

eMIRG

#2 WINTER 2012/2013

THE MAKING OF MIRG-EU



MIRG EU



Maritime
Incident
Response
Groups

IN DIT NUMMER: GOED UITGERUST • GUAR-
DEX OEFENING • MONITORING COMMITTEE
BIJEEEN IN CALAIS • LESSEN COSTA CONCOR-
DIA • ONE CALL THREE TIMES A KICK •

GOED UITGERUST

WERKGROEOPLEIDER LUC WASSENBERG



Het werk van Luc Wassenberg als voorzitter van de werkgroep Equipment zit er bijna op. Belangrijk, de frisse MIRG-teams starten begin 2013 met een opleidings- en oefenprogramma. Dat kan alleen als alle teamleden beschikken over de juiste materialen om incidenten aan boord van schepen adequaat en op een veilige manier te kunnen bestrijden.

Luc Wassenberg heeft zijn werkplek in de moderne brandweerkazerne in Terneuzen. Zijn bureau staat onder de glijbanen die ervoor zorgen dat brandweermannen en -vrouwen razendsnel in de kleedruimte kunnen zijn. 'De relatieve rust kan dus snel omslaan in hectiek', vertelt Wassenberg. 'Dat past ook wel bij een project als MIRG. Je moet flexibel zijn, de dingen gaan altijd net even anders dan je dacht.' Zo ook bij het samenstellen van de uitrustingslijsten voor MIRG-teams. 'In een ideale situatie werk je vanuit een Operations Manual. Hierin is beschreven wat je bijvoorbeeld als MIRG-team gaat doen, hoe je incidenten aanpakt. Op basis hiervan kun je bepalen welke materialen je nodig hebt om de taken uit te voeren. Ons Operations Manual was nog in ontwikkeling toen wij onze lijsten moesten opstellen. Geen onoverkomelijk probleem overigens. Een aantal zaken, zoals een helikopteruitrusting, heb je gewoon nodig, ongeacht wat er in een manual staat. Die

kun je dus op je lijst opnemen. Voor andere zaken, bijvoorbeeld het soort slangen dat je aan boord van een schip wilt gebruiken, richtten we ons op de materialen die onze Engelse partner gebruikt. Die voldoen aan de eisen en we zorgden er zo meteen voor dat de materialen van de verschillende teams op elkaar kunnen aansluiten.'

WETTEN EN REGELS

De MIRG-uitrustingslijst omvat in totaal zo'n vijftientig items en bestaat uit persoonlijke beschermingsmiddelen, zaken die nodig zijn voor het transport per helikopter en communicatiemiddelen. Per item zijn alle eisen tot in detail uitgewerkt. Wassenberg: 'Die eisen zijn voor alle partners hetzelfde en voldoen aan de wetgeving in alle vier de partnerlanden. Het was een behoorlijke puzzel om dat voor elkaar te krijgen. Wetten kunnen van land tot land behoorlijk verschillen. Een voorbeeld? Ademluchtsets, die werken met patronen. In België en Frankrijk mogen aan boord van een helikopter patronen mee worden genomen die zijn gevuld

met puur zuurstof. In Nederland werken we met patronen met verschillende stoffen die pas na een chemische reactie zuurstof leveren. De komende tijd schaffen alle partnerlanden hun eigen uitrusting aan. 'We wilden in eerste instantie gezamenlijk de aanbestedingen doen, maar dat bleek vanwege allerlei regelgeving niet mogelijk. Om het praktisch te houden, verzorgt elk land nu zijn eigen aanbesteding.' Als alles volgens plan verloopt zijn de te vormen MIRG-teams begin 2013 voorzien van alle benodigde materialen en kunnen ze met hun trainingen starten.

'HET LEVERT ECHT WAT OP'

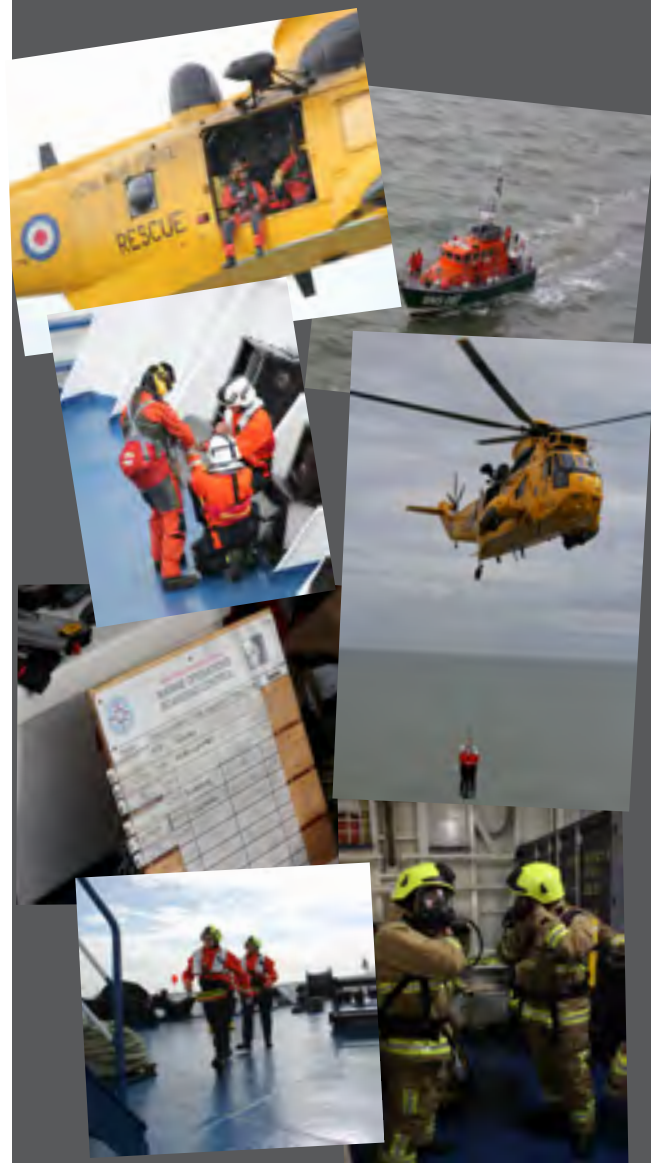
Samenwerken en van elkaar leren staan centraal in elk Europees project. 'Het levert ook echt wat op', weet Wassenberg. 'Binnen het project wordt goed samengewerkt, heel collegiaal. De afgelopen maanden heb ik dan ook veel geleerd van de ervaringen in Engeland. Fouten die eerder zijn gemaakt, die maak je nu zelf niet meer. Niet alleen MIRG-EU profiteert van de samenwerking. Als ik voor mijn eigen organisatie spreek, dan denk ik dat de hele Veiligheidsregio Zeeland voordeel heeft van zo'n Europees project. De contacten met onze Belgische collega's net over de grens van Zeeland worden intensiever. Over de hele linie wordt grensoverschrijdende samenwerking serieuzer genomen. En we zijn eigenlijk nog maar net van start.' Dat belooft wat voor de toekomst.



GUARDEX OEFENING 2 OKTOBER 2012

Teams uit Frankrijk, België, Denemarken en Finland oefenden op 2 oktober 2012 gezamenlijk met het bestrijden van een ernstig scheepvaartincident. In de omgeving van Londen kwam het cruiseschip de THV Patricia in aanvaring met een werkschip. Het resultaat: brand aan boord van beide schepen. Een aantal opvarenden van de Patricia werd vermist, zij waren waarschijnlijk overboord geslagen. Aan boord waren gewonden. Ook een aantal technici, aan het werk bij windmolens, was gewond geraakt. Zij werden met een helikopter geëvacueerd.

De oefening werd op de voet gevolgd door Eric Lems van MIRG-EU. 'Na het aan boord brengen van het eerste team, Command and Control, was duidelijk te zien dat structuur aanwezig was. Het werk verliep als een geoliede machine. De snelheid waarmee het eerste team de inzet begon, accentueerde het lange wachten op het tweede team. In deze tijd is een gedegen inzet plan gemaakt om het vuur te beheersen. Na aankomst van het support team volgde een snelle inzet!'



LESSEN VAN DE COSTA CONCORDIA

Op 13 januari 2012 werd het eiland Giglio in de Tyreense Zee opgeschrikt door een grote ramp. Cruiseschip Costa Concordia liep rond kwart voor tien 's avonds voor de kust tegen de rotsen, maakte water en strandde uiteindelijk vlak bij de haven. Ruim 3200 passagiers en 1000 bemanningsleden moesten in veiligheid worden gebracht, 32 mensen overleefden de ramp niet.

Rampen van deze omvang komen niet vaak voor en hebben veel impact. Niet alleen op de mensen aan boord, ook op de hulpverleners. Massaevacuaties zijn complex en vragen om specialistische kennis en vaardigheden. Ervaringen als die met de Costa Concordia zijn van grote waarde voor hulpdiensten die zich hierop moeten voorbereiden. Daarom organiseerde de Italian Civil Protection Department in samenwerking met de Europese Commissie een internationale workshop. Luc Wassenberg van MIRG-EU was bij de workshop aanwezig. Belangrijk, want ook al zullen MIRGs niet bij dit soort incidenten worden ingezet, een aantal leerervaringen kan zeker worden meegenomen in de opzet, de procedures en het opleidingsprogramma voor MIRG-EU. Belangrijkste conclusie: Een goed functionerend Mass Rescue Plan en internationale samenwerking

bij rampen van deze omvang zijn essentieel. Organisaties als het MIC en European Maritime Safety Agency kunnen hierbij een belangrijke rol vervullen.

Twee dagen wisselden hulpdiensten uit verschillende landen van de Europese Unie, waaronder Nederland (Veiligheidsregio Zeeland), Frankrijk en Engeland, kennis en ervaring uit. Ze maakten plannen hoe de rampenbestrijding bij grootschalig scheepsincidenten verder kan worden verbeterd. Aanpassingen in rampenplannen, het beschikbaar hebben van massa evacuatieplannen, internationale samenwerking tussen hulpdiensten én het MIC en EMSA, oefeningen met alle betrokken partijen (hulpdiensten, rederijen, havens, kustwacht) zijn slechts enkele voorbeelden. De komende tijd worden de ideeën verder uitgewerkt.



MONITORING COMMITTEE BIJEEN



Om toezicht te houden op de implementatie van het project MIRG-EU en om de resultaten van het project onder de aandacht te brengen van de regionale, nationale en Europese politici en beleidsmakers, is een Monitoring Committee opgezet. In dit comité zijn alle partners op het hoogste niveau vertegenwoordigd en daarnaast het Belgisch Federaal Kenniscentrum voor Civiele Veiligheid als medefinancier van het project, de Gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen en het Franse CROSS Gris-Nez en EMIZ Nord. Op 25 oktober 2012 kwam het comité voor het eerst samen onder voorzitterschap van de Zeeuwse gedeputeerde Ben de Reu, die de Zeeuwse commissaris van de Koningin Karla Peijs verving. De bijeenkomst vond plaats in Calais.

Kolonel Moreau is de gastheer van deze eerste vergadering. Hij werkt voor de Brandweer in Pas de Calais (SDIS62), het vijfde brandweerkorps van Frankrijk. Hij legt uit dat zij dankzij de kanaaltunnel goede contacten hebben met de Kent Fire and Rescue Service. Deze samenwerking is belangrijk vanwege de vele veerboten die dagelijks het Kanaal oversteken en kan in MIRG-EU verder worden uitgebouwd.

OP SCHEMA

Projectleider Jeroen Zonnevillje vertelt dat het project op schema ligt. De teams worden samengesteld, de uitrustingen worden aangeschaft. Hij legt verder uit dat het de ambitie van de projectpartners is om de MIRG-teams aan te melden bij de Emergency Response Unit (ERU) van de Europese Commissie, waardoor training en inzet op Europees niveau mogelijk zou worden.

De leden van de Monitoring Committee spreken af hun respectievelijke nationale contactpersonen van het Monitoring and Information Centre (MIC) te informeren over het MIRG-EU project. Na een toelichting op de deelactiviteiten vertrekt het gezelschap naar Marck. Hier staat een trainingssimulator (foto) voor scheepsbrandbestrijding van de SDIS62, waarmee de MIRG-teams de bestrijding van allerlei scheepsincidenten kunnen oefenen. Een indrukwekkende opstelling, aldus de Monitoring Committee.



ONE CALL THREE TIMES A KICK!

Tom van Damme is luitenant bij de brandweer in Antwerpen. Hij is gestationeerd in de hoofdkazerne, vlak bij de havens. Hij weet wat er fout kan gaan aan boord van een schip. Van Damme: 'De afgelopen jaren ben ik zo'n vier keer ingezet bij een scheepsbrand, ik heb inmiddels dus wat ervaring opgedaan.'

Van Damme weet ook dat speciale trainingen noodzakelijk zijn om dit soort incidenten adequaat aan te kunnen pakken. Hij steekt zijn enthousiasme voor het project MIRG-EU dan ook niet onder stoelen of banken. 'Het is een leuke uitdaging: van niets iets maken. MIRGs zijn in België een nieuw fenomeen en met dit projectteam kunnen we iets goeds en blijvends neerzetten. Er zitten mensen met veel ervaring en respect voor elkaar. We werken écht samen om tot kwalitatief goede MIRGs te komen. Dat de Engelsen al zo veel ervaring hebben met materialen en inzet is een sterk punt van het project. Daar leren we veel van en we maken in ons werk graag gebruik van hun kennis en kunde. Ook de samenwerking met Belgische korpsen is belangrijk voor ons. In België werken veel korpsen geïsoleerd. Door dit project leer ik mijn collega's in Beveren en Gent veel beter kennen net als hun werkwijzen. Daar hebben we allemaal uiteindelijk voordeel bij.'

Van Damme is binnen het project verantwoordelijk voor de samenstelling van de MIRGs.

'TWEE GROEPEN VORMEN DE BASIS'

'Twee groepen vormen de basis. Eén groep van zes mensen werkt als *command team*. Dit team bestaat uit officieren en onderofficieren en wordt bij een incident op een schip als eerste ingevlogen. Zij zorgen ervoor dat een tweede team met zes brandweermannen, het *strike team*, het incident veilig kan bestrijden. Het eerste team bepaalt de aard van het incident: wat is er aan de hand, wat zijn de risico's? Vervolgens wordt een aanvalsplan gemaakt en wordt alles in stelling gebracht om het tweede team zijn werk te kunnen laten doen. 'Ze regelen de communicatie, kijken welke middelen nodig zijn, richten posten in en ze leggen de lijnen uit: Een transitlijn naar het incident, een reddingslijn naar de reddingsboten aan en natuurlijk een lijn die naar het commandocentrum op de brug leidt.'

Elk partnerland stelt een volledig MIRG samen. 'Er zijn in totaal per land 36 mensen nodig, voor België zijn dit negen officieren, negen onderofficieren en achttien brandweermannen. Onze Engelse partner heeft zijn teams natuurlijk al langer, dus daar hoeft niet meer te worden geselecteerd. In Frankrijk loopt de selectieprocedure al enige tijd. Inmiddels zijn daar veertien officieren geselecteerd en hebben veertig brandweermensen aangegeven deel te willen nemen aan de MIRG-teams. Het enthousiasme is groot, dus de Franse partner zal zijn teams binnenkort rond hebben. Hier in België zijn we ook zo goed als klaar. We stellen de teams samen met mensen van de korpsen in Antwerpen, Beveren en Gent. Antwerpen heeft het grootste korps en levert daarom zeventien mensen. Gent zorgt voor twaalf medewerkers en Beveren voor zeven.'

Bij de samenstelling van de teams zijn opleiding en ervaring de belangrijkste selectiecriteria. 'We laten voor het eerst onze graden, of rangen zoals ze in Nederland zeggen, los en stappen over op vastgelegde rollenpatronen. In principe zijn al onze medewerkers geschikt om onder zware omstandigheden een brand te blussen. Of dit nu midden op zee is, of in een grote fabriek hier in de haven. Voor de selectie voor een MIRG gaan andere zaken dus een rol spelen, bijvoorbeeld of de kandidaten in staat zijn om de zware opleidingen en trainingen te volgen, voldoende gemotiveerd zijn, teamspeler zijn, problemen kunnen oplossen en verantwoordelijkheid durven te nemen. We hadden

veertig kandidaten voor maar zeventien plaatsen. We hebben dus mensen moeten teleurstellen, dat is best lastig. Ook de Veiligheidsregio Zeeland werkt aan de selectie. Als alles goed gaat, halen we onze projectplanning en kunnen de nieuwe teams in 2013 starten met hun opleiding.'

'VLIEGEN, BRANDBESTRIJDEN EN WEER VEILIG THUISKOMEN'

De kennis en ervaring die het Antwerpse brandweerkorps in MIRG-EU opdoet, zal intern verder worden uitgedragen. Van Damme: 'In Antwerpen bijvoorbeeld zal een werkgroep scheepsbrandbestrijding worden opgezet. Voor elk niveau wordt op basis van de ervaringen uit dit project een les- en trainingsprogramma ontwikkeld, zodat uiteindelijk al onze brandweermensen weten hoe ze brand aan boord van een schip moeten benaderen. Dat is toch een hele aparte discipline, net als het lid zijn van een MIRG. One call, three times a kick is mijn motto: vliegen, brandbestrijding en zorgen dat je weer veilig thuiskomt. Het zijn de dingen die het werk zo speciaal maken.'





AGENDA

MAART

**PARTNER MEETING
KENT (EN)**

27

Op 23 januari bespreken de partners de voortgang van het project in Vlissingen.

BLIJF OP DE HOOGTE, NEEM
KOSTENLOOS EEN ABONNE-
MENT OP ONZE NIEUWSBRIEF

WWW.MIRG.EU



MIRG EU



Maritime
Incident
Response
Groups

COLOFON

uitgave van: MIRG-EU
fotografie: projectpartners, Italian Civil
Protection Department
art work: life design
tekst /opmaak: hbl communicatie
web: www.mirg.eu
info: j.zonnevillage@vrzeeland.nl