

Op 10 juli 2026 werd er een melding ontvangen over een scheepsbrand in de buurt van Tiengemeten.

Bij deze brand zijn er verschillende interessante leerpunten naar voren gekomen die de collega's graag met jullie willen delen en bespreken.

Hoewel we regelmatig te maken hebben met scheepsbranden, vooral met plezierjachten, is het belangrijk om te weten hoe je zo'n situatie het beste kunt aanpakken.

Bij de melding werd al snel duidelijk dat het plezierjacht pas een uur eerder was aangeschaft. Bovendien was er op het jacht slechts één reddingsvest aanwezig, en een van de aanwezige personen kon vanwege een breuk aan zijn sleutelbeen niet goed zwemmen.

Dit alles maakt het tot een bijzonder leerzame start van een incident.



Na het eerste contact meldde de AC dat er een stuurloos bootje op het Haringvliet, ter hoogte van Tiengemeten, ronddobberde.

Op dat moment was het nog onduidelijk of er slachtoffers (SO's) aan boord waren. Vanuit lokale kennis werd de Hitsertse Kade aangewezen als verzamelplaats door de OvD. Toen de TS gelijktijdig ter plaatse arriveerde, kwam de ploeg met het idee om de veerpont in te zetten om het incident te benaderen. Aanvankelijk leek dit geen haalbare optie, aangezien er op Tiengemeten geen goed bereikbare plek was om het vaartuig te bereiken.

Gezien het feit dat de OBL nog ongeveer 45 minuten onderweg was, er geen blusboot beschikbaar was en de mogelijkheid van slachtoffers niet kon worden uitgesloten, werd uiteindelijk besloten om de TS met de pont naar het incident te vervoeren. Hierdoor kon er vanaf de pont bluswerkzaamheden worden uitgevoerd. Deze aanpak werd goedgekeurd omdat de schipper van de pont zeer bekwaam was, een blussing veilig vanaf de pont kon worden uitgevoerd, het vaartuig stuurloos was, er geen andere praktische blusopties beschikbaar waren en mogelijke slachtoffers snel hulp behoefden.

Aangezien deze werkwijze afweek van de gebruikelijke procedures, is besloten dat de OvD-B ook mee zou varen op de pont om de coördinatie van het incident direct ter plaatse te kunnen doen. De OvD-RWS was eveneens aan boord, wat zorgde voor korte communicatielijnen. Zowel de OvD-RWS als wij zelf hadden direct contact met RWS, KNRM en OBL. Tijdens de overtocht, met een geschatte tijd van ongeveer tien minuten, hebben we samen met bevelvoerder en RWS de inzet zorgvuldig voorbereid en de veiligheidsaspecten doorgenomen.

Tegelijkertijd werd er een ambulance naar de Hitsertse Kade gestuurd voor mogelijke opvang van slachtoffers.

Na aankomst heeft OBL de blussing overgenomen. Deze inzet was gedeeltelijk effectief. Vervolgens is besloten de TS via de boot van water te voorzien zodat met een bundelstraal de brand definitief kon worden geblust.

In overleg tussen RWS, KNRM en de havenmeester is afgesproken het vaartuig naar de haven bij de Hitsertse Kade te slepen om daar tijdelijk te stallen. Tijdens het slepen zijn de TS, de OvD-B en de OvD-RWS afgezet op de Nieuwendijk om vervolgens over land naar de kade terug te keren voor de afronding van het incident.



1. Durf buiten de gebaande paden te denken. Soms is een afwijkende aanpak nodig om een incident effectief aan te pakken, zoals het inzetten van een veerpont voor brandweerinzet, mits veiligheid altijd voorop staat.

2. Houd als OvD korte lijnen met de bevelvoerder en het team. Bij niet-standaard inzetten is frequent overleg cruciaal voor een veilig en effectief optreden.

3. Stem afwijkende inzetten af met ketenpartners. Partners zoals Rijkswaterstaat, KNRM en de havenmeester zijn essentieel voor specialistische kennis en risicobeperking. Vroegtijdige afstemming houdt de inzet binnen de juiste kaders. Een veerpont mag niet voor sleepwerkzaamheden worden gebruikt.