



Pieter van den Bergen (Gezellenlijke Brandweer)

BLUSSEN MET HULP VAN AI

Pieter van den Bergen is sinds augustus jl. directeur van de Gezellenlijke Brandweer. In Europoort Kringen vertelt hij over zijn beweegredenen, gaat hij in op het innovatieve karakter van brandbestrijding en legt hij uit wat hem bij de Gezellenlijke Brandweer verraste. “Lang niet iedereen in de haven kent ons.”

Foto's: Pierre Crom

Je was directeur toezicht bij het Staatstoezicht op de Mijnen. Waarom heb je de overstap gemaakt naar de Gezamenlijke Brandweer (GB)?

“Bij het Rijk moet je na ongeveer acht jaar van positie veranderen. Ik zocht daarom wat nieuws, waarbij ik mij richtte op iets met veiligheid en iets wat ertoe doet. Ik ben 57 en wil nog tien jaar iets doen wat belangrijk is voor Nederland. De Rotterdamse haven was mij niet onbekend. Vanuit mijn vorige functie kende ik de olie- en gassector goed, net als Porthos en Aramis. Vanuit het Rijkstoezicht waren wij betrokken bij diverse havenactiviteiten, zoals bij bedrijven die windturbines op zee plaatsen. Toen kwam deze functie voorbij. De brandweer was voor mij onbekend, maar mijn interesse was toch gewekt. Ik ben mijn hele werkzame leven al op veiligheid gericht geweest en dat element komt terug bij het vak van de brandweer. Aan de voorkant denk je mee hoe iets veilig kan. Mocht het misgaan, dan ligt jouw organisatie letterlijk in de vuurlinie. Een meer loyale en betrokken organisatie op het gebied van veiligheid ga je niet vinden. Bij het eerste contact was er een enorme klik. Waar ik mij de afgelopen acht jaar mee bezighield - veiligheid en de energietransitie - dat zie je zich hier voor de deur voltrekken. Je zit er gewoon middenin.”

Heb je ook iets met de Rotterdamse haven?

“Ik heb havens altijd ontzettend mooi gevonden. Veiligheid en industrie vormen een geweldige combinatie. Ik heb als toezichthouder op veiligheid zowel in de Amsterdamse haven gewerkt en vanuit het Rijk ook bijvoorbeeld in de Eemshaven en Delfzijl, maar de Rotterdamse haven is een droom die uitkomt. Groter dan dit ga je het niet krijgen in Europa.”

Op 1 augustus jl. ben je begonnen als directeur van de GB. Hoe bevalt het je tot nu toe?

“Heel goed. Het meest opvallende vind ik de grote onbekendheid in het Rotterdamse met deze organisatie. We zijn met 320 man de grootste industriële brandweer in Europa en krijgen bezoekers vanuit de hele wereld die benieuwd zijn naar de innovaties waarmee we werken. Het is een organisatie waar je al snel trots

“HET IS EEN ORGANISATIE WAAR JE AL SNEL TROTS OP WORDT, VANWEGE DE DESKUNDIGHEID, SLAGKRACHT EN DE GROOTTE ERVAN”

op wordt, vanwege de deskundigheid, slagkracht en de grootte ervan. Maar veel bedrijven in de haven van Rotterdam kennen ons helemaal niet zo goed. Zelfs bedrijven die lid zijn van de GB wisten niet precies hoe groot en kundig zij is. Ik zie kansen om de organisatie weer op de kaart te zetten in het Rotterdamse, bij het Havenbedrijf Rotterdam, bij Deltalinqs en de ondernemers.”

Wat heb je aan het vergroten van die bekendheid?

“Er wordt nog altijd niet optimaal van ons gebruik gemaakt. Bij de brandweer denk je aan het blussen van branden, maar niets is minder waar. Het merendeel van de tijd zijn wij bezig na te denken en te trainen om het ontstaan van een brand te voorkomen. Dat doen wij dagelijks bij de omliggende bedrijven, die wij kunnen bijstaan met advies. Helaas wordt onze kennis

nog lang niet altijd benut. Dat is jammer, want je moet niet wachten tot een incident zich voordoet. Dit zou je juist moeten voorkomen.”

De brandweer was nieuw voor je. Wat is het belangrijkste dat je erover hebt geleerd?

“Wat ik aangaf: dat de brandweer vooral bezig is met het voorkomen van een brand. Daarnaast is een brandweer veel breder dan alleen incidentele brandbestrijding. We verlenen zeshonderd keer per jaar hulpverlening op de A15. Ons vak is het blussen van industriële branden, maar vaker zal je als brandweerman of -vrouw een aantal keer per jaar ernstig gewonde mensen op de snelweg moet redden. Deze incidenten hebben veel impact. Laatst was er een groot incident in de Beneluxtunnel, waarbij een grote buis over de cabine van een vrachtwagen was geschoten. In dat type werk zijn wij gespecialiseerd: het losknippen van mensen uit voertuigen, net als het redden van mensen uit zee. Onze post op de Tweede Maasvlakte heeft het daar ‘s zomers druk mee. We beschikken over waterscooters waarmee we op zee naar vermiste personen kunnen zoeken. Dat redden van mensen komt dus vaak voor bij het werk van de brandweer. Voor mij was dat onbekend, net als de emotionele impact die dat heeft op onze mensen. Hoe ga je ermee om als je iemand uit een vrachtwagen knipt die zo zwaar verminkt is dat er een trauma-arts bij moet komen? Ik had mij nooit gerealiseerd dat dat vooral mentaal zo zwaar zou zijn. Je krijgt iets te zien wat een mens niet zou moeten zien. Hoe geef je dat een plek? Eigenlijk hebben we daar nog geen goed antwoord op. Wij proberen het aantal mensen te beperken dat dit ziet, maar je komt allemaal een keer aan de beurt. Daarom is het zaak om te werken aan de mentale weerbaarheid en komt het aan op goede nazorg.”

De brandweer is aan de ene kant mensenwerk, maar aan de andere kant komt het ook op het materieel aan. Jouw voorganger noemde de GB het neusje van de zalm als het gaat om industriële brandbestrijding. Heeft hij gelijk?

“Jazeker, en misschien nog wel meer dan dat. Door onze omvang lukt het om veel innovaties toe te passen. Dat hebben we ook nodig om ons werk veilig te kunnen doen. Wij hebben apparatuur die nergens anders ter wereld beschikbaar is. Bijvoorbeeld robots waarmee wij brand in grote opslagtankterminals kunnen bestrijden. Ook beschikken wij over diverse soorten drones. Wij zijn het Team Digitale Verkenning vanuit de lucht begonnen, wat nu in andere regio's navolging krijgt. De volgende stap is de hulp van AI bij het voorspellen van wat wij in de eerste zes minuten bij een incident gaan tegenkomen en wat de beste inzet kan zijn.”

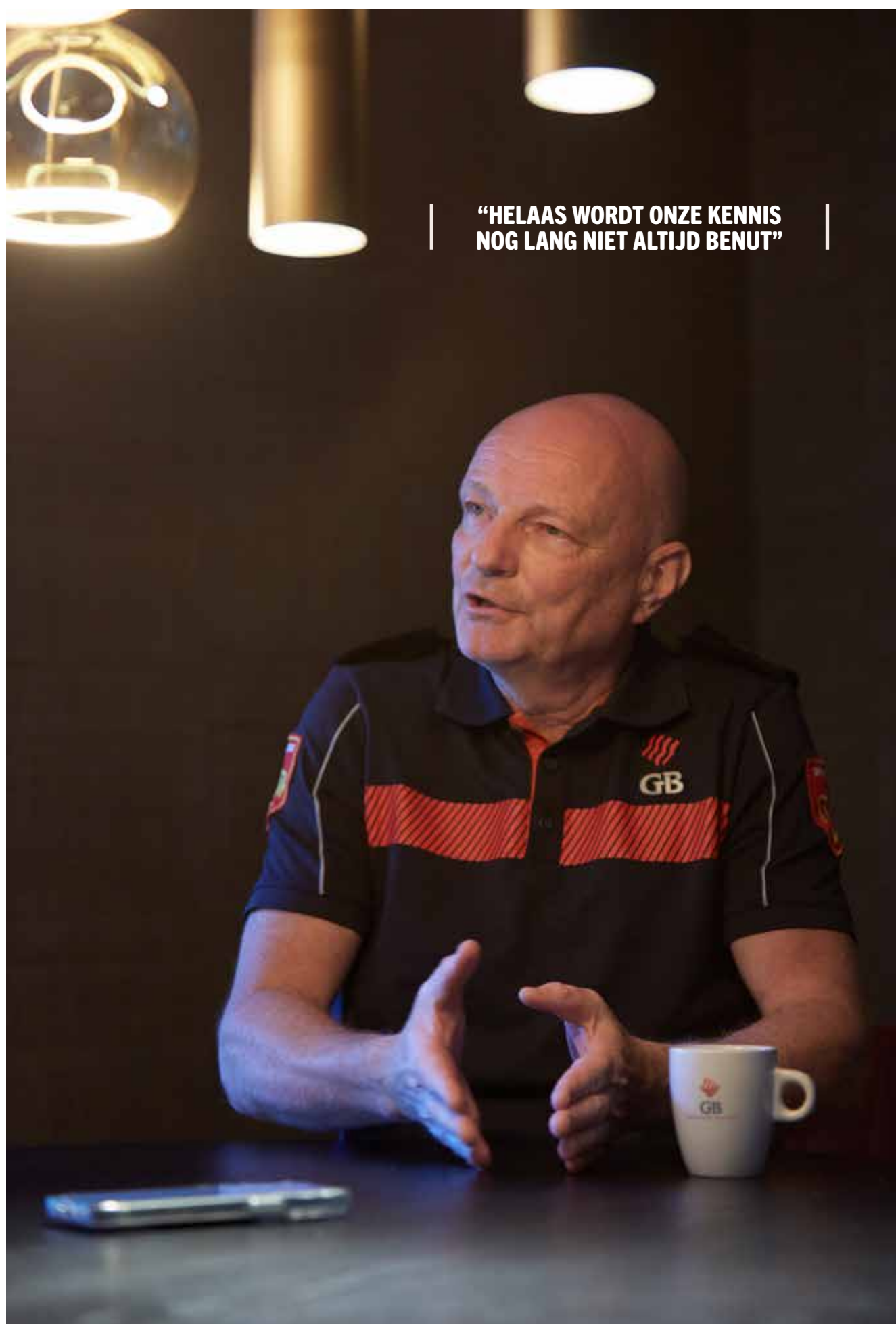
Hoe ver weg is dat scenario?

“We zijn ermee bezig. Er liggen grote kansen om met AI nog sneller een inzetstrategie te bepalen op basis van wat we zien, de meteogegevens en de verschillende scenario's. Dit is een ontwikkeling die continu doorgaat en steeds belangrijker wordt door de complexiteit van de verschillende risico's in de haven.”

Julie beschikken al over robots, wat helpt om brandweermensen uit de vuurlinie te houden. Welke verdere ontwikkelingen op dit gebied voorzie je?

“Er zijn vraagstukken waar ook wij nu nog geen antwoord op hebben. In de haven zijn er steeds meer elektrische voertuigen

**“HELAAS WORDT ONZE KENNIS
NOG LANG NIET ALTIJD BENUT”**



**“EEN BRANDWEER IS VEEL
BREDER DAN ALLEEN INCIDENTELE
BRANDBESTRIJDING”**



en batterijen. Niemand ter wereld weet nog hoe je een brand bij de grootschalige opslag daarvan het beste kunt bestrijden. Zo'n opslag kan drie dagen lang branden, met een serie van explosies die voortdurend doorgaan. Wij hebben een systeem waarmee wij de accu van een elektrisch voertuig onklaar kunnen maken. Dit heet de 'Cobra', waarmee we met behulp van een lans het voertuig op afstand kunnen blussen. Maar dat is maar één voertuig. Ook wij staan voor een probleem als er een grootschalige opslag in brand vliegt. Dat is tweeledig: je wilt het veilig houden voor je mensen, dus wat kun je anders doen dan het laten uitbranden? Maar voor Rotterdam vormt dat een risico, want er ontstaan giftige, zure wolken die over de stad kunnen drijven. Uiteindelijk wil je zo'n brand kunnen beheersen. Daardoor zullen wij een oplossing moeten bedenken."

Naast elektriciteit zal de haven van Rotterdam te maken krijgen met andere energiedragers, zoals ammoniak, pyrolyse-olie of waterstof. Bereiden jullie je daarop voor?

"Ja. Air Products investeert bijvoorbeeld honderden miljoenen euro's in de grootste ammoniakvoorziening van Europa, die het in Rotterdam wil realiseren. Wij zitten aan tafel om mee te denken over hoe je het ontwerp het beste kunt inrichten. Op basis van het ontwerp van de terminal zullen we de keuze voor onze voertuigen aanpassen. Ook denken we samen met ons kenniscentrum, het NIPV (Nederlands Instituut Publieke Veiligheid), en een hoogleraar na over mogelijke scenario's en eisen die daardoor aan ons materieel zullen worden gesteld. De stoffen zijn an sich niet nieuw, maar de omvang waarmee wij te maken zullen krijgen is dat wel. Ooit waren wij afscheid aan het nemen van ammoniak, maar door de energietransitie komt het op een enorme schaalgrootte terug. Nu moeten wij bedenken hoe wij daarmee omgaan. Dat kun je op voorhand al doen bij de inrichting van een terrein. Als je bijvoorbeeld weet dat je veel water nodig hebt, kunnen we nu die voorzieningen treffen. Toevallig hebben we deze maand het programma van eisen voor nieuwe voertuigen gepubliceerd. Iedere keer moeten we weer kijken hoe de haven er op dat moment uitziet en wat we van toekomstige scenario's weten. Richting 2050 kunnen zich verschillende scenario's ontploffen, met meer of minder LNG, waterstof of batterijen. Wat weten we daarvan en zijn wij voldoende toegerust om incidenten daarmee te bestrijden? Dit gaat zo snel, waardoor wij jaarlijks moeten nagaan of wij nog over de juiste middelen beschikken."

Het kan dus zijn dat het materieel dat jullie op de kazernes hebben staan er over pakweg twintig jaar heel anders uitziet dan nu.

"Dat zal veel sneller gebeuren, denk ik. De voertuigen die we over drie tot vijf jaar nodig hebben, zullen al heel anders zijn."

In de haven zijn er veel onvervulde vacatures. Hoe is dat bij jullie?

"Op dit moment bevinden wij ons in een luxepositie en vinden we makkelijk mensen. Twee jaar geleden zaten wij nog met een probleem, omdat we niet genoeg brandweermensen konden vinden. Wij kwamen erachter dat we op een te ouderwetse manier aan het werven waren. Wij wilden de meest professionele brandweerman, waarnaar wij in de brandweerwereld gingen zoeken. Maar op dat profiel kregen wij maar weinig reacties. Daarop zijn wij het anders gaan benaderen. Wij zijn ons gaan richten op jonge mensen die er bewust voor kiezen iets met veiligheid te gaan doen, betrokkenheid voelen bij de energietransitie en meerwaarde zoeken in hun

baan. Die gaan wij van het begin af aan opleiden. We zijn op een andere manier gaan werven, via social media. Nu lukt het ons om elk jaar twee volledige ploegen aan ons te binden. Bij de laatste vacature, waarbij wij zes à zeven mensen voor de nieuwe ploeg zochten, hebben wij honderdzeventig reacties gekregen. Nieuwe medewerkers krijgen een opleiding van zes maanden, waarbij zij alles leren over veiligheid en hoe ze een goede brandweerman of -vrouw kunnen zijn. In die periode vormen ze een hecht team, waarna we ze in onze organisatie loslaten. Maar we blijven met ze in contact en monitoren wat ze bij de brandweer willen worden."

Verduurzaming is een belangrijk thema voor bedrijven in de haven. Ik weet dat jullie de overstap hebben gemaakt naar PFAS-vrij blusschuim. Vergroenen jullie daarnaast op andere manieren?

"Wij kunnen het beste onze kazernes verduurzamen, die tegen de dertig jaar oud zijn. Daarvoor zijn wij een nieuw programma aan het ontwikkelen. Op de locatie aan de Moezelweg is dat al goed gelukt, want het dak van ons hoofdkantoor ligt vol met zonnepanelen. Ook kijken wij naar het stroomverbruik. Maar er is ook een keerzijde aan het verduurzamen, want elektrificatie maakt ons kwetsbaar. In lijn met het beleid van de gemeente Rotterdam hebben wij elektrische voertuigen aangeschaft voor ons personeel en onze officieren van dienst. Maar hoe vallen die te gebruiken als de elektriciteit gedurende 72 uur wegvalt? Misschien moeten we terug naar het gebruik van noodstroomaggregaten en dieselopslag. Het is een kwestie van de juiste balans vinden. Uit oogpunt van veiligheid moeten wij er altijd staan. Het is echter de vraag hoe je dit met verduurzaming kunt combineren. Bedrijven hebben er het grootste belang bij dat wij snel ter plekke zijn en weten wat we moeten doen. Dan is duurzaamheid een randvoorwaarde."

Dan ligt de aanschaf van elektrisch aangedreven brandweerwagens niet in de lijn der verwachting.

"Nee. Toen ik de eerste elektrische brandweerwagen op een vakbeurs zag, dacht ik dat dat de toekomst was. Maar nu ik weet hoe kwetsbaar we zijn en hoeveel stroom we daarvoor nodig hebben, ben ik daarvan teruggekomen. In september 2024 hebben wij in een deel van de haven een kleine vier uur

"DIT GAAT ZO SNEL, WAARDOOR WIJ JAARLIJKS MOETEN NAGAAN OF WIJ NOG OVER DE JUISTE MIDDELEN BESCHIKKEN"

zonder elektriciteit gezeten. Op dat moment ervoeren wij de kwetsbaarheid van de haven en de GB. Communicatie viel weg, er ontstonden branden en we moesten zes van de zeven kazernes inzetten. Je kunt je dan geen misstap veroorloven. Bij de evaluatie kwamen wij tot de conclusie dat wij ons beter moeten voorbereiden op een periode van 72 uur zonder elektriciteit. Ik verwacht dus niet dat wij op korte termijn een elektrisch voertuig gaan aanschaffen. De stroom die je met de zonnepanelen opwekt, kun je nog niet in batterijen opslaan om een voertuig op te laden. Die techniek is er nog niet. Zou die er zijn, dan wordt het mogelijk een ander verhaal."



Hebben jullie contact met het NCTV of het ministerie van Defensie over cyberdreigingen?

“Bij de brandweer speelt dit minder dan bij bedrijven. Wij zitten weinig in de cloud en proberen zoveel mogelijk ook analoog te werken. Scenario's die wij voor een brand nodig hebben, moeten behalve digitaal ook op papier beschikbaar zijn. Wij moeten alles uit de kast kunnen pakken. Dat is de meest eenvoudige manier om jezelf te beschermen.”

Wat is het belangrijkste doel dat je als directeur van de GB wilt realiseren?

“Wij zijn een grote partij die in industriële brandbestrijding in de Rotterdamse haven is gespecialiseerd. Ik zou graag meer de landelijke samenwerking willen opzoeken. Wij kunnen best een groot incident aan, maar zelfs wij zijn te klein als iemand meerdere

als dit zich naar de haven doorzet, hebben wij anderen nodig. Daarmee doel ik op de havens van Antwerpen en Amsterdam, die hetzelfde materieel hebben, dezelfde opgeleide mensen en die ook snel kunnen opschalen. Afgelopen zomer hebben wij in de haven van Antwerpen ondersteuning verleend, maar het kan zomaar een keer andersom zijn. Ik hoop dat het de komende jaren lukt om te werken alsof de brandweerorganisaties één zijn.”

**“WIJ MOETEN ONS BETER
VOORBEREIDEN OP EEN PERIODE VAN
72 UUR ZONDER ELEKTRICITEIT”**

omvangrijke incidenten in de haven zou veroorzaken. Aan de ene kant hebben wij het goed voor elkaar en voel je je gerust. Anderzijds moet je je ogen niet sluiten voor wat er in geopolitiek opzicht op ons afkomt. Er zijn sabotageacties op de Noordzee;

WIE IS PIETER VAN DEN BERGEN?

Pieter van den Bergen is sinds augustus 2024 directeur van de Gezamenlijke Brandweer. Daarvoor was hij acht jaar actief als directeur toezicht bij het Staatstoezicht op de Mijnen. Hij begon daar in 2016 als directeur toezichtbeleid en werd twee jaar later directeur toezicht op olie & gas, windparken op zee, geothermie en zoutwinning. Daarvoor was hij adjunct-directeur toezicht & handhaving bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en werkzaam voor verschillende provincies en gemeenten op het terrein van toezicht en handhaving. Van den Bergen studeerde civiele techniek aan de Hogeschool Zeeland.