

## Verslag KPT-webinar Schuimtransitie en gebruik slanghaspels in tunnels

Datum 27 februari 2024  
Tijd 12.00-13.00 uur  
Locatie digitaal vanuit COB-studio  
Deelnemers 75+



### Opening en introductie KPT

Harry de Haan, coördinator van het KPT, opent de webinar en heet alle deelnemers van harte welkom.

Na enkele korte mededelingen geeft Harry het woord aan Jochem van de Graaff van H2K. Zijn collega Peter de Roos, is aanwezig om de vragen uit de chat te beantwoorden.

**De presentatie is terug te vinden op de [KPT-website](#).**

Hieronder volgen de vragen en antwoorden n.a.v. de presentaties:

- Een centrale vraag die n.a.v. de presentatie meerdere keren is gesteld, is of de blusmiddelen uit een hulppostkast wel door 'leken' gebruikt zouden moeten worden en of weggebruikers niet altijd direct dienen te vluchten, ongeacht de grootte van een brand.

#### Antwoord:

Als het lukt om met de beschikbare blusmiddelen een beginnende brand te blussen, kan escalatie naar een grote brand mogelijk worden voorkomen. Ditzelfde geldt ook voor slanghaspels in kantoorgebouwen. Uitgangspunt bij gevaar is altijd om te vluchten, maar een beginnende voertuigbrand blussen zou moeten kunnen. Daarbij is het van belang de middelen beschikbaar te stellen die daartoe in staat zijn, een slanghaspel kan daarbij helpen.

- Hoeveel debiet en hoeveel druk hebben de storz-koppelingen in een tunnel in Nederland?

#### Antwoord:

Totaal 120m<sup>3</sup>/u, 1 uur lang, met een druk van ongeveer 8 bar.

- Benoemd is dat brandweervoertuigen gevoed zouden kunnen worden vanaf de storz-koppeling. Klopt het dat dit juist niet de bedoeling is van de storzen in een tunnel, i.v.m. de in het blussysteem aanwezige druk?

- Antwoord:  
De brandweer kan direct water afnemen van de storz-aansluitingen en niet het blusvoertuig voeden. Een regulier (stads)blusvoertuig van de brandweer (VRR) heeft daarbij een maximale intrededruk op de pomp van 5 bar.  
Daarbij wordt aanvullend opgemerkt dat uit de storz-koppelingen in Nederlandse wegtunnels uitsluitend water komt. Schuim moet de brandweer - indien gewenst - zelf bijmengen. Er komt alleen water + schuim uit de brandslanghaspel van de hulppost. Ook dient te worden opgemerkt dat de aanvalsstrategie in Nederland verschilt van Vlaanderen.

- Waarom zijn er slanghaspels in tunnels?

Antwoord:  
Opgemerkt wordt dat haspels in gebouwen verplicht zijn. In lange wegtunnels zijn er ook verplichtingen, deze regels zijn er niet voor niets. Er is een uitdaging in de schuimtransitie t.a.v. de huidige regelgeving. Uit voorschriften blijkt dat AFFF nog verplicht is, dat wordt eruit gehaald? Met de huidige schuimvormende middelen zijn er fluorvrije alternatieven die bij het in het rapport geschetste scenario passen.

- Is er een verschil in scenario-uitwerking in de verschillende tunnelcategorieën?

Antwoord:  
Er is in zijn algemeen gekeken naar de nut en noodzaak van de slanghaspels, niet naar de categorie tunnel (bijvoorbeeld categorie C of D).

- Wat te doen met elektrische auto's in relatie tot het gebruik van de slanghaspel?  
Een elektrische autobrand is te onderscheiden in:
  - o 1. reguliere voertuigbrand met nog niet betrokken accupakket.  
Is nog te blussen en dan heb je niet per definitie een escalatiescenario.
  - o 2. brand in accupakket (thermal runaway).  
Is een escalatiescenario; neemt niet weg dat je de cabine die mogelijk ook betrokken raakt wel kan blussen, maar door accu langdurig incident en kans op herontsteking.
- Hoe komt men aan de norm van 1% schuimbijmenging?  
Klopt het dat de 1% bijmenging geldig is voor fluorhoudend schuim.

Antwoord:  
De 1% is altijd uitgangspunt geweest in verband met ruimtegebrek in de hulppost. 3% zou betekenen minimaal 75 liter schuim in de kast op basis van 100 liter per min en 25 minuten blustijd. Dit past niet.

- Hoe dient fluorhoudend schuim te worden afgevoerd?

Antwoord:

Dit is niet landelijk geregeld. Neem hiervoor contact op met een erkend afvalverwerker. ILT is toezichthouder, ziet toe op de hele keten. Zij zullen toezien dat het fluorhoudend schuim na transitie netjes is afgevoerd.

- Hoe verhoudt escalatie zich tot het kwadrantenmodel?

Antwoord:

Een tunnelbrand is per definitie een binnen inzet. Daarvan kent de brandweer 2 varianten. De defensieve binnen inzet (inzet in een naastgelegen compartiment, met als doel verdere verspreiding te voorkomen) en de offensieve binnen inzet (inzet in het brandende compartiment met als doel de brand te blussen). In de tunnel zal, zolang er voldoende koelend vermogen is, offensief worden opgetreden.

Bij escalatie zal het koelend vermogen onvoldoende zijn. Er is op dat moment geen kans meer dat er nog effectief kan worden opgetreden. Niet met de slanghaspel, en ook niet door de brandweer. Dat blijkt ook uit de handelingsperspectieven voor de bevelvoerders van de brandweer. De brandweer kent 2 smaken: uitmaken van de brand in de incidentbuis (eventueel opstellen in de niet betrokken buis). In geval van escalatie: geen directe inzet en vanaf een veilige plaats de opties verder overwegen.

Mochten er nog vragen zijn over dit onderwerp, mail dan naar [info@h2k.nl](mailto:info@h2k.nl) of neem contact op met het KPT.

Harry bedankt Jochem van de Graaff en Peter de Roos voor de presentatie en het beantwoorden van de vragen en de deelnemers voor hun aanwezigheid en bijdrage.

De eerstvolgende webinar (Road Tunnel Safety Challenges, A Dutch and UK perspective) staat gepland op 21 maart. Dit betreft een webinar in samenwerking met ITA COSUF, de webinar is volledig Engelstalig.