

# Reformatorisch Dagblad

## Brandbestrijding op schepen

Dick den Braber 29-03-2017



Het scheepsbrandbestrijdingsteam aan het werk op de Johanna Maria, in de haven Scheveningen, 2013. beeld Veiligheidsregio Haaglanden

**Als er op een schip brand uitbreekt, staat de brandweer voor een buitengewoon lastige klus. Een riskante bovendien. „Het is te gevaarlijk om een dergelijke brand zonder extra training te lijf te gaan”, stelt officier van dienst Wim van der Wal. In de Rotterdamse havens –en ver daarbuiten– opereert daarom een gespecialiseerd scheepsbrandbestrijdingsteam. „Je moet zo’n schip als het ware kunnen lezen.”**

Zijn thuishaven heeft de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond –waaronder genoemd team valt– boven in het World Port Center, op de Kop van Zuid in Rotterdam. De ramen bieden er een weids uitzicht op de skyline van Rotterdam. En op het water van de Nieuwe Maas, het werkterrein van het scheepsbrandbestrijdingsteam.

Op dat water, en verder door heel de Rotterdamse haven, varen jaarlijks zo'n 30.000 zeeschepen, en bijna viermaal zo veel binnenvaartschepen. Op elk schip kan er brand uitbreken. „In de haven loopt een schip meer risico's dan tijdens het varen”, weet Van der Wal (48). „Onderweg gebeurt er veel minder vaak iets dan tijdens het laden en lossen, het uitvoeren van allerlei onderhoudswerk of een reparatie op een werf.” Bovendien heeft Rotterdam het predicaat „port of refuge”, veilige haven. „Als er op schepen op de Noordzee brand uitbreekt, kunnen ze hier binnenlopen. Dit wordt gecoördineerd door het havenbedrijf.”

## **Risico's**

In heel de regio Rotterdam-Rijnmond komen elk jaar zo'n twintig scheepsbrand-incidenten voor. De officier van dienst –Wim van der Wal, of een van zijn vijf collega-officieren– neemt tijdens dit soort incidenten de leiding van het bluswerk op zich. Steeds weer staat het scheepsbrandbestrijdingsteam (sbb-team) hierbij voor een complex karwei. Van der Wal: „Bij brand in een woning kun je vrij intuïtief je weg vinden: je verwacht zo ongeveer een woonkamer, keuken en slaapkamer. Maar elk schip is anders. Denk aan de grootte, de opbouw, de lading en de indeling van woon- en werkruimtes.”

Hierdoor heeft elk schip zijn eigen risicofactoren. „Je moet het daarom kunnen „lezen”: vooraf bij het zien ervan al kunnen inschatten wat de mogelijke risico's zijn, waar de gevaarlijkste plekken aan boord zitten en ook hoe de machinekamer er ongeveer uitziet.” Nieuwe manieren van voortstuwing maken de zaak er niet eenvoudiger op: „Naast de gewone dieselmotoren heb je nu ook lng-aangedreven en hybride motoren. Dat heeft gevolgen voor de brandontwikkeling en de bestrijding ervan.”

## **Vallen**

Vooraf brandhaarden op zeeschepen eisen veel van een sbb-team. „Je hebt daar een enorme hitte-opbouw: overal eromheen zitten stalen wanden, kleine ruimtes en nauwe doorgangen. De warmte kan hierdoor nauwelijks weg.” Bovendien zijn veel ruimtes vergeven van kunststof. Dat smeult prima en zorgt voor dikke, giftige rook die alle zicht ontnemt. Van der Wal: „In die situatie moet een brandbestrijder dus zijn hoofd koel houden én zijn weg door een doolhof kunnen vinden.” En dat terwijl mensen bij brand in hun eigen, vertrouwde en veel overzichtelijkere woning al vaak

gedesoriënteerd raken. Weliswaar hebben de getrainde brandweermensen hier veel minder last van. „Maar scheepsbranden zijn nog zo veel complexer, dat het blussen ervan veel te gevaarlijk is voor niet-gespecialiseerde collega's.”

Neem al die verschillende trappen in de gangetjes: „In woningen hebben trappen zo'n dertien treden. Die treden tellen we als we een trap betreden, want dan weten wij hoe ver we nog van de te bereiken etage zitten. Maar in schepen heb je allemaal verschillende hoogtes. Je kunt hierdoor denken dat je al onder aan een trap bent, en vervolgens een paar meter naar beneden vallen.”

Daarom trainen de gespecialiseerde ploegen veel op schepen. „Hoe vaker je op een vreemd schip oefent, hoe beter je gaat begrijpen hoe ze in elkaar zitten.” Bij brand helpt het ook om de kapitein of schipper slimme vragen te stellen. „Zo'n man weet alles van zijn schip.” Dan komt ook weer de specialistische kant van het sbb-team om de hoek kijken: „Je Engels moet uitstekend zijn, én je moet de belangrijkste sloopstermen kennen.”

Wat de binnenvaart betreft ziet Van der Wal hierbij een zorgpunt: „Je ziet steeds vaker een internationale bemanning aan boord die geen Engels spreekt. Dat brengt de nodige risico's met zich mee, op zo'n moment.”

## **Gevolgen**

De soms slechte bereikbaarheid van zowel zee- als binnenvaartschepen werkt niet in het voordeel van de scheepsbrandbestrijders. „Een schip kan midden op het water varen, aan een lastig te bereiken kade liggen, of aan een boei, of tussen andere schepen in enzovoort”, somt Van der Wal op. Ook het getij van het moment –eb of vloed– bepaalt hoe gemakkelijk de blussers op een schip kunnen komen.

Nog los van al die problemen rond en in het schip: een scheepsbrand hindert ook al gauw de omgeving. „Andere schepen moeten zo'n brand wel kunnen passeren; en het werk in de haven moet kunnen doorgaan.”

Voor brand op grote schepen geeft veel overlast. Door het raam wijst Van der Wal naar beneden, naar de Holland Amerikakade. „Hier meren vaak enorme passagiersschepen aan. Als een daarvan in brand staat, staat alle hoogbouw hier volop in de rook. Al die woningen en kantoren zullen dan ontruimd moeten worden.

Je spreekt wel over honderden mensen. Grote schepen zijn feitelijk heel veilig – maar áls er wat gebeurt zijn de gevolgen heel groot.”

## Ondersteuning

Het sbb-team bestaat, wat de werkvloer betreft, uit veertien gespecialiseerde brandweermensen. Die doen normaal gesproken hun gewone brandweertaken in en rond Rotterdam. Van der Wal: „Eigenlijk hebben wij zelfs bijna zestig man als sbb'er opgeleid. Maar ze werken natuurlijk allemaal in ploegendiensten.” Een team van veertien man bestaat uit twee verschillende brandweerposten, aangevuld met een officier van dienst van de brandweer en een officier van dienst van de Divisie Havenmeester. Met elkaar vormen ze één hecht sbb-team.

Als zij een sbb-oproep krijgen, moet hun brandweerwagens binnen vijftien minuten zo dicht mogelijk bij het incident staan. Vervolgens biedt het Havenbedrijf Rotterdam hun de helpende hand. Van der Wal: „Hiermee heeft de veiligheidsregio een zeer goede samenwerking.” De Divisie Havenmeester van het havenbedrijf stelt bijvoorbeeld patrouillevaartuigen beschikbaar. Niet alleen om het sbb-team naar het getroffen schip te vervoeren; de vaartuigen beschikken ook over waterkanonnen. Hiermee kunnen ze van buitenaf de hete scheepswand koelen. Verder leveren de schepen water voor de brandbestrijding aan boord. Van der Wal: „Dankzij hun aanwezigheid hebben wij bovendien een vluchtweg als het uit de hand loopt.”

De Divisie Havenmeester levert informatie over het brandende schip. Zoals belading, het aantal mensen, het scheepstype en de nationaliteit van het schip. „En ze coördineert het vaarverkeer rond het incident. Het havenbedrijf is echt een belangrijke partner, evenals bijvoorbeeld Rijkswaterstaat en de KNRM. En al helemaal de private Gezamenlijke Brandweer van de Rotterdamse haven: die levert namelijk de helft van het sbb-team.”

## Alarmsignaal

Op een brandend schip zijn de sbb'ers uitgebreider uitgerust dan bij woningbranden. Ze hebben bijvoorbeeld warmtebeeldcamera's, thermometers en veel krachtigere portofoons. En speciale ademluchtapparatuur: daarmee kan de officier van dienst ieder teamlid volgen. Van der Wal: „We zien hoeveel ademlucht iedereen verbruikt en hoeveel ze nog hebben; maar ook de temperatuur om hen heen.” Via deze

apparatuur kan de officier van dienst ook een alarmsignaal afgeven. „Dat doen we als er een zodanig risico ontstaat dat een veilige inzet niet meer mogelijk is en wij onze mensen moeten terugtrekken. Zodra je dat signaal hoort, moet je zo snel mogelijk van boord.”

Het Rotterdamse scheepsbrandbestrijdingsteam bestaat nog niet zo lang: pas sinds 2008, na een aanloop van vier jaar. In die periode heeft het team niettemin de nodige ervaring opgedaan, met tientallen scheepsbranden in zowel de grote als kleine havens in de regio Rijnmond, stelt Van der Wal. „Wat ons betreft wordt die ervaring gedeeld: overal waar in Nederland een scheepsbrand uitbreekt, kunnen de veiligheidsregio's onze hulp inroepen.”

## **Preventietips voor schippers**

De meeste mensen denken dat een brand alleen bij anderen uitbreekt. Maar iedereen kan er opeens mee te maken krijgen, stelt Van der Wal. Dus ook schippers: „De meeste branden ontstaan door onbedachtzaamheid. Een smeltend verlengsnoer dat over de scheepsmotor lag, gescheurde brandstofleidingen, poetslappen die te dicht bij het slijpen of lassen rondslingerden en in brand vliegen enzovoort.” Als een schipper het onderhoud niet verwaarloost en zijn werkvloer netjes houdt, kan hij een hoop voorkomen. „Hoe meer er rondslingert, hoe sneller een brand kan groeien. Als er maar een klein poetslapje in brand vliegt, kun je de machinekamer al niet meer in. Wees er altijd op bedacht dat een ongeluk in een klein hoekje zit.”

Als er iets gebeurt, wil je vervolgens liever niet misgrijpen waar het je blusvoorzieningen betreft. En ze moeten dan óók nog naar behoren functioneren. „Zorg dat je blusmiddelen gekeurd en op orde zijn”, adviseert Van der Wal. „Verder moet je weten waar je risico's zitten: waar zit bijvoorbeeld de afsluiting van de brandstoftanks, en waar heb je gevaarlijke stoffen opgeslagen? En: weet iedereen aan boord wat hij of zij bij brand moet doen? Op zee is een "fire safety plan" verplicht; het zou mij een lief ding waard zijn als alle binnenvaartschippers een vergelijkbare plattegrond van hun schip bij de hand zouden hebben. Dat zou de brandweermensen enorm helpen.”