



INTERVIEW



Tekst:
Maaïke Tindemans

Port of Antwerp-Bruges: ‘Onze trendanalyses helpen om het aantal incidenten terug te dringen’

Na de haven van Rotterdam is de haven van Antwerpen-Brugge de grootste van Europa. Hoe is het crisismanagement van dit havenbedrijf georganiseerd? Welke ontwikkelingen zijn er gaande en welke nieuwe kansen zien zij voor de toekomst? Een interview met Ben Windey, Incident Management Officer bij Port of Antwerp-Bruges.

Ben Windey is binnen Port of Antwerp-Bruges mede verantwoordelijk voor het crisismanagementbeleid, voor een adequate respons op verstorende gebeurtenissen, voor de advisering over BCM-belangen en voor de samenwerking tussen het havenbedrijf en de hulpdiensten.

“We zijn zelf geen hulpdienst”, vertelt hij. “Maar op ons grondgebied zijn natuurlijk wel veel bedrijven gevestigd met verhoogde risico’s. Denk daarbij aan een 90-tal BZRO-bedrijven en een kerncentrale. Daarom werken we intensief met de hulpdiensten samen, bijvoorbeeld in het uitwisselen van data.

De haven Antwerpen - Brugge heeft het grootste petrochemische cluster van Europa

Bij een calamiteit, zoals een industriebrand, geven wij hen de informatie die zij nodig hebben, bijvoorbeeld over de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen. En zij informeren ons, zodat we vroegtijdig kunnen reageren. Bij de evacuatie van meerdere bedrijven, kunnen we bijvoorbeeld verkeersproblematiek verwachten. En soms kan een schip door een calamiteit niet op de gereserveerde ligplaats terecht. Het is belangrijk dat we dat snel weten, zodat we een alternatieve ligplaats kunnen zoeken. Het kan voorkomen dat we – door een calamiteit – geen ligplaats voor dat specifieke vaartuig meer beschikbaar hebben. We moeten het schip dan vragen om te wachten op zee.”

De haven Antwerpen-Brugge is dus de een na grootste haven van Europa. Wat zijn de taken en verantwoordelijkheden van het Havenbedrijf?

“Het Havenbedrijf bestaat uit vier pijlers. We zijn allereerst de gebiedsbeheerder. We verlenen concessies aan de bedrijven die zich hier willen vestigen. Dit is voor ons een belangrijke bron van inkomsten. In de tweede plaats zijn we verantwoordelijk voor de sluisen en de bruggen van de haven, de scheepvaartbegeleiding en we hebben onze eigen sleepdienst. De Antwerpse haven bestaat uit dokken waar het getij altijd gelijk blijft. Wij hebben binnen die dokken de unieke sleepbevoegdheid. Dus onze sleepdienst haalt de schepen op en sleept ze na afloop weer weg.



Twee sleepboten van het Havenbedrijf. De Antwerpse haven bestaat uit dokken waar het tij altijd gelijk blijft. Binnen die dokken heeft het Havenbedrijf de unieke sleepbevoegdheid. Foto: Port of Antwerp-Bruges.

Foto: Port of Antwerp-Bruges.

De derde pijler is community building. Wij willen graag de lijm zijn tussen verschillende partijen in het opzetten van innovatieve en duurzame projecten. De vierde pijler is handhaving. We hebben een Havenkapitein die toeziet op de naleving van de lokale wetten. Je kunt dan denken aan safety (zoals de afhandeling van gevaarlijke stoffen), security (denk daarbij aan de drugsproblematiek en terreur), incident management en BCM.”

Hoe is de crisisstructuur binnen jouw afdeling opgebouwd?

“We werken sinds 3 jaar met een nieuwe afdeling die Port Authority Field Operations wordt genoemd. Deze afdeling heeft volcontinu dienst en zij begeven zich op het terrein van inspecties en ligplaatscontrole. Bij een incident zijn zij als eerste ter plaatse. Bij een grote calamiteit schalen zij op naar ons.

'De meeste calamiteiten worden nu operationeel afgehandeld'

Ik merk dat deze afdeling de afgelopen jaren gegroeid is in maturiteit en veerkracht. Daardoor worden de meeste calamiteiten nu operationeel afgehandeld. Ook maken we een beweging van reactief handelen naar preventief werken. We weten steeds beter wat er kan gebeuren, en zijn steeds beter in staat om maatregelen te nemen waarmee we calamiteiten kunnen voorkomen.

We hebben die slag kunnen maken doordat we alle incidenten bijhouden in een logboek en doordat we de incidenten eens per kwartaal analyseren. We kijken hoe vaak deze incidenten voorkomen en hoe ernstig ze zijn. Daardoor kunnen we gericht maatregelen nemen om het aantal (ernstige) incidenten te verminderen.”

Wat is de belangrijkste ontwikkeling binnen jullie afdeling op dit moment?

“De samenwerking die we 2 jaar geleden zijn aangegaan met 5 industriële en 2 publieke brandweerkorpsen. Dat heet het Brandweernetwerk Zeehaven – Schelde. Dit is begonnen als een projectgroep. Het eerste jaar hebben we in kaart gebracht wat de wensen en de noodzaken zijn. Op basis daarvan hebben we een organisatieplan gemaakt. Dit jaar hebben we ons gefocust op het opbouwen van de organisatie. Dat hebben we bijvoorbeeld gedaan met de oprichting van een Vereniging Zonder Winstoogmerk (VZW) waarbinnen we gaan samenwerken.”

Op welke vlakken willen jullie de komende jaren samenwerken?

“Ons doel is om steeds meer onderwerpen samen op te pakken, zowel in de koude als in de warme fase. In de koude fase kun je denken aan het uitwisselen van data, het opzetten van een gezamenlijk OTO-programma en het inkopen van goederen. Ook in de warme fase willen we kennis en materieel uitwisselen.”

Is jullie samenwerking te vergelijken met de gezamenlijke brandweer zoals we die in Nederlandse industriegebieden kennen? “Die vergelijking gaat niet helemaal op. De aangesloten bedrijven zijn volgens de Belgische wetgeving namelijk verplicht om over een eigen brandweerkorps te beschikken. Zij mogen dit niet uitbesteden aan een gezamenlijke brandweer.

Dat neemt niet weg dat het wel om een vergaande samenwerking gaat. We bieden bijvoorbeeld onze voertuigen aan elkaar aan. We zijn bezig met een voertuigencatalogus, zodat we hier een goed overzicht van hebben. Ook zijn we bezig om de procedures op elkaar af te stemmen.

'We starten met een gezamenlijk OTO-programma'

Begin volgend jaar starten we met het opzetten van een gezamenlijk OTO-programma. We kunnen daardoor betere prijzen bedingen. Maar de belangrijkste winst is dat we daarmee inhoudelijk meer op 1 lijn komen. We hebben straks 1 programma waarin we allemaal opgeleid worden met dezelfde kwaliteit, dezelfde termen en dezelfde verwachtingen.”

Jullie werken nu 2 jaar samen. Heeft dat ook al tot nieuwe inzichten geleid, die jullie vooraf niet voorzien hadden?

“Ja. De brandweerkorpsen in België moeten de komende jaren overstappen naar fluorvrij blusschuim. Je kunt met dit schuim niet altijd overal evengoed blussen als met fluorhoudend

blusschuim. Brandweerkorpsen moeten behoorlijk investeren in schuimtesten zodat ze hier goed mee kunnen werken. We merkten in ons samenwerkingsverband dat een aantal bedrijven hierin voorop lopen. Zij willen de testresultaten graag met ons delen.”

In het netwerk zitten raffinaderijen die sterk met elkaar concurreren. Wat merken jullie van die concurrentiestrijd binnen jullie samenwerkingsverband?

“Vrijwel niets. Als het om veiligheid gaat, willen bedrijven graag met elkaar samenwerken. Het concurrentie-denken valt dan vrijwel helemaal weg. We zien wel dat bedrijven soms veel geïnvesteerd hebben, bijvoorbeeld in die schuimtesten. Het is misschien niet redelijk om van hen te verlangen dat zij die resultaten kosteloos delen met hun concurrenten. We zijn aan het onderzoeken hoe we daar een goede modes in kunnen vinden.”

Wat zijn wat jou betreft belangrijke ontwikkelingen voor de toekomst voor het Havenbedrijf?

“Ik verwacht dat we in de toekomst veel beter in staat zijn om vooruit te kijken. We hebben als haven een digital twin. Dit is een digitale kopie van de realiteit. Hierin zijn alle assets opgenomen zoals de gebouwen en de schepen. Hierin is ook aanvullende data opgenomen, zoals de weersomstandigheden en meldingen van incidenten. Dit model ontwikkelt zich continu.

Daarnaast hebben we ook andere data, zoals onze trendanalyses. We zijn aan het kijken hoe we met al die data bij elkaar tot een haven brede risicoanalyse kunnen komen, waarmee we beter vooruit kunnen kijken. Daardoor kunnen we ons vroegtijdig voorbereiden op operaties en zijn we nog beter in staat om risico's te mitigeren.”

13 november 2023