

# **RAPPORT BRAND STRABRECHTSE HEIDE**

**Deel 2: De feitelijke bestrijding van de natuurbrand**

**Inspectie Openbare Orde en Veiligheid**

**Den Haag, februari 2011**

# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b> .....	<b>3</b>
<b>Samenvatting</b> .....	<b>4</b>
1    Inleiding.....	4
2    Uitkomsten op hoofdlijnen .....	4
3    Samenvatting per thema.....	5
4    Overzicht aanbevelingen	
<b>1    Het onderzoek</b> .....	<b>9</b>
1.1    De brand op de Strabrechtse Heide .....	9
1.2    Kamervragen .....	10
1.3    Centrale vraagstelling .....	10
1.4    Uitvoering onderzoek.....	10
<b>2    De brandbestrijding en aanverwante thema's onder de loep</b> .....	<b>12</b>
2.1    Inleiding.....	12
2.2    Enkele begrippen toegelicht .....	12
2.3    Bevindingen, analyse en aanbevelingen per thema.....	15
2.3.1    Het begin van de brand en de eerste inzet .....	15
2.3.2    Feitelijke brandbestrijding.....	19
2.3.3    Waterwinning.....	23
2.3.4    Bijstand.....	25
2.3.5    Inzet blushelikopter.....	30
2.3.6    Beeldvorming, informatie en communicatie .....	32
2.3.7    Materieel.....	34
2.3.8    Arbeidsomstandigheden.....	36
2.3.9    Opleiden en oefenen .....	41
2.3.10    Verkeer regelen.....	42
2.3.11    Afzetten en afschermen .....	44
2.3.12    Ontruimen en evacueren.....	46
BIJLAGE I    Kamervragen en antwoorden .....	48
BIJLAGE II    Overzicht geïnterviewde personen .....	51
BIJLAGE III    Tijdslijn.....	53
BIJLAGE IV    Gebruikte afkortingen.....	58

## **Voorwoord**

Naar aanleiding van de grote natuurbrand op de Strabrechtse Heide in juli 2010 heeft de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid een onderzoek ingesteld. Dit onderzoek betreft zowel het functioneren van de hoofdstructuur van de rampenbestrijding bij dit incident als de feitelijke bestrijding van het incident door – in de eerste plaats – de brandweer.

Dit rapport bevat het resultaat van het onderzoek naar de bestrijding van de brand. Voor de uitvoering van dit deel van het onderzoek heeft de Inspectie OOV gebruik gemaakt van de expertise van het Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid (NIFV).

Velen die waren betrokken bij de bestrijding van deze natuurbrand hebben een bijdrage geleverd aan dit deel van het onderzoek. De Inspectie OOV is hen erkentelijk voor hun medewerking.

De Inspectie OOV dankt in het bijzonder ook de medewerkers van de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost die voor dit onderzoek als contactpersoon voor de Inspectie OOV hebben gefunctioneerd.

Het hoofd van de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid

J.G. Bos

# Samenvatting

## 1 Inleiding

In de eerste week van juli 2010 woedt een grote brand in het natuurgebied de Strabrechtse Heide in Noord-Brabant. De media geven aan dit incident ruimschoots aandacht. Zo spreekt het Dagblad Trouw van 'een verwoestende brand die moeilijk te blussen is' en publiceert het Eindhovens Dagblad een artikel met de kop 'Hel op de hei'.

Naar aanleiding van deze brand heeft de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (Inspectie OOV) een onderzoek ingesteld. Dit onderzoek is zowel gericht op het functioneren van de hoofdstructuur van de rampenbestrijding als op de feitelijke bestrijding van de brand.

Dit rapport bevat het resultaat van het deel van het onderzoek naar de feitelijke brandbestrijding. De Inspectie OOV zal de uitkomsten van dit deel van haar onderzoek ook betrekken in haar thematisch onderzoek naar de bestrijding van natuurbranden<sup>1</sup>. In de volgende paragraaf geeft de Inspectie OOV de uitkomsten van haar onderzoek naar de brandbestrijding op hoofdlijnen weer. Daarna vat zij de onderzoeksresultaten per thema samen, waarbij zij vooral aandacht besteedt aan de punten waarop verbetering nodig is. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een overzicht van de aanbevelingen uit dit rapport<sup>2</sup>.

De resultaten van het onderzoek naar de hoofdstructuur van de rampenbestrijding staan in een afzonderlijk rapport van de Inspectie OOV.

## 2 Uitkomsten op hoofdlijnen

Bij een grootschalig incident als deze natuurbrand dienen medewerkers van verschillende organisaties en disciplines intensief samen te werken om het incident te bestrijden en de gevolgen daarvan zo beperkt mogelijk te houden. De betrokken veiligheidsregio heeft onder andere tot taak deze samenwerking vorm te geven op operationeel, tactisch én strategisch niveau, en ervoor te zorgen dat deze op gecoördineerde wijze plaatsvindt. Maar uiteindelijk gaat het bij rampenbestrijding om de geleverde prestaties: is het incident of de ramp op een adequate wijze aangepakt?

Bij de feitelijke bestrijding van deze brand op de Strabrechtse Heide worden naast de meer dan 1.700 brandweerlieden ruim zevenhonderd militairen ingezet. Ook organisaties als Rijkswaterstaat en Staatsbosbeheer spelen daarbij, samen met de brandweer en de politie, een belangrijke rol. Met name op de eerste dag van dit incident zijn de omstandigheden voor de hulpverleners vaak zwaar. Het is bijzonder warm, de verzorging laat (vooral in de eerste uren) te wensen over en de inzet van een aantal ploegen duurt erg lang. De Inspectie OOV heeft veel waardering voor het werk van alle hulpverleners die zijn betrokken bij de feitelijke incidentbestrijding.

Uit het onderzoek blijkt dat op een fors aantal punten verbeteringen mogelijk zijn. Deze punten betreffen uiteenlopende zaken zoals opleiding, oefening, preventief toezicht, materiaal, brandbestrijdingstechniek, arbeidsomstandigheden en arbeidsveiligheid.

---

<sup>1</sup> Het rapport daarover verschijnt in het tweede kwartaal van 2011.

<sup>2</sup> In dit overzicht zijn de aanbevelingen weergegeven in steekwoorden. De eigenlijke aanbevelingen staan in dit rapport steeds aan het slot van de betreffende hoofdstukken of paragrafen.

*De Inspectie OOV stelt vast dat de brandweer, samen met honderden militairen en met medewerkers van andere organisaties, de brand op de Strabrechtse Heide met enorme inzet en met grote betrokkenheid heeft bestreden. Deze hulpverleners hebben over het algemeen uitstekend met elkaar samengewerkt. Tegelijkertijd constateert de Inspectie dat wat betreft de feitelijke brandbestrijding op diverse punten verbetering mogelijk is. Het gaat daarbij om verschillende schakels van de veiligheidsketen: proactie, preventie, preparatie en repressie. Nader thematisch onderzoek naar het fenomeen natuurbranden moet meer inzicht geven in wat nodig is om grote natuurbranden op een effectieve manier te bestrijden.*

### **3 Samenvatting per thema**

#### **3.3 Bestrijding brand**

##### *Het begin van de brand en eerste inzet*

Bewoners van een flatgebouw op enkele kilometers afstand van de brand melden deze om 14.08 uur. Gezien de afstand tussen dit gebouw en de locatie van de brand is het aannemelijk dat deze op het moment van melding al groot van omvang was. Anders dan in andere delen van het land houdt men in de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost in perioden met verhoogd brandgevaar – zoals bij extreme droogte – geen ‘preventief toezicht’ op natuurgebieden. De regio is een aantal jaren geleden gestopt met luchtverkenningen omdat de kosten daarvan niet in verhouding stonden tot de opbrengst. Daardoor is men nu grotendeels afhankelijk van toevallige meldingen van passanten of van omwonenden, en daarmee kwetsbaar.

Na de eerste melding duurt het 23 minuten voordat de eerste brandweereenheid ter plaatse is. De tweede eenheid arriveert drie minuten later. De genormeerde opkomsttijd bedraagt volgens de Leidraad repressieve basisbrandweezorg bij een heide-, veen-, dennenbos- of duinbrand vijftien minuten voor de eerste en de tweede tankautospuit. Deze opkomsttijd is dus door de eerste twee eenheden overschreden.

Naar aanleiding van de melding rukt de brandweer met vier tankautosputten (TS) en een watercontainer uit naar het natuurgebied. Dat blijkt niet voldoende om overslag van de brand van de heide naar het bos te voorkomen. Gezien de weersomstandigheden in combinatie met de aard van de begroeiing acht de Inspectie OOV het niet waarschijnlijk dat de brandweer de overslag naar het bos had kunnen voorkomen indien zij wél binnen de normtijd ter plaatse zou zijn geweest.

##### *Feitelijke brandbestrijding*

De brandweer kiest ervoor de brand in het begin te bestrijden met sproeistralen hoge druk. Dit is volgens de Inspectie OOV een voor de hand liggende keuze. Tijdens deze brandbestrijding kan de eerste uren niet permanent worden geblust omdat de TS-en herhaaldelijk naar de waterwinplaats moeten terugkeren voor vers bluswater. De brand breidt zich op die momenten uit. Er zijn onvoldoende waterwinplaatsen met genoeg capaciteit om de watertanks van meerdere tankautosputten te vullen.

##### *Waterwinning*

In het natuurgebied de Strabrechtse Heide zijn twee geboorde putten voor de waterwinning aanwezig. Eén van deze putten raakt overbelast door het veelvuldig vullen van de TS-en, waardoor er soms zand wordt aangezogen. De andere put, die zich op grotere afstand van het inzetgebied bevindt, wordt niet gebruikt.

Ruim twee uur nadat de eerste eenheden ter plaatse komen, verzoekt de brandweer aan Rijkswaterstaat de vluchtstrook van de A67 vrij te geven voor het transport van water uit de Zuid-Willemsvaart naar de incidentlocatie.

De Inspectie OOV is van oordeel dat de brandweer dit eerder had moeten vragen. Het is immers direct duidelijk dat voor de brandbestrijding veel water nodig is en daarmee voorspelbaar dat er, omdat men slechts één put gebruikt, problemen kunnen ontstaan met betrekking tot de waterwinning. Rond 22.15 uur wordt het grootwatertransport operationeel en vanaf dat moment kan er continu worden geblust met water uit de Zuid-Willemsvaart.

#### *Bijstand*

De Veiligheidsregio Brabant-Zuid vraagt voor de bestrijding van deze brand om 'burenhulp' van een buurregio en doet daarnaast een groot beroep op bijstand. In eerste instantie werkt de regio niet conform de procedure voor interregionale bijstand door zelf rechtstreeks bij een regio om bijstand te vragen, buiten het Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum (LOCC) om. Daardoor ontstaat er tussen de regio Brabant-Zuidoost en het LOCC een misverstand over de regio die de bijstand verleent. Uiteindelijk leveren zes veiligheidsregio's en het ministerie van Defensie bijstand aan Brabant-Zuidoost voor de feitelijke brandbestrijding. Daarnaast levert Staatsbosbeheer deskundigheid en wordt een helikopter met een warmtebeeldcamera van het Korps landelijke politiediensten (KLPD) ingezet. De samenwerking tussen de medewerkers van al deze diensten verloopt volgens betrokkenen prima.

#### *Inzet blushelikopter*

Ongeveer een half uur nadat de eerste eenheid bij de brand aankomt, verzoekt de OvD-B om de inzet van een blushelikopter van het ministerie van Defensie. Ongeveer drie uur later komt deze helikopter ter plaatse. Het duurt daarna nog bijna een uur voordat het CoPI de Zuid-Willemsvaart aanwijst als waterinnamepunt voor de helikopter en het scheepvaartverkeer stil laat leggen zodat de helikopter daar zijn waterzak kan vullen met bluswater. Dit kost naar het oordeel van de Inspectie te veel tijd. De blushelikopter van het ministerie van Defensie levert samen met het 'heliteam' van de Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland op de eerste dag van de brand een belangrijke bijdrage aan de beheersing van de brand.

#### *Beeldvorming, informatie en communicatie*

Diverse eenheden werken zonder kaartmateriaal waardoor zij zich lastig een beeld kunnen vormen van het inzetgebied. De kaarten die wel beschikbaar zijn, blijken verouderd en corresponderen niet met elkaar. Bij de brandweer bestaat niet steeds een beeld van de precieze locaties waarop bepaalde eenheden zijn ingezet.

De informatievoorziening naar de eenheden in het veld is summier. Daardoor zijn enkele pelotons vooral 'met eigen brandjes bezig' en ontstaan er 'blinde vlekken' in de brandbestrijding. Volgens de Inspectie hebben verschillende brandweerpelotons voornamelijk autonoom naar bevind van zaken gehandeld in het hun toebedeelde inzetgebied. Een totaalbeeld van de brand of van de inzet hebben zij niet.

#### *Materieel*

Diverse brandweerfunctionarissen regelen buiten de meldkamer om aanvullend materieel. Het betreffende bosbrandbestrijdingsplan bevat convenanten met loonwerkers, maar daaraan is bij de bestrijding van deze brand voorbij gegaan. Sommige ingezette voertuigen blijken niet geschikt voor de inzet op de Strabrechtse Heide.

### *Arbeidsomstandigheden*

Verschillende eenheden gaan tijdens dit incident op uiteenlopende wijze om met de risico's van het inademen van rook en koolmonoxide. Een van de problemen met koolmonoxide is dat die slechts meetbaar is met speciale CO-meters. Niet iedereen beschikt over zo'n CO-meter.

Het brandweerpersoneel is voorzien van adembescherming, maar gebruikt deze veelal niet vanwege de hitte en de lange inzetduur. Andere personen die worden ingezet, zoals de militairen, de loonwerkers en de medewerkers van Staatsbosbeheer, zijn niet voorzien van adembescherming.

Verschillende functionarissen klagen over ernstige hoofdpijn en een medewerkster van Staatsbosbeheer wordt vanwege ernstige hoofdpijnklachten in het ziekenhuis opgenomen. Volgens de Inspectie OOV is bij dit incident het gevaar van rook en koolmonoxide onderschat.

De aflossing van diverse eenheden en functionarissen laat (te) lang op zich wachten waardoor een aantal hulpverleners te lang aaneen is ingezet. Volgens de Inspectie moet de aflossing beter worden geregeld en is er meer aandacht nodig voor de veiligheid van het personeel. Tijdens de eerste uren van de inzet is er voor de manschappen weinig drinken beschikbaar. De logistiek voor de verzorging komt traag op gang. De roosters van de ingezette militairen zijn wel aangepast aan de zware omstandigheden en voor hen is voldoende eten en drinken beschikbaar.

### *Opleiden en oefenen*

Op regionaal niveau wordt de bestrijding van natuurbranden niet specifiek geoefend. De kennis en vaardigheden waarover brandweefunctionarissen ten aanzien van de bestrijding van natuurbranden beschikken, zijn vooral gebaseerd op hetgeen zij in het verleden op de opleiding hebben geleerd, eventueel aangevuld met elders opgedane kennis en ervaring. Voor zover brandweermensen ervaring hebben opgedaan met de bestrijding van natuurbranden, is die onvoldoende geborgd door middel van evaluaties.

### *Verkeer regelen*

Bij de brand op de Strabrechtse Heide ligt een deel van de A67 onder de rook. Medewerkers van Rijkswaterstaat en brandweerlieden ter plekke nemen het initiatief om de A67 af te sluiten. In goede samenwerking tussen Rijkswaterstaat en andere betrokken partijen zijn verkeersmaatregelen getroffen. Rijstrooksignalering en botsabsorbers blijken automobilisten er echter niet van te weerhouden door te rijden op afgesloten rijstroken. Het duurt lang voordat daarop is gereageerd door middel van een 'fysieke' wegafzetting van de A67 door de politie.

In de eerste nacht van het incident wordt op de A67, ter hoogte van de brand, een tijdelijke afrit gerealiseerd. Deze afrit bewijst zijn nut: de vele brandweer- en Defensievoertuigen gebruiken die tijdens de bestrijding van het incident.

### *Afzetten en afschermen*

Al voordat het CoPI operationeel is, realiseren politieambtenaren wegafzettingen in het gebied. Later vindt op dit punt in het CoPI goede afstemming plaats tussen de staffunctionaris politie en de staffunctionaris gemeente.

Zowel de gemeente Heeze-Leende als de gemeente Geldrop-Mierlo vaardigen een noodverordening uit. De gemeente Someren ziet daar geen aanleiding toe. Volgens de Inspectie OOV had het regionaal beleidsteam (RBT) op dit punt meer moeten coördineren. Los van de vraag of het uitvaardigen van noodverordeningen door alle betrokken gemeenten noodzakelijk was, heeft het RBT wel een taak bij de afstemming daarover.

### *Ontruimen en evacueren*

De brandweer en de politie ontruimen uit voorzorg zeven woningen. Op het gebied van ontruimen neemt men onder grote druk tal van beslissingen, waarbij soms de tijd ontbreekt om de formele

procedure te volgen. Dat leidt ertoe dat verschillende onderdelen van de hoofdstructuur een verschillend beeld van de situatie hebben. De Inspectie OOV wijst op het belang van zorgvuldige afstemming tussen de verschillende teams die op enige wijze bij dit proces zijn betrokken.

#### 4 Overzicht aanbevelingen (in steekwoorden)

Aanbeveling	veiligheids-regio	brand-weer	politie	bijzonderheden
Brandbestrijding c.a.				
extra waakzaamheid bij verhoogde kans op natuurbrand		X		in samenspraak met terreinbeheerder(s)
vaststelling opkomsttijd brandweer in natuurgebieden	X			
borging opkomsttijden brandweer	X	X		
bezinning op effectieve natuurbrandbestrijding		X		met terreinbeheerders
aanleg voldoende waterwinplaatsen		X		Strabrechtse Heide; eventueel andere natuurgebieden
meer aandacht in preparatiefase voor waterwinning		X		betreft ook grootwatertransport
verbetering kennis waterwinplaatsen		X		
tijdige bepaling innamepunt water blushelikopter		X		direct na verzoek om bijstand helikopter
tijdige bepaling inzetlocatie blushelikopter		X		in verband met inzet grondtroepen
actualisering kaartmateriaal	X	X		
verbetering informatieoverdracht bij aflossing	X	X		
inrichting vooraf van meer C2000-gespreksgroepen	X	X		inclusief interregionale bijstand
beschrijving materiaal geschikt voor brandbestrijding in natuurgebied		X		met terreinbeheerder
vermelding mogelijkheden materieel op bereikbaarheidskaart		X		geef geschiktheid materieel aan op bereikbaarheidskaart
meer aandacht voor arbeids-omstandigheden en -veiligheid		X		betreft ook externe partijen
verbetering verzorging ingezet personeel		X		betreft drinken en eten voor al het ingezette personeel
opstelling logistiek plan		X		plan in vroegtijdig stadium opstellen
(meer) aandacht voor natuur-brandbestrijding in lesstof		X		
(meer) oefeningen natuurbrandbestrijding	X	X	X	multidisciplinair
heroverweging procedure afsluiten snelweg			X	met Rijkswaterstaat



# 1 Het onderzoek

## 1.1 De brand op de Strabrechtse Heide

De Strabrechtse Heide is een natuurgebied van ongeveer 1.500 ha dat voornamelijk bestaat uit heidevelden, naald- en loofhoutbos en vennen. Staatsbosbeheer is verantwoordelijk voor het beheer van het grootste gedeelte van het terrein. Het natuurgebied ligt in de provincie Noord-Brabant, ten zuiden van de autosnelweg A67. Deze snelweg scheidt de Strabrechtse Heide van het bosgebied tussen Geldrop en Mierlo (gemeente Geldrop-Mierlo).

De periode eind juni-begin juli 2010 wordt gekenmerkt door uitzonderlijk warm en droog zomerweer. Op vrijdagmiddag 2 juli 2010 melden bewoners van een flatgebouw aan de noordzijde van de A67 brand in het heidegebied. Als de brandweer bij het natuurgebied arriveert, blijkt dat de brand zich snel uitbreidt en kort na aankomst van de brandweer slaat het vuur over van de heide naar het bos. De brand dreigt die snelweg over te slaan en vormt daarmee een bedreiging voor een camping en een aantal woningen in Mierlo. De brandweer verzoekt om extra brandweerinzet en om een blushelikopter van het ministerie van Defensie.

In verband met de enorme rookontwikkeling sluit Rijkswaterstaat in overleg met de politie op vrijdagmiddag de A67 af. Pas in de loop van de volgende ochtend wordt de A67 weer vrijgegeven voor het verkeer.

Omdat de regio zelf over onvoldoende mensen en middelen beschikt om de brand te bestrijden, vraagt zij om bijstand van andere regio's. Op vrijdagavond gaat de wind liggen en lijkt de brand onder controle. Doordat de wind later weer aantrekt, breidt de brand zich uit. De regio verzoekt om bijstand van nog meer regio's en om aanvullende militaire bijstand. Vanaf zondag 4 juli levert het ministerie van Defensie honderden militairen voor hulp bij de bestrijding van de brand.

Op de daarop volgende dagen laait de brand herhaaldelijk op en blijft de brandweer, bijgestaan door militairen, druk bezig met het blussen van nieuwe brandhaarden en met nabluswerk. Op de late avond van woensdag 7 juli wordt vastgesteld dat er geen vuurhaarden meer zijn en op donderdag 8 juli draagt de brandweer de zorg voor het gebied over aan Staatsbosbeheer.

Uiteindelijk heeft de brand ruim 200 ha natuurgebied aangetast.



## 1.2 Kamervragen

Op 8 juli 2010 stellen twee leden<sup>3</sup> van de PvdA-fractie in de Tweede Kamer vragen aan de minister van BZK over de bestrijding van natuurbranden in Nederland. Daarbij verwijzen zij naar een uitzending van het TV-programma Eén Vandaag van 5 juli 2010. Blijkens hun vragen bestaan er zorgen over de methode voor het bepalen van risico's van natuurbranden, over de mate waarin de Nederlandse brandweer is uitgerust om natuurbranden te bestrijden en over de beschikbaarheid van voldoende materieel. Daarnaast vragen zij de minister om een mening over de oproep van de voorzitter van het Landelijk Netwerk Risicobeheersing van de Nederlandse Vereniging voor Brandweer en Rampenbestrijding (NVBR) om binnen de brandweerkorpsen te specialiseren in het bestrijden van natuurbranden.

De staatssecretaris van BZK<sup>4</sup> beantwoordt de vragen op 2 augustus 2010. In haar reactie gaat zij in op de initiatieven die inmiddels zijn genomen om natuurbranden beter te kunnen bestrijden. Onder andere noemt zij het onderzoek dat het Nederlands Instituut voor Fysieke Veiligheid (NIFV), met subsidie van het ministerie van BZK, is gestart naar een geschikt model voor natuurbrandverspreiding. Dat model moet een bijdrage leveren aan een gefundeerde risico-inschatting. Daarnaast wijst zij erop dat het kabinet al in 2009 heeft laten weten dat het verder zal investeren in het verkleinen van risico's van natuurbranden en dat het vergroten van de zelfredzaamheid, alsmede verbetering van de samenwerking tussen publieke en private partijen, in dat verband van belang zijn. Zij voegt daaraan toe dat het specialiseren van veiligheidsregio's in bepaalde risico's onderdeel uitmaakt van het huidige crisisbeheersingsbeleid.

Voorts deelt de staatssecretaris in haar antwoord op de Kamervragen mee dat zij in aanvulling op de lopende initiatieven aan de Inspectie OOV heeft gevraagd een thematisch onderzoek te doen naar de bestrijding van natuurbranden alsmede een separaat onderzoek uit te voeren naar de brand op de Strabrechtse Heide<sup>5</sup>.

## 1.3 Centrale vraagstelling

De centrale vraagstelling van dit deel van het onderzoek luidt als volgt:

Is de bestrijding van de brand op de Strabrechtse Heide adequaat verlopen en op welke punten zijn verbeteringen mogelijk?

## 1.4 Uitvoering onderzoek

De Inspectie OOV heeft voor de uitvoering van dit deel van haar onderzoek het NIFV ingeschakeld. Medewerkers van het NIFV hebben het onderzoek uitgevoerd in de maanden september-november 2010. In dat kader hebben zij gebruik gemaakt van de documenten die de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost de Inspectie OOV heeft verstrekt. Daarnaast hebben zij interviews afgenomen van functionarissen die, direct of indirect, betrokken zijn geweest bij de bestrijding van de natuurbrand<sup>6</sup>. De verslagen van de interviews zijn voor akkoord voorgelegd aan degenen met wie is gesproken. Op basis van de beschikbare documenten en de vastgestelde interviewverslagen heeft het NIFV namens

<sup>3</sup> Vragen van de leden Kuiken en Heijnen (beiden PvdA) aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over bestrijding van natuurbranden, ingezonden 8 juli 2010, nr. 2010Z10663.

<sup>4</sup> Staatssecretaris Bijleveld-Schouten.

<sup>5</sup> De bedoelde Kamervragen en de antwoorden daarop zijn opgenomen in bijlage I.

<sup>6</sup> Bijlage II bevat een overzicht van alle geïnterviewde functionarissen. Een aantal van hen is uitsluitend geïnterviewd in het kader van het onderzoek naar de hoofdstructuur en/of de gemeentelijke rampbestrijdingsprocessen. Over dat deel van het onderzoek heeft de Inspectie OOV een afzonderlijk rapport uitgebracht.

de Inspectie OOV een reconstructie gemaakt van de feitelijke gang van zaken rond de bestrijding van de brand.

Op 15 december 2010 heeft de Inspectie OOV haar rapport in conceptvorm voorgelegd aan de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost en haar de gelegenheid geboden daarop te reageren.

In januari 2011 heeft de veiligheidsregio op het conceptrapport gereageerd. Op 26 januari 2011 hebben medewerkers van de regio deze reactie mondeling toegelicht.

Naar aanleiding van het commentaar van de regio op het conceptrapport is de tekst daarvan op een aantal punten bijgesteld.

## 2 De brandbestrijding en aanverwante thema's onder de loep

### 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk beschrijft de Inspectie OOV het verloop van de feitelijke brandbestrijding op de Strabrechtse Heide. Daarnaast beschrijft de Inspectie een aantal activiteiten en gebeurtenissen (thema's) die op de operationele inzet van invloed zijn geweest. Allereerst worden enkele vaktermen toegelicht die in dit hoofdstuk aan de orde komen, vervolgens passeren de volgende thema's de revue:

- het begin van de brand en de eerste inzet
- feitelijke brandbestrijding
- waterwinning
- bijstand
- inzet blushelikopter
- beeldvorming, informatie en communicatie
- materieel
- arbeidsomstandigheden
- opleiden en oefenen
- verkeer regelen
- afzetten en afschermen
- ontruimen en evacueren

### 2.2 Enkele begrippen toegelicht

#### **Bosbrand**

Een brand die woedt in een bosperceel. Een bosbrand kan ook woeden in de humuslaag, de grondlaag of de kroon van het betreffende bosperceel.

#### **Brandbanen/brandsingels**

Bestaande brede stroken van zand of slechts begroeid met algen-, mos- en/of vitale buntgrasvegetatie of terreindelen bestaande uit loofhoutopslag, (zand)wegen/lanen, naaldhoutvrije percelen, groen landbouwgewas, grasweiden of kale akkers dan wel brede waterwegen.

#### **CADO (Calamiteitendoorsteek)**

CADO is een mechanische constructie voor het opklappen van een deel van de vangrail in de middenberm van een weg. Het primaire doel van de calamiteitendoorsteek is het doorlaten van hulpverleningsvoertuigen.

#### **Grondvuur**

Het vuur heeft veelal een hardnekkige gloedbrand die zich langzaam onder de grond verplaatst mede door het ontbreken van voldoende zuurstof. Grondvuur komt voornamelijk voor in veengebieden en gebieden met een dikke humuslaag.

#### **Heidebrand/grasbrand**

Een heide- of grasbrand is een brand die woedt in een heide en/of graspercelen en die zowel bovengronds (loopvuur met vlammen) als ondergronds (grondvuur als smeulbrand) kan woeden. De in het terrein aanwezige vliegdennen kunnen explosief branden met veel vlammen en ook lang nabranden op de in de stam aanwezige hars.

### **Helikopterblussing (Fire Bucket Operations)**

Helikopterblussing, ook wel Fire Bucket Operations (FBO) genoemd, wordt in Nederland uitgevoerd in een samenwerkingsverband tussen de Koninklijke Luchtmacht (KLU), de brandweer, het heliteam van de Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland (VNOG) en de Landelijke Faciliteit Rampenbestrijding (LFR). Het doel van de FBO is om hulp te bieden in situaties waarin de brandweer met haar normale middelen niet snel effectief kan optreden.

Met behulp van helikopters met waterzakken (fire-buckets) wordt water gedropt of gesleept tijdens de brandbestrijding. De KLU heeft twee typen transporthelikopters: de zware Chinook en de lichtere Cougar. Er zijn daarom ook twee typen fire-buckets:

- fire-buckets, met een inhoud van 9840 liter, voor de Chinook;
- fire-buckets, met een inhoud van 2500 liter, voor de Cougar.

De helikopter pendelt op en neer tussen een plaats waar water kan worden ingenomen, bijvoorbeeld een rivier, en de plaats waar het water moet worden gelost (droppen of slepen). Het is niet mogelijk om de bucket te vullen vanaf een tankautospuit of rechtstreeks vanuit een geboorde put.

### **Hogedrukblussing**

Bij een hogedrukblussing wordt door middel van een 60 of 90 meter lange rubber gewapende slang direct vanaf een haspel van de tankautospuit geblust. Het gemiddelde waterverbruik varieert, maar ligt ongeveer op 125 liter/minuut per straal. De hogedrukslangen zijn in principe koppelbaar waardoor de lengte van 60 of 90 meter verlengd kan worden.

### **Klepelen**

Het maaien van heidepollen en andere (lage) vegetatie met behulp van draaiende stalen cilinders (de zogenoemde klepelmaaier).

### **Kroonvuur**

Het vuur verplaatst zich via de toppen van bomen. Naaldhout wordt sneller door kroonvuur getroffen dan loofhout.

### **Lagedrukblussing**

De lagedrukslangen worden vanaf een persafsluiter van het voertuig tot aan de straalpijp gekoppeld, met behulp van Storz-koppelingen. Alle slangen hebben een lengte van 20 meter. Afhankelijk van de druk en type straalpijp kan het verbruik variëren van 100 tot 350 liter/minuut.

### **Loopvuur**

Afhankelijk van de soort, de leeftijd en het vochtgehalte (sapstroom) van de vegetatie, de windsnelheid, luchtvochtigheid en toestroom van zuurstof, verplaatst de brand zich met variabele vlamhoogte over de bodem.

### **Natuurbrandbestrijdingsvoertuig**

Een natuurbrandbestrijdingsvoertuig is een tankautospuit met speciale voorzieningen die het optreden bij natuurbranden mogelijk maken.

### **Roepnummers brandweer**

De brandweer hanteert voor elke persoon met een specifieke taak een roepnummer. Dit zijn andere nummers dan die van de voertuigen. Zo krijgt de eerste OvD of pelotoncommandant het roepnummer 100. De eerste bevelvoerder van dit peloton krijgt het nummer 110 en de tweede bevelvoerder nummer 120. Het tweede peloton staat onder leiding van een PC 200 en de eenheden krijgen de nummers 210, 220, 230 enzovoorts.

**Stoplijn**

Gecreëerde stroken van nat gemaakte vegetatie; gefreesde, geklepelde of geploegde stroken in heide/graspercelen, stroken die vrijgemaakt zijn van vegetatie met als doel een oprukkende natuurbrand te stoppen en overslag te voorkomen.

**Tankautospuit (TS)**

Het standaard-uitrukvoertuig van een basisbrandweereenheid. Kenmerk van een TS is dat dit voertuig behalve een pomp ook een watertank bevat.

**Veenbrand**

Een brand die in een (ondergrondse) veenlaag woedt als smeulbrand. Daarbij kunnen zich vlamverschijnselen voordoen in de vegetatie die zich direct boven de betreffende veenlaag bevindt.

**Vliegvuur**

Onverbrande sintels van naalden, blad, kleine takjes en gras kunnen door de warmtestraling en met de luchtstroom gloeiend of brandend worden verplaatst en elders nieuwe brandhaarden veroorzaken. Vliegvuur kan zich over honderden meters verspreiden.

**Vuurstorm**

Een storm die ontstaat wanneer er zich in een bepaald gebied een of meerdere vuurhaarden bevinden. Bij een vuurstorm raakt de zuurstof in een dergelijk gebied op, en worden er grote hoeveelheden lucht naar de brand gezogen door de thermiek (schoorsteeneffect) die boven de vuurhaard ontstaat. De brand creëert op deze wijze zijn eigen windsysteem en houdt deze ook in stand. Een vuurstorm kan zich verplaatsen naar gebieden met nieuwe brandstof. Wanneer er echter onvoldoende brandstof is, zal de vuurstorm gaan liggen.

**Watertransportsysteem/grootschalig watertransport**

Een watertransportsysteem van een grote hoeveelheid water over een grote afstand vanaf open water door middel van een grote pomp, 150 mm slangen met een lengte van 20 meter en overige koppelstukken tot aan een verdeelstuk.

## 2.3 Bevindingen, analyse en aanbevelingen per thema

### 2.3.1 Het begin van de brand en de eerste inzet

#### *Bevindingen*

Vrijdag 2 juli 2010 is een bijzonder warme dag; in de middag stijgt de temperatuur tot 37 graden Celsius. Er staat een stevige west tot zuidwesten wind van 4,7 meter per seconde<sup>7</sup>. Het is dan al een aantal dagen uitzonderlijk warm en droog. Hierdoor zijn zowel de vegetatie als de bodem (humuslaag) uitgedroogd. Verschillende (brandweer)functionarissen<sup>8</sup> beseffen dat er een verhoogd risico op natuurbrand is. Verleende stookontheffingen zijn ingetrokken. Een aantal jaren geleden is men in deze regio gestopt met het uitvoeren van luchtverkenningen omdat de kosten daarvan niet bleken op te wegen tegen de baten; de kans op ontdekking van een brand op deze manier bleek in de praktijk gering. De brandweer in de regio Brabant- Zuidoost voert geen patrouilles uit met als doel een eventuele brand zo snel mogelijk te ontdekken.

In acht regio's met natuurgebieden gebruikt men de 'natuurbrandthermometer' om het gevaar voor natuurbranden inzichtelijk te maken. Op vrijdag 2 juli geeft de thermometer aan dat het gevaar voor natuurbranden zeer groot is. Brabant-Zuidoost gebruikt geen natuurbrandthermometer, maar de weersomstandigheden zijn in grote mate vergelijkbaar met andere regio's die wel de natuurbrandthermometer gebruiken (zoals de regio's Brabant-Noord en Limburg-Noord). De Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost kent voor dergelijke weersomstandigheden wel 'code droog'. Bij 'code droog' wordt met dubbel potentieel uitgerukt.

De brand op de Strabrechtse Heide ontstaat ten noordwesten van het Beuven, op een locatie die direct grenst aan de noordzijde van het Kranenmeer<sup>9</sup> (zie kaartje). Het Beuven is een heidemeer dat hemelsbreed ongeveer vijf kilometer ligt vanaf de wijk Coevering in Geldrop. Bewoners van een flatgebouw in deze wijk, die aan de andere kant (de noordzijde) van de A67 ligt, melden de brand op vrijdag 2 juli 2010 om 14.08 uur<sup>10</sup>. De brandmelding komt bij de meldkamer van Brabant-Zuidoost binnen om 14.08 uur. Om 14.11 uur worden, conform de geldende uitrukprocedure voor de Strabrechtse Heide, vier tankautospuiten (TS-en)<sup>11</sup>, de officier van dienst brandweer (OvD-B)<sup>12</sup>, een functionaris van Staatsbosbeheer en een haakarmbak met watercontainer<sup>13</sup> met hoogste prioriteit ('prio 1') gealarmeerd door de meldkamer<sup>14</sup>. Het verwerken van de melding tot de daadwerkelijke alarmering duurt in totaal drie minuten en dertig seconden.

Om 14.26 uur noteert een centralist op de meldkamer dat de brand bij D5-E5 is gelokaliseerd. Andere bronnen melden 'nabij het Kranenmeer'. Dit zou betekenen bij E4-F5-F4, nabij nummer 23.

---

<sup>7</sup> Weergegevens van 15.39 uur.

<sup>8</sup> Interviews onder andere OvD-B, AC-B.

<sup>9</sup> Interview bevelvoerder TS Mierlo (1<sup>o</sup> TS) en interview medewerker Staatsbosbeheer.

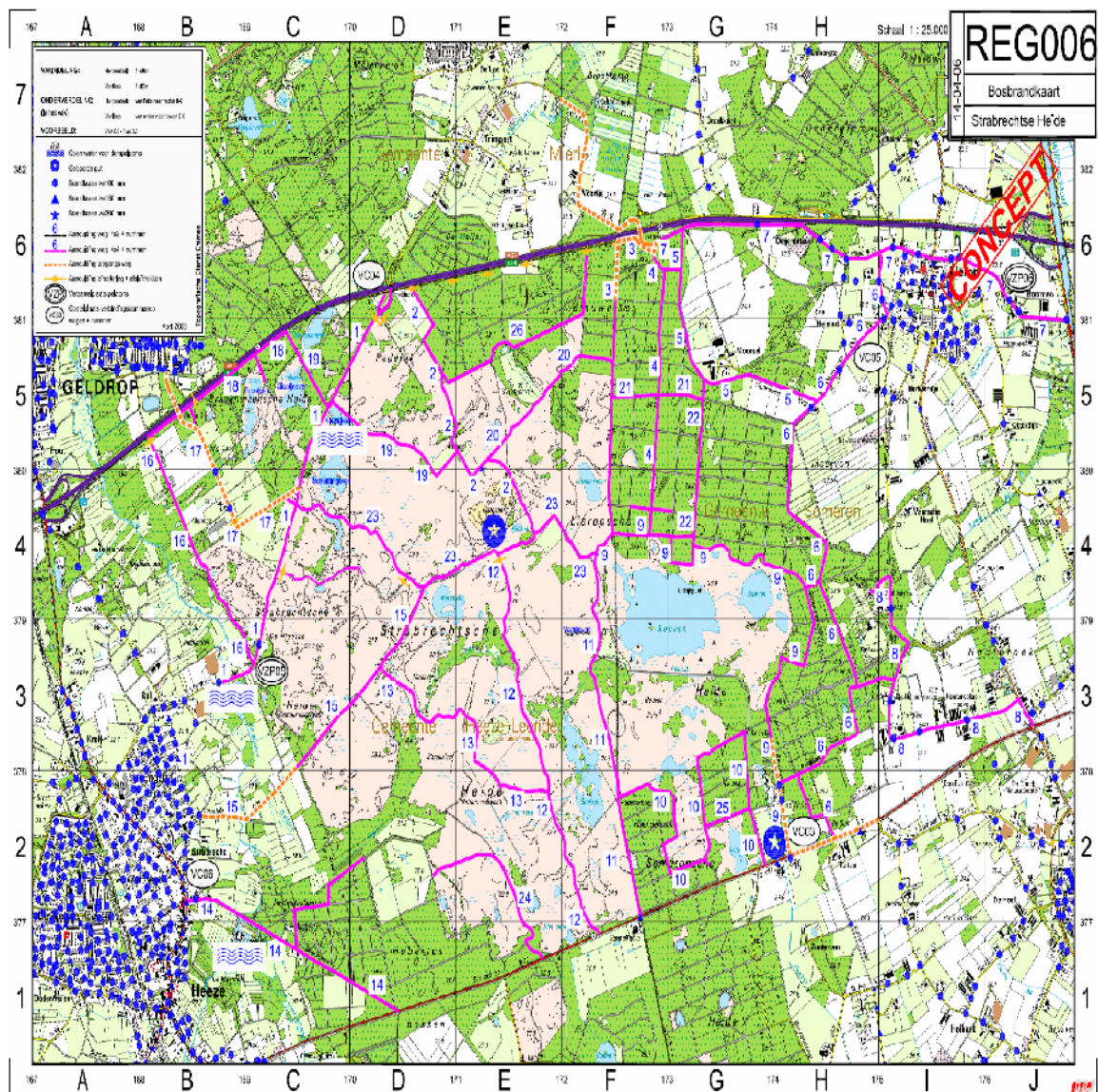
<sup>10</sup> Rapport incident-operationeel Brandweer, incidentnr. 130662.

<sup>11</sup> Brandweerregeling 1100, bosbrandbestrijding. Bij een brand op de Strabrechtse Heide wordt er standaard met vier TS-en uitgerukt.

<sup>12</sup> Later peloton 100 en OvD-B (100) genoemd.

<sup>13</sup> Het rapport van de meldkamer vermeldt 'HAG-684' en 'WTH-460'. De HAG-684 en de WTH-460 vormen samen de haakarmbak voor grootwatertransport, bestaande uit een voertuig en een daarop geplaatste container (haakarmbak).

<sup>14</sup> Bij meldingen van natuurbranden binnen de regio Brabant-Zuidoost wordt er bij 'code droog' standaard uitgerukt met twee tankautospuiten, een haakarmbak voor grootwatertransport en een OvD-B. Op de Strabrechtse Heide wordt echter altijd al met vier eenheden, een OvD-B en een haakarmbak voor grootwatertransport uitgerukt, bij een melding van natuurbrand, ook zonder 'code droog'.



'Bosbrandkaart' (bereikbaarheidskaart) Strabrechtse Heide. De blauwe rondjes met de witte ster geven de plaats van de geboorde putten weer.

De TS van Mierlo<sup>15</sup> (TS Mierlo) komt over de A67 aan de noordzijde van het gebied aangereden<sup>16</sup>. Er is een witte pluim boven de heide zichtbaar. Ter plaatse gekomen (14.31 uur<sup>17</sup>) is er een vuurfront over de heide waarneembaar van ongeveer 500 meter breed. Als gevolg van de harde wind rukt de brand snel op en slaat het vuur al snel over in de bomen (14.33 uur<sup>18</sup>). De rand van het bos en ook de kronen van de bomen vatten vlam.

<sup>15</sup> De 110, eerste eenheid.

<sup>16</sup> Interview bevelvoerder TS Mierlo (1<sup>e</sup> TS).

<sup>17</sup> Bron: Rapport incident-operationeel Brandweer, incidentnr. 130662.

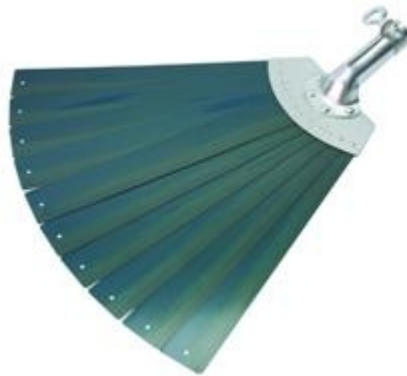
<sup>18</sup> Bron: Kladblok in 'Rapportage Communicator'.



De bevelvoerder van TS Mierlo laat twee hogedrukslangen uitrollen en laat de manschappen de brand bestrijden door middel van sproeien<sup>19</sup>. Zij staan ongeveer vijftig meter het bos in, op de kop van de brand. De brand slaat over de manschappen heen, waardoor achter hen kleine brandende plekken ontstaan. De bevelvoerder laat de manschappen vervolgens uit het bos terugtrekken.

De OvD-B (100) is iets later ter plaatse. Hij beschikt niet over een 4x4 voertuig en rijdt zich vast in het mulle zand. Een medewerker van Staatsbosbeheer komt bijna gelijktijdig met de brandweer<sup>20</sup> ter plaatse<sup>21</sup>.

Na 25 minuten is de 2.100 liter tank van de TS Mierlo leeg (na inzet hoge druk 80-120 liter per minuut). De rook is nu grijsig tot zwart. In overleg met de OvD-B (100) gaat een van de manschappen van de TS Mierlo tanken bij een geboorde put<sup>22</sup> nabij het Kranenmeer/Mosven<sup>23</sup>. De overige manschappen bestrijden ondertussen het (heide)vuur met vuurzwepen.



Vuurzweep

De TS van Heeze<sup>24</sup> (TS Heeze) rijdt aan via de route 'Strabrecht'<sup>25</sup>. Ongeveer halverwege de route is de rook al zichtbaar. Bij het naderen van de brand is een 'flinke hoeveelheid vuur' zichtbaar. Bij aankomst op de inzetpositie (om 14.34 uur<sup>26</sup>) stelt TS Heeze zich op naast TS Mierlo. De bevelvoerder van de TS Heeze meldt aan de OvD-B (100) dat er versterking nodig is omdat het vuur in de boomtoppen zit, het snel verspreidt en een veilige inzet moeilijk is te realiseren<sup>27</sup>.

De 'kopse kant van het vuur' is niet te benaderen. Naar eigen inzicht zet de bevelvoerder van TS Heeze direct in en probeert via de flanken het vuur in te sluiten. Bij de brandbestrijding gebruikt de TS Heeze alleen water (hoge druk). De op deze TS aanwezige vuurzwepen worden niet gebruikt aangezien de bevelvoerder deze niet ziet als een effectief middel om het vuur te bestrijden.

Om 14.38 uur geeft de OvD-B (100) aan de GMK de opdracht te alarmeren voor 'compagniebrand'. Dit houdt in dat het bestaande peloton wordt aangevuld met een extra brandbestrijdingspeloton (4 TS-en) en een ondersteuningspeloton, die gezamenlijk als compagnie onder leiding van een compagniecommandant (CC) komen.

<sup>19</sup> Interview bevelvoerder TS Mierlo (1<sup>e</sup> TS).

<sup>20</sup> Interview bevelvoerder TS Mierlo (1<sup>e</sup> TS).

<sup>21</sup> Interview met opzichter van Staatsbosbeheer.

<sup>22</sup> Interview bevelvoerder TS Mierlo (1<sup>e</sup> TS).

<sup>23</sup> Interview met opzichter van Staatsbosbeheer. In verschillende interviews wordt gesproken over de geboorde put bij het Kranenmeer. Op de bereikbaarheidskaart is deze put echter ingetekend bij het Mosven, iets meer naar het westen.

<sup>24</sup> De 130, tweede eenheid.

<sup>25</sup> Interview met bevelvoerder 3<sup>e</sup> TS.

<sup>26</sup> Bron: Rapport incident-operationeel Brandweer, incidentnr. 130662.

<sup>27</sup> Uit interview met bevelvoerder TS Heeze (3<sup>e</sup> TS).

Om 14.40 uur worden een meetploeg en de adviseur gevaarlijke stoffen (AGS) gealarmeerd. Ook de officier van dienst geneeskundig (OvD-G) en officier van dienst politie (OvD-P) worden gealarmeerd. Het is op dat moment duidelijk dat de grote hoeveelheid rook problemen kan opleveren.

De OvD-B (100) legt prioriteit op verkenning van het gebied<sup>28</sup>. Omdat hij het gebied gaat verkennen kan hij weinig aansturing geven aan de ingezette eenheden en draagt hij de leiding tijdelijk over aan de bevelvoerder van de TS Mierlo. De eenheden werken vooral op eigen inzicht en op basis van parate kennis, voornamelijk opgedaan bij eerdere ervaringen<sup>29</sup>.

Om 18.09 uur ontstaan diverse brandjes aan de noordzijde van de A67. Op dat moment staat ongeveer 150 hectare heide en bos in brand.

### *Analyse*

Het is niet bekend wat de omvang is van de brand op het moment dat hij wordt gemeld. Het is aannemelijk dat de brand al groot van omvang is, omdat hij op dat moment vanuit de flat enkele kilometers verderop wordt waargenomen en gemeld.

Er wordt niet preventief in het natuurgebied gepatrouilleerd en ook wordt het gebied niet vanuit de lucht in de gaten gehouden gedurende perioden met een verhoogde kans op het ontstaan van natuurbrand. Een aantal jaren geleden is men in deze regio met luchtverkenningen gestopt vanwege de beperkte meerwaarde. Omdat men niet systematisch preventief toezicht houdt, is men kwetsbaar in die zin dat men afhankelijk is van 'toevallige' meldingen van passanten of omwonenden. Het is vanuit dit gezichtspunt van belang in perioden met verhoogd risico op natuurbrand extra waakzaam te zijn.

De brandmelding is bij de meldkamer van Brabant-Zuidoost binnengekomen om 14.08 uur, vervolgens zijn om 14.11 uur eenheden gealarmeerd, conform de geldende uitrukprocedure voor de Strabrechtse Heide. Het verwerken van de melding tot de daadwerkelijke alarmering heeft drie minuten en dertig seconden geduurd. De *Leidraad*<sup>30</sup> geeft voor het verwerken van een melding een 'streefwaarde' van 1 minuut. Deze streefwaarde is met twee en een halve minuut overschreden.

Om 14.31 uur meldt de eerste eenheid (TS Mierlo) zich ter plaatse, binnen enkele minuten gevolgd door de andere eenheden. Dit betekent dat er 23 minuten zijn verstreken tussen de eerste melding en het zich ter plaatse melden op de brandlocatie door de eerste eenheid. De tweede eenheid (TS Heeze) meldt zich om 14.34 uur ter plaatse, 26 minuten na melding. De OvD-B (100) arriveert korte tijd later. In de *Leidraad repressieve basisbrandweezorg* is de opkomsttijd genormeerd op vijftien minuten voor de eerste en de tweede tankautospuiter bij 'een heide-, veen-, dennenbos- of duinbrand'. De eerste twee eenheden van de brandweer overschrijden deze norm met acht, respectievelijk elf minuten. Deze opkomsttijden overschrijden ook de maximale opkomsttijd van achttien minuten zoals die in het Besluit veiligheidsregio's is genoemd voor een basisbrandweereenheid<sup>31</sup>. In interviews is niet helder geworden waarom de norm voor de opkomsttijd is overschreden. Mogelijk is de moeilijke begaanbaarheid van het terrein hier debet aan: er kan slechts met een aangepaste snelheid over de mulle zandpaden op de Strabrechtse Heide worden gereden.

---

<sup>28</sup> Interview 1<sup>e</sup> OvD.

<sup>29</sup> Interview bevelvoerder TS Mierlo en interview 1<sup>e</sup> OvD.

<sup>30</sup> *Leidraad repressieve basisbrandweezorg* (Leidraad 2006, pag. 35).

<sup>31</sup> Artikel 3.2.1, derde lid, van het Besluit veiligheidsregio's.

De Inspectie is van oordeel dat Brabant-Zuidoost terecht met vier TS-en, een OvD-B en een watercontainer is uitgerukt naar de Strabrechtse Heide. Helaas is dit niet voldoende gebleken om overslag van het heideveld naar het bos te voorkomen. Tegelijkertijd stelt de Inspectie dat de in de *Leidraad* genoemde opkomsttijd is overschreden. Juist de eerste momenten na het uitbreken van een (natuur)brand zijn voor een goede bestrijding essentieel. Een snelle respons draagt daaraan vanzelfsprekend bij. Een kleinere brand kan logischerwijze eenvoudiger worden beheerst dan een grotere. Gezien de weersomstandigheden is het overigens niet aannemelijk dat door die overschrijding van de opkomsttijd de brand zich (geheel) anders heeft kunnen ontwikkelen dan wanneer de brandweer wel binnen de normtijd van vijftien minuten ter plaatse zou zijn geweest. De heersende weersomstandigheden (droog, zeer warm en winderig) in combinatie met de aanwezige vegetatie hebben bijgedragen aan een zeer snelle branduitbreiding. Het was hierdoor zeer moeilijk om de natuurbrand 'in de kiem te smoren'. Toen de brandweer ter plaatse kwam, sloeg de brand binnen enkele minuten over naar het bos. Het is gezien die korte tijd niet waarschijnlijk dat die overslag had kunnen worden voorkomen.

De eerste TS-en zetten in op een offensieve brandbestrijdingstactiek. Dat betekent dat de inzet is gericht op het daadwerkelijk blussen van de brand in plaats van op het voorkomen van uitbreiding van de brand (defensieve benadering). De eerste waarnemingen bestaan onder andere uit een 500 meter breed vuurfront, harde wind die leidt tot een snel oprukkende brand en een heidebrand die na korte tijd overslaat naar het bos. Dit zet de leidinggevendenden van de eerste inzet er niet toe aan om over te gaan van offensieve brandbestrijdingstactiek naar een defensieve tactiek. In ieder geval één eenheid probeert de brand tot vijftig meter in het bos (offensief) te bestrijden.

#### *Aanbevelingen*

- Wees gedurende perioden met een verhoogde kans op het ontstaan van natuurbrand extra waakzaam en maak daarover afspraken met de terreinbeheerder;
- stel, met inachtneming van het bepaalde in artikel 3.2.1, derde lid, van het Besluit veiligheidsregio's, opkomsttijden vast voor de natuurgebieden in de regio;
- zorg ervoor dat de opkomsttijden van de brandweereenheden binnen de daarvoor gestelde normen blijven.

### **2.3.2 Feitelijke brandbestrijding**

#### *Bevindingen*

- *Vrijdagmiddag 2 juli*

De eerste eenheden die ter plaatse komen worden geconfronteerd met 'vele honderden meters vuurfront'. De eerste bevelvoerder spreekt over 'zeker 500 meter'. Een medewerker van Staatsbosbeheer, die vrijwel gelijktijdig met de brandweer ter plaatse komt, adviseert het aanleggen van een 'tegenvuur' om overslag naar het bos te voorkomen, maar door de harde wind is dit niet meer mogelijk. Binnen enkele minuten na aankomst van de eerste eenheden slaat de brand over van de heide naar het bos<sup>32</sup>.

Vlak nadat het vuur is overgeslagen naar het bos gaat de eerst aangekomen ploeg nog het bos in om het vuur daar te bestrijden, maar al snel wordt duidelijk dat dit niet zal lukken. Op een gegeven moment slaat het vuur, door het ontstaan van kroonvuur, over de manschappen heen. De ploeg trekt zich terug uit het bos en vestigt haar hoop op de inzet van de blusheli van Defensie.

---

<sup>32</sup> Volgens de gegevens van de meldkamer was dit drie minuten na aankomst.

Hierna is er overleg met de inmiddels aanwezige Ovd-B (100)<sup>33</sup>. Om 14.38 uur schaalte de Ovd-B (100) op naar 'compagniebrand'. Als de eenheden naar het oordeel van de Ovd-B(100) goed zijn ingezet, concentreert hij zich op het verkennen van het gebied om de omvang van de brand in beeld te krijgen. Hij blijft uiteindelijk meer dan een uur weg. Wegens het drukke berichtenverkeer over één enkele gespreksgroep, is communicatie tussen de bevelvoerders en de Ovd-B(100) lange tijd vrijwel onmogelijk. De communicatie verloopt pas weer goed als er na ongeveer een uur wordt overgegaan op verschillende gespreksgroepen. Bevelvoerders ervaren deze knelpunten echter niet als een (groot) probleem aangezien zij een duidelijk afgebakende taak zelfstandig kunnen uitvoeren.

Rond 15.00 uur arriveert de compagniecommandant (CC1) na gealarmeerd te zijn voor de compagniebrand. Inmiddels breidt de brand zich uit in de richting van de A67, waar het tweede peloton staat opgesteld, en richting een nabijgelegen tankstation. Er hangt rook over de A67. De dichte rook heeft al een aanrijding veroorzaakt. De CC1 verzoekt om 15.14 uur om de snelweg af te sluiten<sup>34</sup>.

In de tijd hierna worden verschillende pelotons aan de compagnie toegevoegd, zodat de compagnie op een gegeven moment feitelijk uit twee compagnieën bestaat.

De CC1 zet peloton 300 in vanaf de snelweg met als opdracht de vuurhaard af te grendelen op de snelweg. Hoewel de A67 als stoplijn wordt aangemerkt, slaat het vuur op verschillende plaatsen over de snelweg heen<sup>35</sup>. Als enige tijd later peloton 400 arriveert, wordt dit ingezet aan de overzijde (noordkant) van de snelweg om daar het gebied te bewaken en kleine brandjes te blussen. Deze brandjes als gevolg van vliegvuur kunnen echter snel worden geblust. Vooral dankzij het draaien van de wind, breidt de brand zich vervolgens niet verder uit ten noorden van de A67.

- *Vrijdagavond 2 juli*

Om 19.10 uur is de situatie ten noorden van de A67 stabiel<sup>36</sup>. Ten zuiden breidt de brand zich rond 21.15 uur via kroonvuur nog uit naar het westen. Op dat moment is de brandweer nog uitsluitend defensief bezig, dat wil zeggen dat zij zich inspant om verdere uitbreiding te voorkomen<sup>37</sup>. In verband met de grote rookontwikkeling zijn inmiddels enkele panden aan de noordzijde van de A67 (bij de Aardborsthoeve in Mierlo en bij 't Voortje) en een woning aan de zuidzijde van de A67 ontruimd. Dit gebeurt preventief en op vrijwillige basis.

Om 22.14 uur is de situatie nauwelijks veranderd. De brand breidt zich wel langzamer uit naar het westen. Vrijdagnacht lijkt de brand onder controle<sup>38</sup>. Dit komt vooral doordat de wind is gaan liggen.

In de loop van de avond en nacht worden verschillende eenheden afgelost.

De pelotoncommandant(PC)100-2<sup>39</sup> rijdt met TS 160 naar het inzetvak van peloton 200<sup>40</sup>. Aldaar blijkt dat het vuur diep in de heide zit en dat de inzetdiepte vanuit peloton 200 en vanuit de inzetlijn van peloton 100 meer dan 250 meter is. De PC100-2 vindt het onverantwoord om in het donker de heide op te rijden. Samen met de PC200-2 besluit hij de vuurhaard te laten branden. De TS 160 krijgt de opdracht om de vuurhaard in de gaten te houden. Later ziet de PC100-2 dat het vuur op de heide enorm is opgeblazen, maar hij heeft daarover geen bericht van de TS 160 ontvangen.

---

<sup>33</sup> De exacte tijd waarop de Ovd-B ter plaatse is, is niet achterhaald kunnen worden. Volgens het rapport van de meldkamer meldt dat de Ovd-B zich om 17.56 uur ter plaatse. Dit betreft echter een onjuiste statusmelding.

<sup>34</sup> Uit interview met 1e HOvd-B/CC.

<sup>35</sup> Deze brandjes worden aanvankelijk door de meldkamer gezien als afzonderlijke incidenten, totdat duidelijk wordt dat deze branden het gevolg zijn van de grote brand ten zuiden van de A67.

<sup>36</sup> Kladblok meldkamer.

<sup>37</sup> Kladblok meldkamer.

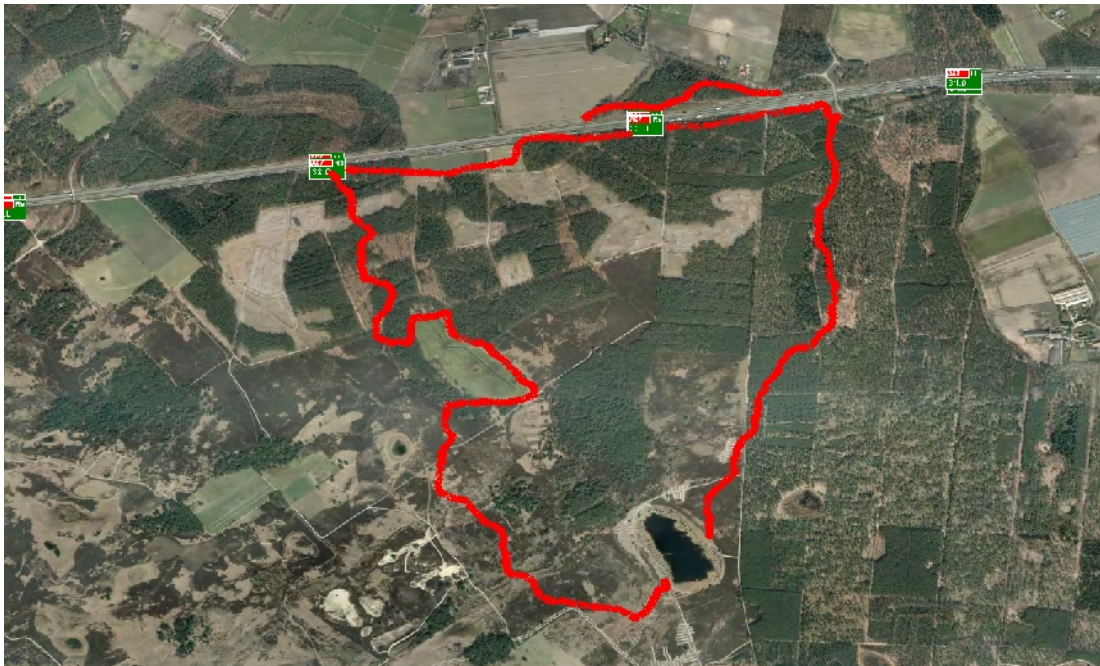
<sup>38</sup> Uit interview met 1<sup>e</sup> HOvd-B/CC.

<sup>39</sup> De toevoeging '2' duidt erop dat de eerste functionaris is afgelost.

<sup>40</sup> Incidentrapport 2<sup>e</sup> Ovd-B/PC100 (ingezet van vrijdag 21.45 uur tot zaterdag 09.15 uur).

De nieuwe TS 110 wordt er met een volle tank naar toe gestuurd om te gaan kijken. De aanwezige adviseur gevaarlijke stoffen vertelt dat de vuurhaard zich al heeft verplaatst tot aan de bosrand van het vak van peloton 100. De PC100-2 loopt in overleg met de CC1 uit het overleg en stuurt peloton 100 samen met een crashtender naar de vuurhaard. De TS 110 is dan net onderweg en de andere TS-en moeten eerst tanken. Later geeft de TS 110 aan dat de situatie meevalt en dat zij aansluiting hebben gevonden met peloton 200.

Elke keer als er water bijgetankt moet worden, krijgt de brand op het stuk waar de betreffende eenheid is ingezet weer de mogelijkheid om verder uit te breiden. Bij terugkomst moet de betreffende eenheid de brand vervolgens weer terugdringen. In interviews is daarom ook wel gesproken van een 'spelletje kat en muis'. Er blijkt volgens de eerste CC1 een tekort aan waterwinplaatsen in het inzetgebied<sup>41</sup>. De brandputten leveren slechts een beperkte capaciteit en liggen ver weg.



Overzicht inzetgebied (kaartje van brandweer Brabant-Zuidoost).

De PC100-2 geeft aan dat de wind in de nacht van vrijdag op zaterdag draait waardoor er in een hoek van het inzetgebied sprake is van een plotselinge branduitbreiding<sup>42</sup>.

De taak van peloton 100 om gedurende de nacht de gehele flank te bewaken, is volgens de PC100-2 ondoenlijk aangezien het tanken zo veel tijd kost dat de brand weer oplaait op plekken waar kort tevoren nog is (na)geblust<sup>43</sup>.

<sup>41</sup> Incidentrapport HOVD-B (CC).

<sup>42</sup> Incidentrapport OvD-B/PC200 (ingezet van zaterdag 5.50 uur tot 15.47 uur).

<sup>43</sup> Incidentrapport OvD-B/2<sup>o</sup> PC100 (ingezet van vrijdag 21.45 uur tot zaterdag 9.15 uur).

- *Zaterdag 3 juli*

De volgende ochtend (zaterdag 3 juli) neemt de wind weer in kracht toe en laat het vuur snel op. Zaterdag wordt in het CTPI, in overleg met het actiecentrum brandweer, gesproken over het vragen van hulp van Defensie<sup>44</sup>. Staatsbosbeheer voorziet problemen vanwege het materieel waarmee Defensie zal komen, de voertuigen van Defensie kunnen grote schade aanrichten aan het natuurgebied. Daarom zal Defensie alleen om personeel worden gevraagd.

Zaterdagavond lijkt de brand redelijk onder controle te zijn. De meest spannende fase van de brand lijkt voorbij te zijn. Om 21.45 uur komt er echter een melding binnen van een automobilist die toch weer brand langs de A67 waarneemt. In de nacht van zaterdag op zondag wordt extra bijstand aangevraagd van andere regio's en van Defensie. Deze bijstand wordt vooral ingezet voor nabluswerkzaamheden.

- *Zondag 4 juli en maandag 5 juli*

Op zondagochtend om 05.54 uur arriveert Defensie met 114 personen. Zij worden meteen ingezet<sup>45</sup>. Hun taak bestaat vooral uit het helpen met nablussen.

In de nacht van zondag op maandag meldt een voorbijganger toch weer brand langs de snelweg. Om 05.26 uur wordt het actiecentrum brandweer opnieuw geactiveerd en om 05.28 uur wordt een extra peloton gealarmeerd. De uren daarna worden de opgelaaide brandhaarden geblust en rond 10.30 uur wordt besloten dat het Defensiepersoneel vanaf 12.00 uur wordt teruggebracht naar vijftig personen. 's Avonds en 's nachts wordt het grootschalig watertransport opgeruimd. Hiervoor vraagt men (om 20.53 uur) assistentie van Limburg-Noord.

- *Dinsdag 6 juli, woensdag 7 juli en donderdag 8 juli*

Het water dat dinsdagochtend nog nodig blijkt te zijn wordt geleverd door middel van watercontainers. Dinsdagmiddag om 16.00 uur geeft men het sein 'brand meester'.

De volgende ochtend (woensdag 7 juli) gaan twee OVD-B's het gebied verkennen of er niet toch nog brandhaarden zijn. Dit blijkt inderdaad het geval en er wordt weer opgeschaald met vier extra TS-en. Deze brandhaarden worden geblust en rond 15.00 uur verlaat ook het overige Defensiepersoneel de Strabrechtse Heide. Om 21.35 uur wordt er nog een naverkenning gedaan door de waarschuwings- en verkenningdienst (WVD) en om 22.29 uur meldt de WVD geen vuurhaarden meer gevonden te hebben. De volgende dag (donderdag 8 juli) wordt definitief afgeschaald (rond 13.00 uur) en wordt de zorg voor het gebied overgedragen aan Staatsbosbeheer.

### *Analyse*

De omstandigheden waaronder de brand op de Strabrechtse Heide moest worden bestreden, blijken verre van ideaal. Het was al lange tijd droog, het was zeer warm en er stond een stevige wind. Aangenomen dat de brand in de nabijheid van het Kranenmeer is ontstaan, zoals de meeste geïnterviewden hebben aangegeven, was de afstand tot de rand van het bos bij aanvang van de brand hooguit honderd meter. Uitgaande van de (zeer grove) vuistregel dat de windsnelheid in meter per seconden x 100, de branduitbreiding in meters per uur is, betekent dit dat bij een heersende windsnelheid van 4 meter per seconde de brand binnen een kwartier na ontstaan 100 meter verder is en de bosrand heeft bereikt.

---

<sup>44</sup> Uit interview met HOvD-B/CC.

<sup>45</sup> Uit interview met HOvD-B/CC.

De keuze om de brand bij aanvang te bestrijden met sproeistralen hoge druk is een voor de hand liggende keuze. Doordat er niet continu kon worden geblost, kon de brand zich uitbreiden op het moment dat een TS moest terugkeren naar het vulpunt om bluswater te tanken<sup>46</sup>. De Inspectie OOV acht deze gang van zaken niet goed. Een tactiek die eerder voor natuurbrandbestrijding is bedacht, is het zogenaamde 'trein-systeem'. In dit systeem is een TS aan het blussen, een tweede TS rijdt op dat moment richting waterwinplaats, een derde TS is de watertank aan het vullen en een vierde TS is klaar met vullen en rijdt van de waterwinplaats richting de brand. Hierdoor wordt voorkomen dat er 'gaten' vallen in de blussing. Voorwaarde voor dit systeem is wel dat er dan van begin af aan zeer groot wordt opgeschaald. Andere voorwaarden zijn dat er voldoende waterwinplaatsen zijn met voldoende capaciteit om meerdere tankautosputten te vullen en dat de toevoerwegen breed genoeg zijn.

Vanaf zondag 4 juli ligt de nadruk op het controleren en blussen van kleine vuurhaarden en vooral op nabluswerkzaamheden om het grondvuur te doven. De regio heeft er goed aan gedaan door voor deze zeer arbeidsintensieve werkzaamheden de hulp van Defensie in te roepen.

#### *Aanbevelingen*

- Ontwikkel samen met andere veiligheidsregio's een meer effectieve tactiek voor de bestrijding van grote natuurbranden;
- realiseer in natuurgebieden voldoende waterwinplaatsen om permanent blussen mogelijk te maken.

### **2.3.3 Waterwinning**

#### *Bevindingen*

Direct is duidelijk dat voor de bestrijding van de brand veel water nodig is. Met de alarmering van de eerste eenheden is ook volgens procedure een haakarmbak voor grootschalig watertransport gealarmeerd, deze is om 15.02 uur ter plaatse. Om 14.40 uur wordt via de meldkamer versterking voor grootwatertransport opgeroepen, te weten een haakarmbak met slangen van totaal 3.000 meter lengte, drie pomp-pomp-haakarmbakken en een extra haakarmbak voor grootwatertransport. Om 15.53 uur wordt een vierde pomp-pomp-haakarmbak opgeroepen. Als waterwinplaats voor het grootwatertransport wordt de enkele kilometers verderop gelegen Zuid-Willemsvaart aangewezen. De vennen in het gebied hebben op dat moment een te lage waterstand en te drassige oevers om van daaruit waterwinning op te bouwen<sup>47</sup>.

In de periode totdat het grootwatertransport operationeel is, wordt voor de waterwinning in eerste instantie voornamelijk een geboorde put gebruikt<sup>48</sup>. Die put is in het verleden ten behoeve van natuurbrandbestrijding midden op de Strabrechtse heide aangelegd. Een TS heeft ongeveer twintig tot dertig minuten nodig voor het halen van nieuw water<sup>49</sup>. De TS Heeze laat zijn zuigslangen achter bij het vulpunt, zodat de andere TS-en die kunnen gebruiken.

Verschillende eenheden gebruiken ook andere waterwinpunten, zoals een brandkraan bij Oeijenbraak en een brandkraan aan de noordzijde van de A67, bij het Voortje.

---

<sup>46</sup> Zie in dit verband ook paragraaf 3.3.3.

<sup>47</sup> Op zaterdagmiddag zal de compagnie van Gelderland-Zuid echter wel een ven gebruiken als waterwinplaats.

<sup>48</sup> Interview met 1e CC.

<sup>49</sup> Interview met bevelvoerder 3<sup>e</sup> TS.

Er is volgens de CC1 (en verschillende andere geïnterviewden) slechts één geboorde put aanwezig. Meerdere TS-en in het veld maken gebruik van die ene put. Het vullen van de TS-en kost extra tijd aangezien de TS-en op elkaar moeten wachten. Deze put raakt bovendien overbelast<sup>50</sup> door het veelvuldig vullen van de TS-en ('afpompen'), waardoor er soms zand wordt aangezogen. Volgens de bereikbaarheidskaart<sup>51</sup> ligt er ook nog een geboorde put ten zuidoosten van de heide, nabij het Witven. Van die put, die op grotere afstand van het inzetgebied ligt, maakt men geen gebruik.

In de beleving van sommige betrokkenen legt de blushelikopter (zie paragraaf 3.4.5) vrijdagmiddag een groot beslag op de capaciteit van de geboorde brandput. Dit is echter niet het geval aangezien de blusheli om technische redenen geen gebruik kan maken van deze geboorde put<sup>52</sup>. De blusheli is wel in de buurt van de geboorde put geland om de waterzak te bevestigen.

Om 16.11 uur vragen twee TS-en via de meldkamer om 'extra water'. Ter voorbereiding op het grootwatertransport vraagt de brandweer om 16.44 uur in het CoPI aan Rijkswaterstaat om toestemming om de vluchtstrook te gebruiken voor waterwinning vanuit de Zuid-Willemsvaart. Om grootwatertransport vanuit de Zuid-Willemsvaart mogelijk te maken moet namelijk vier kilometer over de A67 afgelegd worden.

Bijna vijf uur en een kwartier later, rond 22.00 uur, is de snelweg vrijgegeven en wordt het watertransport aangelegd (22.14 uur)<sup>53</sup>. De officier van dienst Rijkswaterstaat (OvD-RWS) geeft in een interview aan dat het vrijgeven van de snelweg tijd kostte vanwege een aantal knelpunten dat eerst moest worden opgelost. De telefoonlijn was overbelast dus communicatie verliep moeizaam, er moest een deel van een viaduct afgesloten worden omdat daar geen vluchtstrook liep en de op/afrit bij Someren moest worden afgesloten. De CC1 laat een extra officier van de brandweer alarmeren die ingeschakeld wordt voor de logistiek en waterwinning (PC500).

#### *Analyse*

In het natuurgebied de Strabrechtse Heide zijn twee geboorde putten voor de waterwinning aanwezig. Er is bij verschillende manschappen, die niet allen in het bezit zijn van een kaart van de omgeving, slechts één put bekend, namelijk de put naast het Kranenmeer. Van deze put wordt veelvuldig gebruik gemaakt waardoor deze overbelast raakt. Doordat er soms zand wordt aangezogen ontstaat hierdoor schade aan de pompen. De tweede put ligt nabij het Witven, op grotere afstand van het inzetgebied. Deze put wordt niet gebruikt.

De Inspectie OOV is van oordeel dat het lang heeft geduurd voordat aan Rijkswaterstaat is verzocht de vluchtstrook vrij te geven voor grootwatertransport. Dit gebeurt namelijk pas om 16.44 uur, ruim twee uur nadat de eerste eenheden ter plaatse zijn. Zeker nu kort na aankomst van de eerste eenheden al duidelijk is dat voor de bestrijding van de brand veel water nodig is - en bovendien alle eenheden slechts van één geboorde put gebruik maken - had eerder kunnen worden vastgesteld dat er problemen in de waterwinning zouden optreden. De Inspectie OOV is van oordeel dat de voorbereiding voor het grootwatertransport eerder en daadkrachtiger had moeten worden opgestart.

Het grootwatertransport is op 2 juli om 22.14 uur operationeel. Dit had vooral te maken met de tijd die nodig is gebleken om de A67 vrij te geven voor het afleggen van het grootwatertransport.

---

<sup>50</sup> 'Overbelast' wil hier zeggen dat er meer water per tijdseenheid onttrokken wordt dan dat er door het grondwater aangevuld kan worden.

<sup>51</sup> De bereikbaarheidskaart versie 'Concept 2006'.

<sup>52</sup> Interview adviseur blushelikopter.

<sup>53</sup> Om 15.54 uur is al een deel van de A67 afgesloten in verband met de veiligheid van automobilisten. Voor het grootwatertransport moet echter een groter deel afgesloten worden.



Er zat bijna vijf en een half uur tussen de eerste aanvraag aan Rijkswaterstaat tot aan het daadwerkelijk kunnen gebruiken van het grootwatertransport. Het materieel voor het grootwatertransport was al om 17.56 uur ter plaatse. De Inspectie vindt dat dit te lang heeft geduurd.

Verder vindt de Inspectie het opmerkelijk dat een deel van de brandweer niet van het bestaan van de tweede geboorde put op de hoogte was en deze daarom niet heeft benut. Door ook deze put te gebruiken hadden de lange wachttijden voor de waterwinning verkort kunnen worden, ondanks de langere aanrijdroute.

In het natuurgebied zijn verschillende vennen en heidemerren aanwezig. Uit de interviews blijkt dat geen gebruik is gemaakt van de aanwezige vennen omdat deze hiervoor niet geschikt waren door hun drassige oevers en vanwege de lage waterstand. De Inspectie OOV vindt dit een terechte overweging om de vennen niet voor de waterwinning te gebruiken.

#### *Aanbevelingen*

- Besteed in de preparatiefase meer aandacht aan het aspect waterwinning in natuurgebieden (zie ook de aanbeveling in paragraaf 2.3.2);
- zorg ervoor dat betrokkenen bekend zijn met alle waterwinplaatsen in het gebied.

### **2.3.4 Bijstand**

#### *Bevindingen*

In de loop van vrijdagmiddag 2 juli wordt duidelijk dat de brand om meer brandbestrijdingspotentieel vraagt dan dat de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost zelf kan leveren. Gedurende de gehele inzet zijn eenheden van de regio Brabant-Zuidoost in touw, maar daarnaast wordt gebruik gemaakt van de hulp van andere regio's en van Defensie. Voor de inschakeling van pelotons en compagnieën uit andere regio's zijn volgens de eerste CC bewuste keuzes gemaakt<sup>54</sup>. Er is gekeken naar de uitrusting (4x4 materieel), de ervaring van regio's met bosbranden en de ligging van de regio's.

De eerste vorm van 'bijstand' die wordt aangevraagd, betreft een blushelikopter van Defensie en het bijbehorende 'heliteam' van de Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland (VNOG)<sup>55</sup>. De Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost vraagt vrijdagavond 'burenhulp' van de regio Limburg-Noord. Later komen ook eenheden van andere veiligheidsregio's bijstand bieden, namelijk van de regio's Gelderland-Zuid, Utrecht, Noord- en Oost-Gelderland en Twente. De veiligheidsregio heeft een van de aanvragen om bijstand niet volgens de formele procedure via het LOCC ingediend maar in plaats daarvan direct telefonisch bij een veiligheidsregio<sup>56</sup>. Als een regio het verzoek tot bijstand honoreert, stuurt men daarna de formele bijstandsaanvraag aan het LOCC. Dit zorgt een enkele keer op vrijdag 2 juli voor verwarring en ergernis omdat het LOCC een andere regio wil regelen dan Brabant-Zuidoost zelf al had gedaan. In het verdere verloop van het incident volgt de regio Brabant-Zuidoost de bestaande procedures voor het vragen van bijstand.

De door de regio, in het kader van civiel-militaire samenwerking, aangevraagde bijstand van Defensie verloopt direct via het LOCC.

#### *Limburg-Noord*

---

<sup>54</sup> Uit interview met HOvD-B (tijdens inzet compagniecommandant).

<sup>55</sup> De helikopterinzet is behandeld in de paragrafen 2.4 en 3.4.

<sup>56</sup> Verzoeken om 'burenhulp' kunnen in acute gevallen direct aan een buurregio worden gedaan, verzoeken om bijstand door andere regio's dienen echter via het LOCC te worden gedaan.

De eerste regio die komt assisteren, is de buurregio Limburg-Noord. De meldkamer in Eindhoven neemt hiervoor telefonisch contact op met de meldkamer in Venlo met het verzoek om één peloton bijstand<sup>57</sup>. Omdat het hier gaat om zogenoemde 'burenhulp' hoeft deze aanvraag niet via het LOCC te lopen. Vanaf een vooraf gedefinieerde uitgangstelling vertrekt het peloton onder politiebegeleiding naar de Strabrechtse Heide.

Voor de eerste pelotoncommandant is lange tijd onduidelijk wat exact wordt verwacht van het peloton. Uiteindelijk geeft de CC1 laat op de avond (rond 23.00 uur) de opdracht om het reeds ingezette peloton van Brabant-Zuidoost af te lossen.

Eén peloton wordt direct ingezet ter aflossing van een peloton van Brabant-Zuidoost. Zondagochtend vroeg levert de regio Limburg-Noord een tweede peloton ter aflossing van het eerste en zondagmiddag lost nog een derde Noord-Limburgs peloton het tweede peloton af.

#### *Noord- en Oost-Gelderland*

De VNOG raakt bij de brand betrokken doordat zij vrijdagmiddag twee functionarissen levert als 'heliteam' voor de inzet van de blushelikopter van Defensie. Eén persoon neemt als adviseur plaats in de helikopter en een hoofdofficier van de brandweer van die regio neemt als adviseur plaats in het CoPI. De adviseur (van de VNOG) in de blusheli neemt op die vrijdagmiddag verschillende 'blinde vlekken' waar: gebieden waarin de brand zich voortplant maar waar geen eenheden aanwezig zijn. Hij adviseert via zijn VNOG-collega in het CoPI om te vragen om bijstand van een natuurbrandbestrijdingscompagnie, bijvoorbeeld een compagnie van de VNOG. Deze compagnie is specifiek geschikt voor natuurbrandbestrijding omdat zij onder meer bestaat uit natuurbrandbestrijdingsvoertuigen (zie foto) en specifiek geschoold personeel op het gebied van natuurbrandbestrijding.

Wanneer het CoPI dit advies na enige tijd overneemt, doet men de aanvraag voor bijstand via het LOCC. Het LOCC besluit echter om niet de VNOG maar een peloton van Twente te alarmeren<sup>58</sup>. Op aandringen van de adviseur van de VNOG wordt de volgende dag, zaterdag 3 juli, alsnog een compagnie van de VNOG opgeroepen.



*Natuurbrandbestrijdingsvoertuig*

#### *Gelderland-Zuid*

<sup>57</sup> E-mail van de eerste pelotoncommandant van Limburg-Noord d.d. 11 oktober 2010.

<sup>58</sup> Interview adviseur blusheli VNOG.

Een andere veiligheidsregio die op zaterdag 3 juli bijstand verleent, is Gelderland-Zuid. Deze regio wordt niet via het LOCC om een compagniebijstand gevraagd, maar krijgt telefonisch het verzoek om bijstand vanuit de regio Brabant-Zuidoost. De regionaal commandant van dienst van Gelderland-Zuid besluit dit verzoek te honoreren.

Er vindt wel nog overleg plaats met de regio Brabant-Zuidoost vanwege het feit dat Gelderland-Zuid niet beschikt over een natuurbrandbestrijdingscompagnie maar slechts een reguliere ('stadse') compagnie kan leveren: slechts twee van de tankautospuiten hebben 4-wiel aandrijving. De regio Brabant-Zuidoost ziet dit niet als een bezwaar.

Er blijkt geen verzamelplaats/uitgangstelling te zijn voorbereid. In overleg met de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost wordt een verzamelplaats aangewezen op een terrein van Rijkswaterstaat. Zaterdagmiddag rond 12.00 uur komt de compagnie van Gelderland-Zuid aan bij het inzetgebied. De compagniecommandant krijgt hier een inzetgebied toegewezen met de opdracht 'verkennen en nieuwe brandhaarden blussen'.

Rond 19.30 uur worden nieuwe manschappen in Gelderland-Zuid gealarmeerd ter aflossing van de manschappen van de eerste compagnie. Het materieel wordt niet gewisseld. De manschappen komen met touringcars naar het terrein van Rijkswaterstaat. Daar arriveren ze rond 21.30 uur. Het wisselen van de eenheden kost dan nog ongeveer twee en een half uur. Rond middernacht uur zijn alle eenheden gewisseld. Vanwege de ingevallen duisternis worden de gewisselde eenheden echter niet direct ingezet. De manschappen krijgen het dringende advies om in bluspak in de buurt van hun voertuigen zoveel mogelijk rust te nemen om de volgende ochtend, zondag 3 juli, te kunnen worden ingezet.

Zondagochtend vindt rond 5.00 uur het eerste overleg plaats over de tactiek die ingezet moet worden zodra de zon opkomt. Rond 5.30 uur arriveren twee touringcars van Defensie met militairen. Deze worden aan de brandweereenheden van Gelderland-Zuid gekoppeld om kleine overgebleven brandhaarden op te sporen en te blussen.

Zondag wordt rond 12.00 uur de compagnie van Gelderland-Zuid in zijn geheel afgelost door eenheden van de regio's Utrecht, Noord- en Oost-Gelderland en Twente.

#### *Twente*

De Veiligheidsregio Twente (VRT) verleent op zondag 4 juli vanaf 16.00 uur bijstand. Naast een peloton met specifiek natuurbrandbestrijdingsmaterieel levert deze regio ook nog twee watertankwagens (elk met een tankinhoud van 15 m<sup>3</sup>) die ook geschikt zijn om in moeilijk terrein te rijden (6x6 aandrijving). De door Twente geleverde pelotoncommandant beschikt over specifieke natuurbrandbestrijdingskennis en -ervaring. Op het moment dat het peloton uit Twente arriveert, is er in feite geen sprake meer van echte brandbestrijding, meer van nabluswerkzaamheden. De werkzaamheden bestaan vooral uit het uitgraven van smeulende resten en het afblussen daarvan. Hierbij krijgt Twente assistentie van militairen, ongeveer zes tot acht per tankautospuut.

#### *Utrecht*

De veiligheidsregio Utrecht levert ook bijstand op zondag 4 juli.

De vorige dag (zaterdag 3 juli) is er al een verzoek tot bijstand gedaan door het LOCC maar deze is rond 23.00 uur weer ingetrokken. Op zondagmorgen rond 09.30 uur verzoekt het LOCC opnieuw om bijstand van een natuurbrandbestrijdingscompagnie voor diezelfde dag van 12.00 tot 18.00 uur.

Bij de natuurbrandbestrijdingscompagnie van Utrecht fungeert de compagniecommandant tevens als verplaatsingsleider. Hierdoor kan hij niet alvast vooruit rijden om overleg te voeren over de opdracht van de compagnie. Pogingen om hierover te communiceren door middel van C2000 slagen niet wegens het ontbreken van de juiste C2000-gespreksgroep.

Rond 18.00 uur worden de eenheden van Utrecht afgelost door eenheden van Brabant-Zuidoost. Een verzoek vanuit het LOCC om een tweede compagnie te leveren als aflossing wordt om redenen van onvoldoende restdekking niet gehonoreerd door Utrecht.

#### *Brabant-Noord*

Vanuit de noordelijke buurregio Brabant-Noord worden op zondagmiddag (16.13 uur) vier eenheden verzocht om zonder spoed richting de Strabrechtse heide te komen. Deze eenheden lossen eerder ingezette eenheden af.

#### *Ministerie van Defensie*

Niet alleen krijgt de brandweer bijstand van andere brandweerkorpsen, ook is er sprake van bijstand van buiten de brandweerorganisatie. Het ministerie van Defensie levert middelen en vooral veel mensen. In totaal leveren ongeveer 750 militairen ondersteuning bij de bestrijding van de brand. Zij ondersteunen de brandweer voornamelijk bij de bestrijding van de ondergrondse brandhaarden. Op zondag 4 juli worden 300 militairen ingezet, op maandag 5 juli 250 militairen, en op zowel dinsdag 6 juli als woensdag 7 juli honderd militairen<sup>59</sup>. Zij worden 'ingevlochten' in de commandostructuur van de brandweer. Elke bevelvoerder krijgt een aantal (zes tot acht) militairen tot zijn beschikking die onder zijn leiding helpen bij de brandbestrijding.

De geïnterviewde personen van het ministerie van Defensie geven aan dat hun overall-beeld van de bestrijding van de brand positief is. De vertegenwoordigers van het ministerie van Defensie geven verder aan dat zaken goed verliepen en dat de calamiteit op succesvolle wijze binnen de civiel-militaire samenwerking is opgepakt. Er was op alle niveaus sprake van een goede sfeer en van goede onderlinge samenwerking tussen de veiligheidsregio, brandweerkorpsen van andere regio's en Defensie. De Commandant Regionaal Militair Commando Zuid stelt in zijn evaluatie van de militaire bijstand van juli 2010 in dit verband het volgende:

*'De samenwerking tussen het personeel van de brandweer, Staatsbosbeheer en het personeel van Defensie verliep uitstekend. De motivatie en sfeer onderling was van een uitzonderlijk hoog niveau.'*

---

<sup>59</sup> Initiële beschouwing militaire bijstand brand Strabrechtse Heide van de Commandant Regionaal Militair Commando Zuid, juli 2010.

## KLPD

Het KLPD heeft bijstand geleverd door een helikopter te sturen die warmtebeelden maakt voor een bovenverkenning.

	TS	ondersteunende voertuigen	brandweer- personeel ter plaatse	Defensie- personeel
2 juli	34	28	292	4
3 juli	61	33	406	5
4 juli	85	73	780	300
5 juli	20	7	175	250
6 juli	8	5	70	100
7 juli	4	3	35	100 (tot 15.00 uur)
8 juli	0	2	4	0

Overzicht omvang inzet. Aantalen zijn ontleend aan informatie van de brandweer en van het ministerie van Defensie.

## Analyse

Voor de bestrijding van een grote natuurbrand zijn zeer veel mensen en middelen nodig. De Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost heeft dan ook een groot beroep op bijstand gedaan. Dit geldt zowel voor brandweermensen en –middelen als voor aanvullende zaken zoals de blushelikopter van Defensie, de KLPD-helikopter met warmtebeeldcamera en de vele militairen die vooral extra mankracht konden leveren. Ook is er 'bijstand' ingeroepen in de vorm van extra deskundigheid, bijvoorbeeld van Staatsbosbeheer.

Om een natuurbrand van een dergelijke omvang te bestrijden, moet er een beroep gedaan worden op mensen en middelen van buiten de eigen regio. Dit heeft meerdere redenen. Ten eerste is er voor de brandbestrijding meer menskracht en materieel nodig dan waarover de regio zelf beschikt. Ten tweede dient een regio te kunnen reageren op andere branden en incidenten die elders in de regio plaatsvinden tijdens de natuurbrand. Dit betekent dat de regio niet al zijn mensen en middelen kan inzetten voor de bestrijding van de natuurbrand, maar voldoende eenheden 'achter de hand' moet houden om andere incidenten te kunnen bestrijden.<sup>60</sup> Bij voorkeur moet deze 'restdekking' ook gelijk over de regio zijn verdeeld, zodat de aanrijdtijden niet langer worden dan strikt noodzakelijk. Ten derde duren natuurbranden van een dergelijke omvang meestal meerdere etmalen. Ingezet personeel kan uit praktische overwegingen en uit overwegingen ten aanzien van eigen veiligheid (vermoeidheid) zo lang niet worden ingezet, en zal dus moeten worden afgelost. Daarvoor zijn ook eenheden nodig. Het is niet strikt noodzakelijk dat de eenheden zelf beschikken over geschikt materieel (bijvoorbeeld 4x4 aandrijving). Het is ook mogelijk dat zij de voertuigen van de af te lossen eenheden gebruiken. Dit is echter niet structureel gebeurd. In een enkel geval is wel voor deze optie gekozen.

Deze drie redenen leiden er toe dat voor natuurbranden van een dergelijke omvang al snel interregionale bijstand moet worden aangevraagd. Bij deze natuurbrand is de monodisciplinaire operationele opschaling gekenmerkt door de inzet van bosbrandweerpelotons tot uit de tweede ring van buurregio's van Brabant-Zuidoost.

<sup>60</sup> Dit geldt uiteraard ook voor de bijstandverlenende regio.

De regio's die bijstand hebben verleend, hebben een groot deel van hun natuurbrandbestrijdingsmaterieel ingezet. Dit betekent dat deze regio's zelf minder specialistisch materieel achter de hand hadden voor het geval zij zelf geconfronteerd zouden worden met een natuurbrand. Voor de Gelderse regio's was dit echter geen probleem, aangezien het op zaterdag in Gelderland inmiddels was gaan regenen, terwijl het in de provincie Noord-Brabant nog droog was.

De regio Brabant-Zuidoost werkt niet in alle gevallen conform de procedure door een regio zelf om bijstand te vragen, buiten het LOCC om. Daardoor bestaat tussen de regio Brabant-Zuidoost en het LOCC een misverstand over de regio die de bijstand verleent. Door het stroef op gang komen van de afstemming tussen de regio en het LOCC is er korte tijd ook sprake van enige ergernis bij beide partijen. Bij verdere bestrijding van het incident werken de regio en het LOCC nauw samen. Daarbij doen zich geen andere onduidelijkheden voor. Het op de juiste wijze volgen van de procedure is daarbij van belang gebleken. Mede daardoor heeft ook het LOCC zijn rol kunnen uitoefenen.

### **2.3.5 Inzet blushelikopter**

#### *Bevindingen*

Om 15.09 uur vraagt de OvD-B via de meldkamer om inzet van een blushelikopter. Bijna een uur later, om 16.04 uur, is er een formeel akkoord van de burgemeester van Heeze-Leende en zet het OT de aanvraag in gang via de meldkamer van de Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland<sup>61</sup>.

Na beoordeling door VNOG voor deze inzet versturen zij een fax aan onder andere het NCC en het LOCC en vervolgens richting Defensie zodat alle partijen (formeel) goedkeuring kunnen geven voor de inzet van de blushelikopter. Daarnaast wordt direct een informeel traject gestart zodat men de helikopter in gereedheid kan brengen.

Volgens de procedure zoals aangegeven door het LOCC rekent Defensie vanaf het moment van binnenkomen van de aanvraag tijdens kantooruren twee uur om de helikopter op te starten. De aanvraag is kort na 16.00 uur naar Defensie verzonden, het OT meldt om 17.34 uur dat de helikopter om 17.32 uur is vertrokken vanaf de vliegbasis Gilze-Rijen. De opstarttijd is hiermee minder dan anderhalf uur. Om 18.12 uur komt de blushelikopter ter plaatse. Het gaat om een Cougar met een 2.500 liter waterzak.

Voor de coördinatie van de inzet van de blushelikopter<sup>62</sup> wordt tegelijkertijd met de aanvraag het 'heliteam' van de VNOG gealarmeerd. Dit 'heliteam' bestaat uit een hoofdofficier van de brandweer NOG die als adviseur plaatsneemt in het CoPI en een adviseur die in de helikopter plaatsneemt naast de piloot. Het heliteam arriveert om 18.10 uur.

De blushelikopter landt om 18.12 uur bij de waterput bij het Kranenmeer/Mosven zodat de waterzak kan worden bevestigd<sup>63</sup>. Om 19.03 uur wordt in het CoPI de Zuid-Willemsvaart als waterinnamepunt aangewezen en is het vaarverkeer stilgelegd<sup>64</sup>. Daarvoor gebruikt men een gedeelte van de Zuid-Willemsvaart aan de oostzijde van het incidentgebied. Het vullen van de waterzak vindt binnen vijf minuten plaats. De blushelikopter loost water aan de rand van het gebied<sup>65</sup>.

---

<sup>61</sup> Cedric

<sup>62</sup> Er moet onder andere worden bepaald waar en hoe het water gedropt wordt.

<sup>63</sup> Interview bevelvoerder TS Mierlo.

<sup>64</sup> Cedric.

<sup>65</sup> Interview bevelvoerder TS Mierlo.

Het heliteam beslist zelfstandig om vooral preventief te blussen, met als onderbouwing dat de vegetatie die al volledig brandt vanzelf uitgeput raakt en dat juist moet worden voorkomen dat het brandoppervlak zich uitbreidt<sup>66</sup>.

Vanuit de blusheli is goed waarneembaar op welke plekken brandweerinzet wordt gemist. Deze 'blinde vlekken' worden wel door de blushelikopter geblust<sup>67</sup>. Dit wordt door de adviseur heliteam teruggekoppeld aan het CoPI.

De blushelikopter blijft in actie zolang er voldoende daglicht is om veilig te kunnen optreden. Enkele keren moet de blusheli zijn actie onderbreken omdat er mensen (ramptoeristen) in het veld worden waargenomen. Eén keer keert de blusheli kortstondig terug naar de vliegbasis Gilze-Rijen om te tanken. Om 22.15 uur staakt de blusheli zijn blusacties<sup>68</sup>. Op zaterdag 3 juli wordt de blushelikopter niet meer ingezet.

### *Analyse*

Binnen een half uur na het ter plaatse komen van de OvD-B en de eerste bevelvoerder wordt er gesproken over de inzet van de blushelikopter. Om 15.09 uur vraagt de OvD-B de blushelikopter aan. De bevelvoerder en de OvD-B verwachten veel van deze blushelikopter. De helikopter is drie uur later ter plaatse. De Inspectie OOV is van oordeel dat de brandweer tijdig heeft gedacht aan de mogelijke inzet van de blushelikopter en deze tijdig heeft aangevraagd.

Om 16.04 uur wordt de komst van de blushelikopter aangekondigd. In de twee uren tussen de bevestiging en de landing van de helikopter had het innamepunt voor water al bepaald kunnen worden en had het CoPI het stilleggen van het scheepvaartverkeer al in gang kunnen zetten. Dit is niet gebeurd. Pas om 19.03 uur wordt het waterinnamepunt door het CoPI vastgesteld en wordt het scheepvaartverkeer stilgelegd. Volgens de Inspectie OOV had deze voorbereiding eerder kunnen plaatsvinden.

Uit de interviews komt naar voren dat de eenheden in het veld een andere verwachting hadden van de inzetbaarheid van de blushelikopter. Zo bestond bij verschillende (leidinggevende) functionarissen van de brandweer onduidelijkheid over de inzetstrategie van de blushelikopter. In het veld leefde het idee dat de blushelikopter vooral inzet op de bestrijding van het kroonvuur, terwijl de blushelikopter feitelijk vooral inzet op de randen van het inzetgebied. De Inspectie OOV is van oordeel dat deze informatie duidelijker had moeten worden gecommuniceerd, aangezien een en ander gevolgen heeft voor de te bepalen inzetstrategie voor de brandbestrijding vanaf de grond.

Verder geven verschillende betrokkenen aan dat de uitbreiding van de brand alleen te voorkomen was geweest als er direct met behulp van helikopters geblust had kunnen worden. Deze (Cougar of Chinook) helikopters zijn in de regio echter niet direct beschikbaar en moeten bij het ministerie van Defensie worden aangevraagd. De inzet van deze helikopters is een kostbare aangelegenheid en de helikopters worden niet standaard bij elke melding van een natuurbrand gealarmeerd. Vanwege de benodigde formaliteiten en het 'uitrukgered' maken van de helikopters gaat er ook geruime tijd overheen voordat deze helikopters inzetbaar zijn.

De Inspectie OOV concludeert dat de blushelikopter in combinatie met het 'heliteam' van de VNOG een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan de beheersing van de brand. Met name vanwege de, naar het oordeel van de Inspectie OOV juiste, afweging om de blushelikopter preventief in te zetten op een

---

<sup>66</sup> Cedric.

<sup>67</sup> Interview adviseur blusheli VNOG.

<sup>68</sup> Cedric.

flank van het inzetgebied en niet incidenteel op plekken met kroonvuur, maar ook doordat de voor de brandweer 'blinde vlekken' door de blushelikopter op eigen initiatief worden geblust.

#### *Aanbeveling*

- Tref direct na het aanvragen van een blushelikopter alle noodzakelijke voorbereidingen, zoals de bepaling van het waterinnamepunt en eventuele maatregelen op het terrein van de scheepvaart;
- bepaal de locatie waarop de blushelikopter wordt ingezet zodat de grondtroepen daarmee rekening kunnen houden.

### **2.3.6 Beeldvorming, informatie en communicatie**

#### *Bevindingen*

De beeldvorming van de brand vindt voornamelijk plaats door middel van kaartmateriaal (bereikbaarheidskaarten, stafkaarten en uitdraaien van Google Maps/Google Earth<sup>69</sup>), aangevuld met toelichting tijdens briefings. Op zaterdag 3 juli wordt een KLPD-helikopter ingezet die beschikt over een warmtebeeldcamera waarmee vuurhaarden ('hotspots') in beeld kunnen worden gebracht.

De bereikbaarheidskaarten zijn belangrijk bij de communicatie tussen de bevelvoerders en de OvD-B<sup>70</sup>. De bereikbaarheidskaart (ook wel 'bosbrandkaart' genoemd) is een geplastificeerde kaart op A3-formaat met aan de ene zijde een topografische kaart en op de andere zijde tekstuele informatie. Er blijken verschillende (verouderde) versies van de bereikbaarheidskaart in omloop te zijn binnen de regio. De meest 'recente' bereikbaarheidskaart dateert uit 2006. Deze kaart is door de brandweer gemaakt in samenwerking met Staatsbosbeheer<sup>71</sup>. De wegen zijn niet identiek op de verschillende bereikbaarheidskaarten en de vegetatie is gewijzigd.

Uitdraaien van Google Maps/Google Earth vormen een aanvulling op de beschikbare bereikbaarheidskaarten en stafkaarten maar zijn ook verouderd. De (civiele) brandweer en het CoPI gebruiken stafkaarten met een ander coördinatensysteem dan het systeem dat Defensie hanteert<sup>72</sup>. Hierdoor is een vertaalslag nodig voor de communicatie tussen het CoPI en de blushelikopter van Defensie. Een medewerker van het VNOG-heliteam neemt deze vertaalfunctie op zich.

Verschillende eenheden in het veld hebben geen zicht op de omvang van de brand. De informatievoorziening richting de eenheden in het veld is summier<sup>73</sup>. De eenheden hebben nauwelijks een totaaloverzicht en richten zich vooral op de kleinere brandjes in de nabijheid. Een bevelvoerder in de eerste compagnie geeft aan:

*'Pas later die dag hoorde ik op het nieuws wat de omvang van de natuurbrand was en wat er was gebeurd.'*

Hij stelt tegelijkertijd dat de manschappen dit tekort aan overzichtinformatie niet als een probleem hebben ervaren.

---

<sup>69</sup> Google Maps en Google Earth zijn digitale atlassen, aangevuld met veel (geografische) informatie. Deze digitale atlassen bevatten zowel getekende kaarten als satellietbeelden. Op sommige plaatsen bevatten deze digitale atlassen ook beeldmateriaal op straatniveau (Streetview). In het gebied van de brand was gebruik van Streetview niet aan de orde.

<sup>70</sup> Uit interview met bevelvoerder 3<sup>e</sup> TS.

<sup>71</sup> Interview opzichter/beheerder Staatsbosbeheer, gebied Leende/Heeze.

<sup>72</sup> Interview met 1<sup>e</sup> OvD.

<sup>73</sup> Interview bevelvoerder TS Mierlo.



Om de inzet goed te kunnen sturen, worden de bereikbaarheidskaarten later tijdens de bestrijding van het incident vergroot en gekopieerd. Dit is mogelijk doordat de VC-2 beschikt over een kleurenkopieerapparaat. De kopieën van de kaarten worden verspreid over de eenheden.

De aflossing van de eenheden wordt in het begin niet consequent via de formele lijn geregeld, hierdoor is er niet altijd een goed overzicht beschikbaar van de eenheden in het veld<sup>74</sup>.

De operationele eenheden (Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost en de bijstandsregio's) maken voor hun communicatie gebruik van C2000-portofoons. Door het grote aantal portofoons raakt de zendmast overbelast en is het netwerk niet continu beschikbaar<sup>75</sup>.

Ook ontstaat er in het eerste uur van de brand een overvolle gespreksgroep doordat de verschillende eenheden en functionarissen niet met afzonderlijke gespreksgroepen werken. Dit bemoeilijkt de communicatie. Zo zoekt de eerste bevelvoerder verschillende malen tevergeefs contact met zijn OvD-B en met de meldkamer.

De communicatie met de medewerkers van Staatsbosbeheer in het veld verloopt via (eigen) mobiele telefoons. De dekking in het gebied is prima, het ontbreekt alleen aan oplaadmogelijkheden voor de accu's van de telefoons.

Verschillende brandweerfunctionarissen zijn plaatselijk goed bekend. De CC1 heeft de kaart van het gebied niet op zijn voertuig maar hij kent het gebied goed. Binnen een uur is de kaart voor de CC1 alsnog beschikbaar. De leider CoPI mist een goed plot van het inzetgebied. Hij maakt gebruik van Google Maps om de situatie te kunnen overzien. Er is onduidelijkheid over de bestrijding van brandhaarden langs de A67 die door vliegvluur zijn ontstaan. De meldkamer stuurt twee TS-en van Helmond ter plaatse in de veronderstelling dat het hier om een apart incident gaat, terwijl inmiddels peloton 400 voor dezelfde brand al is ingezet.

De eerste PC100-1 kampt op het moment van aflossing met lichamelijke klachten (hoofdpijn, uitputtingsverschijnselen) en is niet meer in staat om samen met de aflossende officier van de brandweer, PC100-2 het inzetgebied te bekijken<sup>76</sup>. Wel overhandigt hij een kaart waarop een aantal specifieke zaken is aangegeven. Het kost de aflossende PC100-2 vanwege de duisternis minstens vijf kwartier om zich een beeld te vormen van de omvang van het inzetgebied en van de plekken waar de eenheden in het veld zijn ingezet. Op dat moment zijn er eenheden bezig die niet over kaartmateriaal beschikken. Daarom maakt de PC100-2 een kopie van de kaart waarop hij het inzetgebied van peloton 100 inkleurt. De totale lengte van de flank blijkt 1,6 km waarbij geen aansluiting is met het inzetgebied van peloton 200<sup>77</sup>.

### *Analyse*

Diverse eenheden werken zonder een kaart, waardoor zij zich lastig een beeld kunnen vormen van het inzetgebied. De kaarten die wel beschikbaar zijn, blijken verouderd en niet met elkaar te corresponderen. In het CoPI ontbreekt een goed plot van het inzetgebied. Actuele kaarten met aanvullende gebiedsinformatie gelden als een belangrijk hulpmiddel voor onderlinge communicatie. Dit is in het bijzonder van belang bij een grootschalige inzet waarbij eenheden van buiten het verzorgingsgebied worden ingezet, zoals in dit geval.

---

<sup>74</sup> Interview met 1e CC.

<sup>75</sup> Interview met 1e CC.

<sup>76</sup> Incidentrapport OvD-B (ingezet van vrijdag 21.45 uur tot zaterdag 9.15 uur).

<sup>77</sup> Interview OvD-B.

De Inspectie OOV is van oordeel dat de beeldvorming en communicatie nadelig zijn beïnvloed door een gebrek aan duidelijk en actueel kaartmateriaal. Dit zou verbeterd kunnen worden door versiebeheer te voeren op de bereikbaarheidskaarten en deze standaard ten tijde van de inzet (digitaal) beschikbaar te hebben op alle voertuigen. 'Plaatselijke bekendheid' kan nooit gelden als een vervanging van goed kaartmateriaal.

Er is inventief gebruik gemaakt van Google Maps/Google Earth. De Inspectie OOV merkt op dat er bij het gebruik van dergelijke openbare media rekening mee gehouden moet worden dat ook deze kaarten niet noodzakelijkerwijs de actuele situatie weergeven.

De Inspectie heeft geconstateerd dat er, in ieder geval op een aantal momenten, bij de brandweer geen goed beeld bestond van de precieze locaties waarop bepaalde eenheden waren ingezet. De blushele heeft verschillende 'blinde vlekken' geconstateerd. Toen er een melding kwam van een brand ten noorden van de A67 was niet duidelijk dat deze melding hoorde bij de brand op de Strabrechtse Heide en is er een aparte melding van gemaakt.

De informatieoverdracht naar aflossende functionarissen verloopt niet altijd zoals gewenst. Zo heeft de eerste CC1 op moment van aflossing, zaterdag 01.42 uur, moeite om zijn taak over te dragen aangezien hij 'nog geen grip heeft op de situatie'. De eerste PC 100-1 is op het moment van aflossing, ruim zeven en een half uur nadat hij ter plaatse is gekomen, vanwege vermoeidheid niet meer in staat om met de aflossende officier het inzetgebied te bekijken. Om zich een beeld te kunnen vormen, heeft de aflossende PC100-2 minstens vijf kwartier rondgereden en daarmee is tijd verloren gegaan. Ook de informatievoorziening naar de eenheden in het veld is summier. Daardoor is elk peloton vooral 'met zijn eigen brandjes bezig' en ontstaan er 'blinde vlekken' in de brandbestrijding, waardoor de brand zich ongemerkt verder heeft kunnen uitbreiden.

De Inspectie OOV concludeert dat er op vrijdag bij de ingezette eenheden, de PC's en het CoPI (vooral in eerste instantie) nauwelijks een goed beeld bestond van de omvang en de in te zetten strategie voor het bestrijden dan wel beheersbaar houden van de brand. Bij de Inspectie bestaat de indruk dat verschillende pelotons voornamelijk autonoom naar bevind van zaken hebben gehandeld in het hun toebedeelde gebied en dat zij geen beeld hadden van de totale brand of wat er verder was ingezet.

#### *Aanbevelingen*

- Zorg voor goed en actueel kaartmateriaal van natuurgebieden binnen de veiligheidsregio;
- besteed bij aflossing extra aandacht aan informatieoverdracht aan de opvolgende functionaris;
- richt vooraf speciale C2000-gespreksgroepen in voor grootschalig optreden inclusief interregionale bijstand.

### **2.3.7 Materieel**

#### *Bevindingen*

Bij een melding van een natuurbrand op de Strabrechtse heide rukken standaard vier TS-en, een watercontainer en een OvD-B uit.

Conform het regionale bestrijdingsplan van de Strabrechtse Heide dienen de in te zetten TS-en 4-wiel-aangedreven voertuigen te zijn. Verdere specificaties zoals een minimale tankinhoud, de mogelijkheid van rijdend blussen en dergelijke zijn niet opgenomen. De regionale richtlijn is dat één op twee TS-en in de regio een 4x4-voertuig is. Deze richtlijn is niet bindend. De aanschaf van voertuigen is een lokale

verantwoordelijkheid. Er zijn twee mobiele watertanks in de regio. Standaard wordt de dichtstbijzijnde watertank eveneens gealarmeerd bij een melding van natuurbrand.

De aanvoer van extra materieel loopt niet altijd volgens de officiële lijn<sup>78</sup>. Zo is op enig moment via de officiële lijn een hulpverleningshaakarmbak voor verlichting aangevraagd en blijkt dat een andere functionaris inmiddels zelf al een dergelijke haakarmbak heeft opgehaald. Daardoor zijn er twee haakarmbakken aanwezig terwijl maar één nodig is. Verder vraagt PC100-2 vrijdagavond om drie extra TS-en, twee ter aflossing en een ter aanvulling<sup>79</sup>.

De gevraagde eenheden zijn een uur later nog niet gealarmeerd, waarop de PC100 zelf via de meldkamer drie TS-en met prio 1 aanvraagt.

Er zijn convenanten afgesloten met loonbedrijven voor het leveren van materieel en het bieden van hulp tijdens een brand<sup>80</sup>. De convenanten die de lokale brandweer heeft afgesloten, zijn opgenomen in het bosbrandbestrijdingsplan. De meldkamer regelt normaal gesproken loonwerkers voor aanvullend materieel<sup>81</sup>. Tijdens dit incident worden echter buiten de convenanten om vanaf 17.10 uur diverse loonbedrijven ingezet. Dit gebeurt niet conform het convenant met daarin opgenomen de te alarmeren bijstandverlenende loonwerkers. Zij leveren niet altijd materieel dat geschikt is voor de onverharde paden in het inzetgebied. Zo rijdt een tractor met een gierton met 30 m<sup>3</sup> water zich vrijdagavond vast op een pad, waardoor de route naar het inzetgebied wordt geblokkeerd en de zandwegen worden vernield. Zes kleine giertonnen worden gekoppeld aan de pelotons.

Verschillende brandweerfunctionarissen hebben aangegeven veel profijt te hebben gehad van deze loonwerkers. Toch verloopt de samenwerking niet altijd even soepel. Zo beschikt één van de giertanks die peloton 100 op vrijdagavond krijgt toebedeeld niet over een verloopstuk om water over te pompen naar de TS-en<sup>82</sup>. De tweede giertank is een aanhanger en kan alleen water achter de aanhanger sproeien en is daardoor alleen geschikt voor het nathouden van het pad. Daarnaast blijkt in sommige gevallen vervuild water (resten stro en gier) uit een giertank te zorgen voor schade aan de pomp van de TS van de brandweer.

Er is tijdens de brand behoefte aan ondersteuning door een crashtender. Een dergelijk voertuig kan door het bos rijden en effectief blussen tegelijkertijd<sup>83</sup>. Op vrijdagmiddag om 16.26 uur blijkt de crashtender van de Vliegbasis Eindhoven niet beschikbaar in verband met het drukke vliegverkeer<sup>84</sup>. Om 20.11 uur zijn twee crashtenders vanaf Vliegbasis Volkel met politiebegeleiding onderweg naar het incident. Ook Woensdrecht en (later op de avond) Eindhoven leveren een crashtender, zodat er uiteindelijk vier crashtenders ter plaatse komen. Op de stoplijn van de A67 leggen crashtenders een waterscherm aan<sup>85</sup>.

### Analyse

De brandweer in de regio Brabant-Zuidoost beschikt niet over specifiek natuurbrandbestrijdingsmaterieel. De voertuigen van de eerste eenheden zijn weliswaar uitgevoerd

---

<sup>78</sup> Interview met 1e CC.

<sup>79</sup> Incidentrapport OVD (ingezet van vrijdag 21.45 uur tot zaterdag 9.15 uur).

<sup>80</sup> Interview afdelingshoofd Proactie en Preparatie Regionale Brandweer.

<sup>81</sup> Interview met 1e CC.

<sup>82</sup> Incidentrapport OVD (ingezet van vrijdag 21.45 uur tot zaterdag 9.15 uur).

<sup>83</sup> Voorwaarde is wel dat het bos open is of dat de wegen recht zijn. De grote draaicirkel van een crashtender brengt beperkingen met zich mee.

<sup>84</sup> Kladblok meldkamer en Initiële beschouwing Commandant Militaire Middelen, juli 2010.

<sup>85</sup> Interview met 1e CC.

met 4x4 wielaandrijving, maar beschikken niet over andere specificaties die de voertuigen geschikt maken om natuurbranden te bestrijden<sup>86</sup>.

Diverse functionarissen vragen buiten de meldkamer om, aanvullend materieel aan. Zo worden convenanten met loonwerkers, zoals die zijn opgenomen in het bosbrandbestrijdingsplan, genegeerd, en worden twee haakarmbakken voor verlichting gehaald, terwijl er slechts één nodig was. Uit de interviews komt niet duidelijk naar voren waarom dit niet via de officiële lijn gebeurt. Wel blijkt dat uit de rapportages van de meldkamer en het informatiesysteem Cedric dat de aanvragen die wel hebben plaatsgevonden conform procedure, pas na lange tijd resulteren in actie. Dit kan een reden zijn om 'zaken via de eigen kanalen te regelen'.

De loonwerkers hebben met het ingezette materieel een belangrijke bijdrage geleverd aan de bluswatervoorziening. Sommige voertuigen blijken niet geschikt voor de inzet op de Strabrechtse Heide. Mogelijk komt dit mede doordat diverse loonwerkers buiten de convenanten om zijn ingezet en niet vooraf is afgesproken met welk materieel zij ter plaatse zullen komen. In dit licht is ook de bevinding van belang dat er gierwagens bluswater leveren met resten stro en gier waardoor de brandweerpompen beschadigen.

Aangezien de grote 30.000 liter 3-assige giertanks zich vast rijden in het mulle zand, wordt snel duidelijk dat deze ongeschikt zijn voor inzet bij een natuurbrand in een gebied zonder verharde wegen.

#### *Aanbevelingen*

- Bezie – in samenwerking met natuurbeherende organisaties als Staatsbosbeheer - welk materieel geschikt is voor een inzet bij een grote brand in bepaalde natuurgebieden, in dit geval de Strabrechtse Heide;
- leg informatie over geschikt en ongeschikt materieel vast op een bereikbaarheidskaart.

### **2.3.8 Arbeidsomstandigheden**

#### *Bevindingen*

##### *Beschermende middelen*

Door de straffe wind verspreidt de brand zich snel en is een veilige inzet door TS Heeze moeilijk te realiseren<sup>87</sup>. Tijdens de inzet verandert de windrichting waardoor het soms 'even rennen was'<sup>88</sup>. Volgens de bevelvoerder was echter geen sprake van een onveilige situatie. Vanwege de veranderende windrichting besluit de bevelvoerder om niet het bos in te gaan. In eerste instantie wordt ook gebruik gemaakt van adembescherming.

Tijdens de inzet zegt de CC1 regelmatig tegen zijn pelotoncommandanten dat zij de veiligheid goed in de gaten moeten houden<sup>89</sup>. Er is een ambulance aanwezig voor het ingezette (brandweer)personeel en er vindt door de adviseur gevaarlijke stoffen (AGS) regelmatig en op verschillende locaties controle plaats op de concentratie koolmonoxide.

---

<sup>86</sup> Een natuurbrandbestrijdingsvoertuig is een tankautospuit met speciale voorzieningen die het optreden bij natuurbranden mogelijk maken. Dit betekent dat ze vier- (of zes)wiel aangedreven zijn, rijdend kunnen spuiten, beschikken over de mogelijkheid tot blussing vanaf het dak, beschikken over 'bumpnozzels' (om het voertuig te beschermen), en beschikken over een tankinhoud van minimaal 3.000 liter water. Daarnaast kunnen deze voertuigen uitgerust zijn met 'takkenvangers', een lier, regelbare bandenspanning, speciale banden of andere voorzieningen.

<sup>87</sup> Uit interview met bevelvoerder 3<sup>e</sup> TS (TS Heeze).

<sup>88</sup> Interview met 1<sup>e</sup> CC.

<sup>89</sup> Interview met 1<sup>e</sup> HOVD-B/CC.

Eenheden beschikken zelf over een CO-meter en sommige voeren zelf de metingen uit maar dit geldt niet voor iedereen. Ondanks de opdracht van de CC1 en de inzet van de AGS blijkt niet overal op CO te worden gemeten. Een enkele OVD-B stelt zich op het standpunt dat ingezette manschappen zelf wel weten dat ze af en toe in de frisse lucht moeten gaan staan.

Adembescherming wordt nauwelijks gebruikt. Een enkele eenheid begint wel met een inzet met ademlucht, maar dit blijkt nieuwe problemen op te leveren. Enerzijds is daarmee de inzetduur beperkt tot een inzetduur van maximaal twintig minuten per persoon per fles (met maximaal drie flessen per persoon in totaal), anderzijds ontstaat door het dragen van ademlucht een nieuw gezondheidsrisico, namelijk het risico van hittestuwing. Van het dragen van ademlucht wordt om die reden snel afgezien<sup>90</sup>. Vanwege het gevaar van hittestuwing en uitputting wordt ook al snel afgezien van het dragen van volledig uitruktenue en helm. De meeste manschappen dragen alleen een blusbroek en een T-shirt. De ingezette militairen, met uitzondering van de bemanning van de crashtenders, dragen in het geheel geen speciale bluskleding.

Tegen 21.30 uur blijkt één persoon last te hebben van benauwdheid en misselijkheid<sup>91</sup>. De persoon braakt roetdeeltjes uit. Om 21.44 uur is het slachtoffer bij de ambulance die op de aflossingsplaats aan de Hogeweg staat. Daarnaast hebben verschillende functionarissen die bij de brand zijn ingezet, onder wie de eerste PC100-1, geklaagd over ernstige hoofdpijn. Een medewerkerster van Staatsbosbeheer, die zorgt voor de begidsing van de PC100-1, is op verzoek van de PC100-1 met de loonwerkers meegegaan naar een gebied waar de brand woedde en waar sprake was van hevige rookontwikkeling<sup>92</sup>. Zij krijgt hoofdpijn en rijdt met een officier van de brandweer mee in de richting van de waterput. Onderweg verliest zij zo nu en dan het bewustzijn. De OvD-B besluit direct door te rijden naar het ziekenhuis in Eindhoven (22.14 uur)<sup>93</sup>. De medewerkster van Staatsbosbeheer blijft een nacht ter observatie in het ziekenhuis.

Om 21.41 uur is een crashtender vanaf vliegbasis Eindhoven onderweg en meldt 'dikke rook' op de A67. De bemanning vraagt via de meldkamer of doorrijden noodzakelijk en mogelijk is. De komst van de crashtender is echter dringend gewenst. Aan de personen in de crashtender wordt daarom verzocht met ademlucht op door te rijden en daarbij extra alert te zijn op de eigen veiligheid.

#### *Inzetduur en aflossing*

Verschillende brandweermanfunctionarissen zijn gedurende lange tijd onder fysiek zware omstandigheden ingezet. De zware fysieke omstandigheden zijn vooral veroorzaakt door de hoge temperatuur in combinatie met zware lichamelijke arbeid en warme (blus)kleding.

Om 18.15 uur, circa vier uur na de eerste alarmering van de eerste eenheden en functionarissen, wordt in het actiecentrum van de brandweer nagedacht over de wijze waarop aflossing van de eenheden en functionarissen kan plaatsvinden.

De daadwerkelijke aflossing verloopt zonder regie, aangezien veel eenheden van Brabant-Zuidoost besluiten dit zelf te regelen in plaats van de aflossing via de officiële lijn te laten plaatsvinden<sup>94</sup>.

De aflossing via de officiële lijn duurt volgens sommige betrokkenen te lang. Zo vraagt de PC100-1 om 19.35 uur om aflossing<sup>95</sup>. De aflossing wordt bijna twee en een half uur later, om 22.00 uur<sup>96</sup>,

---

<sup>90</sup> Incidentrapport OVD-B/PC100 (ingezet van vrijdag 21.45 uur tot zaterdag 9.15 uur).

<sup>91</sup> Kladblok meldkamer.

<sup>92</sup> Interview opzichter/beheerder Staatsbosbeheer, gebied Leende/Heeze.

<sup>93</sup> Kladblok in 'Rapportage Communicator'.

<sup>94</sup> Interview met 1e HOVD-B/CC.

<sup>95</sup> Logboek Actiecentrum Brandweer.

gerealiseerd. Op dat moment heeft hij last van lichamelijke klachten (hoofdpijn) en vermoeidheid en is niet meer in staat met de aflossende officier het inzetgebied te bekijken<sup>97</sup>.

Bij de aflossing van de CC1 speelt het feit mee dat er geen extra hoofdofficieren van de brandweer via een 'hard piket' beschikbaar zijn. Wel bestaat er een 'zacht piket', wat inhoudt dat de hoofdofficieren van de brandweer die geen dienst hebben wel gebeld kunnen worden om bijvoorbeeld de functie van CC te komen vervullen. Deze hoofdofficieren van de brandweer hebben echter geen verplichting om hiervoor voortdurend beschikbaar te zijn, maar er wordt ingeschat dat er meestal wel iemand inzetbaar zal zijn. Drie van de vier hoofdofficieren van de brandweer blijken echter op vrijdag 2 juli niet inzetbaar te zijn.<sup>98</sup> Een langdurig zieke maar herstellende hoofdofficier van de brandweer besluit daarop zich toch te beschikbaar te melden en hij neemt van 01.42 uur tot 6.30 uur de rol van CC op zich. Daardoor kan de eerste CC1 na een inzettijd van ruim tien en een half uur worden afgelost. Om 06.30 uur neemt de eerste CC1, na enkele uren slaap, zijn dienst weer terug. Daarna wordt hij om 12.00 uur afgelost door de staffunctionaris brandweer die daarvoor in het CoPI heeft gezeten.

De TS Mierlo is bijna zeven en een half uur ingezet en de TS Heeze is bijna zeven uur ingezet. Ook andere eenheden van de eerste dag kennen een vergelijkbare inzetduur<sup>99</sup>. De lange inzetduur is door de bevelvoerder van TS Heeze niet als problematisch ervaren. De groep vindt het wel vervelend dat zij na aflossing nog lange tijd heeft moeten wachten op vervoer vanaf het verzamelpunt naar de kazerne.

Vooraf tijdens het begin van het incident wordt een aantal functionarissen langdurig ingezet. Maar ook in de meer 'rustige' fasen van het incident op een later tijdstip is er sprake van lange werktijden en tevens van een hoge fysieke belasting. Bij de bijstandverlenende korpsen komt daar nog een lange reistijd bij. Het peloton uit Twente wordt bijvoorbeeld 'slechts' van 16.00 tot 23.00 uur ingezet, maar is door de lange reistijd, het verzamelen en het briefen wel van 12.00 uur tot 01.30 uur ingezet. De betrokken pelotoncommandant merkt op dat het – achteraf gezien – niet verstandig is geweest om dit peloton 's avonds laat nog terug te laten rijden, gezien de grote vermoeidheid van zijn manschappen.

Vanaf de eerste uren van het incident zijn drie medewerkers van Staatsbosbeheer ingezet. Zij zijn ingezet vanwege hun specifieke kennis van het gebied en voor het begidsen. De medewerkers werken in een 24-uurs setting met drie collega's. Eén medewerker is op vrijdag bijna twaalf uur aaneengesloten ingezet, namelijk van 14.15 uur tot 02.00 uur. Een tweede medewerker is na een inzetduur van acht uur om 22.14 naar het ziekenhuis gebracht (zie hiervoor). De derde medewerker is om persoonlijke redenen al eerder op de avond gestopt.

### *Verzorging*

Op vrijdag 2 juli wordt de 'logistieke verzorging' van voedsel en drinken door verschillende betrokkenen als een knelpunt ervaren. Vooral de eenheden van het eerste peloton zijn lange tijd verstoken geweest van eten en drinken. Er is wel om drinken verzocht bij de PC100-1 en op een gegeven moment is wel drinken gebracht maar volgens betrokkenen te laat en van onvoldoende hoeveelheid.

De TS Heeze heeft in de zomer standaard een bescheiden voorraad frisdrank in het voertuig aanwezig. Andere TS-en (zoals TS Geldrop) hebben dat niet. In de eerste fase van het incident haalt

---

<sup>96</sup> Kladblok meldkamer.

<sup>97</sup> Interview 2<sup>e</sup> OVD-B.

<sup>98</sup> Interview met 1<sup>e</sup> HOVD-B/CC.

<sup>99</sup> TS Heeze en TS Mierlo worden hier speciaal genoemd omdat met de bevelvoerders van deze eenheden interviews zijn gehouden. Gegevens over andere eenheden zijn voornamelijk verkregen uit de gegevens van de meldkamer.

iemand zelf eten en drinken bij de dichtstbijzijnde supermarkt<sup>100</sup> of bij boeren in de omgeving<sup>101</sup>. De eerste frisdrank voor de eerste eenheden van de brandweer komt rond 20.00 uur<sup>102</sup>.

De TS Heeze en de TS Mierlo, die vanaf ongeveer 14.10 uur zijn ingezet, krijgen om 21.00 uur, respectievelijk om 21.30 uur, bij de aflossing op het verzamelpunt pas voor het eerst te eten.

De eerste frisdrank en voedselpakketten worden op de verkeerde locaties afgeleverd. Later is er een coördinator logistiek en een extra PC aangesteld voor de logistieke zaken. Daarna verloopt de logistiek volgens de CC1 prima.

De eenheden die vanaf vrijdagavond zijn ingezet, zijn in het algemeen goed te spreken over de aanvoer van eten en drinken. Bij het verzamelpunt is vanaf 20.40 uur<sup>103</sup> een patatkraam opgesteld waar eenheden friet en eenvoudige snacks konden krijgen. Ook is er voldoende frisdrank aanwezig. Betrokkenen hebben in interviews meegedeeld dat dit goed was voor het moreel. Een enkeling merkt wel op dat er meer aandacht had mogen zijn voor persoonlijke hygiëne, zoals de mogelijkheid om handen te wassen.

#### *Defensiepersoneel*

De veiligheid van het Defensiepersoneel is afgestemd met de GHOR en het CoPI. De veiligheidsregio levert mondkapen en beschermingsbrillen aan. Tevens maken de militairen gebruik van de eigen middelen (brillen). De ingezette militairen doen dienst in zes-uurs-roosters. De brandweer zorgt voor voedselvoorziening. Twee militairen klagen tijdens hun inzet over last van rook. Zij worden gezien door medewerkers van de GHOR en eigen geneeskundig personeel en onderbreken hun inzet enige tijd. Na ongeveer een uur extra pauze gaan zij weer aan de slag.

#### *Analyse*

Verschillende eenheden zijn op uiteenlopende wijze omgegaan met de risico's van het inademen van rook en koolmonoxide. Het gevaar van koolmonoxidevergiftiging wordt ook zeer verschillend ingeschat. Bij elke grote (natuur)brand, komen grote hoeveelheden koolmonoxide vrij. Dit is een reukloos, giftig en brandbaar gas, dat bij inademing kan leiden tot hoofdpijnklachten en bewustzijnsverlies. Een van de problemen met koolmonoxide is dat het slechts meetbaar is met speciale CO-meters. Niet iedereen beschikt over een dergelijk meetinstrument.

Uit onderzoek is bekend dat niet alleen een kortstondig verblijf in 'zwarte rook' een gevaar vormt voor de gezondheid, maar ook een langdurig verblijf in 'lichte rook'<sup>104</sup>. Verschillende bij deze brand ingezette functionarissen (onder wie PC 100-1) hebben geklaagd over ernstige hoofdpijn. Een medewerker van Staatsbosbeheer die een groot deel van de vrijdag op de Strabrechtse Heide aanwezig is in het gedeelte benedenwinds aan de brand, en die dus volop in de rook heeft gestaan, is door een officier van de brandweer naar het ziekenhuis gebracht na ernstige hoofdpijnklachten. Een ander persoon heeft last van benauwdheid en misselijkheid en braakt roetdeeltjes uit. Twee ingezette militairen moeten hun inzet enige tijd onderbreken omdat zij last hebben van rook.

Het brandweerpersoneel is voorzien van adembescherming, maar draagt deze veelal niet vanwege de hitte en de lange inzetduur. Andere personen die meehelpten bij de inzet, zoals het Defensiepersoneel, de loonwerkers en de medewerkers van Staatsbosbeheer, zijn niet voorzien van

<sup>100</sup> Uit interview met 1<sup>e</sup> HOvD-B/CC.

<sup>101</sup> Uit interview met bevelvoerder 3<sup>e</sup> TS (TS Heeze).

<sup>102</sup> Incidentrapport 1<sup>e</sup>HOvD-B/CC.

<sup>103</sup> Logboek Actiecentrum Brandweer.

<sup>104</sup> Zie onder andere Report R-572 'Wildland firefighter health risks and respiratory protection' van IRSST, Canada, september 2008.

adembescherming. Wel worden stofmaskers ter beschikking gesteld, maar die beschermen niet tegen het inademen van gassen (zoals koolmonoxide). Voor de meesten van hen geldt dat zij vooral in de nablusfase zijn ingezet, en niet zijn geconfronteerd met rook. De Inspectie OOV concludeert niettemin, mede op basis van de gegeven voorbeelden van serieuze gezondheidsproblemen, dat het gevaar van rook en koolmonoxide is onderschat.

De bemanning van een crashtender wordt verzocht met ademplucht op door 'dikke rook' te rijden. Het rijden door dikke rook levert vanwege het beperkte zicht een behoorlijk risico op. De Inspectie OOV zet vraagtekens bij dit verzoek aan de bemanning van de crashtender omdat zij betwijfelt of dit risico wel in verhouding staat tot de noodzaak om met de crashtender ter plaatse te komen.

#### *Inzetduur en aflossing*

Om 18.15 uur, dat is ongeveer vier uur na de eerste alarmering van de eerste eenheden en functionarissen, wordt in het actiecentrum van de brandweer voor het eerst gesproken over de wijze waarop aflossing van de eenheden en functionarissen kan plaatsvinden. De organisatie van de aflossing verloopt naar het oordeel van de Inspectie OOV in eerste instantie niet naar behoren. De daadwerkelijke aflossing laat (te) lang op zich wachten. Zo wordt de eerste PC100-1 twee en een half uur na zijn verzoek afgelost en is dan fysiek niet meer in staat de taakoverdracht naar de aflossende PC100-1 afdoende te realiseren. De eerste CC wordt pas na een inzetduur van ruim tien en een half uur afgelost en neemt vervolgens na minder dan vijf uur rust de functie weer over. Hoewel een dienst van maximaal twaalf uur (met minimaal 45 minuten pauze) conform de Arbeidstijdenwet is toegestaan, wordt de Arbeidstijdenwet overschreden, aangezien tussen twee diensten ten minste een periode van elf uur moet zitten<sup>105</sup>.

Andere eenheden worden na een inzetduur van zeven uur en langer afgelost. Hoewel dit conform de Arbeidstijdenwet is toegestaan, is de Inspectie OOV van oordeel dat de werkomstandigheden zodanig waren dat aan de legitimiteit van zo'n lange inzetduur kan worden getwijfeld. Bij de bijstandverlenende korpsen moet de reistijd nog bij de inzetduur worden opgeteld, waardoor sommige eenheden wel voor een duur van dertien en een half uur 'ingezet' zijn geweest, waarbij de eenheden in ernstig vermoeide conditie in het donker naar huis zijn gereden. De Inspectie stelt dat de aflossing beter moet worden geregeld en dat meer aandacht nodig is voor de onveiligheid van personeel die gerelateerd is aan het werken onder gevaarlijke en fysiek zware omstandigheden.

Er zijn drie medewerkers van Staatsbosbeheer gelijktijdig ingezet, waarvan twee personen vanwege persoonlijke/medische omstandigheden het inzetgebied vroegtijdig hebben verlaten.

De medewerkers van Staatsbosbeheer hebben een belangrijke rol hebben gespeeld bij het begeiden van de eenheden. De Inspectie OOV is van oordeel dat het beter was geweest wanneer de schaarse beschikbaarheid van de medewerkers met zeer nuttige kennis en ervaring niet gelijktijdig maar gefaseerd was ingezet. Ook hadden de medewerkers beter geïnformeerd moeten zijn over de gevaren van rook.

#### *Verzorging*

Tijdens de inzet is tijdens de eerste uren van de brand voor de manschappen weinig drinken beschikbaar. De logistiek voor de verzorging komt naar het oordeel van de Inspectie OOV te traag op gang. Door de dynamiek van de inzet werden niet alle delen van het gebied goed bediend.

Een enkeling merkt op dat er meer aandacht had mogen zijn voor persoonlijke hygiëne.

De Inspectie OOV is van oordeel dat een dergelijke voorziening bij een langdurige inzet, bovendien in een afgelegen gebied, nodig is. Dit aspect zou in een logistiek plan voor natuurbrandbestrijding kunnen worden opgenomen.

---

<sup>105</sup> Arbeidstijdenwet 2010.



### *Defensiepersoneel*

Vanaf zaterdag 3 juli hebben honderden militairen bijstand verleend. Voor hun inzet is er rekening gehouden met de zware omstandigheden waaronder zij het incident moesten bestrijden, zoals hitte, droogte en stof. Hun roosters zijn daarop aangepast en er is voldoende eten en drinken beschikbaar. Er is ook stilgestaan bij de persoonlijke beschermingsmiddelen voor het militaire personeel. Belangrijk om te constateren is dat er zich bij hen geen persoonlijke ongelukken hebben voorgedaan. Aandachtspunt vormen wel de uitgereikte mondkapen. Deze bieden bescherming tegen vaste deeltjes als stof, zand en roet maar niet tegen gevaarlijke gassen als koolmonoxide en de mogelijke consequenties daarvan.

### *Aanbevelingen*

- Besteed meer aandacht aan de arbeidsomstandigheden en arbeidsveiligheid bij een grootschalig incident waarbij langdurige inzet onder bijzondere omstandigheden is vereist, zoals bij deze natuurbrand; niet alleen voor brandweerpersoneel maar ook voor externe partijen, zoals loonwerkers en medewerkers van Staatsbosbeheer en Defensie;
- besteed meer aandacht aan de verzorging (drinken, eten) voor het ingezette personeel;
- stel bij (vermoeden van) grootschalig optreden direct een logistiek plan op; besteed daarin bij natuurbranden speciaal aandacht aan eten, drinken, brandstof, onderhoudsmaterieel maar ook aan shovels of ander zwaar materieel.

## **2.3.9 Opleiden en oefenen**

### *Bevindingen*

Binnen de regio wordt er zowel op lokale (gemeentelijke) als op regionale schaal geoefend. Op lokale schaal wordt gebruik gemaakt van de *Leidraad oefenen*<sup>106</sup>. Sinds 2010 bevat deze leidraad ook een oefenkaart 'natuurbrandbestrijding', maar niet alle gemeentelijke korpsen hebben hier al mee geoefend. Zo beoefent de brandweerpost Heeze-Leende de oefenkaart 'natuurbrandbestrijding' (nog) niet specifiek<sup>107</sup>.

In de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost wordt ook regionaal geoefend. Deze regionale oefeningen zijn vooral multidisciplinair van aard en zijn gebaseerd op het vastgestelde risicobeeld en op evaluaties van eerdere oefeningen en echte incidenten. Het oefenbeleid wordt ieder jaar opnieuw bekeken en er wordt een jaarplan opgesteld. In Brabant-Zuidoost kiest men er in de opleidingscyclus voor om thematisch, in plaats van scenariogericht, te oefenen. Dit betekent dat niet specifiek het scenario 'natuurbrand' wordt beoefend, maar wel thema's die (ook) bij natuurbranden relevant zijn, zoals alarmering en opschaling.

De grootschalige oefeningen zijn in 2009 gericht op de aansturing van eenheden en de samenwerking met (externe) partners en minder op het ter plaatse komen en daadwerkelijk inzetten van eenheden<sup>108</sup>. Bij grootschalige oefeningen worden in ieder geval twee centralisten, een compagniecommandant, diens plaatsvervanger en twee pelotoncommandanten geoefend. De deelname van functionarissen aan oefeningen (ook van brandweervrijwilligers) wordt geregistreerd in het Vakbekwaamheids-Management-Systeem (VMS). In de toekomst wil men ook interregionaal en grensoverschrijdend gaan oefenen<sup>109</sup>.

### *Oefenfrequentie*

<sup>106</sup> *Leidraad repressieve basisbrandweezorg. Het organiseren van eenduidige basisbrandweezorg passend op het risicoprofiel van het verzorgingsgebied. Versie definitief 6.2 (BZK, 18 augustus 2006).*

<sup>107</sup> Uit interview met bevelvoerder 3<sup>e</sup> TS.

<sup>108</sup> Een voorbeeld van een oefening met een externe partner is een oefening in 2009 met Rijkswaterstaat. In deze oefening is het grootwatertransport beoefend. Deze oefening heeft er, volgens onder anderen de CC, mede toe geleid dat de samenwerking bij de watertransportleiding goed is verlopen.

<sup>109</sup> Interview afdelingshoofd vakbekwaamheid.

- Bevelvoerders van de brandweer houden ongeveer dertig voor bevelvoerders specifieke oefeningen per jaar conform de cyclus in de leidraad oefenen.
- Officieren van dienst van de brandweer houden ongeveer twintig oefeningen per jaar op basis van deze cyclus. Dit is exclusief specifieke multidisciplinaire oefeningen en oefeningen op uitnodiging van bijvoorbeeld politie of GHOR.
- De hoofdofficieren van dienst van de brandweer worden ongeveer zes keer per jaar zowel mono- als multidisciplinair geoefend. Daarnaast organiseren de hoofdofficieren op eigen initiatief doelgroepbijeenkomsten waarbij zij aandacht schenken aan een bepaald thema.

Als wordt gevraagd naar kennis en ervaring op het gebied van natuurbrandbestrijding wordt verwezen naar het reguliere opleidingsmateriaal (de publicaties van het Nibra/NIFV) en de ervaringen die de korpsen van de gemeenten rond de Strabrechtse Heide inmiddels hebben opgedaan met natuurbranden. Met name wordt verwezen naar een grote natuurbrand in 1986. Betrokkenen geven overigens aan dat de ervaringen met eerdere natuurbranden maar zeer beperkt formeel zijn geëvalueerd. Overdracht van deze ervaringskennis vindt hooguit informeel en mondeling plaats. Kort na de brand op de Strabrechtse Heide (juli 2010) is de brandweer van de regio Brabant-Zuidoost begonnen met een formeel opgezette evaluatie van de wijze waarop die brand is bestreden.

#### *Analyse*

Op regionaal niveau worden natuurbranden niet specifiek geoefend. De kennis en vaardigheden die brandweerfunctionarissen hebben ten aanzien van de bestrijding van natuurbranden zijn vooral gebaseerd op datgene wat zij in het verleden op de opleiding hebben geleerd, eventueel aangevuld met elders opgedane kennis en ervaring.

Verschillende brandweerfunctionarissen hebben bovendien aangegeven zelf ervaring te hebben met de bestrijding van natuurbranden. De ervaring van die branden wordt echter onvoldoende ‘geborgd’ door middel van evaluaties. De veiligheidsregio heeft de evaluatie van de bestrijding van de brand op de Strabrechtse Heide gestructureerd opgezet, maar heeft de verwerking ervan opgeschort vanwege het onderzoek van de Inspectie OOV.

#### *Aanbevelingen*

- Besteed in les- en leerstof meer aandacht aan natuurbrandbestrijding;
- organiseer (multidisciplinaire) oefeningen die specifiek zijn gericht op natuurbrandbestrijding.

### **2.3.10 Verkeer regelen**

Het rampbestrijdingsproces ‘verkeer regelen’ heeft betrekking op het voorkomen en/of oplossen van verkeersopstoppingen of verkeersstremmingen bij een ramp of een grootschalig incident en op het voorkomen van stagnatie in de hulpverlening en de bestrijdingsactiviteiten. Ook betreft dit proces het voorkomen van onveilige verkeerssituaties of risico’s voor verkeersdeelnemers.

#### *Bevindingen*

De brand op de Strabrechtse Heide heeft grote gevolgen voor het verkeer op de rijksweg A67 (Antwerpen-Eindhoven-Venlo). De brand laait aan de zuidkant van de snelweg op tussen de hectometerpalen 32.6 en 33.0. De Verkeerscentrale Zuid-Nederland (VCZ) van Rijkswaterstaat te Geldrop neemt in verband met de brand contact op met de dienstdoende OvD-Rijkswaterstaat (RWS). De OvD-RWS gaat naar de VCZ om via de verkeerscamera’s de brand te monitoren. In de VCZ is de rookkolom goed te zien en via de verkeerscamera van het knooppunt Leenderheide is tevens een redelijk overzicht te krijgen van de brand in relatie tot het verkeer op de A67<sup>110</sup>.

<sup>110</sup> Interview met de OvD-RWS.

Anticiperend op rookoverlast roept de VCZ aannemers van RWS op om zogenoemde 'botsabsorbers' (met verlichte pijlen) op aangewezen locaties te plaatsen. Het plaatsen van deze botsabsorbers kost enige tijd, en daarom worden deze al vast geplaatst om later mogelijk te gebruiken om de snelweg af te zetten. Weginspecteurs van RWS gaan naar de A67. Zij treffen daar de brandweer en na overleg wordt de snelheid op de A67 verlaagd naar vijftig kilometer per uur.

Omstreeks 15.14 uur verzoekt de CC1 aan een politiefunctaris ter plaatse om de A67 in verband met de rookontwikkeling af te sluiten. Dit verzoek leidt niet direct tot actie. Enige tijd later herhaalt de CC1 zijn verzoek<sup>111</sup>, nu via de meldkamer door middel van de noodcode<sup>112</sup>. Het is op dat moment prioriteit om geen verkeer meer in de buurt van de brand laten komen<sup>113</sup>. De Ovd-P geeft tevens aan de meldkamer opdracht om Rijkswaterstaat te verzoeken de A67 te laten afkruisen door middel van rijstrooksignalering op de matrix borden. RWS ontvangt dit verzoek om 15.42 uur en sluit de weg af via de rijstrooksignalering om 16.00 uur<sup>114</sup>.

Op de A67 blijkt dat automobilisten zich niet houden aan de afsluiting via de rijstrooksignalering op de matrixborden en toch doorrijden. Er is op dat moment nog geen politieassistentie aanwezig. Een half uur later melden omstanders dat er nog steeds verkeer over de snelweg rijdt en dat er een aanrijding heeft plaatsgevonden. Als de rook dichter wordt gaan de automobilisten stil staan en proberen te keren op de snelweg om van de rook weg te rijden. Dit leidt er toe dat het verkeer vast komt te staan, deels in de rook. Medewerkers van Rijkswaterstaat maken een calamiteitendoorsteek (CADO) in de middenberm toegankelijk, waardoor het verkeer via de berm kan keren<sup>115</sup>. Ook het afzetten vlak na een afrit werkte niet, omdat de oprit zelf niet was afgezet. Pas als een politievoertuig dwars op de weg wordt gezet, rijden geen auto's de snelweg meer op.

Behalve de afsluiting van de A67 zorgt RWS er ook voor dat op vrijdag 2 juli het scheepvaartverkeer in de Zuid-Willemsvaart wordt stilgelegd omdat deze wordt aangewezen als waterinnamepunt voor de blushelikopter. Binnen een half uur na deze aanwijzing, ligt het vaarverkeer stil.

In de loop van de nacht van vrijdag 2 juli op zaterdag 3 juli wordt op de A67 een tijdelijke afrit gecreëerd ter hoogte van de brand, dit omdat de bestaande afritten ver van de brandlocatie af liggen en de andere bestaande wegen minder geschikt zijn voor de vele brandweer- en Defensievoertuigen.

Op zaterdag 3 juli wordt de A67 weer vrijgegeven voor het verkeer. Rond 10.00 uur wordt de noordelijke baan (richting Eindhoven) opengesteld, een uur later de eerste rijstrook van de zuidelijke baan (richting Venlo). In totaal is de A67 ruim zestien uur (deels) afgesloten geweest<sup>116</sup>.

De Ovd-RWS geeft in het kader van het onderzoek door de Inspectie OOV aan dat er bij de afzetting van de A67 niet altijd volgens hiërarchische lijnen besluiten zijn genomen, maar dat er wel adequaat is gehandeld<sup>117</sup>.

## Analyse

---

<sup>111</sup> Interview CC.

<sup>112</sup> Dit is een functie van C2000, bedoeld voor noodgevallen.

<sup>113</sup> Interview Ovd-P.

<sup>114</sup> Interview afdelingshoofd proactie en preparatie regionale brandweer.

<sup>115</sup> Uit interview met 1e HOvd-B/CC.

<sup>116</sup> Op vrijdagavond geeft Rijkswaterstaat een deel van de A67 vrij voor het transport van (blus)water uit de Zuid-Willemsvaart. Dit aspect komt aan de orde in de paragraaf 'waterwinning' van dit hoofdstuk.

<sup>117</sup> Interview Ovd-RWS.

Bij de brand op de Strabrechtse Heide is een deel van de A67 onder de rook komen te liggen. Daarom was het nodig verkeersmaatregelen te nemen. Dit is in goede samenwerking tussen RWS en de overige betrokken partijen gebeurd. De OvD-RWS is in een vroeg stadium door de eigen organisatie al gealarmeerd waardoor hij snel actie kon ondernemen. Dit is een groot voordeel.

De rijstrooksignalering en botsabsorbers blijken bestuurders niet te beletten toch door te rijden op afgesloten rijstroken. Het duurt lang voordat er is gereageerd op het gedrag van de automobilisten in de vorm van een 'fysieke' wegfzetting door de politie.

Omdat het vuur op een bepaald moment heel dicht bij de snelweg kwam, hebben inspecteurs van RWS en brandweerlieden ter plekke, buiten het CoPI om, besloten om de A67 af te sluiten. Gezien het feit dat het lang heeft geduurd voordat het CoPI operationeel was, is de Inspectie OOV van oordeel dat deze medewerkers van RWS en van de brandweer adequaat hebben gehandeld door zelf het initiatief te nemen en niet te wachten op opdrachten uit het CoPI.

Ook wat betreft het scheepvaartverkeer in de Zuid-Willemsvaart heeft RWS voortvarend gehandeld door ervoor te zorgen dat het vaarverkeer binnen een half uur, na aanwijzing van die vaart als waterinnamepunt, komt stil te liggen. De blushelikopter kan daardoor ongehinderd bluswater innemen.

Er is al in de eerste nacht van de brand een tijdelijke afrit op de A67 gecreëerd, ter hoogte van de brand. Deze afrit is bij de bestrijding van deze natuurbrand van grote waarde gebleken voor de af- en aanrijdende brandweer- en Defensievoertuigen.

#### *Aanbeveling*

- Bekijk de procedure voor het (snel) afsluiten van een snelweg opnieuw tegen de achtergrond van het gegeven dat bij dit incident het afkruisen van de A67 niet direct tot het gewenste resultaat heeft geleid.

### **2.3.11 Afzetten en afschermen**

Het rampbestrijdingsproces 'afzetten en afschermen' heeft betrekking op het afzetten van wegen en/of het afschermen van terreinen of objecten met als doel rampbestrijdings- en hulpverleningsactiviteiten onbelemmerd te kunnen laten plaatsvinden.

#### *Bevindingen*

De OvD-P onderneemt op vrijdag 2 juli de eerste gecoördineerde activiteit in het kader van het proces afzetten en afschermen. Hij benoemt een 'taakverantwoordelijke afzetten' zodra hij bij de locatie van het incident aankomt:

*'Ik heb toen ik daar ter plekke was iemand verantwoordelijk gemaakt om de afzettingen te organiseren. Je hebt toch behoorlijk wat mensen nodig om het gebied af te zetten. Ook was een punt van aandacht dat er een aan- en afrij route moest komen vanuit Mierlo'<sup>118</sup>.*

De taakverantwoordelijke 'afzetten' werkt een plan van aanpak uit, rapporteert dit aan naar de OvD-P en gaat dan met zijn goedkeuring dit plan uitvoeren. Daarop zet de politie op de - veelal onverharde - invalswegen naar het incidentgebied hun surveillancewagen dwars, rollen afzetlinten uit en bewaken de toegang tot het gebied.

---

<sup>118</sup> Interview OvD-P.

Om 16.15 uur overleggen de Ovd-P en de CC1 over de ontwikkeling van de brand en de aan- en afvoerroutes van de hulpverleningsvoertuigen. Zij zien geen aanleiding voor bijstelling van de uitgezette acties.

In het derde CoPI-overleg op vrijdag 2 juli om 21.15 uur<sup>119</sup> bespreekt de staffunctionaris politie een aantal operationele zaken met betrekking tot het proces afzetten en afschermen. Surveillancewagens die voor het afzetten zijn gebruikt, zijn inmiddels vervangen door dranghekken. In het CoPI bespreekt men dat afzetten op langere termijn onder gemeentelijke verantwoordelijkheid zal vallen en in overleg met de gemeentelijke vertegenwoordiger in het CoPI wordt besproken dat de politie de afzetting voorlopig voor haar rekening neemt.

De leider CoPI verklaart in het kader van het onderzoek van de Inspectie OOV dat het proces rond de afzettingen goed is verlopen. Wel merkt hij op dat een aantal burgers ondanks de afzettingen toch het gebied is ingegaan. Dit zou volgens hem in de toekomst beter moeten worden geregeld.

Het GBT van Heeze-Leende spreekt als eerste de behoefte uit een noodverordening op te stellen om het gebied goed te kunnen afsluiten. Het hoofd GAC gaat daarmee aan de slag. In het GBT van Heeze-Leende meldt men op vrijdag 2 juli om 18.10 uur dat de noodverordening 'in gang is gezet'. De noodverordening is geaccordeerd door het GBT. Door het tijdelijk disfunctioneren van verbindingen zoals e-mail heeft men in de eerste instantie de noodverordening niet kunnen kortsluiten met het OT. In een later stadium lukt dit alsnog.

Om 19.42 uur meldt het OT dat de noodverordening van Heeze-Leende is ontvangen en is gepubliceerd op onder andere de gemeentelijke website. Tevens wordt deze verordening doorgezonden naar de gemeente Geldrop-Mierlo die eveneens een noodverordening opstelt, die aansluit op de noodverordening van Heeze-Leende. De volgende dag, zaterdag 3 juli, besluit het GBT Heeze-Leende dat er een plakkaat met de tekst van de noodverordening wordt opgehangen bij alle toegangswegen naar het verboden gebied. Dit zal binnen het proces voorlichting worden opgepakt. De GBT's van Geldrop-Mierlo en Heeze-Leende hebben onderling contact over de noodverordening.

Op zaterdag 3 juli heeft de gemeente Geldrop-Mierlo contact met de gemeente Someren en de organisatoren van de Kennedymars over het aanpassen van de wandelroute. Dit contact is volgens vertegenwoordigers van beide gemeenten goed verlopen.

De gemeente Someren ziet geen aanleiding om ook voor haar gemeente een noodverordening uit te vaardigen. In de fase na de incidentbestrijding heeft dit tot discussie met de gemeente Heeze-Leende geleid, onder andere omdat de gemeente Someren van mening is dat de noodverordening niet noodzakelijk was, een te groot gebied besloeg en niet effectief uitgevoerd kan worden.

### *Analyse*

De gang van zaken rond de feitelijke afzettingen van het incidentgebied is in goede samenwerking tussen de staffunctionaris politie en de staffunctionaris gemeente in het CoPI verlopen. Overigens hebben politieambtenaren al wegafzettingen geregeld lang voordat het CoPI operationeel was. Blijkens de opmerkingen van de leider CoPI is het wel van belang dat de politieambtenaren die bij wegafzettingen worden betrokken duidelijke instructies krijgen.

---

<sup>119</sup> Geïnterviewde geeft aan dat dit overleg om 20.50 uur plaatsvond. Uit analyse van de notulen blijkt dat het derde CoPI overleg om 21.15 plaatsvond.

Voor wat betreft de noodverordeningen is de Inspectie OOV van oordeel dat het RBT meer coördinatie op het proces had moeten uitvoeren. Bij dit incident waren drie gemeenten betrokken. Los van de vraag of het uitvaardigen van noodverordeningen door alle betrokken gemeenten noodzakelijk was, heeft het RBT wel een coördinerende taak bij de afstemming hierover (zie ook paragraaf 2.3.9).

### 2.3.12 Ontruimen en evacueren

Het doel van het rampbestrijdingsproces ontruimen en evacueren is voorkoming dan wel beperking van mogelijke schadelijke gevolgen van een incident voor de betrokken personen en dieren. Bij ontruiming gaat het om een kortdurende en kleinschalige verplaatsing van personen zonder dwang. Bij evacuatie gaat het om de verplaatsing van groepen personen op last van de overheid.

#### *Bevindingen*

De brand op de Strabrechtse heide ontwikkelt zich op vrijdag 2 juli op stormachtige wijze, waardoor er in allerijl beslissingen moeten worden genomen, zo ook over het proces ontruimen en evacueren. Dit dwingt functionarissen om improviserend te handelen. Op de GMK is om 15.59 uur bekend dat de brand binnen minuten later de wijk het Voortje in Mierlo zal bereiken.

Om 17.08 uur meldt de staffunctionaris politie zich in het CoPI. Hij hoort daar van de Ovd-P dat zijn politiecollega's al een aantal acties hebben ondernomen. Twee woningen aan de Aardborsthoeve en zeven woningen aan het Voortje in Mierlo zijn uit voorzorg ontruimd. De Ovd-P meldt hierover in een interview het volgende:

*'In eerste instantie heeft de brandweer voor de ontruiming gezorgd. Later is ook een motorrijder van de politie langs deze woningen geweest om te controleren of er nog bewoners waren achtergebleven. Ik weet niet of er een locatie was waar de geëvacueerde bewoners naar toe konden. Ik heb daarover geen contact gehad met de gemeente<sup>120</sup>.'*

Rond 16.45 uur belt de gemeentesecretaris van Geldrop-Mierlo in de hoedanigheid van beleidsadviseur gemeenten van het RBT naar de loco-burgemeester van Geldrop-Mierlo. Namens het RBT verzoekt hij om het GBT op te roepen om een mogelijke evacuatie voor te bereiden.

Als het GBT in Geldrop-Mierlo bijeen komt (eerste overleg 18.00 uur), duurt het enige tijd voordat het RBT contact opneemt met het GBT. Het GBT wacht daar niet op maar start de gemeenteprocessen op om een eventuele evacuatie voor te bereiden. Deze beslissing neemt men op basis van de informatie die beschikbaar komt via de informele lijnen van de politie en de brandweer. Het GBT houdt, gezien de stormachtige ontwikkeling van de brand, lange tijd rekening met het scenario dat een groot deel van Mierlo moet worden geëvacueerd. Pas laat krijgt het GBT te horen dat het gevaar al is geweken.

Om 17.01 uur start de tweede bijeenkomst van het OT. Er is op dat moment nog geen duidelijkheid over het aantal bedreigde woningen in het gebied dat in de rook ligt. Ook is het in het OT niet bekend welke acties al zijn ondernomen. Het OT besluit om de kwestie van ontruiming voor te leggen aan het RBT. Uit de notulen van de tweede vergadering van het RBT blijkt dat in Geldrop acht politieambtenaren huis aan huis woningen zijn langsgegaan om de bewoners te informeren. Ontruiming is op dat moment niet nodig omdat, mede doordat de wind is gaan liggen, het daadwerkelijke gevaar is geweken.

Om 19.11 uur noteert het OT informatie in Cedric over evacuatie van bewoners van huizen uit Mierlo. Deze mensen verlaten vrijwillig hun huis en hebben geen behoefte aan opvang. Het is niet bekend waar deze personen naar toe zijn gegaan.

#### *Analyse*

Hoewel het begrijpelijk is dat onder grote druk tal van beslissingen zijn genomen op het gebied van ontruimen, waarbij niet steeds tijd was om de formele procedure te volgen, is het volgens de Inspectie OOV van belang dat er zorgvuldig wordt afgestemd tussen de verschillende teams die op enige wijze te maken hebben met dit proces. Verschillende onderdelen van de hoofdstructuur hadden nu een verschillend beeld.

# BIJLAGE I

## Kamervragen en antwoorden

### Tweede Kamer der Staten-Generaal

# 2

Vergaderjaar 2009–2010

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

#### 3002

Vragen van de leden **Kuiken** en **Heijnen** (beiden PvdA) aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over *bestrijding van natuurbranden* (ingezonden 8 juli 2010).

Antwoord van de staatssecretaris **Bijleveld-Schouten** (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) (ontvangen 2 augustus 2010).

Vraag 1 en 7

Kent u de uitzending van het tv-programma Een Vandaag over de bestrijding van natuurbranden? Herinnert u zich de vragen van de leden Boelhouwer en Heijnen aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over het advies «Risicoberekening volgens voorschrift: een ritueel voor vergunningverlening»?

Als de bestaande methode van berekening van risico's niet geschikt is om de risico's bij natuurbranden te berekenen, hoe worden die risico's dan wel ingeschat?

Antwoord 1 en 7

Ja.

De bestaande berekeningsmethode is specifiek gericht op het bepalen van risico's met gevaarlijke stoffen en is daarom niet geschikt voor berekening van risico's van natuurbranden.

Het Nederlands Instituut voor Fysieke Veiligheid (NIFV) is met subsidie van BZK een onderzoek gestart naar een geschikt model voor natuurbrandverspreiding. Dat model moet van toepassing zijn in zowel de preventieve als de repressieve fase en moet een bijdrage leveren aan een gefundeerde risico-inschatting. Naar verwachting zullen de voorlopige resultaten van een eerste test van een model in oktober van dit jaar worden opgeleverd.

Vraag 2, 3 en 8

Deelt u de mening van de voorzitter van het Landelijk Netwerk Risicobeheersing van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR) dat de Nederlandse brandweer onvoldoende is uitgerust om natuurbranden te bestrijden? Zo ja, hoe gaat u er zorg voor dragen dat deze situatie wordt verbeterd? Zo nee, waarom niet?

<sup>1</sup> Een Vandaag, 5 juli 2010.

<sup>2</sup> Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 2827.



Bestaat er landelijk een tekort aan speciale wagens of ander materieel ter bestrijding van natuurbranden? Zo ja, hoe groot is dat tekort en wat zijn de gevolgen daarvan voor de veiligheid in natuurgebieden?  
Wat is uw oordeel over de oproep van de voorzitter van het Landelijk Netwerk Risicobeheersing van de NVBR om binnen de brandweerkorpsen te specialiseren in het bestrijden van natuurbranden?

Antwoord 2, 3 en 8

Met de voorzitter van het Landelijk Netwerk Risicobeheersing ben ik het eens als hij bedoelt dat de uitrusting van de brandweer om natuurbranden te bestrijden kan worden verbeterd. De reden hiervoor is dat te verwachten valt dat het aantal incidenten met natuurbranden, mede als gevolg van klimatologische veranderingen, zal toenemen. In de aan uw Kamer toegezonden Voortgangsbrief Nationale Veiligheid 2009<sup>3</sup> is daarom ook aangegeven dat het kabinet verder zal investeren in het verkleinen van risico's van natuurbranden. Bij het verbeteren van deze situatie gaat het onder meer om het vergroten van de zelfredzaamheid van de burgers. Ik heb uw Kamer daarover geïnformeerd in mijn brief «Versterken zelfredzaamheid bij rampen en crises»<sup>4</sup>, waarin een aantal ontruimingsoefeningen op de Veluwe is aangekondigd. Deze oefeningen zijn inmiddels gehouden en worden momenteel geëvalueerd.

Een ander spoor om de risico's van natuurbranden te verkleinen is gericht op het verbeteren van de samenwerking tussen de publieke en private partijen. Met subsidie van BZK voert de veiligheidsregio Noord- en Oost Gelderland een project uit dat moet leiden tot een beter inzicht in de verantwoordelijkheden van betrokken partijen en tot kennisvermeerdering over de aanpak van het natuurbrandrisico, zowel preventief als repressief. De opgedane en gebundelde kennis zal aan andere veiligheidsregio's beschikbaar worden gesteld. Op rijksniveau vindt hierover afstemming plaats tussen de ministeries van LNV en van BZK.

Het specialiseren van veiligheidsregio's ten aanzien van bepaalde risico's maakt onderdeel uit van het huidige crisisbeheersingsbeleid en past ook in de recent door de brandweer ontwikkelde toekomstvisie, de zgn. «Strategische Reis».

In aanvulling op de lopende initiatieven heb ik de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (Inspectie OOV) verzocht onderzoek te doen naar de rol van de brandweer in de operationele voorbereiding op en bestrijding van natuurbranden. De Inspectie OOV zal daarbij aandacht besteden aan de aard en omvang van de problematiek, de relevante maatschappelijke ontwikkelingen en de wijze waarop brandweerkorpsen de preventie, preparatie en repressie ten aanzien van natuurbranden hebben georganiseerd. Ook de rol van andere betrokken partijen (waaronder vrijwilligers en Defensie) bij natuurbranden zal nader worden bekeken. Het onderzoek zal zich ook richten op de vraag of er een landelijk tekort aan materieel is. De Inspectie OOV betreft hierbij de door het Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum (LOCC) verrichte inventarisatie naar het in de regio's aanwezige materieel voor natuurbrandbestrijding en de betreffende onderzoeken die door de NVBR worden gedaan. De Inspectie OOV verwacht in het najaar van 2010 het rapport op te leveren. Ik zal uw Kamer daarover nader informeren.

De Inspectie OOV zal tevens een separaat onderzoek doen naar de recente brand op de Strabrechtse Heide. De resultaten van dit onderzoek zullen, net als de resultaten van een eerder onderzoek naar de duin- en bosbrand in Schoorl van augustus 2009, worden meegenomen in bovengenoemd onderzoek.

Vraag 4 en 6

Acht u voor de bestrijding van natuurbranden de inzet van vrijwilligers, zoals boeren, een adequaat alternatief voor professionele brandweerzorg? Zo ja, hoe is dit georganiseerd? Zo nee waarom niet?

Lopen burgers, vrijwilligers of brandweerlieden vanwege een tekort aan gespecialiseerd materieel grotere risico's bij het uitbreken van een natuur-

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 30 821, nr. 8.

<sup>4</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 30 821, nr. 9.

brand dan wanneer er wel voldoende materieel beschikbaar zou zijn? Zo ja, acht u dit een aanvaardbaar risico?

Antwoord 4 en 6

Inzet van vrijwilligers is een goede aanvulling bij de bestrijding van natuurbranden door de brandweer. Deze inzet geschiedt onder verantwoordelijkheid van de brandweer.

Risico's verbonden aan de inzet van brandweerlieden en vrijwilligers zijn afgestemd op het daarvoor beschikbare materieel. Uiteraard kan een (tijdelijk) tekort aan materieel tot vertraging van de bestrijding leiden met gevolgen voor de veiligheid. Het is de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag voor de rampenbestrijding daarin besluiten te nemen.

Vraag 5

Acht u de inzet van materieel en personeel van Defensie bij de bestrijding van natuurbranden gewenst? Zo ja, hoe wordt dit georganiseerd en wordt personeel hiervoor opgeleid? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Ja. Op grond van de wet Rampen en Zware Ongevallen (WRZO) (vanaf 1 oktober 2010 de wet Veiligheidsregio's) kan het bevoegd gezag, indien de aard en omvang van natuurbranden dat vereisen, Defensie om militaire bijstand verzoeken. Inzet van personeel en materieel van Defensie is verder uitgewekt in de afspraken die ik heb gemaakt met de ministers van Defensie en van Justitie in het kader van ICMS (Intensivering Civiel-Militaire Samenwerking) Uw Kamer is hier op 24 mei 2006 door de ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelatie en van Defensie per brief over geïnformeerd<sup>6</sup>. In dat kader is Defensie ook als partner in de rampenbestrijding vertegenwoordigd in de veiligheidsregio's. Op deze wijze sluit militaire inzet aan bij het operationele optreden van de veiligheidsregio's.

Defensie en de veiligheidsregio's hebben afspraken gemaakt om de oefenkalenders van de veiligheidsregio's en van Defensie nog beter op elkaar af te stemmen. Elk jaar worden rampen- en crisisoefeningen gehouden, zowel landelijk als regionaal. Ook wordt Defensie structureel betrokken bij de planvorming en het opstellen van draaiboeken.

<sup>6</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2005–2006, 30 300 X, nr. 106.

## BIJLAGE II

### Overzicht geïnterviewde personen<sup>121</sup>

	Datum
<b>RBT</b>	
Voorzitter (burgemeester van Eindhoven)	01-11-2010
Gemeentefunctionaris	15-10-2010
Informatiecoördinator	22-09-2010
<b>GBT Heeze-Leende</b>	
Burgemeester	25-10-2010
Gemeentesecretaris	25-10-2010
Ambtenaar rampenbestrijding	25-10-2010
<b>GBT Geldrop-Mierlo</b>	
Loco-burgemeester	11-10-2010
Ambtenaar rampenbestrijding	11-10-2010
<b>Gemeente Someren</b>	
Burgemeester	11-10-2010
<b>OT</b>	
Operationeel leider	22-09-2010
Algemeen commandant/staffunctionaris brandweer	23-09-2010
Staffunctionaris politie	23-09-2010
Staffunctionaris GHOR	23-09-2010
Staffunctionaris gemeenten	15-10-2010
Informatiemanager	15-10-2010
Staffunctionaris voorlichting	27-09-2010
<b>GAC Heeze-Leende</b>	
Hoofd GAC	28-09-2010
Hoofd actiecentrum voorlichting	22-09-2010
Hoofd actiecentrum opvang en verzorging	22-09-2010
Hoofd actiecentrum CRIB	22-09-2010
<b>GAC Geldrop-Mierlo</b>	
Hoofd GAC	22-09-2010
Hoofd actiecentrum voorlichting	27-09-2010
Hoofd actiecentrum opvang en verzorging	22-09-2010
Hoofd actiecentrum CRIB	10-11-2010
<b>CoPI</b>	

<sup>121</sup> Een aantal van hen is uitsluitend geïnterviewd in het kader van het onderzoek naar de hoofdstructuur van de rampenbestrijding en/of de gemeentelijke rampbestrijdingsprocessen. De Inspectie OOV heeft over dat deel van haar onderzoek een afzonderlijk rapport uitgebracht.

Leider CoPI 1	22-09-2010
Leider CoPI 2	22-09-2010
OvD-P	06-10-2010
<b>CTPI</b>	
Compagniecommandant brandweer	22-09-2010
Eerste OvD-B ter plaatse	22-09-2010
Eerste OvD-P ter plaatse	23-09-2010
Eerste OvD-G ter plaatse	23-09-2010
<b>Meldkamer</b>	
Hoofd melding en opschaling	22-09-2010
Coördinator melding en opschaling 1	23-09-2010
Coördinator melding en opschaling 2	23-09-2010
Centralist meldkamer ambulance	21-09-2010
<b>Brandweer Brabant-Zuidoost</b>	
Eerste bevelvoerder ter plaatse	22-09-2010
Derde bevelvoerder ter plaatse	23-09-2010
Hoofd operationele voorbereiding	28-09-2010
Afdelingshoofd vakbekwaamheid	23-09-2010
<b>Defensie</b>	
Commandant RMC-Zuid	24-09-2010
Hoofd operatiën RMC-Zuid	22-09-2010
Officier veiligheidsregio 1	22-09-2010
Officier veiligheidsregio 2	22-09-2010
<b>LOCC</b>	
Plaatsvervangend hoofd	27-09-2010
Coördinator	27-09-2010
<b>Staatsbosbeheer</b>	
Opzichter beheerseenheid Heeze	28-09-2010
<b>Rijkswaterstaat</b>	
Officier van dienst/medewerker verkeer	23-09-2010
<b>Bijstandsverlenende veiligheidsregio's</b>	
Pelotoncommandant Veiligheidsregio Twente	30-09-2010
Adviseur heliteam Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland	06-10-2010
Cluster commandant Veluwe West (Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland)	28-09-2010
Compagniecommandant 1 Veiligheidsregio Gelderland-Zuid	15-10-2010
Compagniecommandant 2 Veiligheidsregio Gelderland-Zuid	15-10-2010
Compagniecommandant Veiligheidsregio Utrecht	27-09-2010

## BIJLAGE III

### Tijdslijn

Vrijdag 2 juli 2010			
Tijd	Gebeurtenis/nader bericht	Tijd <sup>122</sup>	Actie
14.08	eerste melding bosbrand Strabrechtse heide		
		14.10	alarmering brandweer en politie
		14.16	medewerker Staatsbosbeheer gaat ter plaatse
14.26	'brand gelokaliseerd'		
		14.31	TS Mierlo ter plaatse
14.34	'vuur zit in de bomen'	14.34	TS Heeze ter plaatse
		14.36	TS Someren ter plaatse
		14.38	nader bericht: 'compagniebrand'
		14.39	TS Geldrop ter plaatse
14.51	'grote zwarte rookwolk boven A67'		
		14.54	GRIP-0
		15.09	blusheli aangevraagd door OVD-B
		15.14	GRIP-1
15.44	'verzoek afsluiten A67 in verband met hoge concentratie CO'	15.44	GRIP-2 aangevraagd maar niet geformaliseerd
15.49	'met spoed snelweg afsluiten; brand gaat snelweg over'		
		15.51	15 paarden in bos aangetroffen
		15.53	GRIP-2
		15.57	opstelplaats CoPI in Kapelstraat
		16.00	alle rijbanen afgekruid, al het verkeer dat er

<sup>122</sup> De tijden zijn ontleend aan het GMS van de meldkamer en afgerond op hele minuten.

			naartoe gaat, wordt omgeleid
		16.03	bevestiging blusheli
16.04	woningen bedreigd, moeten worden ontruimd		
		16.12	verkeer op snelweg moet terug over andere rijbaan ('tegen verkeer in')
		16.21	vierde peloton gealarmeerd
		16.32	CoPI nog niet operationeel, niet iedereen ter plaatse
		16.37	operationeel leider: eerste overleg gehad, overweegt op te schalen naar GRIP-4
		16.38	GRIP-4 (om 16.44 uur bekend bij GMK)
		17.01	politie wil 'teleheli' KLPD ter plaatse
		17.10	OvD (PC 100) heeft loonwerkers geregeld voor watertanks
		17.26	meldkamer Den Bosch biedt hulp aan
		17.47	piketfunctionaris kabinet commissaris van de Koningin Noord-Brabant belt voor informatie op verzoek van het NCC
		18.09	brandweer heeft 2 compagnieën ingezet
		18.09	GBT's van Heeze-Leende en van Geldrop-Mierlo zijn actief
19.03	bericht CoPI: situatie ten noorden van A67 stabiel, ten zuiden uitbreiding naar het westen		
19.10	GHOR: één patiënt met rookinhalatie	19.10	zeven panden ontruimd bij Mierlo
19.10	knelpunt: verkeer op A67 weg krijgen		
		19.19	CoPI krijgt nieuwe opstelplaats
		19.30	CoPI naar Hogeweg in Lierop (parallel aan snelweg)
		20.10	crashtender vanuit Volkel onderweg
21.16	brand breidt zich uit naar westen (kroonvuur)		

21.16	grootwatertransport nodig		
21.16	RWS: 'A67 is leeg'		
		21.51	operationeel leider bespreekt eventuele afschaling met RBT
22.13	nog steeds branduitbreiding naar het westen (langzaam)		
22.13	OvD-B: medewerker van Staatsbosbeheer met CO-vergiftiging		
		22.15	blusheli vliegt niet meer
		22.16	RBT afgeschaald naar GRIP-2
		22.53	OT afgeschaald naar GRIP-1
		23.59	GRIP-0
<b>Zaterdag 3 juli 2010</b>			
04.21	brandhaard nog niet onder controle	04.21	3 pelotons ingezet
		04.22	GRIP-0 handhaven met CTPI
		06.01	nieuwe inzet blusheli overwogen (maar niet toe besloten)
		08.40	KLDP-heli wordt ingezet
		09.19	compagnie van Gelderland-Zuid wordt gealarmeerd
		10.02	A67 weer open van Venlo richting Eindhoven (één deel) met snelheidsbeperking en schermen
		10.12	KLDP-heli retour Schiphol
		11.45	A67: één rijstrook richting Venlo gaat open
21.45	voorbijganger meldt vlammen ter hoogte van A67		
<b>Zondag 4 juli 2010</b>			
		00.42	blijft GRIP-0, wel nieuwe compagnie voor brandweer
		05.27	bijstandsaanvraag aan VNOG voor een compagnie

			voor aflossing 12.00 uur
		05.27	inzetaanvraag Defensie voor 100 man, 3 dagen, via LOCC
		05.27	aanvraag shovel voor brandgangen
		05.28	2 <sup>e</sup> peloton voor aflossing
		05.53	bevestiging Defensie aanvraag leveren mankracht
		05.55	om 06.00 uur alles 'uit het veld', nieuw Plan van Aanpak
		11.10	compagnie vanuit Utrecht onderweg, vraagt om begidsing
		13.38	peloton vanuit Twente onderweg
		17.11	politieheli gaat om 18.00 uur warmtemetingen verrichten
		18.30	OVD-G meldt 'einde GRIP-0' ('morgen om 08.00 uur opnieuw GRIP-0')
		18.39	bijstand van Brabant-Noord komt ter plaatse op verzamelplaats
		21.12	materiaal van Defensie wordt op één plek verzameld. Incidentele bewaking door politie
		21.54	300 mondkapjes aangevraagd voor Defensiepersoneel
		22.09	170 mondkapjes beschikbaar op kazerne Eindhoven
		22.47	meldkamer deelt mee dat er nog 140 mondkapjes beschikbaar zijn op de ambulancepost in Valkenswaard en 100 in het Elkerliekziekenhuis
<b>Maandag 5 juli 2010</b>			
04.42	melding van (nieuwe) brandhaarden langs A67 door voorbijganger		
		05.26	actiecentrum brandweer opnieuw gealarmeerd in verband met opblaaien brand
		05.28	opschaling extra peloton
		06.02	2e peloton wordt (tijdelijk) opgesplitst
		10.33	Defensie gaat vanaf 12.00 uur terug van 100 naar 50 man
		17.35	einde GRIP-0



		20.53	verzoek om assistentie Limburg-Noord bij opruimen groot watertransport
<b>Dinsdag 6 juli 2010</b>			
		04.13	wegens defect aan oprolapparaat keert Limburg-Noord terug
		09.20	haakambak gealarmeerd voor watercontainer (voeden TS)
		16.00	sein 'brand meester'
		17.00	actiecentrum (brandweer) tijdelijk dicht tot volgende ochtend 08.00 uur
<b>Woensdag 7 juli 2010</b>			
		06.00	twee OvD-B-en gaan gebied verkennen op resterende brandhaarden
		08.39	opschaling 4 extra TS-en (peloton)
		15.00	Defensie weg
		21.35	waarschuwings- en verkenningsdienst Maarheeze gealarmeerd voor verkenning
		22.29	verkenning uitgevoerd, niets gevonden
<b>Donderdag 8 juli 2010</b>			
		13.00	(ca.) afgeschaald
		14.00	(ca.) overdracht aan Staatsbosbeheer

## BIJLAGE IV

### Gebruikte afkortingen

AC-B	algemeen commandant brandweer
AGS	adviseur gevaarlijke stoffen
ARB	ambtenaar rampenbestrijding
BZK	Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CADO	calamiteitendoorsteek
CC	compagniecommandant
CDU	Commando Diensten Centra
CMO	coördinator melding en opschaling
CoPI	commando plaats incident
CRIB	centraal registratie- en informatiebureau
CTPI	coördinatieteam plaats incident
GAC	gemeentelijk actiecentrum
GBA	gemeentelijke basisadministratie
GBT	gemeentelijk beleidsteam
GHOR	geneeskundige hulpverleningsorganisatie in de regio
GMK	gemeenschappelijke meldkamer
GMS	Geïntegreerd Meldkamer Systeem
GRIP	Gecoördineerde Regionale IncidentenbestrijdingsProcedure
HAC	hoofd actiecentrum
HMO	hoofd melding en opschaling
HOvD	hoofdofficier van dienst
HOvD-B	hoofdofficier van dienst brandweer
KLPD	Korps landelijke politiediensten
KLU	Koninklijke Luchtmacht
LOCC	Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum
NCC	Nationaal Coördinatiecentrum
NIFV	Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid
NVBR	Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding
OL	operationeel leider
OOV	Openbare Orde en Veiligheid
OT	operationeel team
OvD	officier van dienst
OvD-B	officier van dienst brandweer
OvD-G	officier van dienst geneeskundig
OvD-P	officier van dienst politie
OvD-RWS	officier van dienst Rijkswaterstaat
O&V	opvang en verzorging
PC	pelotoncommandant
RACV	regionaal actiecentrum voorlichting
RADAR	RAmpenbestrijding DoorlichtingsARrangement
RBT	regionaal beleidsteam
RCIC	Regionaal Communicatie- en Informatiecentrum
RGF	regionaal geneeskundig functionaris
RMC	Regionaal Militair Commando
RWS	Rijkswaterstaat
sitrap	situatierapportage

SGBO	staf grootschalig en bijzonder optreden
SZW	Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ministerie)
TS	tankautospuit
UGS	uitgangsstelling
VC	verbindingscommandowagen
VCZ	Verkeerscentrale Zuid-Nederland
VNOG	Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland
VRBZO	Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost
WVD	waarschuwings- en verkenningsdienst