

eMIRG

#5 VOORJAAR 2014

THE MAKING OF MIRG EU



MIRG EU



Maritime
Incident
Response
Groups

THIS ISSUE: BERGERS EN VEILIGHEIDSREGIO
WERKEN SAMEN • KOPJE ONDER • ERVARIN-
GEN GERD BUYS • OEFENEN OP PRINCESS
SEAWAYS • EINDCONFERENTIE 17 SEPTEMBER

'ALS JE ZO SAMENWERKT, IS KANS OP SUCCES HET GROOTST'



Sleep- en bergingsbedrijf Multraship heeft van oudsher zijn hoofdkantoor in Terneuzen, aan de boulevard. Vanaf de bovenverdieping heb je een weids uitzicht over de Westerschelde. Grote containerreuzen, gastankers, autocarriers, binnenvaartschepen, alles vaart er voorbij. In de haven voor de deur ligt een deel van de vloot, klaar om de scheepvaart van en naar de Zeeuwse en Vlaamse havens te begeleiden. Daarnaast is het bedrijf gespecialiseerd in bergingswerk zoals het lichten van scheepswrakken en het veiligstellen van schepen die in problemen zijn geraakt mét hun bemanning en lading. Ze zijn ervaren, de familie Muller is al meer dan een eeuw actief op de Zeeuwse wateren en inmiddels ook ver daarbuiten.

Een groot deel van de schepen van het bedrijf is uitgerust met bluscapaciteit, de zogenaamde FIFI1 schepen. 'Die kunnen per uur 2400 kuub water of schuim opbrengen', vertelt Bianca Pielaat, Safety Expert bij het bedrijf. 'Daarmee kunnen we het werk van een bergingsploeg of de brandweer ondersteunen wanneer er brand aan boord van een schip is. Op verzoek van de Veiligheidsregio Zeeland stellen we onze koel- en bluscapaciteit ook beschikbaar. Begin 2013 tekenden we daarvoor een samenwerkingsovereenkomst. Eigenlijk werkten we

altijd al samen,' voegt ze er direct aan toe. 'In 2006 werden de contacten met de operationele mensen intensiever en nu is de samenwerking voor wat betreft koel- en bluscapaciteit officieel vastgelegd.' Dat betekent dat in geval van een incident op de Westerschelde de Veiligheidsregio direct een beroep kan doen op mensen en middelen van Multraship en van sleepbedrijf URS. 'We hebben bewust voor deze publiek-private samenwerking gekozen,' aldus Eric Lems, medewerker maritieme veiligheid bij de Veiligheidsregio Zeeland en Officier van Dienst bij de brandweer. 'Sleepvaartmaatschappijen hebben al brandbluscapaciteit op het water beschikbaar, goed onderhouden, met een opgeleide bemanning die zij inzetten voor het uitvoeren van sleepdiensten en bij bergingen waar de brandweer verder niet bij is betrokken. Bij de bouw van de twee nieuwste schepen heeft Multraship ons gevraagd 'Wat hebben jullie nodig? Dan kunnen we dat in het ontwerp meenemen.' Als een ondernemer dat voor ons tegen geringe kosten kan doen, waarom zouden wij dan zelf vaartuigen met FIFI-capaciteit aanschaffen en daar jaarlijks onnodig hoge kosten voor maken?'

Ook Ivo de Zeeuw, Salvage Officer bij Multraship ziet voordelen bij de samenwerking tussen de publieke en private sector tijdens bergingen. 'We dienen

vanuit een verschillend perspectief hetzelfde belang: een incident snel, schoon en veilig oplossen. De veiligheidsregio heeft daarbij een wettelijke taak en een publiek belang. Ons belang is natuurlijk commercieel, los van de burgerplicht, maar ze bijten elkaar niet. Sterker nog we vullen elkaar aan en maken gebruik van elkaars expertise. Als berger weten we door jarenlange ervaring inmiddels hoe een brand geblust moet worden. Door de handen ineen te slaan met de VRZ beschikken we allebei over nog meer kennis en kunde tijdens een incident.' Eric: 'Simpel gezegd. Een berger kan mij precies vertellen waar gevaarlijke stoffen aan boord van een schip zijn. Wij kennen de eigenschappen van die stoffen, weten wat er gebeurt als ze met bijvoorbeeld schuim of zoutwater in aanraking komen. Als je zo samenwerkt, is de kans op succes het grootst.'

HET EERSTE GOUDEN UUR

Ivo: 'We merkten wel dat hulpverleners nog sceptisch tegenover ons werk stonden. Ze zagen ons als cowboys op het water, die er alleen op uit zijn om snel geld te verdienen. Om dit beeld bij te stellen hebben we het afgelopen jaar vijf dagen workshops verzorgd. In totaal voor zo'n 320 mensen die betrokken zijn bij incidentbestrijding op het water.



Er werd uiteengezet hoe het er bij een incident aan toe gaat. Als je aan boord komt, tref je altijd paniek aan en een kapitein die geen overeenkomst aan wil gaan. Toch moet je snel kunnen handelen om de schade te beperken. We maken een analyse van de situatie, stellen de opvarenden gerust en informeren ondertussen alle partijen die nodig zijn. We maken gebruik van het eerste gouden uur, waar je snel informatie moet delen.' Dat is voor ons heel belangrijk,' aldus Eric. 'Zij zijn als eerste bij het incident en zitten er meteen heel dichtbij, ze kunnen ons dus heel veel belangrijke informatie geven.'

VERHAAL MAAKT INDRIJK

Ivo: 'Samen zorgen we ervoor dat we het incident onder controle krijgen, dat het schip naar een haven kan worden gesleept en dat de problemen daar veilig kunnen worden afgehandeld. Incidentbestrijding wordt door ons meestal op basis van 'No cure no pay' uitgevoerd. Pas na afloop worden wij voor onze diensten betaald. Daarvoor moeten we onderhandelen met de verzekeraar. Soms gaat dat snel. Soms moeten we eerst aantonen dat we de juiste beslissingen hebben genomen, veilig hebben gewerkt, het juiste materieel in huis hebben, over de juiste kennis beschikken. Zo'n proces kan jaren duren. Dit verhaal maakte indruk op de toehoorders, heeft zeker meer begrip gekweekt.'

De komende tijd wordt de samenwerking verder ingevuld met oefeningen en trainingen. Eric: 'We hebben elkaar en ieders materieel inmiddels leren kennen. Ook de procedures zijn tegen het licht gehouden en waar nodig aangepast. Mocht een incident zich voordoen, dan ben ik ervan overtuigd dat onze samenwerking slaagt!'

KOPJE ONDER



Snel ingrijpen bij een incident redt levens en beperkt economische schade. Dat geldt zowel op land als op zee. Bij een brand op een schip is snel transport van een MIRG dus ook van groot belang. Daarom zullen MIRGs gebruik maken van een helikopter. Die kunnen snel ter plaatse zijn, (beperkt) materiaal meenemen én stilhangen boven het vaartuig. Het team zal zich dan via een lijn aan boord laten winchen.

INTENSIEVE DAG

Reizen met een helikopter is niet zonder risico. Maar een goede voorbereiding kan veel leed voorkomen. Daarom worden alle MIRG-leden verplicht onderworpen aan een Helicopter Underwater Escape Training om te leren hoe je heelhuids uit een te water geraakte helikopter kunt komen. De Franse teams deden dat bij de landelijke trainingslocatie in Marseille. De Belgische en Nederlandse teams reisden af naar het havengebied in Rotterdam. Naar de gloednieuwe trainingsfaciliteit van de Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij (KNRM) om precies te zijn. De teams stond een intensieve dag te wachten. In de ochtend werd in theorie doorgenomen wat er gebeurt als een helikopter te water raakt, hoe je moet reageren en wat je moet

doen om er snel en veilig uit te komen. Daarna begon het echte werk: oefenen in het zwembad met de simulator. Veiligheid van de deelnemers staat voorop. Met een instructeur op de kant en twee duikers in het zwembad kan er weinig fout gaan.

In groepen van zes nemen de deelnemers plaats in de helikoptersimulator, doen hun riemen vast en wachten wat er gaat komen. De eerste twee keer oefenen de MIRG-leden zonder lucht. De simulator wordt behoedzaam te water gelaten en draait vervolgens 180 graden. Binnenin is beweging: raampjes worden losgemaakt, de deur ontgrendeld. Al snel zijn alle mannen weer boven water. De laatste twee oefenrondes krijgt iedereen een PSTASS (Passenger Short Term Air Supply System) mee, een klein luchtflesje dat voldoende is voor 1 á 2 minuten. 'In principe moet je zonder lucht uit de helikopter kunnen komen', vertelt André Kwadijk, instructeur bij de KNRM. 'Maar als een raam niet opengaat, moet je even lucht kunnen happen. Ook stress kan van invloed zijn op je ademhaling, dan kan extra zuurstof ook nodig zijn.'

De training vergroot de overlevingskansen bij een helikopterongeval, legt Kwadijk uit. 'En het is een serieuze test, je kunt zakken. We krijgen hier

bijvoorbeeld mensen die niet kunnen zwemmen, of die in paniek raken als ze onder water zijn. Niet vreemd. Je zit in een kleine, besloten ruimte en vast in een gordel, maar het is wel gevaarlijk ook voor de overige passagiers.' Alle MIRG-leden doorstaan de test glansrijk. Ze zijn dan ook tevreden. 'De training ging goed', vertelt Pieter Jongejan, één van de deelnemers. 'Ze is ook belangrijk. Alles is dan wel gecontroleerd, er kan niet veel misgaan, maar zo krijg je wel vertrouwen in het materieel en in jezelf. Het is wel heel dubbel want ik hoop dat ik deze training nooit nodig heb.' De training heeft nog een voordeel: 'Ze is goed voor de groepsbinding', vult collega Ton den Breejen aan. 'In zo'n training valt de hiërarchie weg, iedereen werkt samen, je moet wel. Ik heb hier ook weer nieuwe mensen leren kennen. Als brandweer vorm je één team als je pieper gaat, je staat er voor elkaar. Maar het geeft wel een groot voordeel als je elkaar kent.'

OVERLEVEN OP ZEE

Uit een helikopter ontsnappen is één. Overleven tussen de woelige baren is twee. Daarom staat er 's middags een uitgebreide training Overleven op zee op het programma. De training begint op de rand van het zwembad. Een reddingsvlot wordt te water gelaten, de mannen volgen en zorgen dat ze hun reddingsvest opblazen. Ze leren hoe ze als groep bij elkaar kunnen blijven, hoe ze met z'n allen, in een lange ketting, een stuk kunnen zwemmen en hoe ze in een reddingsvlot kunnen komen. Eerst oefenen ze in rustig water, maar daarna verandert het zwembad in een golfslagbad. Uiteindelijk bereiken alle deelnemers veilig het reddingsvlot. Daarmee hebben ze weer een belangrijke stap op weg naar MIRG-EU gezet!



EVEN BIJPRA-TEN MET HENRI POORTVLIET



'Door de trainingen ben ik nog enthousiaster'

Hij heeft nog geen seconde spijt gehad van zijn deelname aan MIRG, integendeel zelfs. Henri Poortvliet is door alle opleidingen en trainingen alleen nog maar enthousiaster over het werk geworden. Op 12 februari is hij tijdens de MIRG opkomst oefening (zie ook pagina 10 van deze nieuwsbrief) dan ook razendsnel in de kazerne van Vlissingen aanwezig. Henri: 'Ik kom altijd op, al ben ik uit eten of zit ik gezellig bij familie of vrienden. Het maakt me niks uit. Alleen als ik op mijn werk (op de vliegbasis in Woensdrecht) vliegwachter heb, dan kan ik niet weg.' Deze avond krijgt hij ook zijn HUET-certificaat en –paspoort uitgereikt. Hij is vol vertrouwen. 'De HUET was goed. Ik had wel verwacht dat het moeilijker was om onder water zonder ademlucht uit de helikopter te komen. Uiteindelijk vond ik het een eenvoudige oefening. Ook het reddingszwemmen ging me makkelijk af.' Henri heeft inmiddels ook een training op de Westerschelde gedaan. 'We vertrokken met de RWS 78, (een patrouillevaartuig van Rijkswaterstaat uitgerust met een speciale ruimte voor een Commandoteam Water)

>>>

TEAMWERK EN COLLEGIALITEIT



Gerd Buys van het Belgische MIRG is halverwege zijn opleidingstraject en het gaat goed. Speciaal voor eMIRG doet hij verslag.

Inmiddels zijn we gevorderd in onze opleiding tot volwaardig MIRG-lid. Het begint tijd te worden zou ik zeggen! Hoe meer ik er van begin te weten, hoe groter de interesse wordt. We hebben toch wel weer heel wat leerstof voor onze kiezen gekregen.

De voorlaatste opleiding die ik heb gevolgd was de Command en Control training in de hoofdkazerne van de brandweer Antwerpen. Deze opleiding voor officieren en onderofficieren onder leiding van onze twee Engelse instructeurs was sterk gefocust op al de theoretische kennis die nodig is om een vlotte werking van het MIRG te kunnen garanderen. In een stevige tweedaagse werden alle fases, van start van een interventie tot overdracht van een schip, met al de bijhorende taken zeer gedetailleerd bestudeerd en behandeld.

Tijdens deze opleiding kon ieder voor zich toch een beter beeld vormen over welke taken hij primair op zich zou willen en kunnen nemen. Het is mij daar zeer duidelijk geworden dat het als onderofficier alle kanten uit kan, dus ik zal regelmatig alles nog eens

moeten bekijken om te allen tijde goed beslagen ten ijs te kunnen komen. De opleiding werd beëindigd met een stevige oefening. Twee groepen werkten los van elkaar één case volledig uit. Leuk natuurlijk, de theorie omzetten in de praktijk en dit min of meer in de kleine competitie tussen de twee teams. Kortom: een boeiende maar zeker geen eenvoudige opleiding. Ik heb er wel echt vertrouwen in dat het met onze groep zeker moet lukken om succesvolle interventies uit te voeren.

De laatste opleiding die ik heb gevolgd was de sea survival en HUET in Rotterdam. Dit was een meer fysieke opleiding, maar één waar je toch je "koppie" bij moet houden. Ik was vooral aangenaam verrast door de zeer professionele begeleiding en knappe trainingsinfrastructuur. Na een kort meer stevig stuk theorie (zelfstudie wordt er ook verwacht) kon de actie eindelijk beginnen, sea survival, HUET en 'zwemmen' met ademondersteuning (BA) waren mijn ding, ben steeds een waterrat geweest, dus dit was FUN!

Ik moet eerlijkheidshalve ook zeggen dat alles er wel eenvoudiger uitziet dan het in werkelijkheid is! Maar zoals met alles, oefening baart kunst. Als je alles perfect uitvoert zoals de instructeurs het je leerden,



kwam je nooit in gevaar. Ik ben er wel van overtuigd dat een vervolg zeker noodzakelijk is.

Tot slot wil ik nog één belangrijk punt noemen: teamwerk en collegialiteit. Ons MIRG is een zeer diverse en professionele groep. Je merkt onmiddellijk dat ieder zich vrijwillig heeft gemeld voor deze toch wel uitdagende taak, nooit gemor, iedereen staat voor elkaar klaar, en dit los van graad en korps. Uniek en knap denk ik! En het is maar goed ook, want in de toekomst zullen we elkaar zeker nog nodig hebben, te land, ter zee en in de lucht!

Hierbij toch nog een kleine anekdote. Enkele weken geleden hadden we een toch wel stevige scheepsbrand in onze haven, de collega's van Antwerpen waren ook ter plaatse, onmiddellijk had ik nog een MIRG-lid opgemerkt en overleg vond snel plaats. Even later kwam tevens onze Commandant (ook MIRG-lid) ter plaatse en werd de interventie snel en doeltreffend aangepakt. Dat dit een geslaagde interventie is geworden, is waarschijnlijk ook te danken aan de opgebouwde MIRG-kennis.

Sgt Gerd Buys
BW Beveren



>>>> vanuit Vlissingen, in de monding van de rivier, naar Rilland, helemaal aan de oostkant vlak bij België. Daar stapten we over op een Belgische sleepboot en maakten kennis met de brandblusfaciliteiten die ze daar aan boord hebben. Belangrijke informatie om tijdens een incident goed te kunnen werken.' De komende tijd wordt druk voor Henri. 'We krijgen nog een winchtraining, een ship-to-ship training en een oefening waarin we alle procedures doorlopen. Die zijn echt anders dan anders. Normaal stap je meteen in een auto en ruk je uit. Nu kom je op de kazerne, moet je wachten of je ingedeeld wordt. En wanneer je wordt ingezet is dat ook voor langere tijd. Je werkt op open zee met beperkte middelen. Dat vraagt om improvisatie en dat maakt het werk zo mooi.'



ONDER DE HELIKOPTER

Tijdens het MIRG-opleidingstraject oefenen de mannen en vrouwen alle procedures en vaardigheden die bij een inzet op zee noodzakelijk zijn. Omdat voor de teams de helikopter het belangrijkste transportmiddel is om bij een schip in nood te komen, maken de MIRG-leden kennis met alle aspecten van dit voertuig. In februari trainde het Franse MIRG op de winch-procedure. Ze vertrokken met een reddingshelikopter van Le Touquet Airport richting open water. Eenmaal boven zee lieten de mannen zich één voor één vanaf behoorlijke hoogte aan touwen aan boord winchen. Nicolas Leclerc: 'Deze helikopter wordt regelmatig gebruikt bij reddingsoperaties. Het was dus een heel realistische oefening.'

MIRG-EU OEFENT OP VEERBOOT

RESULTATEN GEPRESENTEERD TIJDENS
FINAL CONFERENCE OP 17 SEPTEMBER



Het project MIRG-EU wordt afgesloten met een grootschalige oefening om te testen of iedereen klaar is voor het echte werk. Op 18 juni zullen de teams uit de partnerlanden te maken krijgen met een gesimuleerd incident aan boord van de cruiseveerboot Princess Seaways van DFDS Seaways, die normaal gesproken overtochten verzorgt tussen IJmuiden en Newcastle. Het oefenscenario is bedoeld om enkele belangrijke doelstellingen te testen. Allereerst of elke partner volgens de standaardprocedures werkt. Daarnaast dient de oefening om het strategische, tactische en operationele samenwerkingsniveau tussen partners te testen en om te zien of de partners in staat zijn om een formele nabespreking uit te voeren.

VOORBEREID

Bij de oefening worden de teams met een helikopter aan boord gebracht van een schip dat op de drukste scheepvaartroute ter wereld in problemen is gekomen. Alle MIRG-EU partners bereiden zich nu al op de afsluitende oefening voor met

opkomstoefeningen, helikoptertrainingen en het doorlopen van scenario's. In april zullen de teams een volledige mini-oefening uitvoeren op de simulator in Marck-en-Calais en hierbij alle procedures doorlopen. Daarna moeten ze gereed zijn voor de afsluitende test. Wat het scenario zal zijn, blijft geheim tot 18 juni.

CONFERENTIE

Alle projectpartners werken continu aan verbeteringen en hun leerprocessen. Daarom zullen interne en externe waarnemers worden uitgenodigd om de verrichtingen van MIRG-EU te volgen en aanbevelingen te doen voor verbetering van de procedures. De resultaten van het project en de afsluitende oefening zullen worden gepresenteerd tijdens de eindconferentie van het project, die op 17 september 2014 zal worden gehouden in Vlissingen. Internationale sprekers zullen ingaan op de toekomst van MIRG-EU en de wijze waarop de vaardigheden en kennis van het team op een zo efficiënt mogelijke manier kunnen worden ingezet in West-Europa. Houd de webstie www.mirg.eu in de gaten voor het programma.

Technische details Princess Seaways

- Lengte: 161 m
- Breedte: 27 m
- Bruto-tonnage: 31.360 BRT
- Kruissnelheid: 20 knopen
- Aantal cabines: 501
- Auto's: 580
- Passagiers: 1600
- Elektrisch systeem: 220 VAC
- Motorvermogen: 19.600 kW

UNIEKE SAMENWERKING MET DFDS-SEAWAYS

MIRG-EU is er trots op in deze grootschalige oefening samen te werken met DFDS Seaways. Tijdens de oefening testen zowel DFDS Seaways als MIRG hun procedures. De veerbootmaatschappij stelt de Princess Seaways beschikbaar voor de grootschalige oefening van MIRG-EU, zodat deze afsluitende test zo realistisch mogelijk wordt, zowel voor de bemanning van het schip als voor de brandweerlieden. De Princess Seaways werd gebouwd in 1986 en gerenoveerd in 2006. Het schip verzorgt dagelijks de veerbootdienst tussen IJmuiden en Newcastle, en biedt plaats aan meer dan 1300 passagiers. Door het grote aantal restaurants, winkels, een bioscoop, bars, cabines en speelgelegenheden voor kinderen, zullen de vaardigheden van de MIRG-EU partners danig op de proef worden gesteld.

Steve Demetriou, Director of Operations bij Kent Fire & Rescue Service: "We zijn erg blij dat DFDS het MIRG-EU project ondersteunt en een mogelijkheid biedt om van de zee een veiligere plek te maken. Brand blijft één van de drie belangrijkste oorzaken voor het verlies van zeeschepen binnen de wereldvloot. Het is dus van groot belang dat scheepsbemanningen en brandweerlieden kunnen samenwerken om de effecten van brand met name bij schepen op volle zee te beperken".

Stephen Fairlie, Marine Standards Superintendent bij DFDS Seaways: "We willen MIRG-EU graag ondersteunen bij deze belangrijke oefening, omdat dit team in heel Europa een belangrijke rol speelt bij brandbestrijding en reddingsacties op zee. Dit soort trainingen is cruciaal voor onze sector, waarin de veiligheid van onze passagiers en bemanningsleden op zee voorop staat. Deze oefening biedt ons bovendien een geweldige kans om onze bemanning aanvullende training te geven in samenwerking met deze belangrijke organisaties, wat altijd nuttig is".

MIRG-EU ONTMOET NORDIC MIRG

MIRG-EU trekt de aandacht, ook in het hoge noorden. Een delegatie van de Veiligheidsregio Zeeland en de provincie Zeeland vertrok op 16 januari naar het Zweedse Höör. Daar presenteerde ze MIRG-EU aan vertegenwoordigers van de NORDIC MIRG-teams uit Denemarken, Finland, Zweden, Noorwegen en IJsland. Deze teams werken al een aantal jaren samen en zijn zeer geïnteresseerd in de werkwijze van MIRG-EU, en dan met name in het gezamenlijk ontwikkelde en geïmplementeerde Opleidings-, Trainings- en Oefenprogramma en de Standard Operational Procedures die alle teams van MIRG-EU bij een inzet volgen. Voor de MIRG-EU afgevaardigden was het op hun beurt erg interessant te leren hoe de Scandinavische teams, die niet vanuit een gezamenlijke structuur opereren, zijn opgebouwd en worden ingezet.

Als het aan beide delegaties ligt, blijft het niet bij deze ene ontmoeting. MIRG-EU en de NORDIC MIRG-teams willen nader kennismaken en ze zien mogelijkheden voor verdere samenwerking. De teams spraken af elkaar als observer uit te nodigen bij oefeningen. Een volgend overleg is ook al gepland. Dit vindt plaats in september, aansluitend op de MIRG-EU slotconferentie in Zeeland.





FRANCE
ENGLAND
BELGIE
NEDERLAND



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

AGENDA

APRIL
23 **COMMAND & CONTROL TRAINING**
MIRG KFRS

APRIL/MEI
SIMULATOR TRAINING
MIRG-ZEELAND,
BELGIË, SDIS62, KENT
IN MARCK-EN-GALAIS

MEI
21 **PARTNER MEETING**
MIRG-EU, KENT

MEI
22 **MONITORING COMMITTEE MEETING**
KENT

JUNI
18 **LARGE SCALE EXERCISE**

SEPTEMBER
17 **EINDCONFERENTIE**
VLISSINGEN

MIRG EU



Maritime
Incident
Response
Groups

COLOFON

Uitgave van: MIRG-EU
Fotografie: Mariska Dingemanse,
Marcel Simons, Multiship
Nicolas Leclot, Hanneke Blok, DFDS Seaways
Art work: life design
Tekst: hbl communicatie
Web: www.mirg.eu
Info: j.zonnevrijlle@vrzeeland.nl

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

IN 30 MINUTEN PARAAT

Het is op woensdagavond 12 februari rustig in de brandweerka-
zerne in Vlissingen. Het is de stilte voor de storm, want om vijf voor
zeven stuurt oefenleider Eric Lems naar het hele Zeeuwse MIRG een
oproep: "OEFENING ** MIRG-team opkomen kazerne Olympiaweg
** OEFENING". De melding verschijnt op de piepers. Om er zeker van
te zijn dat het bericht iedereen bereikt, wordt ook de communicator
ingezet die de leden per telefoon op de hoogte brengt. De melding
is koud verzonden of de piepers gaan opnieuw af voor een werkelijk
brandalarm uit de lokale parkeergarage. Omdat de brandweer-
mensen voor MIRG al onderweg waren, kan een wagen razendsnel
uitrukken. Gelukkig blijkt het later loos alarm. Ondertussen loopt de
opkomstoefening gewoon door. Om 2 over 7 stappen de eerste vijf
mannen binnen. Ze volgen meteen de speciale MIRG-procedures. Ze
pakken hun naambordjes en schuiven ze behoedzaam op het 'hol-
ding area bord'. Zo is het voor de Operations Commander meteen
duidelijk wie aanwezig is en kan hij de twee benodigde teams, een
command en een support team, samenstellen.

Ronald Mies is ook snel ter plaatse. 'Ik was wel voorbereid', vertelt
hij bij een kopje koffie. 'We wisten dat er vanavond een oefening
was, maar niet hoe laat. Ik heb me er niet door laten leiden, gewoon
gedaan wat ik altijd doe. Toen mijn pieper ging heb ik mijn tas
gepakt met droge kleding en wat toiletpullen en ben ik hierheen
gekomen.' 'Dit is de eerste van twee opkomstoefening', vult Eric Lems
aan. 'We willen zo de procedure oefenen van opkomst, melden en
samenstellen van de teams. Daarnaast willen we kijken hoeveel
mensen er daadwerkelijk op kunnen komen bij een oproep. Ik kreeg
bijvoorbeeld al een berichtje van iemand die elders in het land is
en dus niet kan komen. Daar hebben we in werkelijkheid ook mee
te maken. Nu wisten de mensen dat er vandaag een oefening zou
zijn, dus het is niet helemaal realistisch. De volgende keer kondigen
we hem niet aan. Dan kunnen we zien of we echt binnen een uur
een team met twaalf mensen op de been kunnen krijgen.' Dat is
ook de reden waarom bij een oproep alle 36 MIRG-leden worden
opgeroepen. 'Er zijn altijd mensen met vakantie of niet in de buurt.
Iedereen moet dus komen, dan kun je het snelst een compleet MIRG
samenstellen.' De eerste oefening loopt in ieder geval voorspoedig.
Binnen een half uur is iedereen die kon komen ook daadwerkelijk
binnen. Op de tafel liggen nog maar zes naamplaatjes. 'Het ging
prima', vertelt Eric de aanwezigen als de oefening is beëindigd. 'We
waren binnen een half uur compleet. Als dit in het echt ook zo gaat,
staan wij straks aangekleed en wel te wachten op de helikopter! In
plaats van dat de helikopter op ons wacht. Maar we zijn er nog niet',
voegt hij er meteen aan toe. 'De komende maanden volgen nog ver-
schillende serieuze oefeningen en trainingen, moeten we nog hard
werken. Maar onze ambitie is helder: een goed getraind en Europees
inzetbaar MIRG.'