwe wagen de uitruk in gaat”, vertelt Rutger Outshoorn, oefencoördinator en postinstructeur in Wilnis. “Niet alleen het voertuig is nieuw, maar ook de totale uitrusting, dus het is flink wennen. Meest opvallende nieuwe elementen zijn het redgereedschap met accuvoeding en het nieuwe aflegsysteem voor brandbestrijding. Geen hogedruk meer, maar een lagedruk aflegsysteem met ‘O-bundels’ en slangencassettes. Daar gaan





we de komende reeks oefenavonden mee aan de slag om routine te kweken. Na de eerste drie oefenmomenten voor de chauffeur-voertuigbedieners, gaan de manschappen oefenen met het nieuwe voertuig.”

Slagkracht!

De blussystematiek die met de komst van de nieuwe voertuigen wordt geïmplementeerd, biedt meer slagkracht voor binnenbrandbestrijding. Terwijl de 38 mm slangen van de O-bundel ultralicht en gemakkelijk te hanteren zijn, leveren ze met de bijbehorende TFT Ultramatic straalspijptoch 190 liter water per minuut; aanzienlijk meer dan met hoge druk. Wordt de debietbegrenzer op de straalspijptoch uitgeschakeld, dan kan zelfs 380 liter per minuut worden gehaald. Dat betekent in de praktijk: betere rook-

gaskoeling en snelle knockdown van brandhaarden. Is nog meer slagkracht nodig, dan worden de 42 mm slangen in rolcassettes in de strijd geworpen. In combinatie met de Smoothbore straalspijptoch kan dan 625 liter per minuut in de vlammen worden gespoten. Het instrument bij uitstek voor de offensieve (of defensieve) buiteninzet.

“Daar kan je echt wat mee bij felle en hete binnenbranden”, beaamt Rutger Outshoorn. “In de praktijk blijkt regelmatig dat de geringe opbrengst van hoge druk bij de tegenwoordige woningbrand niet meer voldoet, door de grotere volumes hete verbrandingsgasen die door het hedendaagse woningmeubilair worden gevormd.”

Tijdens een voor Eén-Eén-Twee uitgevoerde demonstratie van de nieuwe blussystematiek blijkt hoe imposant de

wateropbrengst en worplengte van de nieuwe slangleidingen en straalspijptoch zijn. Ook een modern type straatwaterkanon maakt deel uit van de uitrusting van de nieuwe eenheden, maar na een paar inzetoefeningen met de handstralen en de twee typen straalspijptoch, durven enkele manschappen voorzichtig de uitspraak aan dat een waterkanon bijna niet meer nodig is. Hoewel... de TFT Blitzfire monitor levert wel 2000 liter per minuut...

Volop werk aan de winkel bij de VRU tot aan de zomer. De nieuwe voertuigen worden na aflevering door Ziegler op de brandweerpost Veenendaal voorzien van alle nieuwe uitrusting en dan aan de posten geleverd. Na de acht oefenweken gaan de voertuigen nog eenmaal terug naar de leverancier voor een onderhoudsbeurt en dan gaan ze definitief ‘in dienst’.

Boven: Snel afleggen met de O-bundel. Onder: De nieuwe eenheid voor Wilnis vervangt een Dennis tankautospuiter die niet meer door de keuring kwam.



Brandspuithuisjes (12)

Cees en Henny van Haasteren

In deze laatste aflevering van onze serie artikelen over de spuithuisjes in de diverse steden en dorpen in ons land, zijn we in de provincie Limburg beland. Helaas hebben wij daar (nog?) geen behouden spuithuisjes kunnen vinden. Wel vonden wij een aantal nog bestaande andere gebouwen die tot berging van brandweermateriaal hebben gediend.

Zo was er in Gennep aan de achterzijde van het stadhuis een ruimte waar tussen 1910 en 1930 de brandspuit was gestald. Het 17de-eeuwse stadhuis werd echter in 1950 verbouwd, zodat de deur naar de spuithuisruimte aan de buitenkant niet meer te zien is.

In de 14de-eeuwse Pancratiuskerk in Heerlen, werden vanaf 1779 brandemmers, haken en brandladders opgeslagen. Ook in de Martinuskerk werden vanaf datzelfde jaar brandemmers, ha-

ken en ladders opgeslagen.

In Venlo zijn nog drie gebouwen aanwezig, waar in de 17e, 18e en 19e eeuw brandweermateriaal werd opgeslagen.

In de Sint Martinuskerk stond vanaf 1835 een brandspuit. De kerk zelf werd rond 1400 gebouwd. Al eerder stond in de waag, die onder het stadhuis was, vanaf 1747 een brandspuit. Ook in de Minderbroederkerk werd brandweermateriaal opgeslagen, helaas is ons niet bekend wat er precies heeft gestaan.

De zoektocht naar spuithuisjes en brandweer onderkomens van voor 1940 is zo goed als afgerond. We hopen nog dit jaar de complete inventarisatie in boekvorm te kunnen presenteren. Mocht u nog informatie hebben, dan is dit zeer welkom.
ceeshenny@van-haasteren.nl

Tenslotte de uit 1200 stammende Laurentiuskerk in Voerendaal. Vanaf 1779 waren er in de kerk brandemmers, haken en brandladders ondergebracht.

Verhaal

Wittem is een verhaal apart. Van de commandant van Gulpen-Mechelen kregen we een bijzonder verhaal en een tip over het brandweerkorps van het redemptoristenklooster.

Het Klooster van Wittem kreeg in 1939 zijn eigen brandweerkorps, de 'Sint



Boven: Heerlen, Pancratiusplein, Pancratiuskerk.

Links: Gennep, Markt 1, Raadhuis.



Heerlen, Welvertuinstraat 49, Martinuskerk.

Gerardusbrandweer'. Aanleiding voor de oprichting van de kloosterbrandweer was het dreigende oorlogsgevaar

Wergroep Brandweer Historie

Postadres: VBB, Postbus 150, 5360 AD Grave

E-mail: wergroepbrandweehistorie@brandweer.org

Website: www.brandweer.org



van vallende brandbommen. Omdat de brandweer van Gulpen niet toereikend leek, werd het plan opgevat om in Wittem een brandweerkorps op te richten. Om tot een geoefend korps te komen, zou er elke week worden geoefend. Het klooster van Wittem was een opleidingscentrum (seminarie) voor priesters. Het brandweerkorps zou worden gevormd door een aantal paters en de studenten werden ingezet voor het bedienen van de pomp.

De paters en studenten zouden echter alleen op eigen terrein brand blussen. Buiten het kloosterterrein moest de burgerij de brandspuit bedienen, tenzij er een verzoek kwam van de burgemeester of andere officiële instanties om te komen assisteren in geval van brand. Tijdens de oorlog heeft de Sint Gerardusbrandweer niet hoeven uitrukken. Wel



Overdracht van de brandspuit door de redemptoristen aan de vrijwilligers van het brandweermuseum in Hellevoetsluis.



Venlo, Minderbroedersstraat 1, Minderbroederskerk.



Venlo, Markt 1, Stadhuis.



Voerendaal, Kerkplein 37, Laurentiuskerk.



Venlo, Grote Kerkstraat 40, Sint Martinuskerk.



Wittem, Wittemerallee 32, Kloosterbrouwerij.

Embleem kloosterbrandweer St. Gerardus.

vakkundig geblust.

De brandspuit heeft daarna geen dienst meer gedaan. En begon aan een zwerend bestaan, wat op zich een bijzonder verhaal is. De spuit heeft enige tijd in de kazerne van de brandweer Gulpen-Mechelen gestaan. Daarna werd hij opnieuw opgeslagen in de brouwerij achter het klooster van Wittem. Later werd de brandspuit overgedaan aan het Nationaal brandweermuseum in Hellevoetsluis. En tegenwoordig staat het spuitje in de opslag van het NVI.

zijn er twee verhalen bewaard gebleven van naoorlogse branden.

Op 28 juni 1947 werd de kloosterbrandweer opgeroepen voor een brand bij een boerderij van klooster Mariëndaal in Partij. Tijdens het blussen gaven de redemptoristenzusters van het klooster op een bijzondere manier bijstand. De Eerwaarde Zusters hadden zich voor een van de vensters verzameld, dat uitzag op de brand. Zij hielden een schilderij van de Moeder van Bijstand

voor zich uit om, al biddend, overslag van de brand naar het klooster te weren. Hun gebed werd dankzij de inzet van de paters van Wittem verhoord. Op 30 april 1951 was de inzet van de kloosterbrandweer opnieuw nodig. Dit keer voor een schoorsteenbrand, bij een boerderij in Partij. Ook deze brand werd

Bronvermelding:

Huiskroniek van klooster Wittem
Commandant van Mechelen,
Bert Ubaghs
Kloosterarchief Wittem
Foto's – klooster Wittem en Cees en Henny van Haasteren



Dynastart Hydraulics B.V.

Hydraulisch aangedreven dompelpomp

Eventueel ook mogelijk op kleinere voertuigen v.z.v. PTO
Vraag naar ons demo voertuig



DynaWinch FFW-5

- Constante trekkracht
- Lange lengte liertouw mogelijk
- Gescheiden opslag van liertouw
- Geen gedwongen oprolmechanisme/wokkelmechanisme
- Geen spanning nodig tijdens oprollen liertouw
- Mogelijk met Dyneema synthetisch touw
- LED-Indicatie van trekkracht op voertuig
- Werkelijke trekkracht zichtbaar op afstandsbediening



**NU OOK IP54 HYDRAULISCH
AANGEDREVEN GENERATOREN !**



Wie zijn de medewerkers van Eén-Eén-Twee? Wij stellen ze aan u voor. In willekeurige volgorde. Niettemin belanden we ook nu weer in de regio Rotterdam-Rijnmond. Maar bij een jongere generatie.

Even voorstellen *Arno van den Nieuwendijk*

Arno van den Nieuwendijk werd geboren in 1976 in Spijkenisse. Beginnen deed Arno van den Nieuwendijk zijn brandweerloopbaan, na verhuizing naar Rotterdam, als lid van de jeugdbrandweer op de Rotterdamse post Laagjes. Daarmee groeide zijn interesse in het werk van de brandweer. In 1999 startte hij de opleiding tot beroepsbrandweerman. Inmiddels heeft Arno de rang van brandmeester. Na een verhuizing naar Hellevoetsluis draaide hij daar in de dienstvrije uren mee als vrijwilliger. Hetzelfde is nu het geval in zijn huidige woonplaats, Bleiswijk. Tevens doet Arno diensten als bevelvoerder op het Snel Interventie Voertuig in Berkel en Rodenrijs. Dit als onderdeel van zijn aanstelling als vrijwilliger. Twee van de vier Snelle Interventie Voertuigen in de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond behoren namelijk tot een vrijwillige post, te weten Hellevoetsluis en Berkel en Rodenrijs. Als beroepskracht is Arno werkzaam op de kazerne Metaalhof in Rotterdam-Alexanderpolder, vlak bij veel bedrijven en winkelketens, deels behorend tot het grote winkelcentrum



Alexandrium Shopping Center, en het Terbregseplein waar de autosnelwegen 16 en 20 in elkaar overgaan.

Sinds een aantal jaren duikt de naam van Arno van den Nieuwendijk met enige regelmaat in Eén-Eén-Twee op. Artikelen over binnen- en buitenlandse korpsen, korte berichten en vooral veel fotowerk, want in dat laatste is Arno gespecialiseerd. Zie bijvoorbeeld de foto's van de hoogwerker van Zeeland in dit nummer. Daarbij worden zijn foto's ook gebruikt door de fabrikanten van brandweervoertuigen. Een deel van die vele foto's wordt sinds enige tijd gebruikt voor het samenstellen van een brandweerkalender. Deze verschijnt ook dit jaar weer ten tijde van de 112-beurs die dit jaar van Elspeet naar de brandweerkazerne in Vaassen verhuist. De opbrengst van de kalender is, net als bij de vorige edities, bestemd voor KiKa. KiKa staat voor 'kinderenkankervrij'. De stichting KiKa financiert onderzoeken naar kinderkanker om de behandelingen te verbeteren.

Modellen van brandweerauto's en nog veel meer vindt u op

www.wild-toys.nl

Nu met link naar aparte site met tweedehands modellen

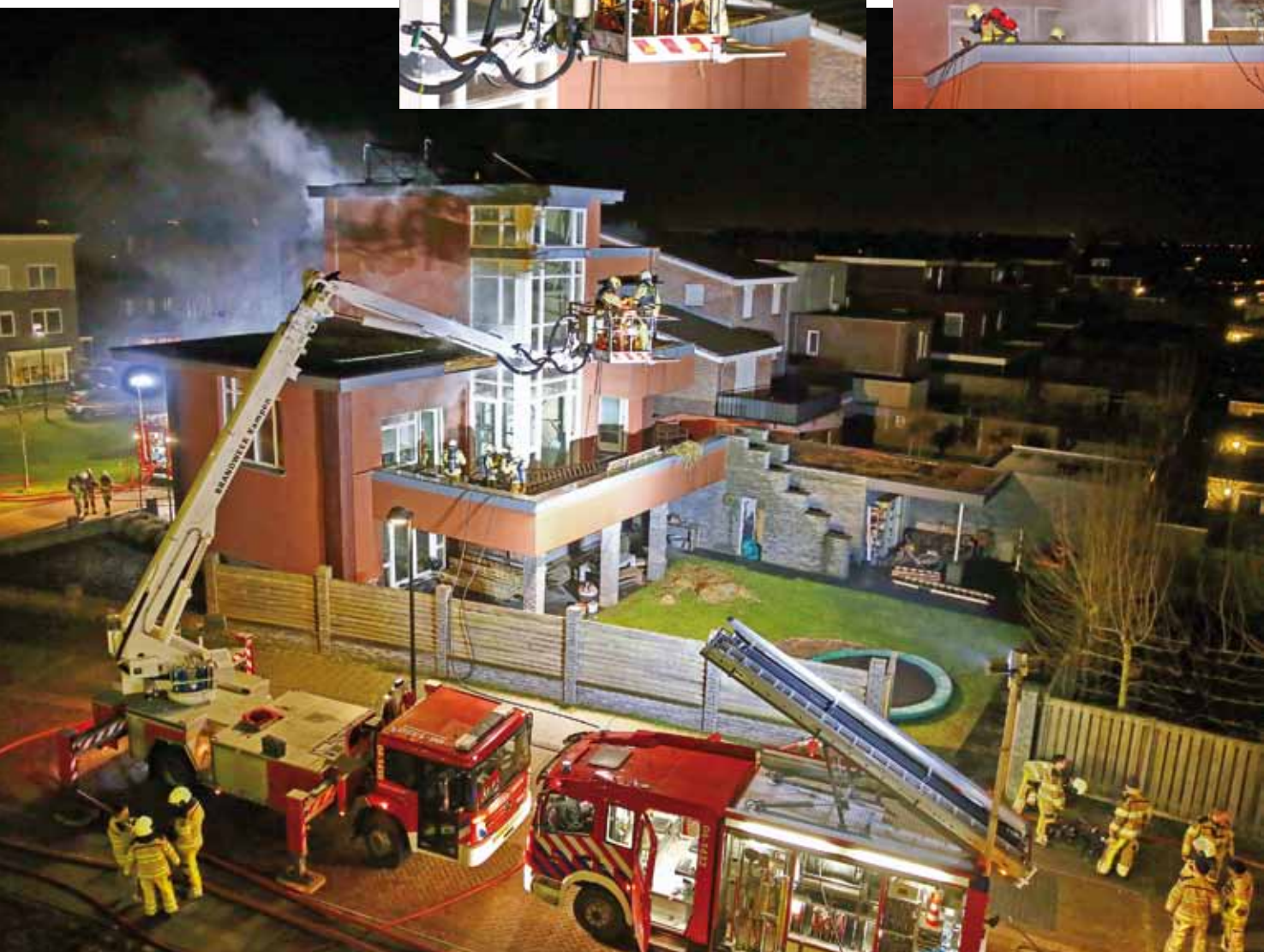
info@wild-toys.nl
06-18074481



Brand in ec

Door Rob Jastrzebski

Foto's: Marcel van Saltbommel



o-woning: 'mission impossible'

Duurzame woningen met natuurlijke constructie- en isolatiematerialen hebben hun keerzijde, zo bleek tijdens een felle en langdurige brand die op 15 februari een eco-woning aan de Rietkamp in Kampen volledig verwoestte. Door de toepassing van gestapelde stobalen in de buitengevels was het voor Brandweer IJsselland onmogelijk grip te krijgen op het vuur, dat zich een weg vrot door de muren. Uiteindelijk bleek de enige effectieve blusmethode het volledig slopen van het brandende pand.



De betreffende woning was een van de iconen van het ecologisch bouwen in Nederland. De eigenaar was een pionier in duurzaam bouwen en had de uit drie bouwlagen bestaande woning in vijf jaar tijd grotendeels zelf gebouwd. Het in 2011 opgeleverde pand gold als een van de paradepaardjes in de categorie 'strobouwwoningen', waarvan er ongeveer honderd zijn in Nederland. De woning heeft een houtskelet en buitenwanden van stro, die van binnen zijn afgewerkt met plaatmateriaal en aan de buitenzijde met een stuclaag van leem. Kenmerken: een duurzame bouwwijze en energiezuinig wonen door de uitstekende isolatie van stro. Het pand kende nog meer innovatieve eco-voorzieningen, zoals een zonneshoorsteen en zonneboiler.





bevonden. Een lastige complicatie, die het bluswerk bemoeilijkte. Er werd opgeschaald naar middelbrand en een tweede TS en adembescherming werden ter plaatse gestuurd.

Het openbreken van de wand en het verwijderen van het smeulende en brandende materiaal was de tactiek die soelaas moest bieden. Maar dat was makkelijker gezegd dan gedaan. De wanden van de eco-woning waren zo'n 40 centimeter dik en het ging om aanzienlijke hoeveelheden geperst stro. Na twee uur ploeteren en breken in het pand was het voortwoekerende vuur nog altijd niet onder controle. De rookontwikkeling

Voortsluipende brand

De geschetste gevelconstructie bleek een probleem van formaat toen in de avond van donderdag 15 februari kort na half negen een binnenbrand uitbrak op de bovenste etage van de woning. De bewoners konden het pand tijdig verlaten. De brandweerpost Kampen werd om 20.39 uur gealarmeerd, waarop een tankautospuiter, hoogwerker en watertankwagen uitrukten. Aanvankelijk leek het een routineklus, aan de buitenzijde was alleen enige rookontwikkeling waarneembaar. Tijdens de binneninzet ontdekte de aanvalsploeg echter dat het vuur zich had genesteld in een wand, waarin zich de gestapelde stroblokken



nam toe en de brand in de gevels verspreidde zich in meerdere richtingen, ook naar de onderliggende etage. Op steeds meer plaatsen kwamen rook en vuur tevoorschijn, ook aan de buitenzijde. Zo ontwikkelde zich een voortsluipende brand, die voor de brandweerlieden vrijwel niet bereikbaar was. Verdere opschaling volgde: om 22.45 uur werd opgeschaald naar grote brand en om 22.57 uur werd zeer grote brand gegeven. Nog twee bluseenheden en meer ondersteunend materieel kwamen ter plaatse.

Wijziging van tactiek: totale sloop!

De brandbestrijding raakte in een impasse. Zowel van binnenuit als van buitenaf werd het telkens weer opblaaierende vuur te lijf gegaan, onder andere met het waterkanon van de hoogwerker. Delen van de gevel werden opengebrouwen om beter bij de hardnekkige brandhaarden te komen. Omdat de brand vooral in de gevels woedde en zich niet snel voortplantte, hadden de bewoners en brandweerlieden nog de tijd om kostbare goederen uit de woning in veiligheid te stellen. Maar de brand bleef zich uitbreiden en dat bracht de ingezette eenheden om kwart over 12 's nachts tot een wijziging van tactiek. Het voortzetten van de binneninzet bleek te gevaarlijk en de brandweer trok zich terug buiten het pand. Het gecontroleerd laten uitbranden van het pand bleek de enige resterende optie. Om dat proces te bespoedigen werd een grote grijperkraan ingezet, waarmee met grof geweld dakdelen en gevels werden verwijderd. Het pand werd als het ware 'afgepeld' om de vuurhaarden bloot te leggen. Dat had ook zijn effect op de intensiteit van de brand, want nu er verse zuurstof bij de brandhaard kon, laaiden de vlammen hoog op. Met handstralen en waterkanonnen werd het vuur in bedwang gehouden en werden de belendende woningen afgeschermd. Het sloop- en bluswerk duurde de hele nacht voort. Het brandende stro veroorzaakte een enorme rookontwikkeling, die in de woonwijk rond de brand veel overlast veroorzaakte. Door de langdurige en intensieve inzet was er gedurende de nacht volop werk voor de logistieke ondersteuning van Brandweer IJsselland, die de eenheden voorzag van schone bluskleding en brandstof en die ook de inwendige mens verzorgde. Gedurende de nacht werden de eenheden ter plaatse enkele keren afgelost. Bij het aanbreken van de dag was van de eens markante eco-woning niet veel meer over dan een hoop rokend puin. Wat begon als een ogenschijnlijk simpele binnenbrand werd een moeizame strijd tegen een woekerbrand die de brandweer niet kon bijbenen. Kort gezegd: een complexe brand in een complexe woning, die door zijn bouwwijze heel wat hindernissen in petto had voor de brandbestrijders.

U zoekt een flitslamp die echt opvalt ?



KFS-W

- de krachtigste LED-flitslamp in zijn klasse
- ECE R65 Klasse-2+++ certificering
- lichtsterkte > 800cd per set
- voor grille/dak/opbouw montage
- ook zijwaartse uitstraling, speciaal voor kruisingen
- DUAL color mogelijk
- geschikt voor ieder voertuig of motorfiets

Of een luchthoorn die klinkt als de brandweer ?



WG-AIRHORN 4TLNL

- korte levertijden
- tremmolerend gestemd, 380 & 500 Hertz
- messing verchromd
- Mylar luchtmembraam met lange standtijd
- 115 dB(A) bij 1,9 Bar, 103 dB(A) bij 1,2 Bar



info@lichtbalk.nl
Tel.: 0346-556.323
www.lichtbalk.nl

Houten is in januari uitgeroepen tot 'Fietsstad 2018' en aan dat imago levert ook de brandweer zijn bijdrage. Op 31 januari kregen twaalf vrijwilligers van de brandweerpost Houten van de gemeente een high-speed e-bike in bruikleen. Een initiatief om de opkomsttijden op de post te verkorten, want onder meer door de toenemende verkeersdruk wordt het voor de brandweerlieden steeds moeilijker om per auto snel en veilig de kazerne te bereiken.



“Het is een proef van de gemeente, die duidelijk moet maken hoeveel tijdswinst we hiermee kunnen boeken”, vertelt postcommandant Judith de Graaf. “We hebben steeds meer moeite om de geldende normtijden voor spoeduitrukken te halen en we zoeken al enkele jaren naar oplossingen. De problematiek heeft mede te maken met de infrastructuur in de gemeente. De bebouwde kom van Houten binnen de rondweg bestaat uit woonwijken die niet onderling verbonden zijn. Per auto kun je alleen via de rondweg van de ene naar de andere wijk en ook de vrijwilligers onderweg naar de kazerne hebben met die situatie te maken. Maar de kern Houten wordt wel



Brandweerlieden 'op de bike' in f



doorsneden door fietsroutes. De gedachte is dan ook dat je met een e-bike bij alarm sneller op de kazerne kan zijn dan per auto via de rondweg. Vooral tijdens de spitsuren, als de verkeersdruk op de rondweg hoog is. De fietsen zijn uitgereikt aan twaalf vrijwillige korpsleden, die vanwege hun woonadres waarschijnlijk aanmerkelijke tijdswinst behalen bij gebruik van een snelle fiets via de fietsroutes door het dorp.” En de fietsen mogen er qua eigenschappen zijn! De brandweerlieden die inmiddels een paar weken op de Batavus e-bike met gedeeltelijke brandweer-

striping hebben mogen rondrijden zijn zeer enthousiast. De rijwielen halen met gemak 40 kilometer per uur en zijn robuust en stabiel. Vanwege hun snelheid geldt voor de fietsen wel een helmplicht en zijn ze ook voorzien van een kentekenplaatje. Om andere weggebruikers te attenderen op de naderende 'prio 1-fiets', zijn ze voorzien van felle verlichting die bij start van de rit automatisch wordt ingeschakeld, ook overdag. Ook zijn de fietsen voorzien van een heuse 'claxon'. Brandweerman Gijs Salemans heeft de meerwaarde van de high-speed bike al



fietsstad Houten

Door
Rob Jastrzebski

ervaren: “Ik ben zeker twee tot drie minuten sneller op de kazerne als ik de speed-bike neem in plaats van een gewone fiets en vijf minuten sneller dan met de auto. En de fiets rijdt nog geweldig ook. De stabiliteit, vooral in de bochten, is verrassend goed!”

Ook collega Han Mulder is onder de indruk van de rijeigenschappen. Maar hij plaatst wel een kanttekening bij de spoedritten per tweewieler. “Je moet wel heel goed anticiperen op de verkeerssituatie bij oversteekplaatsen en op andere fietsers op de fietspaden. Je moet als het ware denken voor andere weggebruikers, want als mensen je op een fiets aan zien komen denken ze dat ze nog wel even vóór kunnen gaan; een fiets is immers een ‘traag’ vervoermiddel? Maar dan komen ze bedrogen uit, want het gaat echt razendsnel. De daadwerkelijke tijdswinst bij een alarmering is dus wel afhankelijk van de situatie onderweg. Zijn er bijvoorbeeld veel fietsende schoolkinderen op de fietspaden, dan moet je je toch aanpassen om het veilig te houden. Daar kun je niet met 45 kilometer per uur tussendoor racen.”

Volgens postcommandant Judith de Graaf kan de snellere rit per fiets in sommige situaties net het verschil maken, bijvoorbeeld als op momenten van verminderde beschikbaarheid van vrijwilligers moet worden gewacht op de laatste twee of drie mensen om met een volledige ploeg te kunnen uitrukken. “We hebben verschillende opties afgewogen om de uitruktijden te verbeteren. Ook de aanschaf van scooters is overwogen. Maar uiteindelijk heeft de gemeente toch voor de e-bikes gekozen. Dat sluit natuurlijk mooi aan op de verkiezing van Houten tot Fietsstad 2018.”

Foto's: Brandweerlieden Han Mulder, Gijs Salemans en Daniël Hartman demonstreren een prio 1-rit per tweewieler.

Super 16 Auto Eject® elke seconde telt !



- starten en wegrijden zonder vertraging
- EU-gekeurde gestandaardiseerde CEE-connector
- geen gebroken kabels meer
- wereldwijd in gebruik bij defensie en brandweer
- werkt zonder (kostbare) startonderbreker
- geen verloopkabels meer nodig
- bewezen techniek van de uitvinder Kussmaul Inc. USA

Werk met daglicht ook in het donker



Maxillume x500

- werklamp met 50.000 Lumen effectieve gemeten lichtsterkte
- 12..24 Volt of 100..280 VAC
- energiezuinig 850 Watt , versus 4.000 Watt Halogeen
- zeewaterbestendig
- kleurtemperatuur : CCT 5000 (daglicht), correlatie: 70+
- hoogwaardige lichtkwaliteit
- ter vervanging van 4.000 Watt aan Halogeenlampen

W&G

info@lichtbalk.nl
Tel.: 0346-556.323
www.lichtbalk.nl



Door Piet Hoving

Modellennieuws 2018

De jaarlijkse speelgoed- en modellenbeurs in Neurenberg ligt al weer achter ons. Een deel van het nieuws ligt zelfs al in de winkel. Voor de tweede keer vindt u een zo compleet mogelijk overzicht op www.hhsuitgeverij.nl onder het tabblad Eén-Eén-Twee. In dit artikel een aantal opvallende modellen met informatie over het voorbeeld.

Brekina leverde eind januari onverwacht in schaal 1/87 een autoladder van het type Mercedes-Benz L1519 met een Metz ladderopbouw van het type DLK30. De productie van middelzware vrachtwagens met een korte, bolle motorkap (Kurzhauber) begon in 1959. Dit type Mercedes-Benz werd heel populair bij de brandweer. De meeste brandweerwagens werden op het type L1113 gebouwd, terwijl voor de autoladders meestal het iets zwaardere type L1313 werd gekozen. In Nederland hebben ook diverse Mercedes-Benz brandweerwagens rondgereden met de korte, bolle motorkap. Al is dit type bij ons niet zo populair geweest. De productie van deze Mercedes-Benz stopte voor Europa in 1984. Echter de exportproductie voor buiten Europa bleef nog vele jaren doorgaan. Dat maakte het mogelijk om dit type Mercedes-Benz toch af en toe te blijven leveren in Europa als daar speciaal vraag naar was.



Bij de brandweer Delft heeft een autoladder met dubbele cabine op Mercedes-Benz L1313 dienst gedaan. Deze is goed te vergelijken met het Brekina-model, maar week op een paar punten af. De koplampen maken bijvoorbeeld deel uit van de grill en in de opbouw zitten kastdeuren en geen rolluiken. Voor zover bekend was dit de enige autoladder met dubbele cabine van dit type in Nederland.

deze autoladder tussen 1972 en 1976 vier stuks aan. Het korps koos voor het zware chassis zodat de ladder ook gebruikt kon worden als kraan met een maximaal hefvermogen van 4 ton. Het eerste ladderdeel diende dan als kraan en was daarvoor extra verstevigd.

Dresden

Eveneens in schaal 1/87 presenteert de Oekraïense fabrikant Kimmeria de zogenoemde Dresdner Löschzuge. Dresden was in 1934 de eerste stad die voor zijn brandweerkorps speciaal geconstrueerde zware chassis met benzinemotor voor opbouw tot brandweerwagen bestelde. De opdracht werd verstrekt aan Daimler-Benz, maar veel onderdelen stamden van andere fabrikanten en leve-

Het Brekina-model is een Mercedes-Benz L1519. Alles wijst erop dat Brekina autoladders van de brandweer Hamburg als voorbeeld heeft gebruikt. De brandweer Hamburg schafte van





ranciers. Zo waren de 12-cilinder 8-liter motoren met een vermogen van 150 pk van Maybach, voor die tijd overigens een zware motor. In totaal ging het om 18 voertuigen: 9 motorspuiten, 6 autoladders en 3 slangenwagens. Hiermee werden 6 uitrukeenheden (Löschzüge) gevormd van telkens een motorspuit en een autoladder. Daarnaast was er een uitrukeenheid voor grote brand, bestaande uit een motorspuit en een slangenwagen. Elke uitrukeenheid bestond uit een bevelvoerder en 12 manschappen. De overige 2 motorspuiten en 2 slangenwagens dienden als reserve. De motorspuiten en de slangenwagens werden opgebouwd door de firma's Flader en Hornig, de autoladders met 30 meter (28+2) ladder door Metz. Zowel de motorspuiten als de autoladders beschikten over een voorbouw pomp van Amag-Hilpert. De pomp van de motorspuiten had een vermogen van 2400 l/min bij 6 bar. In combinatie met Komet schuimstraalpijpen kon tot 4000 l/min schuim geproduceerd worden. De pomp van de autoladders had een capaciteit van 1000 l/min aan water en/of 1500 l/min aan schuim. De slangenwagens voerden niet alleen 1200 meter slangen mee, maar waren tevens voorzien van een voorbouw-gelijkstroom-aggregaat

met een vermogen van 6,5 kW. Hiermee konden schijnwerpers, rookafzuigers en elektrogereedschap worden gevoed.

Maatje groter

In schaal 1/43 maakt Schuco een model van een Tatra 148 als tankautospuit type TLF32. De uit het toenmalige Tsjecho-Slowakije stammende Tatra 148, was in 1972 de opvolger van de Tatra 138 die sinds 1964 als TLF32 in de voormalige Duitse Democratische Republiek (DDR) in gebruik was. De 138 en de 148 verschillen overigens niet zo veel qua uiterlijk. Dat gold wel voor de opvolger 815 uit 1983, want dat was een frontstuurmodel. De door de Tsjecho-Slowaakse firma Karosa gebouwde voertuigen werden als compleet product geïmporteerd. Enerzijds omdat door regelingen tussen de Oostblokstaten de DDR alleen voertuigen tot 5 ton mocht produceren en anderzijds omdat Tatra en Skoda hun zware chassis niet voor opbouw tot brandweerwagen wilden leveren omdat men deze productie in eigen land wilde houden. De TLF32 was vooral bestemd voor bedrijfsbrand-

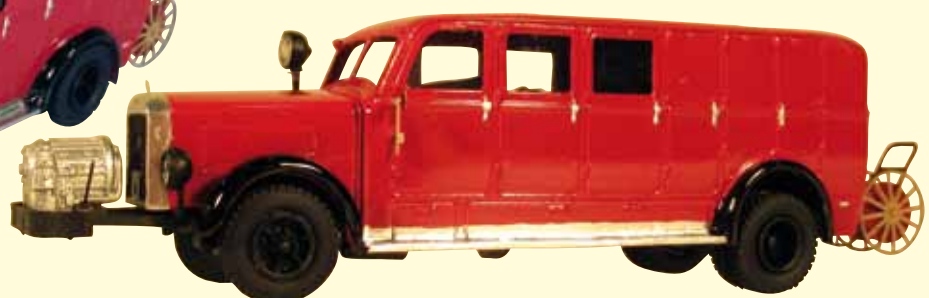
weren en voor vliegveldbrandwren. Van de TLF32 op Tatra 148 waren er in de

DDR 51 stuks, waarvan 24 bij legeronderdelen en 6 voor vliegvelden. De TLF32 had 4000 liter water en 2600 liter schuimmiddel aan boord. De pomp leverde 3200 l/min, de beide monitoren 1600 l/min aan water of 12.000 l/min aan schuim. De Tatra's 138, 148 en 815 werden ook met andere opbouwen voor vooral de chemische industrie geïmporteerd, onder andere met alleen poeder of alleen schuim.

Metertje hoger

Terug bij Kimmeria en schaal 1/87. Vorig jaar nog als kaal messing model, nu als productiemodel: de Kaelble KD400Z die Metz in 1969 voor Moskou bouwde. Het was het tweede exemplaar van deze toen met 60+2 meter hoogste autoladder ter wereld. De eerste werd in 1957 gebouwd op een Kaelble KD680LF en zou naar China zijn gegaan. Het Moskouse voertuig had een V8-dieselmotor met een vermogen van 425 pk. De zevendelige ladder was voorzien van een lift voor twee personen.

*Met dank aan Jeroen van der Ven.
Foto's: Brekina, Piet Hoving en Schuco*





Drie hoogwerkers voor Zeeland

Foto's
Arno van den Nieuwendijk





Importeur Kenbri Fire Fighting leverde aan de Veiligheidsregio Zeeland de eerste van drie hoogwerkers. Het betreft een Bronto Skylift F34 RPX op een Volvo FM 410 6x2/4, met meesturende derde as dus. Deze eerste van de drie nieuwe



hoogwerkers met kenteken 4-BJV-8 is bestemd voor de post Vlissingen in de gelijknamige gemeente. Dit ter vervanging van de 32 meter Bronto hoogwerker met kenteken BG-NS-03 uit 1998 op Mercedes-Benz 1424F48 met roepnummer 19-4551. Het nieuwe voertuig staat met roepnummer 19-4451 momenteel op de post Stromenweg in de gemeente Middelburg. De tweede hoogwerker volgt nog dit jaar en de derde komt volgend jaar. De beoogde standplaatsen zijn de post Stampershoeke in de gemeente Sluis en de post Zierikzee in de gemeente Schouwen-Duiveland.

Het Volvo FM 410 6x2/4 chassis is voorzien van een half-lange dagcabine met verlaagd dak. Het voertuig is voorzien van een 10,8 liter Euro-6 dieselmotor, type D11K410 en een automatische versnellingsbak type I-Shift met 12 versnellingen. Het vermogen bedraagt 410 pk (302 kW). De hoogwerkeropbouw is van de Finse fabrikant Bronto Skylift. Hun productprogramma varieert van standaard brandweerhoogwerkers, via combinatie voertuigen en blusarmen, tot hoogwerkers voor het blussen van industriële branden vanaf hoogte.

In Zeeland viel de keuze op de F34 RPX: een brandweerhoogwerker met een redhoogte van 34 meter en zonder ladder naast de hoogwerker-arm. De hoogwerker bestaat uit een telescopisch gedeelte en een scharnierend deel van ongeveer 10 meter met daaraan de redkorf. De redkorf kent een maximale belasting van 500 kilo, hetgeen staat voor vijf personen. De vlucht bedraagt dan 20 meter. Bij minder belasting is de vlucht 22,2 meter (bij 325 kilo) en 23,5 meter (bij 130 kilo). Werken onder het maaiveld kan tot 6 meter.

Tot de uitrusting van het voertuig behoort een ééntraps lage-druk centrifugaal bluspomp van het merk Godiva, type Prima P 4010.

Het complete voertuig is ruim 9 meter lang, 2,5 meter breed en heeft een doorrijhoogte van 3,5 meter. Het voertuiggewicht bedraagt 23,5 ton. De stempelbreedte is minimaal 2,9 meter en maximaal 5,5 meter.

Jan Broekman overleden

Op 5 februari overleed op 92-jarige leeftijd Jan Broekman te Westerbork. Op zo'n leeftijd zijn er misschien maar weinig mensen die hem zich nog kunnen herinneren, maar degenen die hem meegemaakt hebben doen dat vast. Hij doorliep een prachtige carrière bij de brandweer in Rotterdam, Den Haag en Philips. De laatste vijf jaar van zijn loopbaan bij de brandweer was hij commandant van Leiden en Rijnland. Bij zijn afscheid werd hij benoemd tot ridder in de Orde van Oranje-Nassau. Het was een deskundig en minzaam man, die echter vol overtuiging voor zijn mening kon staan. In de beginjaren van de vereniging was hij een grote sympathisant en zijn vrouw en hij steunden hun zoon Adwin van harte bij het werk aan en voor de vereniging als bestuurslid. In die beginperiode hebben

we veel profijt gehad van zijn uitgebreide netwerk bij de brandweer. Zelf was hij tot voor kort lid van onze vereniging. Jan Broekman zal vooral herinnerd worden door zijn vele redactie- en schrijfwerk. Vanaf november 1957 zat hij in de redactie van het maandblad 'Brandweer' van de Nederlandse Vereniging van Brandweercommandanten. In het voorjaar van 1966 stapte hij na onenigheid met het bestuur over naar het maandblad 'Brand' van de Koninklijk Nederlandse Brandweervereniging. Na de fusie van de bladen in 1977 bleef hij het tijdschrift trouw door tot 2003 de jaarlijkse inhoudsopgave samen te stellen. Ook schreef hij de boeken 'Grote branden in de lage landen' in 1985 en 'Rotterdam brandt mei 1940' in 1990. Na zijn verhuizing naar Westerbork schreef hij ook veel over de geschiede-



nis van zijn nieuwe woonplaats en het beruchte kamp dat daar gevestigd was in de oorlog. Hemzelf zullen we niet meer tegenkomen, maar zijn naam des te meer! Bedankt, Jan!

Gerard Koppers

BRIGADE®

**Backeye®360°
Camerasystemen**

Backeye®360 systemen zijn intelligente camera-/monitorsystemen als ondersteuning bij het manoeuvreren op lage snelheid, door de bestuurder in real time een overzicht van de volledige omgeving van het voertuig te geven in één enkel beeld.

- **Elimineert dode hoeken, verbetert de veiligheid**
- **Uitgebreid overzicht van de omgeving in één beeld**
- **Reduceert kans op botsingen met personen en objecten**

+31 541 53 18 01 brigade-electronics.nl

Chemisch Advies Rotterdam-Rijnmond op nieuwe leest geschoeid

Door
Rob Jastrzebski

De Adviseur Gevaarlijke Stoffen-taak in Rotterdam-Rijnmond zit sinds kort in een nieuw jasje. Na veertig jaar uitvoering door DCMR Milieudienst-Rijnmond, zijn de chemisch adviseurs sinds begin dit jaar brandweerfunctionarissen en verhuisden ze organiek naar de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. De nauwe samenwerking met de DCMR blijft gehandhaafd.

'De groene helmen' werden ze wel genoemd. Waar andere brandweerregio's sinds de jaren tachtig de functie Regionaal Officier Gevaarlijke Stoffen (ROGS) kenden, later omgedoopt tot 'Adviseur Gevaarlijke Stoffen', werd de advisering bij chemische incidenten in Rotterdam-Rijnmond uitgevoerd door de 'Alfa Golf' functionarissen van de DCMR. Rijdend in eigen witte dienstvoertuigen in DCMR huisstijl en met optische en geluidssignalen. Dat tijd-

Rechts: De chemisch adviseurs werden ook wel 'de groene helmen' genoemd. En met reden.

Onder: De witte dienstvoertuigen van de DCMR waren kenmerkend voor de 'Rotterdamse variant' van de AGS.

perk is ten einde, nu de functionarissen hun taken voortzetten onder de brandweervlag en in dienstvoertuigen met brandweerstriping. De brandweerkazerne in Vlaardingse is het 'hoofdkwartier' voor het team Chemisch Advies, dat tevens functioneert als Landelijk Informatiepunt Ongevalsebestrijding Gevaarlijke Stoffen (LIOGS).

Ontwikkeling van expertise

Dat de DCMR in de jaren zeventig de operationele chemisch adviestaak op

zich nam, had volgens Ingrid van Rossum, portefeuillehouder Incidentbestrijding Gevaarlijke Stoffen bij Brandweer Rotterdam-Rijnmond, een praktische reden. "De brandweer leunde in die jaren bij industriële incidenten sterk op de kennis en deskundigheid van chemische bedrijven, omdat de brandweer die expertise zelf niet of nauwelijks in huis had. Na verloop van tijd vonden bestuur en management dat de advisering bij chemische incidenten bij een onafhankelijke gespecialiseerde partij moest worden belegd, in plaats van bij bedrijven met eigen belangen. DCMR kwam daarbij als logische partner in beeld. De milieudienst werkte al regionaal en had als toezicht- en handavingsorganisatie van de overheid veel chemische expertise in huis. Vooral omdat de dienst actief was in een regio met het hoogste industriële risicoprofiel van Nederland. Daarom sloot Brandweer Rotterdam, die later opging in de Regionale Hulpverleningsdienst Rotterdam-Rijnmond,





Team Chemisch advies. Van links naar rechts: meetplanleider Frank Dijkstra, Ingrid van Rossum, teamleider Piet Aantjes en chemisch adviseurs Theo Cenin, Marco van den Berg en Martin Meijer.

Links: Dienstvoertuig voor de chemisch adviseur: oud en nieuw.

inzetbaar is, is meer personele capaciteit nodig. Daarom worden vijf functionarissen van de afdeling Industriële Veiligheid van de VRR bijgeschoold tot chemisch adviseur op deeltijdbasis. Ook de DCMR levert vijf mensen die naast hun reguliere taak voor de milieudienst op deeltijdbasis meedraaien in het piket. Die mensen worden dit jaar opgeleid, zodat we naar verwachting in 2019 helemaal op sterkte zijn. Dan hebben we een piketorganisatie van zo'n twaalf man, waarmee we op ieder moment twee chemisch advies piketten kunnen leveren: één voor de operationele advisering op de plaats van het incident en één voor het Regionaal Operationeel Team, het aansturen van de meetplanorganisatie of de LIOGS-functie. Met ingang van 1 april is de nieuwe organisatie volledig onderdeel van de VRR, onder leiding van een nieuwe teamleider."

Stroomlijnen en verankeren

Die teamleider is Piet Aantjes, die per 1 april met zijn team aan de slag is op de nieuwe locatie in Vlaardingen. Is het

een dienstverleningsovereenkomst met de DCMR, voor de uitvoering van de operationele chemisch adviestaak op piketbasis."

De ontwikkelingen stonden niet stil en in de afgelopen vier decennia heeft de brandweer een sterke regionaliserings- en professionaliseringslag gemaakt. Tijd voor herbezinning op (gedelegeerde) taken. Dat proces begon in 2016, toen twee ontwikkelingslijnen samenvielen. Enerzijds wilde de DCMR de chemisch adviestaak verder professionaliseren en verbreden, terwijl aan de andere kant de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond meer regie wilde op de werkzaamheden van de chemisch adviseurs. Ondertussen ging Brandweer Nederland aan de slag met het specialisme IBGS. Kennis en ervaring delen en samen optrekken is in dit specialisme van groot belang.

Extern adviseur Kees Kappertijn, aangekomen door de DCMR om het doorontwikkelproces te ondersteunen

en te begeleiden, bracht de twee sporen samen en de VRR en DCMR gingen om de tafel om een nieuwe opzet voor de chemisch adviestaak te bespreken. Kees Kappertijn: "Vervolgens hebben we verschillende scenario's onderzocht: alle chemisch adviestaken van de DCMR overhevelen naar de VRR? Of een nieuwe dienstverleningsovereenkomst met een voortgezette gedelegeerde taak in meer of mindere mate? In mei 2017 besloten de directies van DCMR en VRR dat chemisch advies als team onderdeel wordt van de VRR. Daarmee is de wens van de veiligheidsregio voor meer regie op de uitvoering verwezenlijkt. Tegelijk onderstrepen beide partijen dat voortzetting van de samenwerking noodzakelijk is. De vijf chemisch adviseurs en twee docenten zijn organiek en fysiek verhuisd vanuit het DCMR-kantoor naar hun nieuwe werkplek. Deze mensen vormen het kernteam van de dienst chemisch advies. Maar voor een robuuste piketorganisatie die 24/7 gegarandeerd

nieuwe chemisch advies-construct dan helemaal af? Aantjes: “Een van mijn uitdagingen is ervoor te zorgen dat de nieuwe dienst goed ingebed wordt in de brandweerorganisatie en in de landelijke samenwerkingsstructuur voor incidentbestrijding gevaarlijke stoffen. De ambitie van de VRR is dat er één krachtig en deskundig centrum voor industriële veiligheid is binnen de VRR, waarvan chemisch advies ook deel uitmaakt. Een dienst die kennis en deskundigheid bundelt voor advisering binnen het brandweerveld in de regio en landelijk, en die goed verweven is in het partnernetwerk voor veiligheid binnen onze regio. Bijzonder aan ons werkgebied is het brede partnernetwerk voor crisisbeheersing, waarin ook organisaties als het havenbedrijf, de DCMR en de Gezamenlijke Brandweer participeren. In dat partnernetwerk hebben de chemisch adviseurs nu een eenduidige en herkenbare positie.”

Martin Meijer is een van de chemisch adviseurs die van de DCMR is verhuisd naar de veiligheidsregio. Een logische stap vindt hij: “Inhoudelijk verandert er niets aan mijn werkzaamheden. Alleen draag ik nu een brandweeroniform en val ik rechtstreeks onder de leiding van de veiligheidsregio. Het is goed dat dit besluit is genomen, want binnen de DCMR was chemisch advies toch altijd een beetje een ‘vreemde eend in de bijt’. Een operationele adviesfunctie binnen een dienst die vooral is gericht

op vergunningverlening en handhaving. Het is wel even wennen aan de nieuwe plek. Wat ik prettig vond aan mijn oude werkplek, was dat we pal naast de meldkamer gevestigd waren. Dat was onze eis, want dan hadden we tijdens onze ‘koude taken’ op kantoor toch altijd een heel kort lijntje met de meldkamer, zodat we continu op de hoogte waren van wat er in de industrie in het Rijnmondgebied omging. Ook in onze nieuwe werkstructuur kunnen we nog bij de DCMR binnenlopen wanneer we willen, om zo de contacten tussen de operationele advisering en de inhoudelijke industriekennis te behouden.”

Zijn collega Marco van den Berg, eveneens meeverhuisd vanaf de DCMR naar de brandweer, vult aan: “Een van de redenen waarom chemisch advies onder regie van de veiligheidsregio beter op zijn plek is, is dat het karakter van de operationele advisering in de loop der jaren is veranderd. Aanvankelijk waren we heel sterk gericht op de zware chemische industrie: dat is voor de DCMR de core business. Maar als gedelegeerde AGS-functionarissen voor de brandweer, worden we steeds vaker ook bij andersoortige incidenten gevraagd. Variërend van asbestbesmetting bij schuurbranden, tot rookgasmeting bij woningbranden en kleinere incidentjes met gevaarlijke stoffen in de huis-, tuin- en keukenomgeving. Ook andere partners zoals de Kustwacht, Rijkswaterstaat en bedrijven doen regelmatig een beroep

op de kennis en kunde van de adviseurs. Daarom is de verhuizing een logisch besluit.”

Projectleider Kees Kappertijn vat tot besluit samen: “De kern van de nieuwe situatie is dat de samenwerking tussen de VRR en de DCMR in een nieuw jasje is gestoken en dat de diensten blijven samenwerken, in het belang van bundeling van kennis en expertise. Maar wel met een grotere regierol van de veiligheidsregio en een beter afgebakende positie van de chemisch adviseurs in het partnernetwerk voor veiligheid. Het gebeurde wel eens dat bij een incident bij een chemiebedrijf de chemisch adviseur bij de poort werd tegengehouden, omdat de beveiliging meende dat hij als toezichthouder van het bevoegd gezag kwam, die bij een acuut incident geen rol heeft. Die onduidelijkheid zal er in de nieuwe opzet niet meer zijn. De samenwerking met de meldkamer van de DCMR blijft overigens ook gehandhaafd voor wat betreft de landelijke adviesrol van het LIOGS. Dit landelijk informatiepunt wordt bemenst door dezelfde personen die ook de chemisch adviestaak voor de VRR hebben. Wie het LIOGS belt, komt via de meldkamer van de DCMR in contact met de dienstdoende piketadviseur. In acute incidentsituaties binnen de regio worden de chemisch adviseurs uiteraard, net als in de oude samenwerkingsstructuur, gewoon gealarmeerd door de regionale meldkamer Rotterdam-Rijnmond.”



Rotterdam-Rijnmond heeft het hoogste industriële risicoprofiel van Nederland.



Veel belangstelling voor Jeugdbrandweer

De kennismakingsbijeenkomsten die de Wassenaarse brandweer onlangs gehouden heeft in verband met de plannen tot het stichten van een jeugdbrandweer in deze gemeente zijn een groot succes geworden. Ruim 50 jongens tussen 11 en 14 jaar hebben van hun belangstelling blijk gegeven. Er werd getoond hoe men met een nevelspuit werkt en met een persluchtmasker voor reddingswerk, terwijl uiteraard ook veel interesse bestond voor de fraaie autoladder.

De bedoeling is vier ploegen jeugdbrandweer te formeren, die op woensdagmiddag en zaterdagmorgen gaan oefenen, woensdagmiddags van

half 2 tot 3 en van half 4 tot 5 uur en zaterdagmorgens van 9 tot half 11 en van 11 tot half 1.

He is niet onmogelijk, dat reeds in 1969 een van de ploegen zal kunnen deelnemen aan de nationale jeugdkampioenschappen. In verband daarmee zal voor 1968 een oriëntatiebezoek aan deze kampioenschappen worden georganiseerd om de jongens in de gelegenheid te stellen te zien hoe dit soort wedstrijden wordt gespeeld.

27 Februari 1968

Wassenaar. Brandweercommandant A. de Graaff heeft de Wassenaarse jeugd voor zich gewonnen. Op zijn initiatief is onlangs in Wassenaar een jeugdbrandweer opgericht. Hij weet: „De jeugd hier is dol-enthousiast”. Cijfers bevestigen die uitspraak. Al ruim 50 Wassenaar-dertjes hebben zich aangemeld.

Geschiedenis Jeugdbrandweer Wassenaar vastgelegd

Van 1968 tot 1973 was er in Wassenaar een jeugdbrandweer. De geschiedenis daarvan komt aan bod in een op gesprekken met oud-leden geproduceerde film. Deze wordt op zaterdag 21 april gepresenteerd in de brandweerkazerne van Wassenaar.

Op initiatief van brandweercommandant De Graaff werd in 1968 met groot enthousiasme begonnen. Er waren meer dan vijftig enthousiaste leden in het begin. Ze oefenden en gingen naar wedstrijden, waar mooie prijzen werden gewonnen. Het ging vooral goed omdat enkele volwassen brandweermannen de jongens stimuleerden en in toom hielden. De belangrijkste daarvan was Piet Plaatsen. Over hem wordt nog steeds met veel waardering gesproken.

In 1975 was de belangstelling ver teruggelopen. De eerste lichteningen vertrokken of stroomden door naar de vrijwillige brandweer. Na zeven jaar kwam er een einde aan de Wassenaarse jeugdbrandweer.

Omdat de geschiedenis van de jeugdbrandweer niet was vastgelegd, is begin 2016 in het Brandweermuseum het plan opgevat om de geschiedenis vast te leggen. Dat begon met het verzamelen van namen, documenten en foto's. Er is heel veel boven water gekomen.

Daarna is er een projectplan opgesteld, met de bedoeling fondsen te verkrijgen voor het plan. Dat is in de tweede helft van 2017 gelukt dankzij de inspanningen van de penningmeester van het bestuur van het Brandweermuseum.

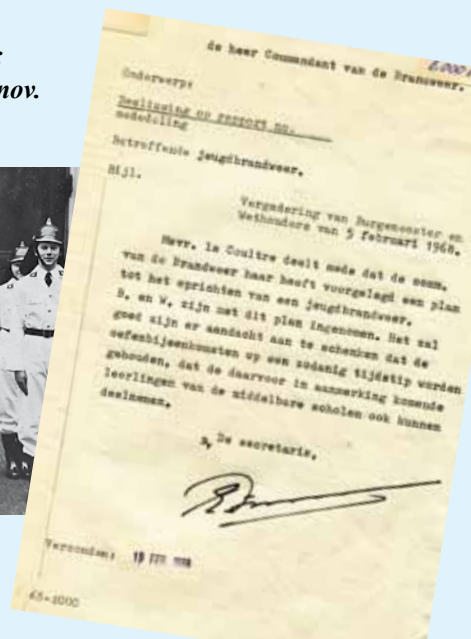
We kwamen al gauw op het spoor

Wassenaar. In september ving de training aan van de leden van de Wassenaarse jeugdbrandweer. Dit letterlijk en figuurlijk jongste onderdeel van de brandweer in deze gemeente werd in het begin van dit jaar als proef opgericht. Toen meldden zich vijftig jongelui aan; een aantal dat nog aanzienlijk uitgebreid had kunnen worden indien geen ledenstop had moeten worden ingesteld.

van zeven oud-leden van de jeugdbrandweer. Die zijn door Milan Wennink geïnterviewd waarbij Koen Groen het gesprek op video opnam. We hebben ook nog een groepsge-sprek georganiseerd met deze oud-leden, om nog meer herinneringen te kunnen vastleggen.

Inmiddels is er gewerkt aan het redigeren van het beeldmateriaal. Van de bijna 4 uur beeldmateriaal is door Carambolas Films uit Utrecht een dvd gemaakt van ca. 40 minuten. Het resultaat wordt gepresenteerd op zaterdag 21 april 2018 om 14 uur (inloop vanaf 13.30 uur) in de Brandweerkazerne, Johan de Wittstraat 39, 2242 AX Wassenaar. Na de presentatie is er een drankje.

Voor vragen en aanmelden:
Kees Plaisier basnik@prianov.
nl. 0629011009





Jachthaven Marnemoende in IJsselstein had groene ambities. Met ruim 600 zonnepanelen op de daken van de botenloodsen wilde het bedrijf zijn bijdrage leveren aan schone energie en minder milieubelasting. Maar tijdens de montage van de honderden panelen ging het op 30 januari vreselijk mis. Vermoedelijk ontstond tijdens de werkzaamheden kortsluiting in het elektrisch systeem en de daarop volgende vuurzee legde twee van de vier botenloodsen in de as. Tientallen gestalde jachten en boten gingen in vlammen op.

Miljoenenschade door brand botenloodsen IJsselstein

Door
Rob Jastrzebski

Het was rond half twee in de middag van dinsdag 30 januari, toen werknemers van een zonnepanelenbedrijf op het dak van een van de botenloodsen aan de Noord IJsseldijk aan het werk waren. Ooggetuigen, waaronder bezoekers van een restaurant op het terrein, zagen tot hun schrik hoe na een felle lichtflits brand uitbrak en hoe het vuur

zich zo snel uitbreidde in de loods dat de werklieden zich maar net op tijd in veiligheid konden stellen. In een mum van tijd stond de eerste van twee geschakelde botenstallingen in lichterlaaie. De gevels van de gebouwen waren grotendeels van hout en door de vele opgeslagen boten was de vuurlast in de gebouwen hoog.

Afschermen

Formeel is de jachthaven aan de Noord IJsseldijk grondgebied van de gemeente IJsselstein, maar vanwege de ligging in landelijk gebied langs de Hollandse IJssel, is de locatie sneller bereikbaar vanuit andere kernen. Daarom kwamen de brandweerposten Montfoort en De Meern als eerste in actie na de eerste alarmering om 13.32 uur. Ook de autoladder van de post Utrecht-Schepenvuurt en de OVD werden gealarmeerd, omdat de meldingen vanaf de jachthaven al snel wezen op een forse brand. Daarover bestond ook voor de aanrij-





dende eenheden geen enkele twijfel, toen zij al van kilometers afstand een snel groter en zwarter wordende rookkolom waarnamen. Bij aankomst kwamen zij voor een enorme vuurzee te staan, die zich al vanaf de eerste naar de tweede loods had uitgebreid. Vanwege de omvang van het complex en de dreiging richting nog twee geschakelde loodsen met boten, werd opgeschaald naar zeer grote brand. Nog twee bluseenheden, uit IJsselstein en Nieuwegein-Noord, rukten uit en ook de autoladder van IJsselstein werd als tweede redvoertuig in de strijd geworpen. Het afschermen van de nog niet brandende loodsen was de eerste opgave voor de aangekomen brandweereenheden. De tankautospuitten van Montfoort en De Meern werden ingezet vanaf de achterzijde van de brandende loodsen, in combinatie met de Utrechtse autoladder. Zij konden bij een trailerhelling van de haven aan de Hollandse IJssel direct vanaf open water afleggen en hadden zodoende aan bluswater geen gebrek. Een straatwaterkanon, meerdere handstralen en een topstraal vanaf de ladder werden ingezet in een poging de tweede loods te behouden, maar de brand greep daarvoor te snel om zich heen. Om brandoverslag naar de twee loodsen en een boerderij aan de andere kant van het complex tegen te gaan, werden vanaf

de voorzijde aan de Noord IJsseldijk de twee bluseenheden van IJsselstein en Nieuwegein ingezet. Ook de autoladder van IJsselstein werd hier opgesteld om met een waterkanon de nog niet brandende loodsen af te schermen. Die inzet had het beoogde effect. De twee loodsen, die door een smalle open ruimte van de brandende gebouwen werden gescheiden, konden worden behouden. De tankautospuitten aan de Noord IJsseldijk moesten hun bluswater uit een sloot onttrekken en daarvoor werd door

het waterschap het waterpeil in de watergang verhoogd.

Spanning voor booteigenaren

Door de grote hoeveelheden kunststof van de boten die in de brandende loodsen waren opgeslagen, nam de inktzwarte rookpluim groteske vormen aan. Tot op tientallen kilometers afstand was de rook te zien. Regelmatig waren vanuit de brandende loodsen explosies van





gasflessen te horen. De eenheden aan de achterzijde wisten nog een groot aantal gasflessen uit het gebouw te halen. Vanwege de immense rookontwikkeling en de omvang van de brand, werd opgeschaald naar GRIP 1. Gelukkig ligt jachthaven Marnemoende in relatief dun bevolkt landelijk gebied, waardoor de rook geen al te grote overlast veroorzaakte. Wel was de geur van brandend polyester in de loop van de middag tot op kilometers afstand te ruiken. Voor tal van booteigenaren die te midden van de toeschouwers het bluswerk gadesloegen, was het een spannende

middag. ‘Heeft mijn boot het inferno overleefd of niet?’ Uiteindelijk bleken sommige mensen geluk te hebben en anderen niet, afhankelijk van de vraag in welke loods hun vaarttuig gestald stond. Toen de brand halverwege de middag over zijn hoogtepunt heen was en de nablusfase begon, bood het terrein een trieste aanblik. Tussen de smeulende restanten van de twee grote loodsen, waren tal van uitgebrande karkassen van boten in alle soorten en maten zichtbaar. In totaal gingen tussen de 70 en 80 gestalde boten verloren, waaronder diverse luxe jachten en ook

twee rondvaartboten. Ook de winkel en de werkplaats van de jachthaven brandden uit. De schade aan de botenloodsen en gestalde boten loopt in de miljoenen. Gelukkig bleef het bij materiële schade en vielen bij de brand geen gewonden. Wel werden drie mensen door ambulancepersoneel gecontroleerd omdat zij rook hadden ingeademd. Wat zich precies heeft afgespeeld op het moment van het uitbreken van de brand en of het vuur daadwerkelijk is ontstaan bij het aanbrengen van de zonnepanelen is nog in onderzoek.



Golden Oldies

Op het Nederlandse automerk DAF zijn en worden de nodige brandweervoertuigen gebouwd. In het boek Nederlands rijdend brandweer erfgoed van Adriaan Kriek staan er vele afgebeeld. In deze editie een serie voertuigen van dit automerk. Vragen en/of opmerkingen: dirk.jobing@home.nl

Foto's: *Dirk Jobing*

Personeel/Materieelwagen

Korps: Berhard Kazerne Amersfoort
Gemeente: Amersfoort. Automerk: DAF
Type: YA126. Opbouw: Eigenbouw
Kenteken: KL-80-26. Bouwjaar: 1957
Anno 2018: Stichting La Courtine



Tankautospuiter. Korps: Amsterdam-Frederikstraat → Honthorststraat. Gemeente: Amsterdam. Automerk: DAF. Type: G1300BA325
Opbouw: Kronenburg. Kenteken: VF-40-90
Bouwjaar: 1966. Anno 2018: Stichting Behoud Erfgoed Brandweer Amsterdam (BEBA)



Tankautospuiter. Korps: Bols, Nieuw-Vennep. Gemeente: Haarlemmermeer
Automerk: DAF. Type: A1300BA360. Opbouw: Bikkers. Kenteken: DN-71-67 → BD-67-DK. Bouwjaar: 1972. Anno 2018: Brandweerclub Twente



Linksboven: Tankautospuiter. Korps: Winschoten. Gemeente: Oldambt. Automerk: DAF. Type: FF1600BB360. Opbouw: Van Bergen. Kenteken: DJ-48-50. Bouwjaar: 1972. Anno 2018: Stichting Oud Brandweermateriaal (SOB) Winschoten
Rechtsboven: Tankautospuiter. Korps: Sassenheim. Gemeente: Teylingen. Automerk: DAF. Type: FA1300DT340. Opbouw: Doeschot-Rosenbauer. Kenteken: BD-10-DJ. Bouwjaar: 1981
Anno 2018: Brandweerclub Twente
Links: Tankautospuiter. Korps: Vroomshoop. Gemeente: Twenterand. Automerk: DAF. Type: V1100C360.
Opbouw: Berwi. Kenteken: RB-12-83, Bouwjaar: 1955.
Anno 2018: privé bezit



Massale inzet bij bedrijfsbrand Kerkenveld

Bij bouwmaterialenbedrijf Botter aan de gedempte Hoofddiep in Kerkenveld (gemeente De Wolden) woedde dinsdagmorgen 13 februari een zeer grote brand. Een grootschalige brandweerinzet was nodig om brandoverslag naar belendingen te voorkomen.



Bij de firma Botter worden onder andere trappen, deuren en kozijnen gemaakt. De zoon van de eigenaar, die in hetzelfde pand een hoveniersbedrijf runt, was aan het slijpen, toen hij plotseling de brand ontdekte. Hij greep nog snel een brandblusser maar kon het vuur zelf





niet meer uit krijgen. Daarop belde hij 112. Terwijl de blusgroepen Zuidwolde en Slagharen aanrijdend waren, gaf de bevelvoerder van Zuidwolde al het nader bericht grote brand, omdat hij de situatie ter plekke goed kent en al vanaf afstand een grote zwarte rookwolk zag opstijgen.

Eenmaal ter plaatse was de brand complexer en groter dan hij dacht. Het bedrijf bestaat uit een groot aantal aan elkaar gebouwde gebouwen en het ge-

vaar van brandoverslag naar een andere grote loods was groot. De bevelvoerder besloot op te schalen naar zeer grote brand, wat de inmiddels ter plaatse gekomen OVD helemaal met hem eens was. De eenheden Zuidwolde en Slagharen kregen bijstand uit Ruinen, Coevorden, De Wijk/Koekange, Emmen en twee blusgroepen van Hoogeveen. Om-

dat er een grote vijver bij het pand ligt, met ruim voldoende water, hoefde het grootschalig watertransport niet ingezet te worden. Door met man en macht een waterscherm tussen de panden te leggen, werd brandoverslag voorkomen. De schade was groot, maar er raakte gelukkig niemand gewond.

Tekst en foto's: Henk Brunink

“There’s a way to do it better. . . Find it!”

IFFS biedt betaalbare oplossingen geheel naar klantenwens voor elke brandweerorganisatie op het gebied van:

- Engineering en Project management
- Service, Onderhoud en Ombouw
- Voertuigen, Aanhangers en Haakarmcontainers
- Stationaire en mobiele systemen met capaciteiten tot 80.000 l/min.



IFFS is een klein bedrijf in een klein land maar met indrukwekkende partners en grensoverschrijdende ideeën

IFFS b.v.
Runweg 28
5258 BN Berlicum

Tel.: 073 522 6285
info@iffs.nl
www.iffs.nl





De dag dat de Dag van de Brandweerg

Al een aantal jaren wordt de verjaardag van Jan van der Heijden (geboren op 5 maart 1637) aangegrepen om stil te staan bij de (rijke) brandweergeschiedenis. Die traditie ontstond in het Brandweermuseum Wassenaar onder de inspirerende regie van toenmalig coördinator Kees Plaisier. Dit jaar was zaterdag 3 maart aangewezen als de Dag van de Brandweergeschiedenis en om meerdere redenen was Den Haag uitgekozen als locatie.

Ten eerste is 3 maart de dag van de jaarlijkse herdenking van het vreselijke bombardement op de Haagse wijk Bezuidenhout in 1945 en ten tweede was de nieuwe voorzitter van het Netwerk Geschiedenis Brandweer Nederland, Martin Evers, als plaatsvervangend commandant Brandweer Haaglanden, de gastheer. Alleen was hij er zelf niet bij, maar hij had alles tot in de puntjes georganiseerd en voorbereid. Op die koude zaterdag (de laatste schaatsdag van het seizoen) waren toch zo'n 85 mensen naar het hoofdkantoor van de Veiligheidsregio Haaglanden aan de Dedemsvaartweg gekomen om het bijzondere programma bij te wonen. Bijzonder was het, want het thema was – met het oog op de herdenking van dat bombardement – de brandweer



In de pauze werd de gelegenheid te baat genomen om zowel de Magirus van Waddinxveen als die van Den Haag uitgebreid te bezichtigen, maar ook de maquette van de kazerne Theresiastraat en de modellen van Jeroen van der Ven waren te zien. Foto: Gerard Koppers



*Boven: De Haagse brandweercommandant Esther Lieben toonde zich een enthousiast en onvermoeibare gastvrouw. Ze benadrukte het belang van goede zorg voor de stoffelijke herinneringen aan het verleden. Foto: Gerard Koppers
Links: Voor de fotografen werden de beide Magirussen nog speciaal naar buiten gereden. De oorlogsuitmonstering op het Haagse exemplaar (rechts) is duidelijk zichtbaar. Foto: René Boot*

Daarna kwam Ira Helsloot, hoogleraar bij de Radboud Universiteit Nijmegen, die – mede aan de hand van de historie van de Waddinxveense autospuit – aantoonde dat de ontwikkeling van de brandweer in de afgelopen eeuw grotendeels door de techniek bepaald was en dat de grote stappen gemaakt werden na belangrijke maatschappelijke veranderingen en ernstige incidenten. Hij wist ook te vertellen dat de risico-regelreflex soms nogal eens doorgeschoten is en daarom maar beperkt effectief gebleken is. Hij stipte ook een paar onderzoeken aan, die mogelijke toekomstige koersen konden beïnvloeden.

De ontwikkelingen in het afgelopen jaar bij de brandweer werden toegelicht door IJle Stelstra, directeur Brandweer bij het Instituut Fysieke Veiligheid. Ook hij bleek herinneringen aan Waddinxveen te hebben, maar bepaalde

geschiedenis geschiedenis schreef

Gerard Koppers

in en rond de Tweede Wereldoorlog. Een onderwerp waarover blijkens de reacties van de toehoorders toch nog maar heel weinig bekend was. Er waren dan ook niet alleen belangstellenden in het brandweerwezen, maar ook oud-brandweermensen uit met name Den Haag en geïnteresseerden uit de kring van de Documentatiegroep 40-45. Als dagvoorzitter was Koos Scherjon bereid gevonden, tot voor kort regionaal brandweercommandant Noord- en Oost Gelderland en voorzitter van de Vereniging van Vrienden van het Brandweermuseum Borculo.

Onwikkeling

Na een hartelijk welkomstwoord van regionaal brandweercommandant Haaglanden, Esther Lieben, werd het

In de tijd van de Haagse brandweerpollitie kreeg het korps van hoofdcommissaris/commandant Van 't Sant het beheer over een mobiele muziektent, die nog tot ver na de oorlog gebruikt is. Foto: Collectie SHBH

ochtendprogramma geopend door Hans Zuidijk, regionaal commandant Hollands Midden, die uitgebreid de geschiedenis van de Magirus-autospuit van Waddinxveen uit de doeken deed. En dat is een lange geschiedenis, want die begon in 1928 en eindigde voorlopig in 2018 met de volledige restauratie van het voertuig door de vrijwilligers van Katwijk. Tot bewijs kon het voertuig zelf dienen, want het was naar de Deldemsvaartweg gebracht en werd in de pauze uitgebreid getoond.

zich verder tot het uit de doeken doen van de statistieken over 2017 en de toestandkoming van de Landelijke Agenda Brandweertzorg 2018, waar de Raad van Brandweercommandanten veel energie in had gestoken en tot zijn vreugde een eenduidige visie over had ontwikkeld.

Brandweerpollitie

De bijdrage van Martin Evers werd gepresenteerd door Guus Brinkel van de Stichting Historisch Brandweermaterie-





Links: Voor de liefhebbers was het watertanden bij de modellen van Jeroen van der Ven, die zowel de Haagse brandweer als de Staatsbrandweerpolitie in miniatuur had vervaardigd. Foto: Gerard Koppers

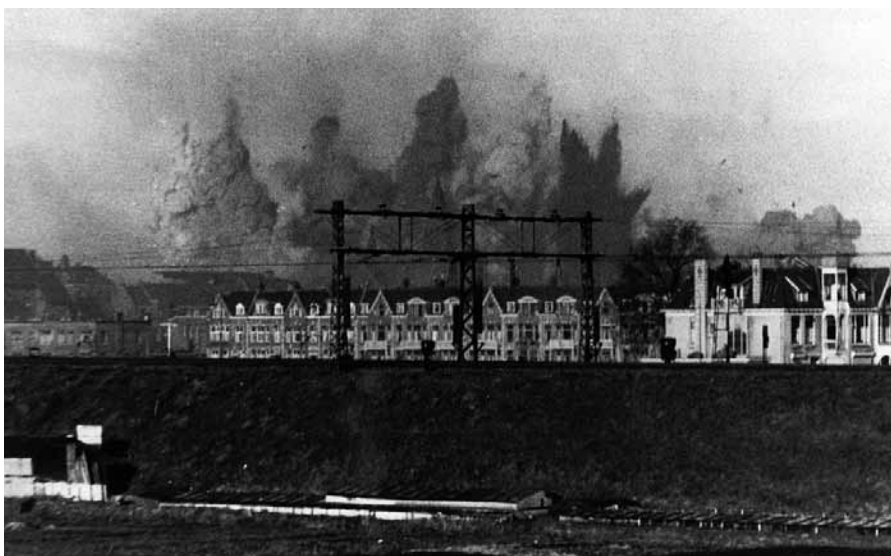
Onder: De Staatsbrandweerpolitieafdeling Holland, die gelegerd was op het enkele kilometers verderop gelegen Aloysiuscollege, beschikte over het modernste Duitse brandweermaterieel dat er te krijgen was. Foto: P. van Vught

eel Haaglanden en ging over de Haagse politiebrandweer, die van 1921 tot 1942 de brandweezorg in de hofstad verzorgde. Daarbij viel de brandweer onder de gemeentepolitie en de spraakmakende hoofdcommissaris van politie François van 't Sant, die dus tevens brandweercommandant was, werd eveneens onder de loep genomen. Zijn persoon was omgeven met tal van raadsels en intriges, ook al door zijn verbondenheid aan Koningin Wilhelmina in en rond de Tweede Wereldoorlog. Brandweer en politie werden op last van de bezetter in 1942 weer gescheiden, maar ironisch genoeg werd de brandweer formeel vanaf 1 maart 1943 weer onderdeel van de Staatspolitie. Direct na de bevrijding werd de brandweer weer snel de brandweer. Vlak voor de pauze kwamen



Jan Konst en Arie Kapinga van het Brandweermuseum Wassenaar nog even aan het woord met een anekdotische geschiedenis over de rivaliteit tussen de brandweercommandant en politiecommissaris in het vooroorlogse Wassenaar,

ontleend aan het plakboek van de voormalige brandweercommandant/verzamelaar Van der Mark, die de grondlegger van het Wassenaars museum was. Zelfs de pauze werd een hoogtepunt en niet alleen wegens de prima kwaliteit van de door de personeelsvereniging van Haaglanden verzorgde lunch en de aanwezigheid van de Documentatiegroep 40-45, maar vooral door de presentatie van de gerestaureerde Magirus-autospuit van Waddinxveen. Die was – bij wijze van verrassing – in het gezelschap van de Magirus-autospuit nr. 13 van Den Haag van de Stichting Historisch Brandweermaterieel. De



Het verwoestende bombardement op de wijk Bezuidenhout, gezien vanuit Voorburg. De huizen op de voorgrond staan aan de Schenkkade. Foto: Gemeentearchief, fotograaf D. Dijkstra

autospuit 13 was met het oog op het onderwerp in 'oorlogskleuren' uitgevoerd: witte bumpers en bedieningshandels en verduisterde koplampen. Ook hadden de fraaie maquette van de brandweerkazerne aan de Theresiastraat weer afgestoft en opgeknapt. Deze kazerne werd bij het bombardement op de wijk Bezuidenhout geheel verwoest en werd niet meer opgebouwd. Een bijzondere verrassing was ook de expositie van de modellen van Jeroen van der Ven, die de voertuigen van de Haagse brandweer, maar ook van de Rijksbrandweer/ Staatsbrandweerpolie minuscule had nagebouwd.

Rijksbrandweer

Na de pauze schetste Kees Boot, secretaris van het Netwerk Geschiedenis Brandweer Nederland, de aanleiding van en de inhoud van het plan Budde-Van der Harten, dat in 1938 werd samengesteld en een landelijk eenduidige organisatie van brandweer- en luchtbeschermingsdiensten beoogde. Het bleek voor die tijd toch te hoog gegrepen, maar tijdens de bezetting zijn er wel een aantal elementen gebruikt voor de organisatie van de brandweer. Kees gaf ook veel aandacht aan de verhoudingen in de maatschappij vlak voor de oorlog om een aantal ontwikkelingen begrijpelijk te maken. Na de oorlog werd één van de planmakers, Derk Budde, vervolg

tijdens de bezetting en ook daar werd op ingegaan.

Dat er in Nederland een beroepsbrandweer geweest is van 1200 man, die geleerd was in zes kazernes, was voor vele aanwezigen een complete verrassing. Schrijver dezes schetste de ontstaansgeschiedenis, inrichting en verrichtingen van het korps, dat van 1942 tot 1944 dienst heeft gedaan onder verschillende namen: Rijksbrandweer, Staatsbrandweerpolie en zelfs Feuerschutzpolizei-Abteilung (Motorisiert). Het waren de voertuigen van deze organisatie die Jeroen van der Ven in miniatuur had gepresenteerd en bij menigeen verbazing wekten.

Het kon nog niet op, want Peter Snelten sloot het thema af met een vooral brandweertechnische beschrijving van de gevolgen van het bombardement op het Voorhout en de wijk Bezuidenhout op 3 maart 1945. Het was een geallieerd 'vergissingsbombardement', waarbij de brandweer door gebrek aan manschap-

pen, materieel, brandstof en voedsel de blussing nauwelijks effectief ter hand kon nemen. De ramp werd nog groter toen een Duitse V2 raket neerstortte op de uitgebrande wijk en terechtkwam bij een motorspuit van de hulpbrandweer, die net gestopt was door brandstofgebrek. Daarbij kwamen tien brandweerslieden om en de gedenksteen ter gelegenheid daarvan hing pal naast de zaal waarin het verhaal verteld werd.

Contacten

Dagvoorzitter Koos Scherjon kon tegen vier uur het programma met gepaste trots en tevredenheid afsluiten, waarna onder het genot van een hapje en een drankje nog kon worden nagepraat en daar werd ijverig gebruik van gemaakt. Oude contacten werden verstevigd en nieuwe gelegd en het bleek dat er die dag heel wat nieuwe inzichten over oude gebeurtenissen zijn ontstaan en ook een aantal zaken in het heden beter verklaarbaar waren geworden. En daar gaat het om bij het bestuderen van de roemrijke brandweergeschiedenis!





De geschiedenis van het k *Van paardenkracht tot motorkr*

Nederland kent een lange traditie als het gaat over het redden op zee.

In een aantal artikelen putten wij uit het omvangrijke archief van wat tegenwoordig de Koninklijke Nederlandse Redding–Maatschappij (KNRM) heet. Daarbij komen zowel de reddingboten aan bod, als bijvoorbeeld de – minder bekende – wielvoertuigen die nodig waren om de boten over de weg of rails te vervoeren. Een deel daarvan behoort tot de historische collectie van het Nationaal Reddingmuseum ‘Dorus Rijkers’ in Den Helder.

Paarden hebben decennia lang een belangrijke rol in het reddingwerk gespeeld. Op tientallen plaatsen langs onze kust werden de strandreddingboten op – door paarden getrokken – wagens van het boothuis naar het strand en omgekeerd vervoerd. Door het steeds schaarser worden van deze dieren moest de Reddingmaatschappij echter gaandeweg overgaan op tractoren.

Uit correspondentie met de plaatselijke commissie van Scheveningen blijkt, dat er vanaf ongeveer 1910 klachten waren over de tijd die nodig was om paarden te krijgen. Het bestuur vroeg zich af of het mogelijk zou zijn, de ‘paardenleveranciers’ door het geven van een premie tot meer spoed te bewegen. Het probleem was, antwoordde de commissie, ‘dat als er een noodbericht is, er mo-

gelijk geen paarden op stal staan. Dan moet de leverancier gaan zoeken naar zes paarden. Als hij ze heeft gevonden, moet hij ze uitspannen, daarna weer inspannen en er mee naar het boothuis lopen. Daarbij komt dat de afstand groot is. Een premie brengt daarin geen verandering’.

Soldaten?

Een oplossing liet nog lang op zich wachten, maar aan het eind van het decennium kwam er – noodgedwongen – een oplossing. In 1919 kwam er een klacht van het gemeentebestuur van

Clayton tractor met bootwagen No. 24, Station Katwijk aan Zee. (Archief KNRM)





Bootwagen No. 14 met strandreddingboot 'Eierland', De Cocksdorp 1934 (collectie Nationaal Reddingmuseum)

Kustreddingwezen kracht (deel 1)

Door
Bas van Deelen

onmogelijk te verwerpen, doch aan de Minister van Oorlog het verzoek te richten de soldaten van het fort te verplichten, hulp te verlenen. Nodig zijn circa 30 man. Zij moeten dan 1 of 2 keer per jaar oefenen. De kwestie der paarden is dan geheel opgelost.'

Anno 2018 kunnen wij ons nauwelijks voorstellen dat een dergelijk verzoek enige kans van slagen zou hebben, maar het paste blijkbaar in het tijdsbeeld van de 20e eeuw, want het Ministerie van Oorlog besliste positief. Majoor J.L. Bels, Commandant Korps Pantserfort Artillerie te IJmuiden: *'Waar het menigmaal voorkomt dat bij branden, watersnood of dergelijke rampen door militairen hulp wordt verleend, hopen wij ook in geval van stranding beschikbaar te zijn.'*

Die hulpverlening is evenwel vrijwillig en kan niet worden verplicht, benadrukte Majoor Bels. Men heeft nog geoefend met soldaten, maar waarschijnlijk was het geen succes.

Clayton motortractor

Waar het te Scheveningen erg moeilijk was om binnen korte tijd over paarden



Den Haag, omdat de reddingboot niet was uitgerukt voor een gestrand schip. Pas drie uur na de melding kwamen er drie paarden opdraven, terwijl er drie span nodig waren. Een geluk bij een ongeluk was, dat de opvarenden hun schip niet wilden verlaten. Was dat wel het geval geweest dan was de reddingboot met zekerheid te laat gekomen. Dit voorval was blijkbaar de druppel die de emmer deed overlopen; nadat de gemeente de toegangsweg in begaanbare staat had gebracht, kwam er in 1920 een 40 pk Clayton motortractor.

Het ging blijkbaar niet van harte, want de toenmalige secretaris van de NZHRM, de heer H. de Booy, had voor het paardenprobleem een ander plan, namelijk de verplichte inzet van soldaten. Hoe kwam hij op dit idee? *'Omdat de eisen van de voerlieden uit Wijk aan Zee voor een oefening met de boot van IJmuiden-Noord zo buitensporig hoog zijn, hebben wij besloten de oefening af te gelasten'*, liet de plaatselijke commissie van IJmuiden in 1919 weten. *'Op*

het ogenblik zijn langs de gehele kust van Noord-Holland (na een aanmerkelijke verhoging) de voerlonen circa acht gulden per span voor een oefening. Die van Wijk aan Zee durven 7,50 gulden per paard te vragen, dus 15 gulden per span en voor een oefening van de op drie kilometer afstand gelegen boot van IJmuiden-Noord 12,50 gulden per paard.'

'Daarom stellen wij voor', antwoordde secretaris De Booy van de NZHRM, *'het denkbeeld om de bemanning van het fort te doen medehelpen, niet als*

Clayton motortractor. (Archief KNRM)
Motorstrandreddingboot 'Mr. Adriaan de Bruine', Ameland, 1986. (Archief KNRM)





Chevrolet (kenteken N-30042) voor de bootwagen. (Archief KNRM)

te kunnen beschikken heeft het bestuur van de reddingmaatschappij – na proefnemingen te Katwijk – besloten tot de aankoop en de stationering te Scheveningen–Zuid van een 40 pk Clayton motortractor met rupsbanden. Een tweede tractor werd geplaatst te Scheveningen–Noord, een derde ging naar IJmuiden–Zuid en een vierde naar IJmuiden–Noord. Voor het te water brengen van de reddingboot met de tractor, moesten de bootwagens speciaal worden aangepast. Overigens was het slechts de bedoeling de tractoren te plaatsen op die stations, waar paarden niet spoedig beschikbaar konden zijn. Men was nog lang niet zover de paardentraction volledig af te schaffen, maar had wel plannen het aantal tractoren daar waar nodig en wenselijk uit te breiden.

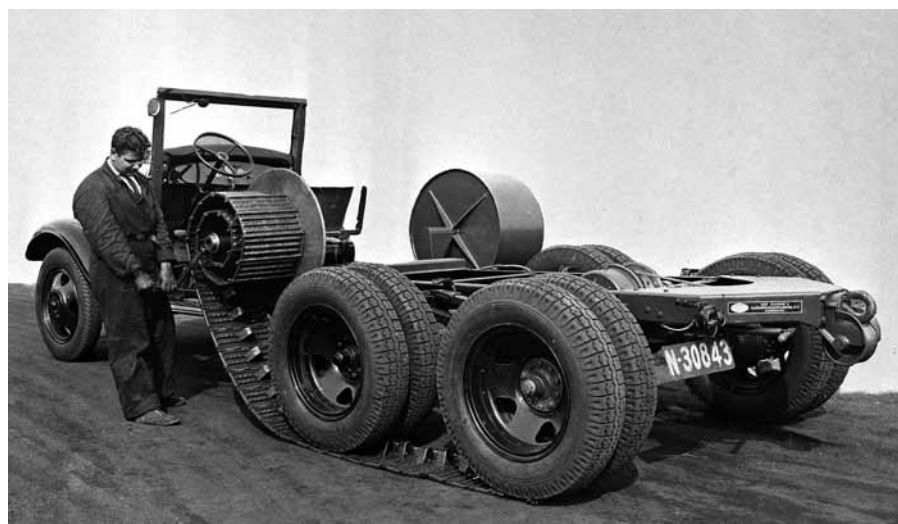
Op 26 juli 1920 werd in Katwijk aan Zee een oefening gehouden met een Clayton motortractor welke door de Britse Royal National Life-boat Institution (RNLI) voor dit doel beschikbaar gesteld was. De RNLI had zelf 20 exemplaren van dit type besteld. Met de reeds afgeleverde exemplaren had men inmiddels enige ervaring opgedaan en daar kon de NZHRM dankbaar gebruik van maken, want het gebruik van een dergelijke tractor vergt de nodige aanpassingen. Men realiseerde zich dat de tractor bij het vervoer van het materiaal tamelijk ver te water moest gaan. Vooral bij het in zee brengen van de boot op wagen en bij het terughalen van de wagen. Het vlieg wiel gooit dan veel water naar boven en mag-

neet en bougies moeten dan hun werk blijven verrichten, want stopt de motor, dan bestaat – vooral op onze stranden – het gevaar dat de tractor in het zachte zand wegzakt en er vervolgens met grote moeite weer kan worden uitgehaald. De NZHRM heeft in totaal 7 Clayton tractoren in dienst gehad (Motortractor No. 1 t/m Motortractor No. 7).

Het ‘vergeten’ experiment met de TraDo–tractie

Blijkbaar heeft men nog serieus gezocht naar andere oplossingen dan tractoren, want in 1936 nam men een proef om met een, van een zogenoemde TraDo–constructie voorziene Chevrolet de reddingboot te vervoeren. Helaas is er weinig of niets terug te vinden in de archieven. Pas in een artikel in ‘De Reddingboot’ (No. 144) van december 1988 werd dit vermeld. Het onderschrift bij de foto in voornoemd blad was veelzeggend: ‘De proef mislukte.’ In september 1934 kwam de heer Hub

van Doorne van DAF in contact met een docent automobieltechniek aan de Koninklijke Militaire Academie te Breda, Luitenant Piet van der Trappen. Een ontmoeting – zo lezen wij in het boek ‘DAF Aanhangwagenfabriek’ van Frans X.A. Schmiermann – die voor DAF verstrekkende gevolgen zou hebben. De motorisering van de Nederlandse strijdkrachten stond nog in de kinderschoenen, ook daar vertrouwde men nog (teveel) op paardentraction. Toch waren er binnen de strijdkrachten personen die wel het nut van motorisering inzagen en het was mede aan Van der Trappen te danken dat er meer interesse ontstond voor het onderwerp. In 1934 stelde General Motors een Chevrolet–chassis ter beschikking waarop Van der Trappen zich mocht uitleven: een ombouw–installatie om van het 6x2 chassis een 6x4 truck te maken. Vanaf dat moment ging het snel, want na het eerste contact van de heer Van Doorne met Luitenant Van der Trappen hadden de heren op 30 oktober 1934 een rijdend prototype. De



Chevrolet met Trado–systeem. (Archief DAF museum)

Rechts: Roadless Traction Ltd. CASE tractor 'Zeeolifant' te Zandvoort. (Collectie Nationaal Reddingmuseum)

Midden: Caterpillar D4 tractor met motorstrandreddingboot 'Kurt Carlsen' op bootwagen. (Foto Stichting Kurt Carlsen)

Onder: Caterpillar Challenger 65 tractor met reddingboot Frans Verkade (van KNRM-station Marken) voor het boothuis van KNRM-station Terschelling Paal 8. (Foto C. Brinkman KNRM)



onze oosterburen zouden veel roet in het eten gooien en met name het reddingwezen zou daar erg veel hinder van ondervinden. Zo werden twee – in begin 1940 bij Roadless Traction Ltd. – bestelde CASE-tractoren pas na de oorlog geleverd. In 1946 stonden de beide tractoren bij Roadless Traction Ltd. te Hounslow 'op stapel', maar door gebrek aan personeel en problemen bij de levering van diverse onderdelen uit de Verenigde Staten werd de levering ernstig vertraagd en werden de tractoren pas in 1948 afgeleverd. De NZHRM heeft totaal 5 CASE-tractoren in dienst gehad: de Zeehond, Zeekoe, Zeeleeuw, Zeeolifant en Zeepaard.

Gesloten reddingstations, tekort aan paarden

Toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak had de reddingmaatschappij NZHRM al een aantal tractoren, maar de meeste 'strandreddingbootstations' waren nog

'TraDo' werd vernoemd naar de 'uitvinders': Van der Trappen en Van Doorne. Op 25 mei 1935 werd door de Nederlandse overheid de eerste order geplaatst voor 22 TraDo's, 11 op Chevrolet-chassis en 11 stuks op Ford-chassis. Met deze voertuigen werden uitgebreide proefnemingen gedaan. Met succes, want in 1937 werd de TraDo standaarduitrusting voor de Nederlandse strijdkrachten. De voertuigen hadden nog een paar bijzonderheden, waardoor wellicht de belangstelling bij de reddingmaatschappij gewekt werd, namelijk de TraDo-lier en de afneembare 'rupsbanden'. Deze werden – zoals op foto te zien – opgeborgen in beide trommels op het chassis. Dit detail (afneembare rupsbanden) mislukte. . .

Roadless Traction Ltd. CASE motortractor

De ontwikkelingen op het gebied van tractoren gingen door, de 7 Clayton tractoren van de NZHRM zouden gelei-

delijk aan vervangen gaan worden door een geheel waterdichte tractor. De eerste werd in 1937 besteld bij Roadless Traction Ltd. te Hounslow, Middlesex (GB). De eerste CASE tractor, met de naam Zeepaard, was bestemd voor het (toen) nieuwe station Terschelling-Paal 8 en werd op 19 oktober 1938 officieel in dienst gesteld. Meer exemplaren zouden volgen, maar de politieke (en vooral militaire) ontwikkelingen bij





*Caterpillar Challenger 75E van reddingstation Cadzand.
(Foto Wim Schuitema)*



Caterpillar Challenger 85E van reddingstation Egmond aan Zee. (Collectie reddingstation Callantssoog)



*Roodberg tractor van reddingstation Texel–De Cocksdorp.
(Collectie Nationaal Reddingmuseum)*



John Deere 6520 tractor van reddingstation Ouddorp. (Foto Kees Verhoef)

aangewezen op paarden. Paarden en tractoren werden door de bezetter gevorderd. Reddingstations werden op last van de Duitsers gesloten. In een aantal gevallen werden de boothuizen zelfs volledig gesloopt. Gedurende

deze periode heeft het personeel van de NZHRM en de ZHMRS kans gezien de hulpverlening – zo goed als onder de gegeven omstandigheden mogelijk was – draaiende te houden. Een prestatie van formaat waar helaas na het

einde van de oorlog nog geen eind aan kwam. Meer dan normale inzet was nodig om alles weer op te bouwen. De resterende tractoren waren – mede door toedoen van de Duitse bezetter – in slechte conditie en konden slechts met moeite aan de praat worden gehouden. Twee oude Clayton tractoren konden niet meer worden hersteld, maar het vernieuwingsprogramma werd in gang gezet. De Roadless Traction CASE-tractoren zouden versterking krijgen van nieuwe Caterpillar D4 tractoren.

Caterpillar D4 motortractor

In 1949 werd de Caterpillar D4 tractor Zeeduivel door Machinewerkplaats Fa. J.H. Rooney te Hoek van Holland waterdicht gemaakt. De Zeeduivel heeft

Lamborghini tractor van reddingstation Andijk. (Foto via schipper Menno Betzema)



De 'Seatrac-I' met de 'Valentijn' van station Noordwijk aan Zee. (Collectie Nationaal Reddingmuseum)

van 1952-1987 dienst gedaan bij het reddingstation Terschelling-Paal 8 en is daarna opgenomen in de collectie van het Nationaal Reddingmuseum 'Dorus Rijkers' in Den Helder. In 1966 werden nog twee Caterpillar D4 tractoren aangeschaft ter vervanging van twee verouderde Roadless Traction CASE tractoren. Een van deze CASE tractoren werd nog aangehouden als reserve-tractor. Met de aanschaf van voornoemde Caterpillar D4 tractoren was het vernieuwingsprogramma voor dat moment voltooid. Ook aan het Caterpillar D4 tijdperk kwam een einde, maar de reddingmaatschappij bleef trouw aan het merk Caterpillar. Na de D4 volgden de Caterpillar Challenger 65, de Challenger 75E, Challenger 85E en nog een paar bijzondere exemplaren, zoals de Roodberg, John Deere en Lamborghini tractoren. Alle varianten passeren de revue in de beschrijving van het rollend materieel per reddingstation in een van de volgende afleveringen.

Het lanceersysteem van de 'Seatrac'

De Seatrac werd in 1989 – speciaal voor de KNRM – ontwikkeld als lanceervoertuig voor een (destijds) nieuw type strandreddingboot 'Valentijn'. Het trekkend gedeelte vormt één geheel met de bootwagen, heeft een gewicht van 18 ton, een lengte van 11 meter, een



breedte van 5,70 meter en een snelheid van 20 km per uur. Alle rupsbanden worden hydraulisch aangedreven, wat de kans op vastraken in het zand verkleint. De Volvo Penta TD100G dieselmotor (223 pk) is geheel waterdicht ingebouwd in het stuurhuisgedeelte van de bootwagen. Door de hoge positie van de bestuurder heeft deze een voortrefelijk overzicht tijdens het lanceren van de reddingboot, wat de veiligheid alleen maar ten goede komt. Aan de voorzijde van het trekkende gedeelte is een grote lier geplaatst, waarmee de combinatie zich kan terugtrekken als zij onverhoopt toch vast komt te zitten in het zand. Uiteindelijk werden er drie exemplaren gebouwd. De 'Seatrac I' (station Noordwijk), de 'Seatrac II' (station Wijk aan Zee) en de 'Seatrac III' (station Zandvoort). Het concept vond geen navolging, de overige stations die een reddingboot type 'Valentijn' vanaf het strand lanceren, werden uitgerust met een omgebouwde waterdichte Caterpil-

lar Challenger tractor met separate bootwagen. Inmiddels is de oudste Seatrac, die van station Noordwijk aan Zee op 10 maart 2018 – tijdens een omvangrijke verhuisoperatie – vervangen door een jonger exemplaar, de 'Seatrac-II' van station Wijk aan Zee.

In een volgend artikel wordt – behalve aan de voertuigen (tractoren, bootwagens, wippertrucks en kusthulpverleningsvoertuigen) van de reddingstations – ook aandacht besteed aan de restauratieprojecten van de Stichting Kurt Carlsen te Noordwijk aan Zee, het permanent stilstaande 'rollend materieel' van het Nationaal Reddingmuseum 'Dorus Rijkers' en, voor zover er foto- en archiefmateriaal boven water te krijgen is, overige voertuigen welke dienst hebben gedaan bij het Reddingwezen.

Geraadpleegde bronnen:

Diverse jaargangen van KNRM blad 'De Stopzak'

Diverse jaargangen van 'De Reddingboot'

Diverse jaarverslagen van de KZHMRS
Boek 'Geschiedenis van de DAF Aanhangwagenfabriek' door Frans X.A. Schmiermann

Archief KNRM

Foto-collectie en bibliotheek Nationaal Reddingmuseum

Links: De 'Seatrac-I' met de 'Valentijn' van station Noordwijk aan Zee op het droge. (Collectie Nationaal Reddingmuseum)





Eigenlijk zou Rosenbauer haar in 2016 tijdens de jubileumviering gepresenteerd Concept Fire Truck pas tijdens de Interschutz in 2020 in het openbaar tonen. Men besloot echter een uitzondering te maken voor de tweede editie van de expo Rampenbestrijding, Incidentmanagement & Crisisbeheersing (eRIC). Des te meer reden voor een bezoek aan deze beurs, die op 18 en 19 april wordt gehouden op het vliegveld Twenthe. De Concept Fire Truck is een studie naar de brandweerwagen van de toekomst. En dat niet alleen als computeraanimatie, maar tevens in ware grootte. Uitgangspunten zijn universele inzetbaarheid door een multifunctioneel ba-



sisconcept, ontwerp gericht op optimale ergonomie, alternatieve geluidsarme aandrijving met lage uitstoot. Het resultaat is een compact en goed wendbaar voertuig dat inzake ergonomie nieuwe wegen bewandelt. Bedienbaar vanaf de grond en een gemakkelijke toegankelijkheid van de cabine: van het erin 'klauteren' is geen sprake meer. In de cabine waant men zich eerder in een commandocentrale dan in een manschappenruimte. De Concept Fire

Truck is een voertuig voor meerdere taken. Het is een tankautospuit inclusief hulpverleningsuitrusting en heeft aan de achterzijde ruimte voor het meevieren van gewenste extra uitrusting. Het voertuig is met enkele handgrepen aan te passen als eerste-hulpvoertuig waarin gewonden kunnen worden verzorgd en liggend vervoerd. Tijdens eRIC is de Concept Fire Truck niet alleen te bekijken, maar er worden ook demonstraties mee gegeven.

Te koop

Van Vossen aluminium brandweerboot (777cm x 244 cm excl. stootranden).

- Motor: Hyundai Seasall S270 diesel (30,7 draaiuren).
- Freewheelaanhanger (max. 3500 kg) met kenteken (500 km gereden).
- Mercury Sterndrive Bravo X incl. extra schroef.
- Aluminium dieseltank (200 liter).
- Supajet 18 AE draagbare pomp met Briggs & Stratton motor, capaciteit 100 l/min. (2 draaiuren).
- Duwstevan, slaapplek, duikerdeur, hijs- en werkogen binnen boord.
- 4 kraangaten om kabelkraan in te zetten.
- Reling 50 mm. voor opbouw aluminium steigerwerk.
- 3 x werkverlichting, 1 x zoeklicht, 8 x oranje flitslicht.
- Extra's zoals schuimbrandblusser, marifoon, reddingsboei, peddels, extra hulpmiddelen.

Prijs NOTK. Proefvaart, demo pomp, etc zijn mogelijk

www.dutchcontrolindustries.nl
0621273546 / info@dutchcontrol.eu

Auto Im- & Export



TE KOOP AANGEBODEN



MAGIRUS LADDERWAGEN

- DLK 18/12 VARIO CS
- Jaar: 2004
- Reddingskorf : RK270 Vario CS
- Chassis: IVECO MAGIRUS 130E24
incl. handleidingen

Auto Im- en Export A.M. Hommeles B.V.
rijksweg 5 | 5374RA | Schaijk | Nederland
tel. 0486-461312 | e-mail. info@hommeles.com
www.hommeles.com



De hulpverleningszone Taxandria (provincie Antwerpen) kocht twee nieuwe voertuigen voor de post Hoogstraten. De eerste is een door Vanassche opgebouwde tankautospuiter op een Mercedes-Benz Atego 1530F Euro-6. De tweede nieuwkomer is een tankwagen op Scania G450 Euro-6, eveneens van Vanassche. Deze wagen heeft een watertank met een inhoud van 12.000 l en een tank met 600 l schuimmiddel. Aanvullend is er een tank met reinigingsmiddel aanwezig.



De hoofdpst Roggestraat (Gent – hulpverleningszone Centrum – provincie Oost-Vlaanderen) mocht een nieuwe commandowagen Mercedes-Benz Vito van Autographe in gebruik nemen. Deze werd eveneens gebouwd conform het bestek van het ministerie van Binnenlandse Zaken.

De hulpverleningszone Rand (provincie Antwerpen) heeft twee identieke tankautospuiten op Mercedes-Benz Atego 1529F van Vanassche aangeschaft, voorzien van een Ziegler bluspomp. De voertuigen werden toegewezen aan de posten Lint en Oostmalle (foto).



De hulpverleningszone Hemeco (provincie Liège) heeft voor de brandweerpost Hamoir een nieuwe kleine interventiewagen Peugeot Partner aangeschaft. Het voertuig kreeg een materiaalrek op het dak en een kleine blauwe lamp. In de grille zijn 2 LED-lampen geplaatst. Het voertuig kreeg het roepnummer V32. Eerder werden voor deze zone twee identieke ambulances geleverd, bestemd voor de posten Huy en Hamoir. Beide voertuigen zijn gebouwd op een Mercedes-Benz Sprinter en kregen een containeropbouw van de Duitse fabrikant Strobel, geleverd via de Belgische firma Ambucar/Mecelcar. Helaas, amper één maand na de levering sloeg het noodlot zwaar toe voor de wagen van de post Huy. Op weg naar een interventie raakte het voertuig betrokken in een zware aanrijding met een personenwagen. De chauffeur van de personenwagen moest door de brandweer bevrijd worden. In totaal vielen er zes gewonden. De ambulance werd onherstelbaar beschadigd.

De post Kruibeke (zone Waasland, provincie Oost-Vlaanderen) ontving ter vervanging van een Volvo commandowagen een nieuwe commandowagen op Volkswagen Transporter.

Dit voertuig voldoet aan het bestek van de ministerie van Binnenlandse Zaken dat oorspronkelijk bestemd was voor Mercedes-Benz Vito, maar na verlenging van de geldigheidsduur van de aanbesteding ook voor Volkswagen Transporter van toepassing werd. De leverancier is Autographe in Louvain-la-Neuve.

Jean-Paul Heyens





Voorzitter:

M. (Martien) Dral
voorzittervbb@brandweer.org

Secretaris:

A.E.M. (Marian) Zeelenberg
secretarivbb@brandweer.org

Penningmeester:

J.J. (Jaap) de Jong
penningmeestervbb@brandweer.org

Vice-voorzitter VBB

Lid & Voorzitter

afdeling Brandweer Historie

B.E. (Bianca) van Haasteren
b.van.haasteren@brandweer.org

Bestuurslid &

Voorzitter afdeling Fotografie

J.W.A.M. (Wim) Aichmann
fotografie@brandweer.org

Bestuurslid &

Coördinator Verzamelen

H.J.J. (Rik) Willems
r.willems@brandweer.org

Bestuurslid &

Coördinator Website

J.A. (Jeroen) Brouwer
j.brouwer@brandweer.org

Twitter:

@VBB_org

Facebook

VBB

Bankgegevens

IBAN: NL58INGB0002884726

BIC: INGBNL2A

Afdeling Fotografie

fotografie@brandweer.org

Werkgroep Brandweer Historie

werkgroepbrandweehistorie@brandweer.org

Website en Voertuiginformatie

J.J. (Jelle) Krijthe
webmaster@brandweer.org

Fotoservice

A.G. (André) van Dam
fotoservice@brandweer.org

Korpsinformatie:

vacant
korpsinformatie@brandweer.org

Inzetverslagen

J.T.P.J.M. (Jaques) Bielars
inzetverslagen@brandweer.org

Postbus 150, 5360 AD Grave

VBB-ledenadministratie:

ledenvbb@brandweer.org

Website: www.brandweer.org

Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Brandweerwezen

Contributies 2018

Tijdens onze VBB-dag in Veenendaal is een extra algemene ledenvergadering gehouden over onze contributies. De vergadering ging unaniem akkoord met het bestuursvoorstel om vanwege de gestegen kosten van 'Eén-Eén-Twee' per 1 mei 2018 de jaarcontributies te verhogen. Daarnaast zijn de contributies voor het afdelingslidmaatschap niet verhoogd, maar verlaagd. De contributies over het kalenderjaar 2018 zijn daarmee geworden:

- voor leden: € 35,50 (na aftrek korting automatische incasso: € 33,50)
- voor jeugdleden: € 30,00 (na aftrek korting automatische incasso: € 28,00)
- voor gezinsleden: € 9,00 (na aftrek korting automatische incasso: € 7,00)
- supplement afdelingslidmaatschap, per afdeling, voor leden/jeugdleden/gezinsleden: € 4,00
- supplement buitenlandse leden: € 6,00

Leden komen alleen in aanmerking voor korting automatische incasso als zij een apart volledig ingevuld en ondertekend machtigingsformulier voor automatische incasso aan onze ledenadministratie hebben verstrekt. Die korting wegens automa-

VBB-activiteiten 2018

Voor iedereen (lid en geen lid)
18 & 19-04 eRIC-vakbeurs

Alleen voor VBB-leden
02-06 Voorjaarsexcursie Hoogeveen met Algemene ledenvergadering

Alleen voor leden van de afdeling Fotografie
21-04 Fotoertoertocht
30-06 Fotoertoertocht
08-09 Fotoertoertocht

tische incasso van de jaarlijkse bijdrage wordt slechts verleend bij een geslaagde automatische incasso tijdens de eerste automatische incassopoging. Onze penningmeester Jaap de Jong heeft in maart de eerste automatische incassopoging voor de jaarcontributies-2018 gedaan. Na de automatische incassoronde zal de penningmeester de facturen naar de overige leden gaan verzenden. Leden die alsnog een machtiging voor automatische incasso aan de VBB willen verstrekken kunnen daarvoor gebruik maken van het formulier dat staat op onze website. Of dat formulier vragen

aan onze ledenadministratie via ledenvbb@brandweer.org .

VBB-dag 10 maart 2018

Op 10 maart heeft in Veenendaal onze jaarlijkse ruil- en contactdag plaatsgevonden. Leden en andere belangstellenden konden op het marktplein hun eigen verzamelingen aanvullen. En daar werd gretig gebruik van gemaakt. In de loop der jaren is het accent van deze verenigingsdag verschoven. Het ruilen is inmiddels verdwenen; hoofddoel is geworden het netwerken (onderling, met bestuursleden en met voormalige bestuursleden). Daarnaast werden in een

aparte zaal brandweerfilms vertoond. Verder hield Peter Snellen een lezing over Duitse brandweerwagens uit de periode 1933-1945, en Bianca van Haasteren een lezing over opbouwfabrikant Geesink.

Gezien de positieve waardering en de belangstelling voor de VBB-dag streeft het bestuur er naar op 9 maart 2019 weer een VBB-dag te houden. Het liefst met daarbij ook aparte aandacht voor andere delen van het brandweerwezen. Zoals: informatie en kennisoverdracht van brandweermensen aan jeugdige belangstellenden; verzamelen; brandweerfilatelie; modelbouw; buiten het gebouw demonstraties met huidige en historische voertuigen; enz.

Het bestuur komt zelf handen te kort om dat allemaal te kunnen organiseren. Enkele leden hebben in Veenendaal spontaan hun medewerking toegezegd om dergelijke uitbreidingen van de VBB-dag te helpen realiseren. Het bestuur roept andere leden en belangstellenden vanuit de brandweren die dat ook willen op om zich te melden bij ons secretariaat: secretarisvbb@brandweer.org.

Voorjaarsexcursie 2018

De voorjaarsexcursie voor alle VBB-leden gaat dit jaar op zaterdag 2 juni naar opbouwfabrikant en importeur Dutch Rescue Vehicles (DRV) aan de Zeppelinstraat 8 in 7903 BP Hoogeveen.

In grote lijnen is het programma:

09.30-10.00

ontvangst deelnemers

10.00-12.00

ontvangst door DRV

12.00-12.30

lunch (zelf meenemen)



12.30- Algemene ledenvergadering (ALV)

Voor en na de ALV is er gelegenheid bij DRV te kijken en te fotograferen. In de hal en op het buitenterrein staan voertuigen in aanbouw, onderhoud en mogelijk ook voor reparatie. De regels voor publicaties door VBB-leden zullen aan het begin van het dagprogramma worden verteld.

Opdat de organisatie weet hoeveel leden willen deelnemen: graag vóór 1 juni 2018 aanmelden bij ons secretariaat: secretarisvbb@brandweer.org.

Algemene ledenvergadering 2018

Op 2 juni 2018 wordt bij DRV vanaf 12.30 onze reguliere jaarlijkse Algemene ledenvergadering gehouden. Op de agenda staan al:

- verslagen vergaderingen mei 2017 in Borculo en 10 maart 2018 in Veenendaal
- jaarverslag-2017 secretaris
- jaarverslag-2017 penningmeester
- verslag-2017 kascommissie
- verkiezing kascommissie-2018
- verkiezing bestuursleden *)
- communicatie binnen de VBB

- herijking visie VBB

*) In 2017 is afgetreden ons bestuurslid Dirk Jobing. In zijn vacature is inmiddels

tijdelijk voorzien door Jeroen Brouwer.

Ons bestuurslid Rik Willems heeft aangegeven zijn bestuursfunctie binnen de VBB qua werktijden helaas niet te kunnen verenigen met zijn betaalde arbeid. Daarom treedt Rik af tijdens de ledenvergadering op 2 juni 2018. Rik blijft binnen de VBB wel beschikbaar voor organisatiewerkzaamheden op verschillende terreinen.

Het bestuur stelt de ledenvergadering voor om in de vacatures te benoemen onze leden Jeroen Brouwer en Johan Dupain (jr.).

Andere leden die zich verkiesbaar willen stellen voor een van beide bestuursfuncties kunnen dat doen door uiterlijk op 2 mei 2018 een schriftelijke verklaring in te dienen bij het bestuur. Hun kandidaatstelling dient vergezeld te gaan van de handtekening van ten minste 82 stemgerechtigde leden (statuten: artikel 9, lid 5).

Andere agendapunten kunnen nog worden toegevoegd. De uiteindelijke agenda en de bijbehorende documenten zullen op of omstreeks 2 mei 2018 worden gepubliceerd op onze website.

VBB-kalenders 2019

De voorbereidingen voor de kalenders voor 2019 zijn weer in volle gang. Wij willen graag weer twee verschil-

lende kalenders uitbrengen: een grote voor aan de wand en een kleinere als tafelmodel.

Daarvoor zijn wij op zoek naar goede foto's binnen de thema's van de VBB in de breedste zin. Zowel actuele als historische foto's. Zoals foto's van brandweervoertuigen, brandweerkazernes, brandspuihuisjes, oefenlocaties, daadwerkelijke inzetten van de brandweer, wedstrijden, oefeningen, demonstraties of een brandweermuseum. Het mogen ook foto's zijn van verzamelingen of onderdelen uit verzamelingen of alle andere thema's die met de brandweer te maken hebben.

Ben je lid van de VBB en heb je één of meerdere zelf gemaakte mooie foto's dan kun je die vóór 15 april 2018 aan ons toesturen. Doe dat aan: johan@dupain.net. Wij kijken uit naar jullie inzendingen. Graag alle foto's in de hoogst mogelijke resolutie aanbieden. In jouw e-mail moet je vermelden jouw naam en een korte beschrijving van wat, waar en wanneer is gefotografeerd. Tip: bestanden kunnen tot 2 GB gratis worden verzonden via 'Free' op de website wetransfer.nl.

Wij maken voor beide kalenders een selectie uit de inzendingen. Ons streven is om tijdens onze verenigingsexcursie op 2 juni 2018 beide kalenders aan de leden te kunnen aanbieden.

IFFS levert maatwerk



Het nog jonge Brabantse bedrijf Innovative Fire Fighting Solutions BV heeft een druk jaar achter de rug. Blijkbaar spreekt het meedenken door de klant in de 3D-ontwerpfase, de aandacht voor voertuigbelasting en kostprijs aan. In 2017 werden elf voertuigen gebouwd, die elk als innovatief kunnen worden beschouwd. Zo zag u in vorige edities van Eén-Eén-Twee al de twee tankautospuiten van het Defensie Munitie Bedrijf, over welk korps u nog een artikel tegemoet kunt zien. Ook toonden wij de schuimblusvoertuigen van Shell Moerdijk (foto) en zag u een van de tankwagens van een

eerste serie van zeven van in totaal veertien watertankwagens voor de Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland. Deze laatste werden gerealiseerd in samenwerking met De Burgh in Eindhoven. Letterlijk maatwerk was nodig bij de nieuwe tankautospuit voor de post Megen vanwege de hoogte – of eigenlijk: laagte – van de historische kazerne in dit Brabantse dorp. Meer hierover in het juninummer.

Op 18 en 19 april vindt u IFFS op de beurs eRIC op Vliegveld Twenthe, waar u enkele van de genoemde voertuigen kunt bekijken.

ZATERDAG
26 MEI
ALMERE CENTRUM

SPECTACULAIRE
VEILIGHEIDSDAG

ONTDEK
DE HELD
IN JEZELF!

MET POLITIE,
BRANDWEER,
REDDINGSBRIGADE,
AMBULANCE
EN DEFENSIE

VEILIGHEIDSDAG.NL



Veiligheidsdag

Op zaterdag 26 mei wordt voor de vijfde keer de Landelijke Veiligheidsdag in Almere georganiseerd. Het thema van deze lustrumeditie is 'Veiligheid in en om het huis'. Het evenement is geschikt voor alle leeftijden want ook voor kinderen is er van alles te beleven.

Voor de Landelijke Veiligheidsdag bundelen de Politie, Brandweer, Defensie, GGD, Marine, ANWB, VVN, Rijkswaterstaat, Rode Kruis, Veiligheidsmuseum PIT en Reddingsbrigade Nederland hun krachten. Zij werken in de dagelijkse praktijk ook regelmatig samen en laten deze dag graag zien hoe. Dat doen ze aan de hand van demonstraties, simulaties en een uitgebreide informatiemarkt. De activiteiten vinden tussen 10.00 en 17.00 uur plaats op de verschillende pleinen in Almere Centrum. De toegang is gratis.

Een overzicht van het programma en tijden is te vinden op www.veiligheidsdag.nl

PM/WO

Kids Globe uit Amsterdam heeft een personeel-/materiaalvoertuig c.q. waterongevallenvoertuig geïmporteerd uit China. Het voertuig heeft een 'die cast metal' opbouw en lijkt tevens 4x4 te zijn uitgevoerd. Rijk uitgerust met blauwe lampen kan de 0503 af fabriek zo de uitruk in.

Foto: Arjan den Besten

Weer leven op Lodewijk

In het kader van de verhuisbewegingen in Amsterdam, waarover we in de vorige aflevering al berichtten, werd de al een tijd niet meer gebruikte brandweerkazerne Lodewijk aan de Van Leijenberghlaan weer in gebruik genomen. Op 8 januari vertrok de Duikploeg al vanaf Willem aan de Ringdijk naar de kazerne Nico aan de IJtunnel en op dezelfde datum betrok de bezetting van de autospuiter en autoladder Willem de oude post in Buitenveldert, die weer overbodig was geworden na de oplevering van de nieuwe kazerne in Amstelveen in 2003.

De kazerne Willem aan de Ringdijk,

vlakbij het Amstelstation, is voorbereid om – naast de operationele kazerne – een aantal afdelingen van het hoofdkantoor aan de Karspeldreef te huisvesten, waaronder met name de dienstleiding en Bedrijfsvoering. De verbouwingen van zowel de kazerne Nico als de kazerne Willem moeten eind 2018 afgerond zijn, zodat het hoofdkantoor begin 2019 kan worden ontruimd. Opnieuw een soort loggeerpartij in een ander

gebouw dus, maar in ieder geval wat comfortabeler dan in het provisorium op het Marineterrein. De kazerne Lodewijk, waar dan nu tijdelijk even Willem in woont, is daarmee weer een levendig onderdeel van Buitenveldert geworden. Zo lang het duurt.

Foto Gerard Koppers



Samenwerking

Op 9 maart hebben Fred Heerink van Brandweer Drenthe (li) en Mischa Baert van Fokker een samenwerkingsverklaring ondertekend. Brandweer Drenthe werkt al een groot aantal jaren samen met de vrijwillige bedrijfsbrandweer van Fokker. Dit is nu dus formeel bekrachtigd. De samenwerking houdt in dat Fokker medewerkers (brandweervrijwilligers) beschikbaar stelt bij een uitruk voor de brandweerpost Hoogeveen. Deze medewerkers kunnen het Periodiek Preventief Medisch Onderzoek (PPMO) doen op een van de locaties van Brandweer Drenthe. Daarnaast stelt Brandweer Drenthe materiaal beschikbaar voor de vrijwillige bedrijfsbrandweer van Fokker. Brandweer Drenthe werkt met veel vrijwilligers. Om de paraatheid 24/7 te kunnen garanderen is een goede relatie nodig met werkgevers. Zij stellen in veel gevallen de vrijwilligers beschikbaar in werkuren. Fokker heeft in Hoogeveen een eigen brandweerpost. Bij de vrijwillige brandweer in Hoogeveen werken er zo'n acht brandweermensen bij Fokker en die hebben de mogelijkheid om mee te gaan met de overheidsbrandweer als er nood aan de man is.



Vuur

Het boek 'Vuur' door Daniel Hume (Bruna/Lev 2017) gaat over 'het plezier van vonken, vlammen en smeulen'. Dat is voor de lezers van Eén-Eén-Twee niet alledaags.

Die gaat het om bestrijden van vuur. Het kan echter geen kwaad om ook van de andere kant te kijken.

Het boek van Hume voert ons naar verre streken en soms naar vervlogen tijden. Via kooltjes en tondels komen we bij de handboor, de vuurboog, de vuurploeg, de vuurzaag, het vuurkoord en de vuurpomp. Allemaal nogal omslachtig, maar nuttig als je geen lucifers of een aansteker hebt en ver van winkels of winkelcentra bent. De zon kan ook helpen met wat hulpmiddelen. De verschillende manieren om vuur te maken beschrijft de auteur levendig en precies. Op vakantie kan het zo heel opvoedkundig gebruikt worden. De illustraties helpen daarbij. Maar het mooiste zijn de verhalen en legenden. Dus: als u het eens van een andere kant wilt bekijken, is dit een uitgelezen kans.

Tekst Kees Plaisier

Eén-Eén-Twee Nieuwe voertuigen



Gelderland Midden, Ede, post Centrum. Merk/type: Mercedes-Benz 314 CDI 43.
Soort voertuig: PM3-VZ.
Opbouw: Visser. Kenteken: V-649-JS
Roepnummer: 07-2781.
Foto: Albert-Jan van den Top



Rotterdam-Rijnmond, Barendrecht. Merk/type: Volkswagen (T6) Transporter Kombi 2.0TDi
Soort voertuig: DB K. Kenteken: PN-811-B
Roepnummer: 14. Foto: Arjan den Besten



Fryslân, Heerenveen. Merk/type: Volkswagen Crafter 35 2.0TDi
Soort voertuig: PM3. Kenteken: VZ-168-N
Roepnummer: 02-6407
Foto: Wim Schuitema



Gelderland, Neder-Betuwe, post Opheusden. Merk/type: MAN 15.290BLF (TGM) . Soort voertuig: TS7LD3000HD250T2000
Opbouw: Rosenbauer (AT-III). Kenteken: 50-BKL-9
Roepnummer: 08-8331. Foto: Dennis Kempers



Groningen, Oldambt, post Winschoten. Merk/type: DAF LF310FA415
Soort voertuig: TS7LD3250HD250T3000. Opbouw: Touw. Kenteken: 59-BJS-9. Roepnummer: 01-2931. Foto: Wim Schuitema



Zaanstreek-Waterland, Zaanstad, post Westzanerdijk/Houtveldweg
Merk/type: Yamaha Stormer Rescue 60
Soort voertuig: BRV. Kenteken: 54-23-YV. Roepnummer: 11-8011
Bijzonderheid: op platte haakarmbak
Foto: André van der Smaal

Rotterdam-Rijnmond, Rotterdam, post Frobenstraat
 Merk/type: DAF LF290FAN552. Soort voertuig:
 AL-K32. Opbouw: Hilton-Magirus. Kenteken:
 27-BKL-1. Roepnummer: 17-0551
 Foto: Rinus Oosthoek



Zaanstreek-Waterland, Wormerland, post Wormer
 Merk/type: Mercedes-Benz 2842L56 (Antos) 6x2
 Soort voertuig: HA. Opbouw: Multilift
 Kenteken: 12-BKH-3. Roepnummer: 11-0586
 Foto: André van der Smaal



Gelderland-Midden, Ede, post Centrum
 Merk/type: Mercedes-Benz 516CDI37. Soort voertuig:
 GM3. Opbouw: Visser. Kenteken: 81-BKF-8
 Roepnummer: 07-2081. Foto: William Harthoorn

Groningen, Oldambt, post Bad Nieuweschans. Merk/type:
 DAF LF310FA415. Soort voertuig: TS7LD3250HD250T3000
 Opbouw: Touw-Godiva. Kenteken: 46-BJN-1
 Roepnummer: 01-2935. Foto: Michael Huising



Gelderland-Midden, Ede, post Otterlo. Merk/type: Volkswagen
 Amarok PickUp 3.0TDi (4WD). Soort voertuig: PM5. Kenteken:
 V-212-KP. Roepnummer: 07-2380. Foto: William Harthoorn

Zaanstreek-Waterland, Purmerend. Merk/type: Mercedes-
 Benz 519CDI43 (Sprinter). Soort voertuig: WO
 Opbouw: Visser (Otaris). Kenteken: 90-BKL-4
 Roepnummer: 11-5012. Foto: Visser



eRIC

XPO

Rampenbestrijding
Incidentmanagement & Crisisbeheersing

18 & 19 april 2018
Vliegveld Twente

'Dé beurs voor de veiligheidssector'

- eRIC is dé vakbeurs voor en door de hulpverlener Alle hulpdiensten zijn vertegenwoordigd
- Zie en beleef de nieuwste voertuigen, materieel en operationele techniek
- Ontdek hoe de verschillende hulpdiensten innoveren met robotica en drones
- Ruim 200 exposanten op 50.000m² expoterrein



Meld je gratis aan als bezoeker op www.exporic.nl

