

eMIRG

#3 ZOMER 2013

THE MAKING OF MIRG EU



MIRG EU



Maritime
Incident
Response
Groups

IN DEZE EDITIE: TRAINERS GETRAIND • NIET DE HELE DAG ACHTER EEN BUREAU • BEZOEK UIT AUSTRALIË • ZO STEL JE EEN MIRG SAMEN • PIONIEREN VOOR EUROPESE INZET • MIRG GOED VOOR GENTSE HAVEN • STEM OP ONS!

TRAINERS GETRAININD



In MIRC-EU worden drie compleet nieuwe MIRGs opgebouwd. Elk team bestaat uit 36 mensen, goed opgeleide brandweermannen die zich in willen zetten voor de bestrijding van incidenten aan boord van schepen. Dat is wat anders dan een brand blussen in een woning. Het vraagt om een uitgebreid oefen- en opleidingstraject. In dit project leidt elk partnerland zijn MIRC-mensen zelf op, daarbij gesteund door de Kent Fire and Rescue Service. In de training leren de teamleden elkaar kennen en oefenen ze de procedures om de kneepjes van dit specialistische vak onder de knie krijgen. Die kennis en kunde moet worden verworven onder leiding van ervaren trainers en opleiders. Dat die goed opgeleide leiding er is, daar zorgen we in dit project ook voor.

SPECIALE TRAININGSWEEK

Eind april vond in Calais een speciale trainingsweek voor beoogd MIRC-trainers plaats. In totaal zijn er twaalf cursisten, uit elk partnerland drie. Zij krijgen de taak om hun MIRC-team voor te bereiden op een inzet op zee. David Brown van Kent Fire and Rescue Service (KFRS) is een ervaren MIRC-lid en -trainer. Al twintig jaar is hij bij de rampenbestrijding op het water betrokken. Hij zette het speciale opleidings-

en trainingsprogramma op rond de Standaard Operationele Procedures die voor dit project zijn ontwikkeld. Bovendien maakte hij een intensief Train the Trainers-programma, dat de MIRC-opleiders in één week klaarstoomt voor hun taak. 'Dat moet lukken', vertelt David. 'De mannen die hier deze week zijn, zijn al ervaren trainers, ze weten dus hoe ze een les moeten verzorgen. Tijdens deze cursus doorgronden we de MIRC-systematiek, zorgen we ervoor dat iedereen tot in detail weet hoe de procedures verlopen, in theorie en in praktijk.' Het is belangrijk dat de trainers de procedures exact kennen en die op dezelfde manier aan hun teams overbrengen. De teams uit de vier partnerlanden moeten tenslotte met elkaar kunnen samenwerken en er op kunnen vertrouwen dat alle MIRC-leden, waar ze ook vandaan komen, op een zelfde manier te werk gaan.

'De eerste dag begint met een assessment waarin de kennis van de deelnemers wordt getest, gevolgd door een presentatie over de achtergrond van MIRC-EU en de command en control structuur en een demonstratie van de procedure om aan boord te gaan. De tweede dag beginnen we met een herhaling van de theorie, we stellen vragen, kijken of iedereen de ins en outs van de procedures kent. Je merkt ook dat na zo'n eerste dag, mensen gaan nadenken over de stof, tijd hebben om hem te verwerken. Dat roept altijd weer vragen op. Juist die rustmomenten zorgen

ervoor dat de stof beklijft. Dan is het tijd voor actie en oefenen we de elementen uit het trainingsprogramma en de standaardprocedures. Bijvoorbeeld hoe je je Transportation Protection Equipment moet aantrekken en hoe je veilig aan boord van een schip komt. Aan het einde van de oefening is het terug naar het theorielokaal voor de evaluatie en de volgende stap in het proces. Er volgt een demonstratie en dan oefenen de cursisten de hele procedure vanaf de eerste stap. Zo bouwen we de week op, met veel herhaling, evaluatie en momenten van rust. Aan het einde kennen ze de procedures van binnen en buiten. Dat testen we met een afsluitende oefening.'



Oefenen met Transportation Protection Equipment

TIPS AND TRICKS

Lucas Deschuttere uit België is één van de cursisten. 'Deze training is heel goed. We werken normaal niet met deze materialen, zoals bijvoorbeeld een blussysteem dat door wanden heen kan. Zo kun koeling brengen in de ruimte naast je, zonder dat je er zelf in hoeft. En dankzij de ervaren trainers leer je allerlei handige tips en trucs. Dat je niet op het metaal van het schip moet gaan zitten bijvoorbeeld, dat is heet! Je blusslang is een betere plaats.' Erik Lems uit Zeeland vult aan: 'Deze training laat zien dat we allemaal dezelfde taal spreken en dat we als vier landen echt goed kunnen samenwerken.' Uiteindelijk zijn alle twaalf docenten geslaagd voor hun test en mogen de trainingen verzorgen. David: 'De trainers hebben nu de kennis en ervaring om de trainingen te verzorgen. Er is wel iemand van de KFRS aanwezig als achtervang en voor aanvullend advies.'



'IK MOET NIET DE HELE DAG ACHTER EEN BUREAU ZITTEN'

Hij is geboren en getogen in Vlissingen, 26 jaar en al vanaf zijn 11e actief voor de brandweer: Henri Poortvliet.

Waarom ben je dit werk gaan doen?
'Ik denk dat het in mijn bloed zit. Een familielid was commandant bij de brandweer en het hulpverleningsvak trekt me gewoon aan. Ik ben besmet met het brandweervirus. Ik ben niet alleen vrijwilliger bij de brandweer in Vlissingen, maar ook full time als brandweerman in dienst bij de Koninklijke Luchtmacht in Woensdrecht. Daar ben ik gespecialiseerd in vliegtuigbrandbestrijding. Ervaring die ik als lid van het MIRC-team goed kan gebruiken. Een vliegtuig is tenslotte ook een stalen koker met veel brandstoffen en olieën aan boord en waar het bij brand behoorlijk warm kan worden. Hier werken we met schuim en oefenen we het bestrijden van oliebranden. Dit zijn zaken die je ook bij een scheepsbrand tegenkomt.'

Wat is je functie bij de Vlissingse brandweer?
'Mijn functie verschilt per inzet. De ene keer ben ik bevelvoerder, dan chauffeur of manschap. Ik doe eigenlijk alles als ik maar bezig ben met de echte bestrijding van een brand. Daarnaast ben ik sinds gisteren

lees verder op de volgende pagina>>>

SAMENWERKEN VOOR WERELDWIJD VERTROUWEN

AUSTRALIË EN EUROPA VERSCHILLEN NIET ZO VEEL

De grootste haven van Australië ligt in Melbourne. Hier vindt veel containeroverslag plaats en er worden vloeibare (gevaarlijke) stoffen, tarwe en cement opgeslagen. Dichter bij de stad leggen ook regelmatig de grootste cruiseschepen aan. Ze hebben duizenden passagiers aan boord. De komende jaren wordt de haven flink uitgebreid. In totaal voor 1,6 miljard Australische Dollar.

MEER SCHEPEN, MEER RISICO'S

Dat betekent meer scheepsbewegingen, meer toeristen die naar de stad komen en meer risico's waar de brandweer zich op moet voorbereiden. 'En dat is niet het enige', vertelt Senior Station Officer Michael Campbell van de Melbourne Metropolitan Fire Brigade (MFB). 'Ook ons werkgebied is flink uitgebreid. Eerst waren we verantwoordelijk voor de schepen die aan de kades of voor anker lagen. Daar komt de Port Philip Bay met een oppervlakte van ruim 100.000 hectare en de schepen die daar voor anker liggen bij. Onze taken richten zich natuurlijk op het bestrijden van branden en ongevallen met gevaarlijke stoffen. Ook het minimaliseren

van milieuschade behoort tot onze taken. Onze regio is met belangrijk cultureel erfgoed en mooie natuurgebieden kwetsbaar. Als brandweer moeten we goed voorbereid zijn op alle risico's die de havenbedrijven en de scheepvaart met zich meebrengen.'

Die voorbereiding wordt serieus aangepakt en is precies de reden waarom Michael aanwezig is bij een simulatortraining van het Zeeuwse MIRG-EU team in Calais. 'Wij hebben zelf inmiddels handboeken en trainingen opgezet voor de bestrijding van maritieme incidenten. Maar in Engeland hebben ze hier al twintig jaar ervaring mee en zo zijn er meer korpsen in Europa die zich hier mee bezighouden. MIRG-EU staat aan het begin van het proces, daar wil ik graag van leren. Met een speciale beurs van de Emergency Services Foundation heb ik de kans gekregen mijn licht in het buitenland op te steken. Ik kijk met name hoe de mensen en hun materialen aan boord worden gebracht. Wij brengen mensen nu per boot naar de plaats incident. In de toekomst willen we helikopters gaan inzetten. Wat ik ook een interessant vraagstuk vind, is: hoe krijg je hulpverleners en al hun hulpmiddelen aan boord van een passagiersschip als tegelijkertijd drieduizend passagiers worden geëvacueerd? Daarnaast ben ik natuurlijk gefocust op de strategische en tactische beslissingen die worden



Michael Campbell in Londen

genomen bij een scheepsincident. Het viel me tijdens de training in Calais op dat de uitgangspunten die hier in Europa worden gehanteerd, vergelijkbaar zijn met die van ons in Australië. Natuurlijk zijn er verschillen maar in hoofdlijnen werken we hetzelfde.'

Michael kijkt niet alleen naar de verrichtingen van MIRG-EU. Hij bezoekt in juli ook de brandweer van Londen, de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en het Rotterdamse havenbedrijf. Daarna volgt nog een bezoek aan collega's in Italië en als de tijd het toelaat, sluit Michael zijn tournee af in het Zweedse Gotenburg. 'Dan wordt het tijd om mijn bevindingen op te schrijven, aan het thuisfront te presenteren en om te zetten in concrete aanbevelingen voor ons opleidings- en trainingsprogramma. De MFB wil dat graag uitbreiden, zodat we maritieme incidenten goed kunnen bestrijden, onze wettelijke taken naar behoren kunnen uitvoeren. Momenteel bouwen we een groot oefencentrum. Hier kunnen onze mensen heel realistisch oefenen met de bestrijding van allerlei calamiteiten. Er komt een grote ondergrondse ruimte waar bijvoorbeeld een brand in een parkeergarage kan worden nagespeeld. Ook komt er een model van een groot schip. Van de Marine hebben we materialen gekregen zoals stoelen, meerlijnen en zelfs een anker om het heel echt te laten lijken. We kunnen vijf verschillende scenario's spelen. Oefenen op een simulator is één, maar er gaat niets boven een echt schip. 'Daarom hebben we contacten met rederijen en scheepsagenten. We, hebben de afspraak dat als hun schepen bij ons in de haven liggen, wij daarop mogen oefenen. Het is een kwestie van één telefoontje en we kunnen terecht.'

Michael is positief over zijn Europese ontmoetingen. 'Wij zijn in ons land het enige korps dat zich intensief met deze vorm van brandbestrijding bezighoudt. Ik hoop dan ook dat de contacten die ik nu leg, leiden tot een wereldwijd netwerk waarin we kennis en kunde uitwisselen. De grote vaart beperkt zich niet tot één land, dus waarom zou de hulpverlening dat wel doen? Hoe meer onze aanpakken op elkaar aansluiten, hoe meer vertrouwen we wereldwijd krijgen.'

Brandweerinstructeur (ik heb gisteren examen gedaan, vandaar), mag ik andere mensen opleiden in het brandweervak. Ik was al zes jaar hulpinstructeur bij het trainingscentrum in Vlissingen. Daar heb ik heel veel van geleerd. Ik vind het vooral leuk om bevelvoerders en gevorderde brandweermannen bij te scholen. Zij kennen het vak. Het is daarom een grotere uitdaging om hun iets nieuws te leren. Instructie geven gaat me wel goed af. Ik praat makkelijk, ben sociaal onderlegd.'

Je bent geselecteerd voor het Zeeuwse MIRG team, waarom heb je je aangemeld?

'Toen ik de vacature zag, dacht ik meteen "Dat is iets voor mij!" Ik heb iets met schepen. Als 12-jarige voer ik in mijn vakantie al eens mee op een vissersboot. Later heb ik een half jaar als invaller op een kotter gewerkt. Het was toen een slechte periode voor de beroepsvissers, er was weinig werk. Uiteindelijk heb ik toen toch voor de brandweer gekozen. Maar het water bleef trekken. En nu, bij MIRG, komen scheepvaart en brandweer samen. MIRG betekent ook actie, helikopters, schepen en daar houd ik van. Ik moet niet de hele dag achter een bureau zitten, het liefst oefen ik de hele dag het brandweervak uit.'

Wat verwacht je van MIRG?

'Spectaculaire oefeningen, dat je onder een heli hangt en dat je ook écht hulp kunt bieden. Natuurlijk hoop je dat dat nooit echt nodig is. Maar het is mooi dat je deze kans krijgt en het is goed dat je als regio een professionele organisatie op kunt bouwen. Over een jaar hebben we een compleet team dat op elkaar is ingespeeld. Dat is goed en noodzakelijk. De scheepvaart en de economie zijn er bij gebaat. We redden mensen en behouden schepen. De samenwerking met de andere landen? Die moet zeker. Je hebt elkaar nodig. Er is zoveel water, je kunt dit niet met één Zeeuws team af. Ik moet nog wel wat aan mijn talen doen, maar dat leer ik wel tijdens de cursus en tijdens het werken met de andere teams. Dan leer je je collega's kennen en ook al beheers je de taal niet helemaal, je raakt toch wel op elkaar ingespeeld.'

Waar kijk je naar uit?

'Toch wel naar de grote eindoefening. Die is nog ver weg, maar zal toch snel dichterbij komen. Ik zit in het strike team, dus ik kom dan vol in de actie terecht. Zo ver is het nog niet. Ik start deze maand met mijn eerste simulatortraining in Calais. Daar heb ik zin in.'

Wat verwacht je van je collega's?

'Ik hoop dat mijn collega MIRG'ers net zo enthousiast zijn als ik, dat we allemaal, van officier tot manschap, voor elkaar klaar staan en een hechte groep worden.'

ZO STEL JE EEN MIRG-TEAM SAMEN

OP ZOEK NAAR DE JUISTE KANDIDATEN



Gezocht: Brandweermensen die in een internationaal team incidenten aan boord van schepen bestrijden. Eisen: vakbekwaam, Engels sprekend, zeebenen, geen hoogtevrees en in voor iets nieuws.

De MIRG-teams in de vier partnerlanden bestaan elk uit 36 brandweermensen. Alle rangen zijn erin vertegenwoordigd. Hoe start je zo'n team op? Hoe vind je de juiste mensen? De Veiligheidsregio Zeeland stelde een vacature op en zette hem uit bij de brandweerteams in Vlissingen. 'Dat we alleen in Vlissingen gingen werven was een bewuste keuze', vertelt Sjaak Vermeulen, Hoofd Officier van Dienst. 'De mannen kennen elkaar, elkaars kwaliteiten en weten hoe ze goed met elkaar kunnen samenwerken. Dat is belangrijk als ze een incident moeten bestrijden in een nieuwe, onbekende omgeving. Daarnaast hebben we in Vlissingen ervaring met scheepsincidenten. Wij zijn verantwoordelijk voor de incidentbestrijding in de zeehavens van Vlissingen. Tot slot zullen de mannen vanaf de marinebasis in deze stad vertrekken. Dat betekent dat ze snel ter plaatse kunnen zijn.'

Ronald Mies (41) vulde bij het zien van de vacature direct het aanmeldformulier in. 'In de 21 jaar dat ik brandweerman ben, ben ik verschillende keren bij een probleem aan boord van schepen ingezet. De meeste indruk maakte een brand in een schip dat in een dok bij Scheldepoort lag. Er stond een

oliereservoir in brand. We moesten helemaal naar het onderste dek afdalen, door smalle mangaten en deuren waar je met je uitrusting eigenlijk niet doorheen past. Het is dan oppassen voor luikjes die openstaan en je weet niet wat je achter de volgende deur aantreft. Licht er iemand? Is er rook? Het was een bijzondere ervaring die is blijven hangen en waardoor ik eigenlijk meer wil weten over deze specifieke tak van sport. Ik ben technisch, IT-manager van beroep, ik beheers de Engelse taal en heb wel eens gevaren, weet dus wel iets van scheepvaart en de regels op het water. Kwaliteiten die prima passen in een MIRG-team. Niet verwonderlijk dat Ronald werd uitgenodigd voor een fittest in een leegstaande fabriekshal.

AAN EEN TOUW NAAR BENEDEN

'Tijdens die avond moesten alle kandidaten een hindernisbaan afleggen waarin alle elementen van brandbestrijding terugkwamen: inslaan van een deur, een man over twintig meter verslepen, met gevulde blusslangen lopen, met volle uitrusting over hindernissen klimmen, dat soort dingen. Je had acht minuten de tijd om alle oefeningen te doen. Ik was tot mijn verbazing binnen vijf minuten klaar.

Toch goed voor iemand van mijn leeftijd. Ik had me voorgenomen dat als ik het niet zou halen, dat niet alleen consequenties zou hebben voor mijn MIRG-deelname, maar ook voor mijn werk bij de brandweer in het algemeen. Je moet gewoon altijd fit zijn. Je moet alles kunnen geven, er staan tenslotte mensenlevens op het spel. Ik had dan ook niet extra getraind. Het leukste onderdeel van de avond was je aan een touw laten zakken vanaf een platform op 25 meter hoogte, alsof je uit een helikopter op het dek van een schip wordt gezet. Natuurlijk is het nog wel een groot verschil met de praktijk waar je straks met windkracht acht op een heen en weer bewegend dek terecht moet komen met de downwash van de helikopter erbij. Het duurde me veel te kort. Zodra ik op de grond stond, vroeg ik of ik nog een keer mocht. Door tijdgebrek was dat niet mogelijk, maar in de komende trainingen zal ik het nog wel vaker doen.'

IK KAN NIET WACHTEN

Ronald heeft de test glansrijk doorstaan en is nu ingedeeld in het MIRG-aanvalsteam. In juni start hij met zijn training. 'Ik heb me meteen voor de eerste mogelijkheid aangemeld, ik kan gewoon niet wachten. Ik wil de procedures leren en de mensen met wie ik ga samenwerken leren kennen. Hun kwaliteiten, hun specifieke kennis. Iedereen doet naast brandweerwerk allerlei andere dingen. Zo heb ik collega's die uitstekend kunnen lassen of voor hun beroep op een ambulance werken. Als je dat weet, kun je daar tijdens een inzet soms goed gebruik van maken. Verder ben ik heel benieuwd of de verschillende landenteams op elkaar kunnen aansluiten. Figuurlijk, en letterlijk in de zin van passend materieel. Dat komt aan het einde allemaal samen in de grote afsluitende oefening volgend jaar. Daar kijk ik ook echt naar uit. Dan weten we of dat wat we geleerd hebben in de praktijk ook echt werkt!'



Conditietest in Vlissingen



PIONIEREN VOOR EUROPESE INZET

Het Brandweerkorps van Beveren werkt onder andere in het Antwerpse havengebied op de linkeroever van de Schelde. Een regio vol risico's, ook op het gebied van scheepvaart. Samen met de korpsen uit Antwerpen en Gent hebben ze één Belgisch MIRG-team gevormd. Gerd Buys en Nino Petricone zijn geselecteerd voor dit team. Op een zonnige vrijdagmiddag vertellen ze over hun werk en hun MIRG-ambities.

Nino werkt sinds 2009 voor de brandweer. 'Daarvoor was ik vooral bezig met topsport, judo om precies te zijn. Ik kwam uit op nationale en internationale toernooien. Ik judo nog steeds, maar alleen binnen België, en werk dus bij de brandweer. Dat was eigenlijk een kindsdroom. Toch koos Nino eerst voor een carrière bij de politie. 'Door de sport had ik te weinig tijd om mijn studies daarvoor af te maken. Toen waren er testen bij de brandweer en kon ik daar terecht. Ik doe hier van alles. Ik ben chauffeur, ambulancier, duiker en gespecialiseerd in groot watertransport. Dat is Brandweer++. We kunnen een groot debiet over grote afstanden leveren. Belangrijk voor brandbestrijding in de haven of incidenten waar veel water nodig is.'

Gerd is de enige vrijwilliger in het Belgische MIRG-team. 'Ik werk als ploegleider bij EVAL Europe. Een Japans bedrijf dat hoogwaardige kunststoffen maakt voor de bekleding van bijvoorbeeld brandstoftanks in vliegtuigen. Dit kunststof is volledig ondoordringbaar en wordt daarom ook veel toegepast in de voedingsmiddelenindustrie.

lees verder op de volgende pagina >>>

'EEN GETRAIND MIRG-TEAM IS GOED VOOR HAVEN GENT'



Je verwacht het bijna niet in het Belgische binnenland, maar Gent heeft een zeehaven van formaat. Met een oppervlak van 4700 ha., vijf dokken en een jaarlijkse overslag van 49,5 miljoen ton goederen een belangrijke economische factor. 'We hebben ook 23 seveso-bedrijven binnen onze grenzen', vertelt de Gentse Havenkapitein-commandant Dirk Vernaeve. 'Bijvoorbeeld VLS, BP, Shell en Oiltanking. Bedrijven waar schepen aan kunnen leggen en waar potentieel gevaar kan zijn. Mocht er aan boord van een schip iets gebeuren, dan moet de brandweer zo snel mogelijk een gespecialiseerd team kunnen inzetten. Een team dat weet wat er bij een dergelijke brand komt kijken.' Vernaeve weet waar hij het over heeft. Elf jaar was hij stuurman en kapitein op de grote vaart. Vandaag de dag werkt hij voor de Haven van Gent en voorheen was hij als professor verbonden aan de Hogere Zeevaartschool in Antwerpen. Nu doceert hij nog over scheepsbranden aan brandweermensen. 'Alleen in theorie', benadrukt hij. In mijn lessen ga ik in op de schepen, hoe zien ze eruit, waar moet je voor oppassen. Het blussen van een scheepsbrand is totaal anders dan het blussen van een brand in een gebouw. Aan boord ga je de diepte van het schip in. Een onbekende omgeving, waar je niet precies weet wat je er tegenkomt. Er is maar één ingang en

dat is ook de uitgang. Dat zijn zaken die het werk compliceren. Aan boord van een schip zijn allerlei systemen aanwezig. Systemen die helpen om een brand te blussen, maar ook installaties die het werk bemoeilijken zoals ventilatiemechanismen waardoor een brand makkelijk kan overslaan.'

Vernaeve staat volledig achter de komst van MIRG-teams in zijn regio, om verschillende redenen. 'Bij problemen wil je het schip en de lading van de ondergang redden. Een gezonken schip kost niet alleen veel geld, het zorgt ook altijd voor verontreiniging van de omgeving. Er is ook een extern veiligheidsaspect. Op de kade worden gevaarlijk stoffen opgeslagen, een brand aan boord van een schip kan daar kwalijke gevolgen hebben.' Goed opgeleide brandweerteams kunnen het verschil maken. 'Het is belangrijk dat de mannen praktijkervaring opdoen, dat ze geconfronteerd worden met een echte scheepsbrand, weten wie ze aan boord moeten aanspreken voor informatie. Ik kwam een keer kijken bij een brand aan boord van een sloopschip. De brandweer was aan het blussen. Toen ik aankwam, maakte het schip al slagzij. Ik riep meteen "Stoppen!". Door het gebruik van het water werd een stabiliteitsprobleem gecreëerd, dreigde het schip te zinken. Dat zijn dus de dingen die je

'PRAKTIJKERVARING IS BELANGRIJK'



Havenkapitein-commandant Dirk Vernaeve

moet leren, in theorie en praktijk. Het zou goed zijn als we in België over oefenfaciliteiten kunnen beschikken. De Belgische Marine heeft bijvoorbeeld een oefeninstallatie, het zou mooi zijn als de brandweer daar ook terecht kan. Dat ze regelmatig kunnen oefenen met brandbestrijding en leren hoe ze een lek kunnen dichten. Alleen zo behoudt een specialistisch team zijn waarde.'



Belgisch MIRG-team traint in Calais

>>> *vervolg van pagina 7*
Daarvoor was ik operator en lid van de bedrijfsbrandweer bij BP. In 1996 sloot Gerd zich aan bij het brandweerkorps van Beveren en heeft daar verschillende functies vervuld. 'Ik was bijvoorbeeld chauffeur en vijf jaar ambulancier. Tegenwoordig ben ik CE-chauffeur en gaspakdrager. Ik word dus ingezet bij chemische incidenten.' Beide heren waren meteen enthousiast toen ze zich konden aanmelden. Gerd: 'Het is iets totaal onbekends, iets heel nieuws. Daar houd ik van, pionieren. Iets opbouwen met vallen en opstaan. Ik heb dat nodig, ik zoek dat altijd op. Ook mijn kennis van chemische installaties zal van pas komen. Dat bleek uit de eerste oefening op de simulator in Calais.'

BRANDBESTRIJDING, MAAR DAN ANDERS

Ook Nino is enthousiast: 'Het is goed om samen te gaan werken met andere korpsen, uit België en van buiten België, je kunt veel van elkaar leren. Daarnaast ben ik gewend aan het water, ik heb duikervaring en ervaring met verpleging. Al die aspecten geven een brede basis voor mijn werk in een MIRG-team. En het is nieuw. Het blijft brandbestrijding, maar dan anders. Ik vind het schitterend om dit te mogen doen. Zo kom je verder. Ik verwacht in de opleiding heel veel bij te leren. Niet alleen theoretisch, maar ook in de praktijk. Hoe pas je de materialen toe? Hoe is het transport met de helikopters?'

Gerd heeft de eerste training er inmiddels opzitten, zonder verwachtingen stapte hij erin. 'Ik was vooral benieuwd naar het niveau van ons team, kunnen we ons mannetje staan? Daarin ben ik inmiddels gerustgesteld. Het niveau van de teamleden viel goed samen, lag dicht bij elkaar. En alle barrières die de afgelopen jaren kunstmatig tussen de korpsen zijn gevormd, vielen in één keer weg. We hadden elkaar snel gevonden, werkten samen alsof we dat al jaren zo gewend waren.' Beide heren weten waar ze naartoe willen: Een internationaal, goed getraind team dat een meerwaarde heeft voor héél Europa.



FRANCE
ENGLAND
BELGIE
NEDERLAND



'INVESTING IN YOUR FUTURE'
Crossborder cooperation programme
2007-2013 Part-financed by the
European Union (European Regional
Development Fund)

AGENDA

SEPTEMBER **VERGADERING
MONITORING
COMMITTEE IN
ANTWERPEN**
26

De Monitoring Committee komt voor de tweede keer samen in Antwerpen

SEPTEMBER **ONDERTEKENING
STANDARD
OPERATIONAL
PROCEDURES**
26

Voorafgaand aan de Monitoring Committee zetten alle partners hun handtekening onder de Standard Operational Procedures. Daarmee zijn de werkwijze voor alle MIRG-leden officieel vastgelegd.

SEPTEMBER **PARTNER MEETING IN
ANTWERPEN**
**25
26**



COLOFON

Uitgave van: MIRG-EU
Fotografie: projectpartners, Hanneke Blok,
Eric Lems, Nicolas Leclot, Port of Melbourne,
Haven van Gent, Harry Tooen
Art work: life design
Tekst: hbl communicatie
Web: www.mirg.eu
info: j.zonnevrijle@vrzeeland.nl

BLIJF OP DE HOOGTE, NEEM
KOSTENLOOS EEN ABONNE-
MENT OP ONZE NIEUWSBRIEF
WWW.MIRG.EU

STEM OP MIRG-EU!

MIRG-EU is geselecteerd voor de Don Berghuijs Award, een prestigieuze prijs die elk jaar wordt uitgereikt aan het beste Nederlandse veiligheidsproject. Dit jaar zijn zes projecten voor de prijs voorgedragen. De zes geselecteerde projecten werden beoordeeld op effectiviteit en efficiëntie, samenwerking en innovativiteit. Daarnaast werd gekeken of de projecten vernieuwende oplossingen voor complexe veiligheidsvraagstukken bieden en of het proces een brug slaat tussen hulpverleners als bestuurders. Tot slot moet het project een voorbeeld zijn voor anderen, een inspiratiebron zijn voor hulpverleners om zelf ook met de oplossing aan de gang te gaan. MIRG-EU voldoet op alle punten!

STUUR EEN E-MAIL MET UW STEM

Wie uiteindelijk de prijs wint, wordt deels bepaald door een vakjury en deels door het publiek uit het veiligheidsdomein.

Iedereen kan heel eenvoudig zijn stem voor MIRG-EU uitbrengen. Stuur een e-mail naar: peijnenburg@blomberginstituut.nl en vermeld dat u stemt op MIRG-EU.

De drie projecten met de meeste publieksstemmen gaan door naar de finale die plaatsvindt op 12 december 2013. Tijdens een gala-avond laten de projecten nog één keer zien waarom zij de terechte winnaar van de award zouden zijn. Uiteindelijk beslist de jury op basis van hun oordeel én de mening van het publiek wie de award mee naar huis mag nemen. We hebben uw steun dus hard nodig! Stuur vandaag nog uw berichtje naar het BlomBerg Instituut en steun MIRG-EU!

Meer weten, kijk dan op de speciale website:
www.donberghuijsaward.nl

