



# Dräger M&O graag gezien bij het Havenbedrijf Rotterdam



Willem Molkenboer en Bob Hervij, Asset Managers van Havenbedrijf Rotterdam

Europa's grootste haven biedt werk aan circa 175.000 mensen. De belangrijkste 'basisvoorwaarde' is dat de haven gesmeerd draait. De scheepvaart moet veilig en vlot worden afgehandeld en de haven zelf moet duurzaam worden ontwikkeld en beheerd. Dat

zijn taken van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. Om de veiligheid van klanten, omwonenden en de eigen medewerkers te kunnen waarborgen maakt het Havenbedrijf al vele jaren gebruik van de diensten van Dräger Marine & Offshore.

Willem Molkenboer is Asset Manager Equipment bij het Havenbedrijf. Zijn hoofdtaken zijn het organiseren van de veiligheid en de interne logistiek, alles met als doel het inzetgereed houden van de vloot. Molkenboer voorziet de gespecialiseerde vaartuigen van alle benodigde verbruiksartikelen. Daarnaast draagt hij zorg voor alle persoonlijke beschermingsmiddelen en bedrijfskleding van circa 700 operationele medewerkers. Zijn 'winkel' omvat alles van 'supermarktartikelen' tot en met gasdetectie, reddingsvesten en adembescherming. "Want onze schepen moeten te allen tijde operationeel zijn", aldus Molkenboer.

## Beheer bedrijfsmiddelen

Molkenboer hoeft dat niet meer alleen te doen: wegens zijn aanstaande pensionering (mei 2018) is hij bezig zijn taken over te dragen aan Bob Hervij, nu nog Assistent Asset Manager Equipment. Hervij: "Wij beheren een deel van de bedrijfsmiddelen. Uiteraard doen we voor aanschaf en onderhoud zaken met verschillende leveranciers, begeleid door onze afdeling inkoop. We hebben daarvoor niet zomaar een budget dat we willekeurig kunnen besteden; die tijden zijn geweest. Vroeger bouwden we een nieuwe blusboot helemaal naar eigen inzicht binnen een zeker totaalbudget. Nu volgen we uiteraard de

regels voor de Europese aanbesteding en weten we bijvoorbeeld nog niet zeker dat er voor vaste gasdetectie aan boord een Dräger gasdetectiecentrale zal worden gebruikt. Molkenboer: "Met Dräger M&O hebben we een prima contract voor alle veiligheids-, reddings- en brandblusmaterialen. Fop Mooyaart (Sales Representative Firefighting, Rescue & Safety van Dräger M&O) komt hier wekelijks over de vloer. We zijn daar uitermate tevreden over en het contract is al meerdere malen verlengd, maar natuurlijk wordt de kwaliteit en dienstverlening voortdurend gemonitord via kwartaalrapportages en leveranciersevaluaties."



Op de zijkant van het incidentenvoertuig staat een plattegrond van het inzetgebied

Fop Moyaart van Dräger M&O heeft goed contact met het Havenbedrijf

### Maar als het aan jullie ligt blijft het Dräger, ook bij de volgende aanbesteding?

Molkenboer: “We krijgen voldoende ‘snelle jongens’ met puntschoenen over de vloer. Het ene verhaal is nog flitsender dan het andere, maar als er wat aan de hand is dan zijn de puntschoenen niet bereikbaar. Als we Fop bellen dan staat hij er meteen. Of het nu gaat om de batterijtjes van de saturatiemeters die we aan boord hebben (de ‘vingerknijpers’ die optisch meten hoeveel zuurstof het bloed van een slachtoffer bevat, red.) of om de snelheid waarmee een reddingsvest zichzelf opblaast, Fop regelt het of zoekt het uit. We proberen klachten van de bemanning van de schepen vóór te zijn. Als we toch signalen krijgen, dan moet daar snel iets mee gebeuren. Zelfs als het later een kwestie blijkt van een foute procedure, onvoldoende training of verkeerd gebruik. We nemen dat zeer serieus. De bemanning van de vaartuigen moet vertrouwen hebben in de spullen en zich veilig voelen. En als ze nog extra opleiding of uitleg nodig blijken te hebben of verlegen zitten om materialen dan gaan we dat regelen.”

### Wat was er met die reddingsvesten?

Molkenboer: “Reddingsvesten moeten zichzelf binnen enige seconden opblazen als ze water raken. Bij het onderzoek van een – goed afgelopen – man overboord-incident was het gevoel van de betrokkenen dat het wel een halve minuut duurde. Er stond niemand met een stopwatch naast en je tijdsbeleving kan tijdens zo’n stressmoment heel anders zijn, maar we hebben het wel onder de aandacht gebracht bij Fop. Hij heeft alle reddingsvesten in de Dräger-werkplaats geïnspecteerd. Vervolgens hebben we zelf geoefend met die reddingsvesten, mét stopwatch. Het vertrouwen is terug, want alle vesten bleken zich netjes binnen tien seconden op te blazen.”

### Jullie schepen zijn uitgerust met vaste gasdetectie, blusvoorzieningen, ringleidingen voor adembescherming via air-line en veel reddingsmaterialen. Wanneer gebruiken jullie dat?

Hervij: “Het zijn incidentenbestrijdingsvaartuigen die in ons hele gebied worden ingezet. Dat gebied bestrijkt hemelsbreed

meer dan 35 kilometer en elk vaartuig heeft zijn eigen inzetgebied. De blusvaartuigen hebben bijvoorbeeld pompen aan boord die 45.000 liter water per minuut kunnen oppompen uit de Maas. Op de kades hebben we voor de brandbestrijding achtduizend bluswaterleidingsystemen liggen, waarmee we in het nabije achterland de brandweer van bluswater kunnen voorzien. Volgens afspraak moeten wij bij een brand op elk punt 90.000 liter water per minuut kunnen aanleveren. De eigen monitors (afstandbestuurde bluskanonnen aan boord) hebben al een werplengte van 200 meter. Natuurlijk zijn er ook incidenten mogelijk waar olie vrijkomt op het oppervlaktewater, de zogenaamde ‘morsingen’. Daarvoor hebben we op strategische plaatsen containers staan met oliebooms, de drijvende ‘worsten’ waar we een olievlek snel mee kunnen indammen. De gasdetectie en adembescherming met de bijbehorende ademluchtringleidingssystemen zijn nodig als we te maken krijgen met mogelijk giftige of explosieve rook en dampen. Reddingsmaterialen en uitgebreide EHBO-voorzieningen zijn er voor mogelijke slachtoffers.”



In de werkplaats krijgen de ringleidingsets hun geplande servicebeurt



Aan boord bevindt zich Dräger veiligheids- & reddingsapparatuur

### Hebben jullie frequent te maken met incidenten?

Hervij: "Gelukkig oefenen we vaker dan we daadwerkelijk moeten uitrukken. Maar toch komt het voor dat we meerdere incidenten op één dag hebben: laatst hadden we een langdurige inzet bij een tankerbrand in de Petroleumhaven, tegelijk een brand op de Tweede Maasvlakte én een incident op een schip waarbij we gewonden van boord moesten halen. Dan moeten we alle zeilen bijzetten. Vervolgens kan er een week zijn dat er helemaal niets gebeurt."

### Jullie zitten hier vlakbij het dorpe Heijplaat, in een oud havendeel dat een flink stuk landinwaarts ligt. Waarom?

Hervij: "Er is een tendens dat de havenac-

tiviteiten zich naar het westen uitbreiden en dat oudere, in onbruik geraakte binnehavens worden gedempt ten behoeve van woningbouw. Dat is ook het veiligste gebied, ver verwijderd van de terminals op de Tweede Maasvlakte. Ons beheergebied strekt zich vanaf de Maasmond en de Tweede Maasvlakte, via de Europoort, de Botlek en de Waalhaven helemaal uit naar Dordrecht. Hier aan de Eemhaven bevindt zich ook het kopstation en rangeerterrein van de Betuwelijn, wat een belangrijk overslagpunt is voor containers. In 1966 kwam hier de eerste zeecontainer aan. Inmiddels zijn er wereldwijd 24 miljoen containers, waarvan de helft jaarlijks Rotterdam aandoet en zes miljoen gaan er naar het achterland. Er is voorspeld dat het containertransport nog met een fac-

tor vijf zal groeien. Dat zal dan niet over de weg landinwaarts gaan, maar voor een flink deel via de Betuwelijn. Daarom is de Eemhaven een goede, strategische plaats. Prima voor het onderhoud van onze schepen en voor Dräger ook uitstekend bereikbaar."

### Diensten van Dräger

In het kantoor van Molkenboer hangt een groot keurings- en onderhoudsschema van Dräger. Daarop zijn voor zestien vaartuigen alle inspectie- en onderhoudswerkzaamheden aangegeven. Dat betreft de blussers, slangen, meld- en meet-systemen, blusschuim, het ademlucht-leidingsysteem, ademluchttoestellen en maskers, reddingsvesten en -vloten, de nooddouches en alle portable gasmeters

## HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

Sinds de privatisering in 2004 is Havenbedrijf Rotterdam een niet-beursgenoteerde N.V. Aandeelhouders zijn de gemeente (70%) en de staat (30%). Het Havenbedrijf is exploitant van de haven. Het int havengelden (kadegeld, boeiengeld en palengeld) en zorgt ervoor dat faciliteiten zoals de wegen in het havengebied, de kades en steigers en alle tijdelijke of vaste beboeiing, markering en remmingwerken worden aangelegd en onderhouden. In samenwerking met de Veiligheidsregio en de gezamenlijke brandweer heeft het Havenbedrijf tevens een voorname taak bij het voorkomen en beheersen van noodsituaties en incidenten. Met zijn gespecialiseerde vaartuigen kan het Havenbedrijf de gevolgen van branden, morsingen en bijvoorbeeld schipbreuk of tewaterakingen van personen beperkt houden. Het Havenbedrijf heeft ruim 1.100 mensen in dienst. Een deel van de operationele medewerkers heeft de vestiging in de Eemhaven in Heijplaat als 'thuishaven'. Het is de standplaats van Molkenboer en Hervij, waar de schepen van het Havenbedrijf worden onderhouden en waar zich naast de magazijnen ook de eigen brandweerwerkplaats bevindt. Het Havenbedrijf is tevens de havenautoriteit, met verschillende handhavende taken, zoals de controle op de milieuverplichtingen en de omgang met gevaarlijke stoffen aan boord van de schepen en op de wal. Die taak voert het uit namens de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT).

Zie [www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)





De Dräger Polytron gasdetectiecentrale in de stuurhut



Willem Molkenboer toont de parate voorraad in het incidentenvoertuig



De Nieuwe Maze beschikt tevens over Dräger detectieapparatuur

tot en met oogspoelflessen en noodvuurwerk. Het past allemaal nét op een A-nul, zodat hij direct kan aflezen wat de stand van zaken is.

#### Aan boord

Molkenboer en Hervij nemen Dräger Nieuws graag even mee aan boord van de RPA 13, die op het punt van uitvaren staat. Via het gangboord naar het shelterdeck, de ruimte die valt binnen het 'beheerdomrein' van Veiligheid en Logistiek. Daar bevinden zich de ademluchtcilinders en -toestellen, slangen, ringleidingsets, en maskers die aan boord worden gebruikt. Alles keurig en 'stormvast' gezekeerd en weggeborgen. De RPA 13 ziet er sowieso uit alsof het schip zojuist is opgeleverd. Het shelterdeck biedt via een waterdichte deur toegang tot de binnenruimten van het schip, waar Scheepvaartmeester Peter de Labije de stuurhut toont. Bovenaan de trap naar de stuurhut bevindt zich de Dräger Polytron gasdetectiecentrale, waar de vijf (Ex-)gasmeetkoppen aan boord mee zijn verbonden. Ook hier is duidelijk aangegeven wanneer door Dräger de laatste inspectie is uitgevoerd en wanneer de volgende te verwachten is.

#### Nieuwe Maze

Aan het einde van de steiger, voorbij de RPA 20 en -24, ligt directievaartuig 'Nieuwe Maze', een fraaie, onder architectuur ingerichte catamaran die gebruikt wordt voor representatieve doeleinden. Het schip vaart belangrijke delegaties rond in de Rotterdamse haven. Het Ha-

venbedrijf heeft namelijk ook de taak om buitenlandse reders, hoogwaardigheidsbekleders en stakeholders te betrekken bij- en te informeren over de Rotterdamse haven. Het schip beschikt over de modernste technische voorzieningen, en is onder andere toegerust voor 'papierloos varen': nautische kaarten en informatie worden op grote flatscreens getoond. Zo ook de full HD-beelden van de boordradar. In de stuurhut toont Hervij de door Dräger stijlvol ingebouwde brandmeldcentrale met aansturing voor de high fog waternevelsprinklers. "De rode handbrandmelders aan boord waren de interieurbouwer een doorn in het oog, maar sommige zaken zijn nu eenmaal verplicht," zegt Hervij. "De kunststof drums met de opblaasbare reddingsvlotten zijn ook door Dräger geleverd en voorzien van een hoes in de kleur van de bekleding van het dekmeubilair. Fijn dat Dräger met ons meedenkt."

#### Bedrijfsbrandweer

Het Havenbedrijf Rotterdam beschikt over een eigen ademluchtwerkplaats, waar de 150 ademluchttoestellen en 400 gelaatstukken worden onderhouden en getest. Nu gaat dat nog met een oud model Dräger Quaestor, die spoedig vervangen wordt door de nieuwe Quaestor 7000. Ook de circa 600 eigen cilinders worden er gevuld, op 200 én 300 bar. In tegenstelling tot 'reguliere' brandweelieden werken de ademlucht dragers van het Havenbedrijf zoveel mogelijk met ademluchtslangen aan de ringleiding aan boord. Dat net wordt gevoed vanuit (sa-

men met Dräger) ontwikkelde ringleidingsets, tassen waarin zich vier gekoppelde 6-litercilinders bevinden. Molkenboer: "We hadden er eigenlijk octrooi op moeten aanvragen, want het idee wordt inmiddels ook elders toegepast. Op de oudere schepen moesten we het hele systeem van druk halen om 50-litercilinders te wisselen, en we konden ze uitsluitend in onze eigen werkplaats vullen. Deze sets kunnen we afzonderlijk wisselen en we hebben ze ook in onze incidentenvrachtwagen gereed staan. Dat voertuig is een Iveco met CNG als brandstof en een door het Havenbedrijf ontworpen inrichting. Het is een officieel incidentenvoertuig, ingericht voor het rijden met optische- en geluidssignalen. In de laadbak staan de transportkarren met snelkoppelhaken aan een rvs-rail. Losse materialen bevinden zich in laden tegen het kopschot. Behalve door de laadklep aan de achterzijde is de bak aan weerszijden toegankelijk via loopdeuren met uitklapbare rvs-trappen, allemaal heel handig." Hervij: "Waar onze inzet zich uitstrekt op de wal, werken we nauw samen met Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR). Zo doet iedereen waar hij het beste in is en houden we de haven samen veilig."

#### CONTACT

**Interesse?** Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Dräger Marine & Offshore: 010 2952 740