

Plenaire Evaluatie Kustwacht

Brand Fremantle Highway
25 juli 2023

Kustwacht Incidentnr. 5473

22-02-2024

Uitgevoerd door:

drs. A. Monnier MCDm
M.J.L.B. Mutsaers BA



Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	3
1 Inleiding	5
2 Incident	7
2.1 Incidentgegevens	7
2.2 Incidentomschrijving	9
2.3 Context van het incident	12
3 Melding en alarmering	13
3.1 Bevindingen	13
3.2 Analyse	14
3.3 Subconclusies	14
3.4 Aanbeveling	14
4 Op- en afschalen	15
4.1 Bevindingen	15
4.2 Analyse	16
4.3 Subconclusie	16
4.4 Aanbevelingen	16
5 Leiding en coördinatie	17
5.1 Bevindingen	17
5.2 Analyse	19
5.3 Subconclusies	21
5.4 Aanbeveling	21
6 Informatiemanagement	22
6.1 Bevindingen	22
6.2 Analyse	23
6.3 Subconclusies	24
6.4 Aanbevelingen	24
7 Communicatie	25
7.1 Bevindingen	25
7.2 Analyse	25
7.3 Subconclusie	26
7.4 Aanbeveling	26
8 Naleving procedures en werkwijzen	27
8.1 Bevindingen	27
8.2 Analyse	28
8.3 Subconclusies	29
8.4 Aanbevelingen	29
9 Conclusie	30
9.1 Subconclusies	30
9.2 Aanbevelingen	31
9.3 Eindconclusie	31
Bijlage 1	32

Managementsamenvatting

Op 25 juli 2023 om 21:43 uur UTC¹ meldde de Fremantle Highway, een car-carrier, bij het Kustwachtcentrum dat zij brand aan boord had. Het schip bevond zich 18 zeemijl² ten noorden van Ameland en voer langzaam uit de verkeersbaan om met eigen middelen de brand te bestrijden. De kapitein vroeg niet om assistentie. De bemanning was veilig, er waren geen gewonden of vermisten. Twaalf minuten later verzocht de kapitein om assistentie bij de brandbestrijding. Hierop alarmeerde het Kustwachtcentrum de Maritime Incident Response Group Nederland (MIRG) en de beide kustwachthelikopters voor het vervoer van de MIRG. Het daadwerkelijk vertrek van de MIRG naar de Fremantle Highway werd bepaald door het inzetbesluit van de incident commander van de MIRG. Tijdens het wachten op het inzetbesluit werd door de duty officer op het Kustwachtcentrum besloten om de kustwachthelikopters met de MIRG-teams van Rotterdam The Hague Airport richting Den Helder Airport te laten vliegen zodat de vliegafstand tot het incidentschip korter zou zijn na het besluit van de incident commander van de MIRG tot de daadwerkelijke inzet van de MIRG. Kort daarna gaf het kustwachtvliegtuig door dat de Fremantle Highway over de volledige lengte hitte uitstraalde en dat evacuatie van de bemanning met klem werd geadviseerd. Dit advies werd door het Kustwachtcentrum doorgegeven aan de Fremantle Highway en daarop besloot de kapitein tot evacuatie van de bemanning.

Hierop veranderde de inzet van de kustwachthelikopters van vervoer MIRG naar een Search And Rescue-inzet (SAR). De kustwachthelikopters moesten toen van Rotterdam naar de Fremantle Highway vliegen. Voordat de kustwachthelikopters ter plaatse waren zijn zeven bemanningsleden van de Fremantle Highway in zee gesprongen en gered door de aanwezige reddingboten. De overige zestien opvarenden zijn onder moeilijke omstandigheden door de kustwachthelikopters van het voordek afgehaald. Alle geredden zijn naar de vaste wal gebracht, door de kustwachthelikopters naar vliegveld Eelde en door de reddingboten naar Lauwersoog.

Op basis van de informatie van de Fremantle Highway lag de focus gedurende de eerste twee uren op het leveren van de gevraagde assistentie bij brandbestrijding aan boord door middel van inzet van de MIRG. Toen aanvullende informatie van het kustwachtvliegtuig uitwees dat de brandsituatie was geëscaleerd en de inzet van MIRG geen uitkomst meer kon bieden, én nadat de kapitein van de Fremantle Highway had besloten tot evacuatie van de bemanning, ging het Kustwachtcentrum direct over tot inzet van de reeds gealarmeerde eenheden voor een Search And Rescue-actie om de bemanningsleden van de Fremantle Highway te evacueren. Hiertoe werd opgeschaald en samengewerkt met de meldkamer Noord-Nederland voor opvang van de evacuees.

De opvang van de evacuees van de reddingboten in Lauwersoog verliep conform procedures. Bij het aanwijzen van een landingsplaats voor de eerste kustwachthelikopter ontstond echter verwarring bij de meldkamer Noord-Nederland over de aard van de letsels en het aantal gewonden dat met de eerste kustwachthelikopter naar de wal werd gebracht. Hierdoor kreeg deze helikopter tweemaal een andere bestemming opgedragen door de meldkamer Noord-Nederland. Dit was ook een gevolg van de beperkte capaciteit van ambulancezorg en ziekenhuiszorg die, zeker in de nacht, in Noord-Nederland niet overal direct beschikbaar is.

¹ De tijden in dit rapport staan in UTC omdat alle registraties van het Kustwachtcentrum in UTC worden vastgelegd. UTC (Engels: Universal Time Coordinated; in het Nederlands ook aangeduid als gecoördineerde wereldtijd) is sinds 1972 een internationale tijdsaanduiding, gebaseerd op een atoomklok en gecoördineerd met de rotatie van de aarde. Deze standaardtijd is de opvolger van Greenwich Mean Time. Ten tijde van dit incident was het in Nederland zomertijd en was de lokale tijd UTC + 2 uur.

² 18 zeemijl = 33,336 kilometer.

Tijdens de incidentafhandeling is een aantal problemen pragmatisch opgelost. Oplossingen om de procedures te verbeteren zijn opgenomen in de aanbevelingen.

Deze plenaire evaluatie is opgesteld op basis van een gezamenlijk 'rondetafelgesprek' met vertegenwoordigers van rederij Noordgat, de KNRM, de MIRC, de kustwachthelikopters en het kustwachtvliegtuig, de meldkamer Noord-Nederland, de veiligheidsregio Groningen, Multraship en vertegenwoordigers van de Kustwacht. Deze vertegenwoordigers waren vrijwel allemaal direct betrokken bij de afhandeling van het incident. Trimension dankt hen allen voor hun bijdragen die essentieel waren voor de totstandkoming van dit evaluatierapport. Het gezamenlijk gesprek had plaats op het KNRM-station Lauwersoog en wij danken de KNRM Lauwersoog voor de gastvrijheid en gelegenheid.

Aanbevelingen

1. Pas de inzetprocedure voor de MIRC aan zodat tijdens het wachten op het inzetbesluit van de incident commander van de MIRC, de kustwachthelikopters met het eerste MIRC-team alvast in de richting van een incidentschip vliegen om tijd te winnen.
2. Neem als onderdeel van de procedure een tijdstip op na alarmeren, waarop de duty officer van het Kustwachtcentrum en de incident commander van de MIRC overleggen in hoeverre de inzet van de MIRC nog reëel is voor het betreffende incident.
3. Betrek de meldkamer Noord-Nederland bij training en oefening van de Kustwacht en vice versa.
4. Realiseer de mogelijkheid om met het Kustwachtcentrum en de meldkamers Rotterdam-Rijnmond en Noord-Nederland samen te werken in het Gemeenschappelijk Meldkamer Systeem om de uitwisseling van informatie gemakkelijker te maken.
5. Zorg ervoor dat het technisch mogelijk wordt live camera beelden van het kustwachtvliegtuig naar het Kustwachtcentrum te kunnen sturen.
6. Onderzoek of een opkomsttijd van maximaal één uur na alarmering voor vervoer van de MIRC realistisch is voor de kustwachthelikopters.
7. Realiseer dat de helikoptervluchten voor het vervoer van de MIRC onder gelijke voorwaarden als voor SAR-vluchten kunnen worden uitgevoerd.
8. Neem in werkwijze voor de inzet van de kustwachthelikopters op dat in de briefing standaard de opties voor tanken worden besproken.
9. Neem in de procedure voor de inzet van de kustwachthelikopters voor vervoer van de MIRC vanaf Rotterdam The Hague Airport, op dat Jet Aviation op de luchthaven wordt geïnformeerd voor het afhandelen van de helikoptervlucht en zo nodig voor tanken van de helikopters.

1 Inleiding

Evalueren na incidenten is belangrijk om te behouden wat goed gaat en te verbeteren wat beter kan. Onder evaluatie wordt door de Kustwacht verstaan het verzamelen en interpreteren van informatie ten behoeve van het bepalen van een objectief waardeoordeel over het proces en het resultaat van incidentafhandelingen door het Kustwachtcentrum. In deze plenaire incidentevaluatie wordt de samenwerking van het Kustwachtcentrum met de ketenpartners geëvalueerd.

Het doel hiervan is:

- Vaststellen of bepaalde werkwijzen, procedures, Action Plans, etc. volgens verwachting werken.
- De kwaliteit van het werk te verbeteren.
- Het eigen handelen te verbeteren.
- Als voorbereiding te dienen op eventuele externe onderzoeken.
- Uitvoering te geven aan gemaakte afspraken met ketenpartners omtrent evaluaties.

Incidenten worden geëvalueerd wanneer

*Een evaluatie is ongeacht het incidenttype **altijd** benodigd als blijkt dat:*

- Eén of meerdere personen vermist, overleden of zwaargewond zijn.
- Het Operationeel Team-Kustwacht op post is gekomen.
- Een onderzoek door de onderzoeksraad voor de veiligheid naar het incident is aangekondigd en/ of gaande is.
- Sprake is van onderstaande incidenttypes:
 - o Rig man overboard.
 - o Vessel man overboard.
 - o Yachtsman overboard.
 - o Aircraft ditch.
- Grote aandacht van de media is of te verwachten is.

*Evaluatie van incidenten is **soms** nodig als bepaalde criteria zijn overschreden:*

- Het type inzet van middelen en/of de omvang van de inzet in relatie tot het incident.
- De tijdsduur van de afhandeling van het incident.
- Het potentieel van een incident om in een veel ernstigere situatie te escaleren.
- Optreden van een grote materiele schade of milieuverontreiniging.
- De mate van afwijken van geldende procedures, werkwijzen, Action Plans, etc.
- De betrokkenheid van het Kustwachtcentrum bij de incidentafhandeling.

Het incident met de Fremantle Highway voldeed aan meerdere van de bovenstaande criteria. De Kustwacht heeft daarom aan Trimension gevraagd om dit incident te evalueren.

Gebruikte bronnen

- De registratie uit Vision³ betreffende de communicatie en coördinatie bij dit incident.
- Geluidsopnames van alle recorded desks van het Communicatie en Coördinatie Centrum Kustwacht voor zover aangeleverd.
- Tekstbestanden zoals de situatierapporten, een uitdraai van de registratie van dit incident in het Landelijk Crisismanagement Systeem (LCMS), enz.
- De gestelde eisen in de '*Mededelingen Algemeen nummer 012*' van de Kustwacht, betreffende de '*regeling evaluatie incidentafhandelingen KWC*'.
- Plenaire evaluatie met vertegenwoordigers van bij de incidentafhandeling betrokken organisaties en diensten:
 - o De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM).
 - o De Kustwachthelikopters.

³ Vision is het digitale registratiesysteem dat op het Kustwachtcentrum wordt gebruikt voor het vastleggen van in- en uitgaande communicatie en van de coördinerende maatregelen die zijn getroffen.

- Het Kustwachtvliegtuig.
- Het Kustwachtcentrum.
- Rederij Noordgat.
- De meldkamer Noord-Nederland.
- De veiligheidsregio Groningen.
- Multraship Ocean Towage.
- De Maritime Incident Respons Group NL.

2 Incident

Op 25 juli 2023, om 21:43 uur UTC⁴, meldde de Fremantle Highway, een car-carrier, bij het Kustwachtcentrum dat zij brand aan boord had. Het schip bevond zich achttien zeemijl⁵ ten noorden van Ameland en voer langzaam uit de verkeersbaan om met eigen middelen de brand te bestrijden. De kapitein vroeg geen assistentie. De bemanning was veilig, er waren geen gewonden of vermisten. Twaalf minuten later verzocht de kapitein om assistentie bij de brandbestrijding. De kapitein gaf aan dat het schip vol rook stond en dat het niet duidelijk was of de eigen brandbestrijding effectief was geweest. Op het verzoek om assistentie bij de brandbestrijding alarmeerde het Kustwachtcentrum de Maritime Incident Response Group (MIRG) en de beide kustwachthelikopters voor het vervoer van de MIRG van Rotterdam The Hague Airport naar de Fremantle Highway. Aanvullend werden de Emergency Response Towing Vessel (ERTV) van de kustwacht de Guardian en de reddingboot Anna Margretha van het KNRM-reddingstation Ameland Ballum gealarmeerd om naar de Fremantle Highway te gaan. Het kustwachtvliegtuig werd gealarmeerd om aanvullend overzicht te krijgen over de situatie van het incidentschip en de incidentafhandeling ter plaatse.

De leden van de MIRG en de beide kustwachthelikopters gingen naar Rotterdam The Hague Airport om vanaf daar te vertrekken richting de Fremantle Highway. Het daadwerkelijk vertrek van de MIRG werd bepaald door het inzetbesluit van de incident commander van de MIRG. Tijdens het wachten op het inzetbesluit werd door de duty officer op het Kustwachtcentrum besloten om de kustwachthelikopters met de MIRG-teams van Rotterdam The Hague Airport richting Den Helder Airport te laten vliegen zodat de vliegafstand tot het incidentschip korter zou zijn na het besluit van de incident commander van de MIRG tot de daadwerkelijke inzet van de MIRG. Kort daarna gaf het kustwachtvliegtuig door dat zij met de infraroodcamera zagen dat de Fremantle Highway over de gehele lengte hitte uitstraalde en dat evacuatie van het schip met klem werd geadviseerd. Het Kustwachtcentrum gaf deze informatie met dit advies direct door aan de Fremantle Highway en daarop besloot de kapitein tot evacuatie van de bemanning. Tot dat moment had de kapitein van de Fremantle Highway steeds aangegeven dat de bemanning veilig was.

Hierop veranderde de inzet van de kustwachthelikopters van vervoer MIRG naar een Search And Rescue-vlucht. De kustwachthelikopters moesten toen van Rotterdam The Hague Airport naar de Fremantle Highway vliegen. Voordat de kustwachthelikopters ter plaatse waren zijn zeven bemanningsleden in zee gesprongen en gered door de aanwezige reddingboten. De overige zestien opvarenden zijn onder moeilijke omstandigheden door de kustwachthelikopters van het voordek afgehaald. Alle geredden zijn naar de vaste wal gebracht, door de kustwachthelikopters naar vliegveld Eelde en door de reddingboten naar Lauwersoog.

2.1 Incidentgegevens

Incidentnummer:	5473
Datumtijdgroep:	25072023-2143
Type:	Vessel fire or explosion
Positie (lat/long):	53°45.60N 005°44.00 ^E , 18 nm ten noorden van Ameland.
Weersomstandigheden:	

⁴ De tijden in dit rapport staan in UTC omdat alle registraties van het Kustwachtcentrum in UTC worden vastgelegd. UTC (Engels: Universal Time Coordinated; in het Nederlands ook aangeduid als gecoördineerde wereldtijd) is sinds 1972 een internationale tijdsaanduiding. Ten tijde van dit incident was het in Nederland zomertijd en was de lokale tijd UTC + 2 uur.

⁵ 18 zeemijl = 33,336 kilometer.

Windrichting/windkracht: West, 5 Beaufort.

Bewolking:

Zicht: >10 kilometer

Stroomrichting/snelheid:

Golfhoogte ter plaatse: 1,8 meter

Zeewatertemperatuur: 18° Celcius

Wachtdivisie(s): N-dienst: RME, DHA, JBA. Later aangevuld met NNE.

O-dienst:

M-dienst:

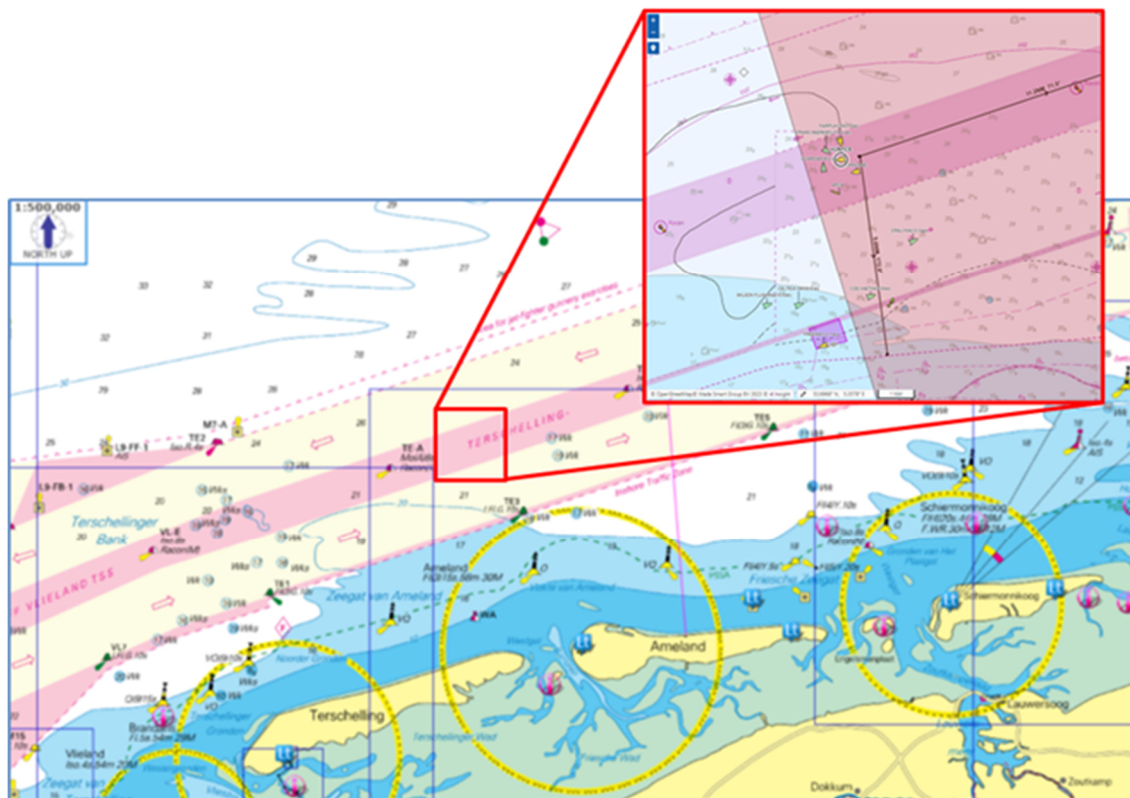
Betrokken eenheden:

Varende eenheden: Reddingboot Anna Margaretha, KNRM-station Ameland Ballum.
Reddingboot Koning Willem 1, KNRM-station Schiermonnikoog.
Rescueboot Hurricane, rederij Noordgat. (*Op eigen initiatief ter plaatse gegaan en door Kustwachtcentrum toegevoegd aan Search And Rescue inzet.*)
Sleepboot Hunter, rederij Noordgat. (*Idem.*)
ERTV Guardian, Kustwacht.

Vliegende eenheden: Coastguard 01, Kustwachtvliegtuig Schiphol.
Coastguard 08, Kustwachthelikopter Midden-Zeeland.
Coastguard 06, Kustwachthelikopter Den Helder.

Landeenheden: Maritime Incident Response Group NL (MIRG) Rotterdam.
Operationele hulpverleningseenheden van de veiligheidsregio Groningen, onder leiding van een Commando Plaats Incident (CoPI) in Lauwersoog.
Operationele hulpverleningseenheden van de veiligheidsregio Drenthe, onder leiding van een Commando Plaats Incident (CoPI) op vliegveld Eelde.

Alle tijden in dit rapport staan in UTC, tenzij anders aangegeven. Ten tijde van dit incident was het in Nederland zomertijd en was de lokale tijd UTC + 2 uur.



Gebied waarin het incident zich afspeelde.

2.2 Incidentomschrijving

De tijdlijn van de belangrijkste gebeurtenissen van de inzet MIRC en de SAR-actie:

UTC- Tijd	Gebeurtenis
21:42	Fremantle Highway vraagt een communicatiekanaal aan het Kustwachtcentrum.
21:43	Fremantle Highway (FH) meldt brand aan boord, vermoedelijk de accu van een elektrische auto. Bereiden brandbestrijding voor, gaan uit de verkeersbaan en waarschijnlijk ankeren.
21:46	Incident aangemaakt in het Vision-registratiesysteem (na uitvraag melding).
21:47	De FH is aan het afremmen. 'We gebruiken de vaste brandbestrijding aan boord. We hebben op dit moment geen assistentie nodig'.
21:53	Alarmering Emergency Response Towing Vessel Guardian.
21:55	De FH wil assistentie voor brandbestrijding, blussysteem is geactiveerd, maar de brand is niet uit.
21:57	De FH geeft aan dat ongeveer 30 minuten eerder het brandalarm was geactiveerd.
21:58	Action Plan ⁶ MIRC NL (Maritime Incident Response Group Netherlands) geactiveerd. Melding aan de kustwachthelikopter Coastguard 08 voor vervoer MIRC.
22:01	De FH geeft aan dat zij niet kunnen ankeren, omdat men niet naar het ankerstation kan vanwege de dikke rook in het schip.
22:04	Het Kustwachtcentrum vraagt vooralarm voor de Maritime Incident Response Group (MIRC) bij de meldkamer Rotterdam met de beschikbare informatie. (inclusief e-mail inzetformulier MIRC).
22:09	Melding aan de kustwachthelikopter Coastguard 06 voor vervoer MIRC.
22:12	Melding aan het kustwachtvliegtuig Coastguard 01 voor aanvullend beeld van de situatie en de incidentafhandeling ter plaatse.
22:17	De FH geeft aan dat schuimblussing is geactiveerd. Door de dikke rook kunnen ze het effect niet waarnemen. Ze proberen met een andere koers t.o.v. de wind de rook aan boord te verminderen.
22:19	Aanvullende informatie aan de incident commander van MIRC.
22:26	De FH geeft aan een kleine slagzij naar stuurboord te hebben, vermoedelijk door schuivende lading omdat slijtringen zijn gebroken.
22:32	Alarmering reddingboot Anna Margretha KNRM Ameland Ballum.
22:32	Meldkamer Noord-Nederland (MNN) geïnformeerd over de inzet van de reddingboot en over het incident.
22:40	De kustwachthelikopter Coastguard 06 is airborne voor vervoer MIRC.
22:43	De FH geeft aan dat het schip vol staat met rook vanaf dek vijf naar boven toe. Aan boord is een kleine explosie geweest. Het is nog niet duidelijk waar. In ieder geval is geen sprake van gewonden/ vermisten. Ze proberen de slagzij te corrigeren.
22:48	Contact incident commander MIRC gewijzigde situatie, slagzij baart hem zorgen. Nog geen GO voor inzet MIRC van de incident commander. Ook nog geen No-GO.
23:06	FH geeft aan 25 elektrische auto's aan boord. Slagzij acht graden over stuurboord. Nog voortstuwing en stuurmogelijkheden.
23:06	De kustwachthelikopter Coastguard 08 geland op Rotterdam The Hague Airport.
23:08	De kustwachthelikopter Coastguard 06 geland op Rotterdam The Hague Airport. Afspraken over de indeling en bemensing voor de kustwachthelikopters: één voor volledige capaciteit MIRC, één voor vervoer MIRC én qua indeling voorbereid op SAR (voor meer flexibiliteit), nog geen GO of No-GO van incident commander MIRC voor vertrek.
23:08	De meldkamer Rotterdam vraagt om delen informatie via het Landelijk Crisismanagement Systeem (LCMS).
23:10	incident commander MIRC vraagt om nieuwe informatie. Nog geen GO of No-GO

⁶ Een Action Plan wordt door het registratiesysteem Vision aangegeven op basis van het incidenttype. In het Action Plan staat de te volgen procedure behorende bij de uit te voeren actie/ maatregel.

- voor inzet MIRG. Zorgen om explosie en slagzij (achterliggende zorg; een paar auto's geven geen acht graden slagzij).
- 23:11 De FH geeft door dat de motor (gepland) is gestopt en dat ze driften. De bemanning kan nog steeds niet naar het ankerstation.
- 23:14 Contact met incident commander MIRG. Hij wil meer duiding bij de situatie aan boord FH voor het besluit om mensen in te zetten. Nog geen GO of No-GO.
- 23:22 De FH heeft de slagzij gereduceerd met het ballastsysteem. Zij beschouwen de situatie van de slagzij als veilig op dit moment.
- 23:23 De FH geeft door dat ze uitslaande brand zien aan stuurboordzijde van de autodekken.
- 23:25 Rescueboot Hurricane van rederij Noordgat is op eigen initiatief onderweg naar de FH en wordt door het Kustwachtcentrum gekoppeld aan het incident.
- 23:28 De kustwachthelikopter Coastguard 06 doet het voorstel om alvast vanaf Rotterdam The Hague Airport met MIRG richting Den Helder Airport te vliegen in afwachting van een GO voor inzet MIRG.
- 23:29 Melding van FH dat het vuur nu zeer snel verspreid naar de accommodatie. Al het personeel is op de brug, één is op het achterdek, iedereen is nog veilig.
- 23:35 Alarmering reddingboot Koning Willem 1 KNRM Schiermonnikoog.
- 23:42 Het kustwachtvliegtuig Coastguard 01 is opgestegen vanaf Schiphol.
- 00:02 Opdracht aan de kustwachthelikopter Coastguard 06 (via de Fire Liaison Officer van de MIRG op het Kustwachtcentrum) MIRG inladen en richting Den Helder.
- 00:08 Het kustwachtvliegtuig Coastguard 01 is ter plaatse en geeft aan het Kustwachtcentrum door dat zij een zeer grote brand zien op de FH, het schip straalt op de infraroodcamera van het vliegtuig over de volledige lengte hitte uit en er komt rook uit alle ventilatiegaten aan de bovenzijde. Ze 'adviseren ten strengste en ten spoedigste evacuatie'.
- 00:11 Het Kustwachtcentrum geeft beeld van de situatie door aan FH met het advies het schip te evacueren: "Our advice is to evacuate the ship, to evacuate the ship of the persons on board. This is our advice please take it in consideration and let me know what you want to do."
- 00:11 Afstemming met meldkamer Noord-Nederland over mogelijke aanlanding van 23 personen.
- 00:12 De FH meldt; De bemanning van de FH maakt zich gereed om te evacueren. Ze hebben geen toegang meer tot de reddingboten.
- 00:14 De KNRM-reddingboot Anna Margaretha ter plaatse.
- 00:22 De Noordgat-rescueboot Hurricane ter plaatse.
- 00:24 De kustwachthelikopter Coastguard 06 vliegt richting Den Helder met vier pob (persons on board) MIRG, nadat de MIRG gereed was voor vertrek.
- 00:33 Het eerste bemanningslid van FH gesprongen van het achterschip. Gered door de Hurricane. Persoon maakt het goed.
- 00:36 Vraag aan Duitse Kustwacht of een Duitse SAR-helikopter kan worden ingezet, maar die helikopter is op dat moment aan de Baltische zee, te ver weg.
- 00:39 De FH geeft aan dat het stuurhuis zich met rook vult en dat ze de bemanning gaan evacueren door middel van overboord springen omdat de vermoedelijke tijd van aankomst van de kustwachthelikopters nog 45 minuten is.
- 00:43 De kustwachthelikopter Coastguard 08 vliegt richting Den Helder, nadat de leden van de MIRG en hun materiaal weer zijn uitgeladen. De helikopter is nu qua bemanning en inrichting gereed voor Search And Rescue. Vermoedelijke tijd van aankomst 01:39 uur.
- 00:51 Het Kustwachtcentrum informeert de meldkamer Noord-Nederland over de aanlanding van de geredden in Lauwersoog, aanlandingsplaats 22 uit het Incident Bestrijdingsplan Noordzee.
- 00:51 De kustwachthelikopter Coastguard 06 landt op Den Helder Airport om het MIRG-personeel te laten uitstappen en hun materieel uit te laden, en maakt van de gelegenheid gebruik om te tanken.

- 00:58 De kustwachthelikopter Coastguard 06 stijgt weer op van Den Helder Airport om naar de FH te vliegen.
- 00:59 Het tweede bemanningslid van de FH is gesprongen in overleg met de reddingboten die klaarliggen voor de redding. De reddingboot Anna Margretha gooide twee lijnen over dit bemanningslid maar hij pakte ze niet vanwege een kortstondig buiten bewustzijn. De derde lijn van de rescueboot Hurricane pakte hij wel. De Anna Margretha heeft het bemanningslid overgenomen voor het geven van eerste hulp.
- 01:03 De KNRM-reddingboot Koning Willem 1 is ter plaatse.
- 01:05 De reddingboot Anna Margretha geeft aan dat de sprong van de FH te hoog is, bemanningsleden raken hierdoor gewond, op deze manier gaat het niet goed.
- 01:06 Vermoedelijke tijd van aankomst van de kustwachthelikopter Coastguard 06 nog vijftien minuten.
- 01:11 Het Kustwachtcentrum informeert de meldkamer Noord-Nederland over de letsels van de gewonden en overlegt over landingsplaatsen voor de kustwachthelikopters.
- 01:15 Dringend advies van de reddingboot Anna Margretha om de resterende bemanning van de FH door middel van de kustwachthelikopters van het schip te hijsen.
- 01:24 Overleg tussen de calamiteiten coördinator van de meldkamer Noord-Nederland en de duty officer van het Kustwachtcentrum over aanlandingsplaatsen gewonden, i.v.m. de letsels ook over ziekenhuizen naast de haven van Lauwersoog.
- 01:24 De kustwachthelikopter Coastguard 06 is ter plaatse.
- 01:27 De medic van de kustwachthelikopter Coastguard 08 wordt op reddingboot Anna Margretha gehesen. De medic deed een snelle beoordeling van de slachtoffers en is daarna snel overgezet op de reddingboot Koning Willem 1 om daar te assisteren bij een reanimatie.
- 01:41 Negen bemanningsleden van de FH in de kustwachthelikopter Coastguard 06 gehesen.
- 01:44 De kustwachthelikopter Coastguard 08 start met de resterende bemanningsleden van de FH op te hijsen.
- 01:47 De kustwachthelikopter Coastguard 06 onderweg naar Medisch Centrum Leeuwarden vermoedelijke tijd van aankomst over zeventien minuten.
- 01:49 De reddingboot Koning Willem 1 neemt twee geredde bemanningsleden van de Fremantle Highway over van de rescueboot Hurricane.
- 01:52 Afstemming tussen Kustwachtcentrum en meldkamer Noord-Nederland over de landingsplaats kustwachthelikopter Coastguard 06. Verwarring bij de meldkamer Noord-Nederland over de letsels/ medische indicaties van de evacuees. Nu geen letsel, dus geen ziekenhuis meer nodig. Bestemming wordt daarom vliegbasis Leeuwarden.
- 01:58 Twee bemanningsleden FH aan boord kustwachthelikopter Coastguard 08 gehesen.
- 01:59 De calamiteiten coördinator (CaCo) van de meldkamer Noord-Nederland belt dat de kustwachthelikopter Coastguard 06 naar vliegveld Eelde moet. Daar is alle voorbereiding op gericht. CaCo gaat zorgen dat vliegveld Eelde open gaat.
- 02:11 De kustwachthelikopter Coastguard 08 vliegt naar gasproductieplatform G17 om te tanken als dichtstbijzijnde mogelijkheid om te tanken.
- 02:15 De calamiteiten coördinator van de meldkamer Noord-Nederland meldt dat ze vliegveld Eelde niet kunnen bereiken.
- 02:26 De kustwachthelikopter Coastguard 06 is geland op een verlaten vliegveld Eelde. Ambulances staan voor het gesloten hek en kunnen het terrein niet op.
- 02:31 De bemanning van de traumahelikopter op Eelde neemt de zorg voor de bemanningsleden FH over zodat de kustwachthelikopter Coastguard 06 weer kan opstijgen.
- 02:40 Het Kustwachtcentrum kondigt de aankomst van zeven slachtoffers aan met reddingboot in Lauwersoog vermoedelijke tijd van aankomst over 20-30 minuten. Verzoekt aan de meldkamer Noord-Nederland om ambulances.
- 02:45 Overleg tussen de duty officer van het Kustwachtcentrum en de Leider Commando Plaats Incident in Lauwersoog, het is GRIP 1, de ambulances staan klaar.

- 03:20 De reddingboot Koning Willem 1 komt met evacuees aan in Lauwersoog.
- 03:23 De reddingboot Anna Margaretha komt met evacuees aan in Lauwersoog.
- 03:29 De kustwachthelikopter Coastguard 08 heeft bemanningsleden FH op vliegveld Eelde overgedragen aan de ambulances.
- 03:37 Alle bemanningsleden van de Fremantle Highway zijn aan landzijde overgedragen aan medisch personeel. Einde Search And Rescue afgekondigd door het Kustwachtcentrum.

2.3 Context van het incident

De Fremantle Highway had een Noordzeeloods aan boord die de communicatie met het Kustwachtcentrum verzorgde. Dit deed hij zeer beheerst en in goed verstaanbaar Engels. Dit was zowel een voordeel vanwege het goede Engels als een nadeel vanwege de rust waaruit geen urgentie van de situatie was af te leiden anders dan uit de inhoud van de communicatie. Het Kustwachtcentrum is afhankelijk van de informatie die wordt verkregen van de kapitein van een incidentschip totdat waarneming via een ingezette eenheid mogelijk is.

De initiële locatie was dicht bij het verkeersscheidsstelsel en boven internationale gaspijpleidingen. Op de Waddeneilanden en in de media is al langer aandacht voor incidenten in de zuidelijke banen van het verkeersscheidsstelsel boven de Waddeneilanden. Dit is vooral een gevolg van het incident met de MSC Zoë die hier een groot aantal containers verloor. Voor dit incident was er al snel media-aandacht op nationaal niveau. Ook op internationaal niveau was dit het geval vanwege de buitenlandse rederij en -bemanning. Internationale media werkten in andere tijdzones waardoor woordvoering/communicatie dag en nacht vragen kreeg.

Toen de bemanning van de Fremantle Highway door de brand gedwongen werd het schip te verlaten, moest men van grote hoogte (± 30 meter) in zee springen. Op onderstaande foto is goed te zien hoe groot en hoog het schip is.



3 Melding en alarmering

Het doel van het proces melding & alarmering is het verkrijgen, (zo mogelijk) verifiëren en combineren van de essentiële gegevens van een incident, het beoordelen van de gegevens, die vertalen naar de initiële hulp- en inzetbehoefte en het zo snel en effectief mogelijk beschikbaar maken van die hulp.

In het kader van de plenaire evaluatie van de Kustwacht wordt hierbij gekeken naar de alarmering van de ketenpartners op basis van de melding.

3.1 Bevindingen

Uit de geluidsbestanden en logging van de Kustwacht blijkt dat het Kustwachtcentrum (Kustwachtcentrum) om 21:42 uur een verzoek kreeg van de Fremantle Highway om een werkkanaal⁷ op VHF te openen. In het eerste gesprek gaf de kapitein aan dat ze een brand aan boord hadden, vermoedelijk ontstaan in een elektrische auto. Op dat moment voer de Fremantle Highway de verkeersbaan van verkeersscheidingssysteem van Terschelling uit om te gaan ankeren en de brand te blussen. Uit de geluidsbestanden blijkt dat om 21:47 uur de volgende mededeling kwam vanuit de Fremantle Highway: *"at this moment no assistance is required"*, de toon van de melding was rustig en professioneel. Acht minuten⁸ na dit laatste bericht verzocht de kapitein van de Fremantle Highway expliciet wel om assistentie bij de brandbestrijding.

Op vragen van het Kustwachtcentrum over de bemanning werd geantwoord dat alle bemanning veilig was en dat er geen gewonden of vermisten waren. Het Kustwachtcentrum vroeg ook om informatie over de brandsituatie aan boord en deze vragen kon de Fremantle Highway niet allemaal beantwoorden. Vanwege de rook aan boord had men geen zicht op de brandsituatie. Om 22:04 uur maakte het Kustwachtcentrum vooralarm voor de Maritime Incident Response Group (MIRG) bij de meldkamer Rotterdam met de beschikbare informatie.

Uit de geluidsbestanden en logging van de Kustwacht blijkt dat terwijl het proces van het vooralarm voor de MIRG in gang was gezet, verschillende varende en vliegende eenheden werden gepaged, gebriefd en gealarmeerd door het Kustwachtcentrum om een inzet van de MIRG te kunnen uitvoeren:

- 21:58 uur Pagen kustwachthelikopter Coastguard 08, voor vervoer MIRG-teams.
- 22:00 uur Briefing en alarmering kustwachthelikopter Coastguard 08, informatie-uitwisseling over opdracht, locaties en te vervoeren aantal personen.
- 22:09 uur Pagen kustwachthelikopter Coastguard 06, voor vervoer MIRG-teams.
- 22:10 uur Briefing en alarmering kustwachthelikopter Coastguard 06, informatie-uitwisseling over opdracht, locaties en te vervoeren aantal personen.
- 22:12 uur Pagen kustwachtvliegtuig Coastguard 01, voor overzicht over het incidentschip en incidentbestrijding.
- 22:14 uur Briefing en alarmering kustwachtvliegtuig Coastguard 01, informatie-uitwisseling over opdracht en locatie incidentschip.
- 22:32 uur Alarmering reddingboot Anna Margretha KNRM Ameland-Ballum, als veiligheidsschip ten behoeve van de MIRG.
- 22:46 uur Briefing en alarmering reddingboot Anna Margretha, informatie-uitwisseling over opdracht en locatie incidentschip.

⁷ Een werkkanaal is een specifiek toegewezen VHF-kanaal om te gebruiken voor de communicatie tussen twee stations. In dit geval tussen het Kustwachtcentrum en de Fremantle Highway.

⁸ Dat was twaalf minuten na de eerste melding van de Fremantle Highway, zoals elders vermeld.

3.2 Analyse

Tijdens de plenaire evaluatie kwam naar voren dat het initiële situatiebeeld grote gevolgen heeft gehad voor de melding en alarmering. De informatie van de Fremantle Highway ging over de brand aan boord en de rookverspreiding. De rustige wijze van melden door de Fremantle Highway deed vermoeden dat de situatie onder controle was.

Toen bij het Kustwachtcentrum het verzoek kwam om assistentie voor het blussen van de brand is daarom gekozen voor een snelle inzet van de MIRC met beide kustwachthelikopters⁹ vanwege de vliegafstanden en de capaciteit van de helikopters. Met deze uitleg ontstond meer begrip voor de gekozen alarmeringen. Hierdoor was ook duidelijk dat de reddingboot¹⁰ was gealarmeerd als onderdeel van het vooralarm voor de MIRC.

Tijdens de plenaire evaluatie is besproken of niet meer informatie kon worden gevraagd over de brandsituatie. Dit bleek echter lastig en er kwam weinig informatie vanaf de Fremantle Highway beschikbaar. Het Kustwachtcentrum is hier afhankelijk van wat een kapitein aan informatie wil of kan geven. Het verzamelen van meer informatie over de situatie van de Fremantle Highway was een belangrijke reden voor het alarmeren van het kustwachtvliegtuig Coastguard 01. (Zie ook hoofdstuk 6 "Informatiemanagement.")

In de eerste berichten van de Fremantle Highway wordt aangegeven dat men brand aan boord heeft, dat men deze met eigen middelen wil gaan blussen en daarom de verkeersbaan verlaat. De kapitein geeft initieel aan geen assistentie nodig te hebben maar kort daarna wil hij assistentie bij de brandbestrijding. De bemanning is veilig en er zijn geen vermisten. Op basis van deze informatie heeft het Kustwachtcentrum conform de procedures de MIRC gealarmeerd. Er was op dat moment geen reden om aan te nemen dat andere maatregelen nodig waren.

3.3 Subconclusies

Op basis van de eerste meldingen van de Fremantle Highway was het beeld van de situatie dat men alleen assistentie nodig had voor de bestrijding van de brand aan boord. Door het steeds aangeven dat de bemanning veilig was lag de prioriteit bij het inzetten van de MIRC. Niet alle uiteindelijk betrokken partijen hadden dit beeld waardoor men zich afvroeg waarom niet meer reddingsboten werden ingezet. Na de bespreking in de plenaire evaluatie had men begrip voor de gekozen alarmeringen.

3.4 Aanbeveling

Geen.

⁹ De inzet van een kustwachthelikopter voor het vervoer van de MIRC-teams is vastgelegd in de inzetprocedure voor de MIRC. In deze procedure is het aantal in te zetten kustwachthelikopters niet vastgelegd. Wel is vastgelegd dat een vervoerscapaciteit voor zes personen en twee loadingbags beschikbaar moet zijn.

¹⁰ De gealarmeerde reddingboot had bovendien voldoende capaciteit voor opvang van de MIRC-teams én de 23 opvarenden van de Fremantle Highway wanneer dat nodig was.

4 Op- en afschalen

Het doel van het proces op- en afschalen is om steeds zoveel mogelijk de juiste hoeveelheid bestrijdingspotentieel (mensen en middelen) beschikbaar te hebben om een grootschalig incident optimaal te bestrijden. De totale organisatie die nodig is, moet door middel van opschaling worden opgebouwd. Zonder voldoende mensen en middelen verloopt de bestrijding en hulpverlening onnodig langzaam en/ of kunnen de effecten te lang blijven escaleren. Met te veel potentieel worden leiding en coördinatie, informatiemanagement en andere logistieke processen daarentegen onnodig belast.

In het kader van de plenaire evaluatie wordt hierbij gekeken naar de opschaling en afschaling van de betrokken ketenpartners van de Kustwacht.

4.1 Bevindingen

Uit de geluidbestanden en logging van de Kustwacht komt naar voren dat na de alarmering van de Maritime Incident Response Group (MIRG), inclusief de kustwachthelikopters voor het vervoer, deze eenheden zich verzamelden op Rotterdam The Hague Airport. De leden van de MIRG waren daar binnen een uur aanwezig maar niet direct gereed voor vertrek. In afwachting van het inzetbesluit van de incident commander MIRG had men de vertrekprocedure onderbroken. De kustwachthelikopters landden daar kort na elkaar om 23:06 uur en 23:08 uur. Het wachten was op het besluit van de incident commander tot inzet van de MIRG.

Tijdens het wachten meldde de Fremantle Highway steeds stukjes informatie over de brandsituatie aan boord.

- 23:11 uur De Fremantle Highway gaf door dat de voortstuwing gestopt was en dat ze driftte. De bemanning kon niet naar het ankerstation vanwege de rook.
- 23:23 uur De Fremantle Highway gaf door dat ze uitslaande brand zagen aan stuurboordzijde van de autodekken.
- 23:29 uur Melding van de Fremantle Highway dat het vuur nu zeer snel verspreidde naar de accommodatie. Alle bemanning was op de brug, behalve één op het achterdek, iedereen was nog veilig.

Om 23:25 uur meldde de Noordgat-rescueboot Hurricane bij het Kustwachtcentrum dat zij onderweg was naar de Fremantle Highway en zij werd gekoppeld aan het incident. Tien minuten later, om 23:35 uur, werd ook de reddingboot Koning Willem 1 van de KNRM Schiermonnikoog gealarmeerd om naar de Fremantle Highway te gaan.

De situatie veranderde toen het kustwachtvliegtuig om 00:08 uur ter plaatse kwam en op de infraroodcamera's zag dat de Fremantle Highway van voor tot achter hitte uitstraalde. Evacuatie van het schip werd met klem geadviseerd door het kustwachtvliegtuig. Deze informatie werd door het Kustwachtcentrum doorgegeven aan de Fremantle Highway, en daar besloot de kapitein dit advies te volgen en over te gaan tot evacuatie van de bemanning. Hierop schakelde het Kustwachtcentrum over van inzet MIRG op een Search And Rescue-actie. Eén kustwachthelikopter stond toen op Rotterdam The Hague Airport, de ander was nét opgestegen om alvast richting Den Helder Airport te vliegen.

Om 00:11 uur, toen het Kustwachtcentrum de kapitein van de Fremantle Highway dringend adviseerde om het schip te evacueren, was de reddingboot Anna Margretha ter plaatse en de rescueboot Hurricane in de buurt. Uit de geluidsbestanden en logging van de Kustwacht blijkt dat om 00:12 uur de meldkamer Noord-Nederland werd geïnformeerd over de mogelijke aanlanding van de 23 personen van de bemanning van de Fremantle Highway.

4.2 Analyse

In de plenaire evaluatie kwam naar voren dat veel betrokkenen op basis van hun professionele intuïtie de situatie niet vertrouwden en een slecht gevoel hadden bij de mogelijke scenario's, ondanks de feitelijke informatie die de kapitein van de Fremantle Highway deelde. Dit gevoel werd tijdens het incident sterker naarmate de tijd vorderde. Daarom had het Kustwachtcentrum op basis van professionele intuïtie na de laatste informatie van de Fremantle Highway de reddingboot Koning Willem 1 gealarmeerd. Op Rotterdam The Hague Airport overlegden de piloten van de kustwachthelikopters met de operational commander van de MIRC of ze niet alvast met de eerste MIRC-teams richting Den Helder zouden vliegen om dichterbij de buurt van de Fremantle Highway te zijn wanneer ze moesten worden ingezet. Als MIRC inzet in de tussentijd in een SAR-actie veranderde, konden de MIRC-teams alsnog in Den Helder uitstappen. Dit idee is voorgesteld aan het Kustwachtcentrum dat daar direct mee instemde en om 00:02 uur hiervoor de opdracht gaf.

Naarmate meer informatie beschikbaar kwam, ontstond het beeld van een situatie die escaleerde naar een punt waarop de inzet van de MIRC niet van meerwaarde kon zijn. Met de informatie van het kustwachtvliegtuig over de situatie van de Fremantle Highway werden de betrokken partijen ingehaald door de werkelijkheid. Dit was voordat de incident commander MIRC het besluit GO/ No-GO voor inzet van de MIRC had genomen.

In de plenaire evaluatie waren alle deelnemers het erover eens dat vanaf het moment dat het duidelijk was dat de bemanning van de Fremantle Highway het schip moest evacueren, voortvarend is opgeschaald naar de ketenpartners aan de landzijde. Hiervoor is door het Kustwachtcentrum direct contact opgenomen met de meldkamer Noord-Nederland.

4.3 Subconclusie

Tijdens het wachten op het besluit tot inzet van de MIRC zijn proactief verschillende maatregelen genomen om sneller te kunnen inzetten maar ook flexibel te blijven om te kunnen wisselen van een inzet MIRC naar een SAR-inzet. Nadat duidelijk was geworden dat een SAR-inzet noodzakelijk was is hierop door het Kustwachtcentrum snel gereageerd met opschaling richting de meldkamer Noord-Nederland voor de opvang van geredde bemanningsleden.

4.4 Aanbevelingen

Pas de inzetprocedure voor de MIRC aan zodat tijdens het wachten op het inzetbesluit van de incident commander van de MIRC, de kustwachthelikopters met het eerste MIRC-team alvast in de richting van een incidentschip vliegen om tijd te winnen.

Neem als onderdeel van de procedure een tijdstip op na alarmeren, waarop de duty officer van het Kustwachtcentrum en de incident commander van de MIRC overleggen in hoeverre de inzet van de MIRC reëel is voor het betreffende incident.

5 Leiding en coördinatie

Het doel van het proces leiding en coördinatie is het zo optimaal mogelijk bestrijden van een incident. Het proces leiding en coördinatie waarborgt een effectieve aansturing van alle betrokken diensten, sleutelfunctionarissen en eenheden.

In het kader van de plenaire evaluatie Kustwacht wordt hierbij gekeken naar de leiding en coördinatie van de Kustwacht aan de ingezette ketenpartners. Voor het onderdeel leiding en coördinatie wordt onderscheid gemaakt tussen de inzet voor de Maritime Incident Response Group (MIRG) en de inzet voor Search And Rescue (SAR).

5.1 Bevindingen

Voor de inzet van de MIRG vroeg het Kustwachtcentrum om 22:04 uur vooralarm MIRG bij de meldkamer Rotterdam. Op basis daarvan werden de leden van de MIRG-teams om 22:10 uur door de meldkamer gealarmeerd en verzamelden zij op Rotterdam The Hague Airport om in de kustwachthelikopters te kunnen stappen voor vervoer naar de Fremantle Highway. Het Kustwachtcentrum alarmeerde de kustwachthelikopters die ook naar Rotterdam The Hague Airport kwamen. De eerste helikopter landde daar om 23:06 uur de tweede helikopter landde om 23:08 uur.

Voor de inzet SAR werden de kustwachthelikopters ingezet als SAR-helikopters. De eerste helikopter Coastguard 06 was net opgestegen met het eerste leden van de MIRG aan boord richting Den Helder Airport, toen de incidentbestrijding veranderde in een SAR-inzet. Deze helikopter is doorgevlogen naar Den Helder Airport om daar de leden van de MIRG uit te laten stappen en snel te tanken. Direct daarna volgde de inzet als SAR-helikopter voor het evacueren van de bemanning van de Fremantle Highway. De tweede kustwachthelikopter Coastguard 08 stond nog op het vliegveld in Rotterdam en kon de net ingestapte leden van de MIRG meteen weer uit laten stappen voordat deze helikopter voor SAR-inzet richting de Fremantle Highway vloog.

In de tijd die de kustwachthelikopters nodig hadden om naar de Fremantle Highway te vliegen was de reddingboot Anna Margretha vanaf 00:14 uur ter plaatse en de rescueboot Hurricane om 00:22 uur. Ook de reddingboot Koning Willem 1 was onderweg om bemanningsleden van de Fremantle Highway te redden die eventueel in zee zouden springen.

De varende eenheden merkten ter plaatse dat de communicatie met het Kustwachtcentrum slecht was. Men kon berichten van het Kustwachtcentrum niet goed ontvangen en omgekeerd kon het Kustwachtcentrum berichten van de schepen niet goed horen. De oplossing hiervoor was om de berichten door te geven via het kustwachtvliegtuig dat zowel met het Kustwachtcentrum als met de varende eenheden goede verbindingen had. (Zie ook hoofdstuk 7 "Communicatie"). Met het doorgeven van de communicatie vulde het kustwachtvliegtuig ook een deel van de coördinatie ter plaatse in.

Uit de geluidsbestanden en logging van de Kustwacht blijkt dat de kapitein van de Fremantle Highway om 00:11 uur dringend werd geadviseerd evacuatie van de bemanning te overwegen. Hierop gaf de kapitein van de Fremantle Highway aan dat de bemanning zich ging voorbereiden op evacuatie van het schip. Dit leidde ertoe dat om 00:33 uur de evacuatie daadwerkelijk startte met het eerste bemanningslid dat vanaf het achterschip in zee sprong. De overige 22 opvarenden bevonden zich op het voorschip en sprongen vanaf daar in zee, de eerste om 00:59 uur.

De twee aanwezige reddingboten en de rescueboot coördineerden onderling wie welk bemanningslid redde. Nadat een aantal mensen in zee waren gesprongen, adviseerde de reddingboot Anna Margretha om evacuatie op deze wijze te staken vanwege de hoge sprong die de bemanningsleden moesten maken. Het Kustwachtcentrum adviseerde daarop de

kapitein om de evacuatie zo mogelijk op te schorten tot de kustwachthelikopters ter plaatse waren om bemanningsleden van het voordek op te hijsen.

Intussen had het Kustwachtcentrum in samenspraak met de piloten van de helikopters geregeld dat de kustwachthelikopter Coastguard 06 op vliegveld Den Helder Airport, waar de leden van de MIRG met hun uitrusting uitstapten, ook zeer snel kon tanken om zo de inzetijd van de helikopter langer te maken. Hierdoor kon de Coastguard 06 na zeven minuten weer opstijgen om naar de Fremantle Highway te vliegen voor de SAR-inzet. De Coastguard 06 was om 01:24 uur ter plaatse. De kustwachthelikopter Coastguard 08 was vanaf Rotterdam direct doorgevlogen en kwam tegelijk met de Coastguard 06 ter plaatse.

De Coastguard 06 startte met het ophijzen van de eerste bemanningsleden van de Fremantle Highway terwijl de Coastguard 08 haar flight nurse afzette op de reddingboot Anna Margretha om medische zorg te kunnen bieden aan de bemanningsleden die gewond uit zee waren gered. Voor de Coastguard 08 was door het Kustwachtcentrum geregeld dat zij kon tanken op dichtbij zijnde gasproductieplatform G17 nadat ze bemanningsleden had geëvacueerd om voldoende brandstof te hebben voor de terugvlucht naar de vaste wal.

De leiding en coördinatie met de meldkamer Noord-Nederland (MNN) – voor de opvang van de geredde bemanningsleden wanneer zij aan land werden gebracht – startte met de eerste aankondiging van het Kustwachtcentrum om 00:12 uur. Daarna gaf het Kustwachtcentrum om 00:51 uur aan bij de MNN dat de reddingboten met geredde en gewonde bemanningsleden naar de aanlandingsplaats in Lauwersoog zouden varen. Het Kustwachtcentrum verzocht de MNN hier opvang te regelen en gaf aan dat de reddingboten nog een stuk moesten varen en ze niet direct zouden aankomen. De MNN heeft geregeld dat de veiligheidsregio Groningen voor de opvang zorgde. Hiervoor werd opgeschaald naar GRIP 1 en was er een CoPI in Lauwersoog voor leiding en coördinatie van de opvang ter plaatse.

Uit de geluidsbestanden blijkt dat de reddingboten doorgeven aan het Kustwachtcentrum dat personen die door hen werden gered allemaal last hadden van ademhalingsklachten door het inademen van rook. Om 01:11 uur was contact tussen het Kustwachtcentrum en de MNN en werd medegedeeld dat mogelijk alle bemanningsleden inhalatietrauma hadden. Daarnaast werd gevraagd waar de kustwachthelikopter Coastguard 06 de geredden naartoe kon brengen. Om 01:24 uur stemden de duty officer van het Kustwachtcentrum en de calamiteiten coördinator van de MNN met elkaar af over de opvang van de geredde bemanningsleden. Het ging over opvang in Lauwersoog en over opvang bij ziekenhuizen. Het was nog niet duidelijk welke ziekenhuizen konden worden gebruikt voor opvang van de gewonden.

Om 01:41 uur had de kustwachthelikopter Coastguard 06 negen bemanningsleden van de Fremantle Highway aan boord en vloog het naar de wal. De piloot wilde weten waar hij naartoe moest vliegen. Hierop nam het Kustwachtcentrum weer contact op met de MNN en ontstond een reeks telefoongesprekken:

- 01:47 uur Het Kustwachtcentrum vroeg waar de helikopter naartoe moest vliegen. De meldkamer Ambulancezorg kon dat niet direct zeggen omdat ze de letsels niet kenden en beloofden terug te bellen.
- 01:52 uur De meldkamer belde terug en vroeg of de mensen in de kustwachthelikopter medische hulp nodig hadden. Het Kustwachtcentrum gaf aan dat dit niet het geval was. Dit zorgde voor verwarring omdat de meldkamer informatie had dat alle geredden medische hulp nodig hadden. De helikopter was in ieder geval op weg naar Leeuwarden, de vraag werd nu waar precies. Op dit moment had de meldkamercentralist door dat zijn collega tegelijkertijd ook met het Kustwachtcentrum sprak over dit onderwerp en verwees naar het gesprek met zijn collega.

- 01:53 uur De meldkamer had opvang geregeld in het medisch centrum Leeuwarden, maar vond dat raar als geen medische hulp nodig was. Daarop werd afgesproken dat de helikopter dan naar de vliegbasis Leeuwarden zou vliegen. Dan zou daar opvang worden geregeld door de MNN.
- 01:58 uur Het Kustwachtcentrum belde met de MNN of nu alle mensen naar de vliegbasis Leeuwarden moesten worden gebracht? De centralist van de MNN dacht van wel. Hij kwam erachter dat de calamiteiten coördinator tegelijkertijd ook belde met het Kustwachtcentrum en gaf aan dat de calamiteiten coördinator zou aangegeven wat het definitief werd.
- 01:59 uur De calamiteiten coördinator van de MNN belde met het Kustwachtcentrum om aan te geven dat de kustwachthelikopters naar vliegveld Eelde moesten vliegen omdat daar alle voorbereidingen op waren gericht. De watch officer die dit gesprek aannam verbond hem hierop door met de duty officer. De calamiteiten coördinator en de duty officer stemden vervolgens af dat alle kustwachthelikopters werden doorgestuurd naar vliegveld Eelde. De duty officer en de calamiteiten coördinator spraken af dat beide zouden proberen te regelen dat vliegveld Eelde op tijd open zou gaan.
- 02:15 uur De duty officer belde met de calamiteiten coördinator dat vliegveld Eelde dicht was. Kon de calamiteiten coördinator het vliegveld openen? De duty officer vond het niet prettig dat een kustwachthelikopter met 9 mensen aan boord en met weinig brandstof voor vervolginzet naar een gesloten vliegveld werd gestuurd¹¹.
- 02:29 uur De duty officer belde met de calamiteiten coördinator dat de kustwachthelikopter Coastguard 06 op vliegveld Eelde was geland en de negen geredde bemanningsleden niet kon overdragen. De ambulances konden niet het vliegveld op komen omdat het hek dicht was.

Uiteindelijk werd op vliegveld Eelde een oplossing gevonden doordat de bemanning van de daar gestationeerde traumahelikopter de zorg voor de negen geredde bemanningsleden op zich nam. De bemanning van de traumahelikopter was mee gealarmeerd in de opschaling die was afgekondigd door de veiligheidsregio Drenthe voor de opvang van de geredde bemanningsleden op vliegveld Eelde en in de verwachting van de calamiteiten coördinator van de meldkamer Noord-Nederland waren zij op de hoogte van deze inzet. Het Kustwachtcentrum had intussen geregeld dat de kustwachthelikopter Coastguard 06 in Eemshaven kon tanken omdat niet zeker was of dat op vliegveld Eelde mogelijk was. Dit bleek uiteindelijk wel mogelijk.

De kustwachthelikopter Coastguard 08 had na het afzetten van haar flight nurse op de reddingboot Anna Margretha de resterende zeven opvarenden van de Fremantle Highway aan boord gehesen. Via gasproductieplatform G17 om te tanken was de Coastguard 08 ook naar vliegveld Eelde gevlogen.

Tijdens de plenaire evaluatie gaven de schippers van de KNRM-reddingboten aan dat de reddingboten gedurende het ophijzen van de bemanningsleden van de Fremantle Highway in de kustwachthelikopters ter plaatse moesten blijven van het Kustwachtcentrum.

5.2 Analyse

In de plenaire evaluatie van de leiding en coördinatie van inzet van de Maritime Incident Response Group (MIRG) kwam naar voren dat de leden van het eerste MIRG-team binnen een uur klaar stonden voor vertrek, met dank aan de brandweer op Rotterdam The Hague

¹¹ De vliegveiligheid van de vlucht die werd uitgevoerd was niet in het geding, daarvoor was voldoende brandstof aan boord.

Airport die de spullen voor de MIRG voor hen had klaargelegd. Daarna duurde het vrij lang voordat de tweede groep van het MIRG-team klaar was om in te stijgen. In afwachting van het inzetbesluit van de incident commander MIRG (zie ook hoofdstuk 6 "Informatiemanagement") hebben de leden van de MIRG-teams gewacht met het verder aankleden in de transportpakken in verband met het risico op warmtestuwing en dergelijke. Na de opdracht om alvast richting Den Helder te gaan (zie ook hoofdstuk 4 "Op- en afschalen") hebben de leden van de MIRG de aankleedprocedure weer opgestart. De kustwachthelikopter Coastguard 08 heeft hierdoor 74 minuten met uitgeschakelde motor op Rotterdam The Hague Airport staan wachten. 2,5 uur na alarmering was de MIRG gereed om op te stijgen.

Bij de evaluatie van de leiding en coördinatie van de Search And Rescue-inzet werd aangegeven dat het kustwachtvliegtuig proactief informatie deelde wat tot een goed beeld leidde bij de kustwachthelikopters. Samen met het Kustwachtcentrum werd de prioriteit bij de Search And Rescue-inzet bepaald wat leidde tot de redding van de resterende zestien opvarenden van de Fremantle Highway.

Voor wat betreft de aanlanding in Lauwersoog kreeg de leider van het Commando Plaats Incident complimenten van de KNRM-schippers: "er was rust en beheersing, wij konden gerust alles uit handen geven". Succesfactoren: het beeld van de situatie stond en vanwege de tijdige alarmering hadden de hulpdiensten bijna een uur de tijd om alles op te bouwen. Vanuit de KNRM werd opgemerkt dat voor ondersteuning bij de aanlanding in Lauwersoog ook de bemanning van het KNRM-station Lauwersoog had kunnen worden ingeschakeld.

Tijdens de plenaire evaluatie gaf de calamiteiten coördinator van de meldkamer Noord-Nederland aan dat de melding van 22 personen met inhalatietrauma, die per helikopter werden vervoerd ervoor zorgde dat hij zijn plan voor de opvang van de evacuees van de Fremantle Highway wijzigde. Dit om de evacuees dicht bij de best mogelijke zorg te brengen. In deze situatie dicht bij het Universitair Medisch Centrum Groningen en het brandwondencentrum van het Martiniziekenhuis te Groningen, waar zij de beste zorg voor complex inhalatietrauma en brandwonden konden ontvangen. Vóór alarmering van de calamiteiten coördinator is door de meldkamer Noord-Nederland de kustwachthelikopter Coastguard 06 naar Leeuwarden gestuurd, hier was de calamiteiten coördinator het achteraf niet mee eens omdat de logistieke mogelijkheden rond vliegveld Eelde veel beter zijn. Daarbij moest hij ook rekening houden met de beschikbare ambulances in Noord-Nederland. Op deze manier was het verdeeld over meer locaties. Na deze uitleg was er meer begrip voor de situatie van de meldkamer Noord-Nederland tijdens de afhandeling van dit incident.

Verder is gesproken over het doorsturen van de kustwachthelikopters eerst naar vliegbasis Leeuwarden, daarna naar vliegveld Eelde. Daar was vervolgens geen ambulance aanwezig en het vliegveld bleef gesloten. Dat kan en moet beter vonden de deelnemers aan de plenaire evaluatie; als er nog geen triagelocatie is, moeten de eerste overlevenden naar een ziekenhuis worden gebracht of naar een andere geschikte locatie. De kustwachthelikopter Coastguard 06 was als gevolg van het doorsturen en de tussentijdse landing op luchtmachtbasis Leeuwarden meer dan 60 minuten onttrokken aan het incident terwijl het op dat moment nog niet duidelijk was of verdere inzet van deze helikopter nodig was.

Het ter plaatse moeten blijven van de reddingsboten tijdens het ophijsen van de bemanningsleden van de Fremantle Highway was noodzakelijk omdat het Kustwachtcentrum rekening hield met onverwachte ontwikkelingen van de brandsituatie waardoor bemanningsleden van de Fremantle Highway mogelijk nog in zee zouden moeten springen en dan gered moesten worden. Zodra het laatste bemanningslid was opgehesen konden de reddingsboten richten Lauwersoog. De beide KNRM-reddingsboten zijn bij elkaar in de buurt blijven varen om de medic die op de reddingboot Koning Willem 1 aan boord was, snel over te kunnen zetten op de reddingboot Anna Margretha als dat nodig was.

5.3 Subconclusies

Leiding en coördinatie van de inzet van de Maritime Incident Response Group is goed verlopen. De beslissing GO/ No-GO van de incident commander MIRG was de beslissende factor voor de realisatie van de inzet van de MIRG. Dit besluit werd uiteindelijk ingehaald door de werkelijkheid van de brandsituatie aan boord van de Fremantle Highway.

Leiding en coördinatie van de Search And Rescue-actie ter plaatse is goed verlopen, mede door de inzet van het kustwachtvliegtuig dat een belangrijke rol kreeg bij het doorgeven van berichten van het Kustwachtcentrum aan de aanwezige varende eenheden en vice versa.

De samenwerking met de meldkamer Noord-Nederland voor leiding en coördinatie van de opvang van de bemanning van de Fremantle Highway verliep ten aanzien van het aanlanden in Lauwersoog goed. Ten aanzien van het bepalen van een landingsplaats voor de helikopters verliep de samenwerking minder goed, de meldkamer Noord-Nederland kon niet direct een landingsplaats voor de kustwachthelikopters aangeven. De communicatie over letsels van de geëvacueerde bemanningsleden zorgde hierbij voor verwarring.

De meldkamer Noord-Nederland werkt niet vaak samen in opgeschaalde toestand met het Kustwachtcentrum. Daarin kunnen beide organisaties elkaar beter vinden.

5.4 Aanbeveling

Betrek de meldkamer Noord-Nederland bij training en oefening van de Kustwacht en vice versa.

6 Informatiemanagement

Het doel van het proces informatiemanagement is het verkrijgen van alle voor de bestrijding van het grootschalig incident relevante informatie en die actief beschikbaar stellen. De juiste informatie moet in de juiste vorm en op het juiste moment beschikbaar zijn voor degenen die deze nodig hebben. De juiste informatie kan in dit verband worden gedefinieerd als de actuele, essentiële punten van het grootschalig incident, de verwachte effecten en de ingezette capaciteiten. Hieronder valt ook de expertise die nodig is voor een effectieve bestrijding.

In het kader van de plenaire evaluatie Kustwacht wordt hierbij gekeken naar het informatiemanagement tussen de Kustwacht en de ketenpartners. Voor het onderdeel informatiemanagement wordt onderscheid gemaakt tussen de inzet van de Maritime Incident Response Group (MIRG) en de inzet voor Search And Rescue (SAR).

6.1 Bevindingen

Het Kustwachtcentrum vroeg belangrijke informatie voor de bestrijding van het incident aan de Fremantle Highway. Voor het verzamelen van informatie was men uiteraard afhankelijk van de wijze waarop deze vragen werden beantwoord. De Fremantle Highway gaf op vragen van het Kustwachtcentrum het antwoord dat men brand aan boord had, dat men niets wist van de brandsituatie, en dat de bemanning veilig was zonder gewonden of vermisten.

In het onderstaande overzicht zijn de berichten van de Fremantle Highway over de situatie aan boord onder elkaar gezet.

- 21:55 De Fremantle Highway (FH) wil assistentie voor brandbestrijding, blussysteem is geactiveerd, maar de brand is niet uit.
- 22:01 De FH geeft aan dat zij niet kunnen ankeren, omdat men niet naar het ankerstation kan vanwege de dikke rook in het schip.
- 22:17 De FH geeft aan dat schuimblussing is geactiveerd. Door de dikke rook kunnen ze het effect niet waarnemen. Ze proberen met een andere koers t.o.v. de wind de rook aan boord te verminderen.
- 22:26 De FH geeft aan een kleine slagzij naar stuurboord te hebben, vermoedelijk door schuivende lading omdat sjorringen zijn gebroken.
- 22:43 De FH geeft aan dat het schip vol staat met rook vanaf dek vijf naar boven toe. Aan boord is een kleine explosie geweest. Het is nog niet duidelijk waar. In ieder geval is geen sprake van gewonden/ vermisten. Ze proberen de slagzij te corrigeren.
- 23:06 De FH geeft aan 25 elektrische auto's aan boord te hebben. Slagzij acht graden over stuurboord. Nog voortstuwing en stuurmogelijkheden.
- 23:11 De FH geeft door dat de motor (gepland) is gestopt en dat ze driften. De bemanning kan nog steeds niet naar het ankerstation.
- 23:22 De FH heeft de slagzij gereduceerd met het ballastsysteem. Zij beschouwen de situatie van de slagzij als veilig op dit moment.
- 23:23 De FH geeft door dat ze uitslaande brand zien aan de stuurboordzijde van de autodekken.
- 23:29 Melding van de FH dat het vuur nu zeer snel verspreid naar de accommodatie. Al het personeel is op de brug, één is op het achterdek, iedereen is nog veilig.
- 00:08 Het kustwachtvliegtuig Coastguard 01 is ter plaatse en geeft aan het Kustwachtcentrum door dat zij een zeer grote brand zien op de FH, het schip straalt op de infraroodcamera van het vliegtuig over de volledige lengte hitte uit en er komt rook uit alle ventilatiegaten aan de bovenzijde.

Pas nadat het kustwachtvliegtuig om 00:08 uur als eerste eenheid ter plaatse was, kreeg het Kustwachtcentrum een extern beeld van de situatie van de Fremantle Highway. Dit door middel van de informatie van de beelden van de infraroodcamera van dit vliegtuig. Een beschrijving van deze beelden werd mondeling doorgegeven omdat de beelden niet konden worden doorgestuurd naar het Kustwachtcentrum.

De informatie die men op het Kustwachtcentrum had, werd ook gedeeld met de MIRG. Om 22:04 uur maakte het Kustwachtcentrum vooralarm voor de Maritime Incident Response Group (MIRG) bij de meldkamer Rotterdam met de beschikbare informatie, die ook per e-mail werd gedeeld. In overleggen tussen het Kustwachtcentrum en de MIRG werden aanvullende vragen gesteld door de MIRG omdat ze niet genoeg informatie hadden om te kunnen bepalen of inzet van de MIRG-teams op de Fremantle Highway veilig genoeg kon plaatsvinden. Uit de geluidsbestanden en logging van de Kustwacht blijkt dat de incident commander van de MIRG vier keer telefonisch contact had met het Kustwachtcentrum.

- 22:19 Aanvullende informatie aan de incident commander van MIRG. (Aanvullend op de informatie die is doorgegeven bij de alarmering.)
- 22:48 Contact met de incident commander MIRG over de gewijzigde situatie, de slagzij baart hem zorgen. Nog geen Go/ No-GO.
- 23:10 incident commander MIRG vraagt om nieuwe informatie. Nog geen GO/ No-GO voor inzet MIRG. Zorgen om de explosie en slagzij (achterliggende zorg: een paar auto's geven geen acht graden slagzij).
- 23:14 Contact met de incident commander MIRG. Hij wil meer duiding bij de situatie aan boord de FH voor het besluit om mensen in te zetten. Nog geen GO/ No-GO.

Vanaf 23:40 uur had het OT Kustwacht ook het Landelijk Crisismanagement Systeem (LCMS) voor dit incident opgestart. Om 23:53 uur is de informatiemanager van de veiligheidsregio Rotterdam aan dit incident gekoppeld.

6.2 Analyse

In de plenaire evaluatie werd door de vertegenwoordiger van de MIRG aangegeven dat het voor de incident commander en het assessment team van de MIRG heel moeilijk was om een goed assessment te maken van de situatie. Vanaf het begin was er weinig informatie en het verzamelen van meer informatie verliep stroef. Ook het Kustwachtcentrum is sterk afhankelijk van de informatie die de kapitein geeft. In de tabel met alle berichten van de kapitein van de Fremantle Highway over de situatie aan boord, staan al deze berichten overzichtelijk bij elkaar. Deze berichten geven impliciet de indruk dat er meer speelt aan boord dan wat feitelijk wordt doorgegeven. Met de kennis van de afloop van dit incident en in alle rust dit overzicht bekijkend lijkt dat gemakkelijk vast te stellen. In de hectiek van de afhandeling van een incident is dit echter veel lastiger vast te stellen.

Informatie over de situatie aan boord van de Fremantle Highway kwam hierdoor gefragmenteerd bij MIRG binnen. Dit gebeurde veelal telefonisch waardoor in de overdracht zaken mogelijk anders overgebracht werden of binnenkwamen en/ of verloren gingen. Het beeld wat ontstond bleef voor de incident commander van de MIRG onduidelijk, de beschikbare informatie paste niet bij elkaar. De incident commander zocht naar een mogelijkheid om het verzoek om assistentie in te willigen en had informatie nodig op basis waarvan de inzet op veilige wijze kon plaatsvinden. Dit alles samen leidde ertoe dat de beslissing GO/ No-GO van de incident commander MIRG niet gemakkelijk kon worden genomen en uiteindelijk in de tijd werd ingehaald door de realiteit.

Verder werd besproken dat met name werken met LCMS alle gekoppelde organisaties helpt in de beeldvorming. Nog meer en sneller netcentrisch werken kan de samenwerking alleen

maar verbeteren. Vanuit de meldkamer Noord-Nederland werd aangegeven dat netcentrisch werken via LCMS een goede start is. Het is nog interessanter om samen te werken in het primaire systeem van de meldkamers: het Gemeenschappelijk Meldkamer Systeem. Dan werken de organisaties nog directer op meldkamerniveau samen.

Alle deelnemers aan de plenaire evaluatie waren het erover eens dat de live beelden van het kustwachtvliegtuig een goede tool waren voor de ondersteuning van de beeldvorming op het Kustwachtcentrum. Bij dit incident was het beeld van het kustwachtvliegtuig zelfs doorslaggevend. Het maakte duidelijk dat het hele schip in brand stond. Dit had men tot op dat moment niet opgemaakt uit de berichten van de Fremantle Highway.

Wanneer live beelden vanuit het kustwachtvliegtuig, of de kustwachthelikopters, naar het Kustwachtcentrum kunnen worden doorgestuurd dan kunnen ze bijvoorbeeld ook worden gebruikt voor het assessment ten behoeve van een inzetbesluit van de MIRG.

6.3 Subconclusies

Het Kustwachtcentrum heeft informatie voor de bestrijding van het incident gevraagd aan de kapitein van de Fremantle Highway. Deze informatie is actief beschikbaar gesteld aan betrokken organisaties. De verzamelde informatie gaf een onduidelijk beeld van de situatie aan boord van de Fremantle Highway. De beelden van het kustwachtvliegtuig maakten duidelijk wat de werkelijke situatie was.

Het stroef verlopen van het informatie-verzamelproces voor een assessment ten behoeve van de inzet van de MIRG bemoeilijkte de besluitvorming over een GO/ No-GO voor inzet. Het delen van informatie via LCMS helpt in de beeldvorming voor betrokken organisaties. Tijdens de afhandeling van dit incident was het niet mogelijk live beelden van het kustwachtvliegtuig direct door te sturen naar het Kustwachtcentrum.

6.4 Aanbevelingen

Realiseer de mogelijkheid om met het Kustwachtcentrum en de meldkamers Rotterdam-Rijnmond en Noord-Nederland samen te werken in het Gemeenschappelijk Meldkamer Systeem om de uitwisseling van informatie gemakkelijker te maken.

Zorg ervoor dat het technisch mogelijk wordt live camera beelden van het kustwachtvliegtuig naar het Kustwachtcentrum te kunnen sturen.

Beoefen specifiek – losstaand van het oefenen van de rest van het proces – de fase melding en alarmering van de MIRG door het Kustwachtcentrum. Door het gezamenlijk doorgeven en daarna doorspreken van meerdere MIRG-situaties kan een gezamenlijke basis gecreëerd worden voor het efficiënt komen tot een GO/ No-GO besluit.

7 Communicatie

Voor een effectieve hulpverlening – specifiek voor het delen van informatie – en voor het ondersteunen van leiding en coördinatie is op professionele wijze te communiceren met de hulpdiensten en andere betrokken partijen en personen noodzaak. Hiervoor worden communicatiemiddelen gebruikt die effectieve communicatie ondersteunen.

In het kader van de plenaire evaluatie Kustwacht wordt hierbij gekeken naar de communicatie tussen de Kustwacht en de ketenpartners. Voor het onderdeel communicatie wordt onderscheid gemaakt tussen de inzet voor Maritime Incident Response Group (MIRG) en de inzet voor Search And Rescue (SAR).

7.1 Bevindingen

Uit de geluidsopnames en logging van de kustwacht blijkt dat de VHF-ontvangst ter plaatse – en met name op VHF ch67 – slecht was. Hierdoor konden de varende eenheden niet of nauwelijks communiceren met het Kustwachtcentrum. Dit werd opgelost door de berichten over-en-weer te geven via het kustwachtvliegtuig dat als eerste ter plaatse was.

Het wisselen van steunzender verbeterde de communicatie voor de ene eenheid wel en verslechterde de communicatie voor een andere eenheid.

Ter plaatse konden de reddingboten niet direct communiceren met de kustwachthelikopters. Om berichten over-en-weer door te geven werd ook hiervoor gebruik gemaakt van het kustwachtvliegtuig.

De calamiteiten coördinator van de meldkamer Noord-Nederland had goede communicatie met de duty officer op het Kustwachtcentrum. Die communicatie verliep telefonisch.

7.2 Analyse

De deelnemers aan de plenaire evaluatie hadden allen op een-of-andere wijze te maken gehad met communicatieproblemen. "Tussen reddingboot en Kustwachtcentrum kwam de communicatie slecht door. Dit was in eerste instantie wel goed maar de Hurricane vroeg om over te schakelen op een andere steunzender, dit werd uitgevoerd en daarna hadden wij geen contact meer met Kustwachtcentrum. Gelukkig was het vliegtuig aanwezig en dat heeft ons heel goed van alle informatie voorzien en fungeerde als tussenstation naar het Kustwachtcentrum." Deelnemers gaven allemaal aan dat het doorgeven van berichten via het kustwachtvliegtuig goed werkte. Bijkomend voordeel, het kustwachtvliegtuig was ook meteen een efficiënte coördinator ter plaatse.

Daarnaast werd aangegeven dat de reddingboten geen rechtstreekse communicatie konden hebben met de kustwachthelikopters. Men veronderstelde dat dit te maken kon hebben met het zenden op laag of hoog vermogen. De piloten gaven echter aan dat ze ook kunnen kiezen tussen gebruik van een antenne boven op de helikopter of onderaan de helikopter. Omdat ze bij aankomst ter plaatse direct in zware omstandigheden (donker, rook, etc.) moesten vliegen hadden en ze op dat moment al hun aandacht nodig hadden voor het veilig vliegen, hebben ze er niet op gelet welke antenne werd gebruikt. Het verbaasde zowel de schippers van de reddingboten als de piloten omdat men nooit problemen heeft met de communicatie tussen de reddingboten en de kustwachthelikopters. De piloten gaven aan dat de reddingboten het moeten benoemen wanneer de communicatie slecht is want ze hebben meerdere mogelijke (technische) oplossingen. Voor het verbeteren van deze communicatie bracht het doorgeven van berichten via het kustwachtvliegtuig ook de oplossing.

7.3 Subconclusie

Communicatie tussen varende en vliegende eenheden liep over het algemeen goed, waar communicatie met landzijde of tussen de kustwachthelikopters en varende eenheden technisch slecht was heeft het kustwachtvliegtuig gediend als tussenstation.

7.4 Aanbeveling

De voornaamste verbeterpunten zijn de VHF-dekking in het betreffende gebied boven Ameland en de bereikbaarheid van de kustwachthelikopters door de varende eenheden.

8 Naleving procedures en werkwijzen

Incidentafhandeling vindt voor een belangrijk deel plaats op basis van vastgestelde procedures en werkwijzen. Deze dienen te worden uitgevoerd wanneer zij van toepassing zijn. Het eventueel afwijken of niet uitvoeren van geldende procedures en/ of werkwijzen moet in registratie worden onderbouwd en verklaard. Daarnaast is van belang dat de procedures en werkwijzen up-to-date zijn.

In het kader van de plenaire evaluatie Kustwacht wordt hierbij gekeken naar de afgesproken procedures en werkwijzen tussen de Kustwacht en de ketenpartners. Voor het onderdeel naleven procedures en werkwijzen wordt onderscheid gemaakt tussen de inzet voor Maritime Incident Response Group (MIRG) en de inzet voor Search And Rescue (SAR).

8.1 Bevindingen

De procedure voor het alarmeren van de MIRG is om 21:55 uur gestart na het verzoek van de kapitein van de Fremantle Highway om assistentie voor het blussen van de brand aan boord. Hierop heeft het Kustwachtcentrum nadere vragen gesteld over de situatie. Met de verkregen informatie is om 22:04 uur de meldkamer Rotterdam gebeld om de MIRG te alarmeren. Ook werd het MIRG-inzetformulier met informatie aan de meldkamer Rotterdam gemaild, conform procedure. Kort hiervoor werd om 21:59 uur de kustwachthelikopter Coastguard 08 op vliegveld Midden-Zeeland gepaged en om 22:01 uur gealarmeerd voor vervoer van de MIRG van Rotterdam The Hague Airport naar de Fremantle Highway. Kort erna, om 22:09 uur, werd de kustwachthelikopter Coastguard 06 op vliegveld Den Helder Airport gepaged en om 22:12 uur gealarmeerd voor vervoer van de MIRG.

Na de alarmering en briefing van de kustwachthelikopter Coastguard 08 heeft de bemanning twee keer teruggebeld naar het Kustwachtcentrum om nadere informatie te vragen over de exacte positie van de Fremantle Highway. Ook deelden ze mee dat ze bezig waren de extra stoelen in te bouwen voor vervoer van de leden van de MIRG¹². De Coastguard 08 heeft twee extra stoelen ingebouwd, de Coastguard 06 niet omdat de eis is dat in het eerste uur negen leden van de MIRG moeten kunnen vervoerd. Samen hadden de beide helikopters tien stoelen beschikbaar.

De kustwachthelikopters landden kort na elkaar op Rotterdam The Hague Airport. De kustwachthelikopter Coastguard 08 om 23:06 uur en de kustwachthelikopter Coastguard 06 om 23:08 uur. Op dat moment waren de leden van de MIRG ook op Rotterdam The Hague Airport. Het wachten was op het definitief inzetbesluit van de incident commander van de MIRG. De afhandeling van de helikoptervluchten is door Jet Aviation verzorgd zonder dat Jet Aviation vooraf was geïnformeerd.

De mogelijkheid om het assessmentteam van de MIRG vooruit te sturen om ter plaatse bij de Fremantle Highway de situatie te beoordelen¹³ heeft de incident commander van de MIRG doelbewust niet gebruikt omdat men in het donker vanuit een helikopter aan een schip niet kan zien wat nodig is voor de beoordeling van de brandsituatie. Daarnaast wilde men voorkomen dat het assessmentteam te gemakkelijk zou besluiten toch aan boord te gaan, wanneer men eenmaal bij het schip was. Bovendien waren in de kustwachthelikopter onvoldoende headsets aanwezig om separaat overleg tussen de leden van het assessmentteam mogelijk te maken. Dit is wel noodzakelijk voor het assessment van het incidentschip.

¹² De kustwachthelikopters staan standaard gereed voor inzet voor Search And Rescue, met vier stoelen. Wanneer leden van MIRG-teams moeten worden vervoerd moeten conform de voorschriften hiervoor nog twee stoelen worden ingebouwd. Dit is conform procedure.

¹³ Dit is één van de opties voor de inzet van de MIRG.

Het piket van de KNRM is om 22:35 uur gepaged in verband met de inzet van de KNRM-reddingboten. De piketmedewerker van de KNRM werd niet actief door het Kustwachtcentrum gebeld bij de inzet van de tweede KNRM-reddingboot voor dit incident.

Om 02:45 uur belde de leider Commando Plaats Incident in Lauwersoog met het Kustwachtcentrum en werd duidelijk dat de veiligheidsregio Groningen voor de aanlanding van de geredde bemanningsleden van de Fremantle Highway had opgeschaald naar GRIP1. Voor het Commando Plaats Incident in Lauwersoog is geen SAR-liaison opgeroepen.

8.2 Analyse

De procedure voor het geven van een vooralarm voor de MIRC aan de meldkamer Rotterdam is gevolgd. Hiervoor werd door het Kustwachtcentrum aanvullend informatie gevraagd aan de Fremantle Highway om het MIRC-inzetformulier mee te kunnen invullen. Conform de procedures heeft de meldkamer Rotterdam de MIRC gepaged met als resultaat dat binnen de opkomsttijd van één uur de leden van de MIRC aanwezig waren op Rotterdam The Hague Airport.

Conform de procedures dient het Kustwachtcentrum voor vervoer van de MIRC te zorgen. Daarvoor werden de beide kustwachthelikopters gealarmeerd. In tegenstelling tot voor inzet voor een SAR-vlucht, zijn voor de inzet voor het vervoer van de MIRC geen tijdlimieten gesteld. De kustwachthelikopter Coastguard 08 was, inclusief stoelen inbouwen, 65 minuten na alarmering¹⁴ aanwezig op Rotterdam The Hague Airport, de kustwachthelikopter Coastguard 06 was 56 minuten na alarmering aanwezig. Het is logisch om de helikopters op de opstaplocatie te hebben wanneer de MIRC klaar is om te vertrekken. Dat zou betekenen dat de aankomsttijd op de verzamelplaats ook één uur is.

Het is wel zo dat een vlucht voor het vervoer van de MIRC een pré-SAR vlucht is, waarvoor de normale regels voor helikoptertransport gelden. Dit zijn regels voor wat betreft zitplaatsen, waardoor extra stoelen moesten worden ingebouwd.

Voor beide kustwachthelikopters kwam daar bij dat zij lange afstanden moesten vliegen en dat de planning van de hoeveelheid benodigde brandstof voor deze vlucht in relatie tot het mee te nemen gewicht aan personen en uitrusting tijd vergde. Bij de kustwachthelikopter Coastguard 08 wist men niet of endurance of capaciteit de hoogste prioriteit diende te krijgen¹⁵. Hierover wilde men nog afstemmen met het Kustwachtcentrum. Hiervoor heeft men ook twee keer de exacte positie van de Fremantle Highway gecheckt bij het Kustwachtcentrum.

De kustwachthelikopter Coastguard 06 was ook druk met planning van de brandstof en overlegde met het Kustwachtcentrum over mogelijkheden voor tanken op platform G17. Waarbij het Kustwachtcentrum ook nog de mogelijkheid voor tanken op vliegveld Ameland toevoegde. Die informatie is in eerste instantie niet gedeeld met de kustwachthelikopter Coastguard 08. Het direct in de briefing bespreken van opties voor tanken kan de brandstofplanning in de toekomst gemakkelijker maken. Daarnaast kunnen de helikopters ook op Rotterdam The Hague Airport tanken bij Jet Aviation wanneer dit wordt aangekondigd.

De kustwachthelikopter Coastguard 08 gaf aan goed te hebben samengewerkt met de KNRM. De flight-nurse van de Coastguard 08 is aan boord van de reddingboot Anna Margretha afgezet om daar medische assistentie te verlenen totdat de kustwachthelikopter Coastguard 06 het maximaal aantal personen aan boord had tijdens hun evacuatie. Vervolgens heeft de

¹⁴ Alarmering is op het moment van het einde van de briefing waarin de inzetopdracht en andere noodzakelijke informatie worden gedeeld.

¹⁵ Dit is intern geëvalueerd en er zijn afspraken over gemaakt voor de toekomst.

Coastguard 08 de resterende opvarenden van het schip gehaald. Een goede, onderling afgesproken, verdeling van taken over de beschikbare eenheden.

De piketmedewerker van de KNRM heeft niet naar het Kustwachtcentrum gebeld nadat men de pager van het piket had gebeld. Deze pager wordt automatisch geactiveerd wanneer een KNRM-reddingboot wordt gealarmeerd en dat gebeurt regelmatig zonder dat verdere actie noodzakelijk is. Wanneer meerdere KNRM-reddingboten worden ingezet voor hetzelfde incident is de afspraak dat de piketmedewerker actief wordt gebeld door het Kustwachtcentrum. De afhandeling van dit incident bracht zeer veel afstemming en coördinatie voor het Kustwachtcentrum met zich mee waardoor het informeren van de KNRM-piketmedewerker bij dit incident niet heeft plaatsgevonden. Dat is niet conform de afspraken maar in dit geval wel begrijpelijk.

Voor het Commando Plaats Incident in Lauwersoog is geen SAR-liaison opgeroepen. Dat is in dit geval begrijpelijk omdat een SAR-liaison specifiek aan een Commando Plaats Incident wordt toegevoegd om expertise betreffende Search And Rescue en nautische kennis te kunnen leveren. In dit geval was echter geen sprake van een zoekactie, maar enkel van het aanlanden van geredde bemanningsleden. Hiervoor waren de hulpverleningsdiensten naar Lauwersoog gekomen, waar zij de mensen direct van de KNRM-reddingboten konden overnemen. Hiervoor was geen nautische expertise, coördinatie, afstemming of communicatie met het Kustwachtcentrum noodzakelijk.

8.3 Subconclusies

De MIRG was op Rotterdam The Hague Airport binnen één uur na de alarmering van de MIRG door de meldkamer Rotterdam. De kustwachthelikopter Coastguard 08 was 65 minuten na alarmering op Rotterdam The Hague Airport, de kustwachthelikopter Coastguard 06 was 56 minuten na alarmering aanwezig. De Coastguard 06 werd elf minuten later gealarmeerd door het Kustwachtcentrum dan de Coastguard 08. De kustwachthelikopters moeten voor vervoer van de MIRG vliegen onder normale voorwaarden zodat extra stoelen moeten worden ingebouwd.

Bij de briefing van de gealarmeerde kustwachthelikopters werden opties voor tanken niet direct meegenomen wat brandstofplanning voor de helikopters ingewikkeld maakte.

Voor het Commando Plaats Incident in Lauwersoog is geen SAR-liaison opgeroepen, wat in deze specifieke situatie ook niet noodzakelijk was.

8.4 Aanbevelingen

Onderzoek of een opkomsttijd van maximaal één uur na alarmering voor vervoer van de MIRG realistisch is voor de kustwachthelikopters.

Realiseer dat de helikoptervluchten voor het vervoer van de MIRG onder gelijke voorwaarden als voor SAR-vluchten kunnen worden uitgevoerd.

Neem in werkwijze voor de inzet van de kustwachthelikopters op dat in de briefing standaard de opties voor tanken worden besproken.

Neem in de procedure voor de inzet van de kustwachthelikopters voor vervoer van de MIRG vanaf Rotterdam The Hague Airport, op dat Jet Aviation op de luchthaven wordt geïnformeerd voor het afhandelen van de helikoptervlucht en zo nodig voor tanken van de helikopters.

9 Conclusie

Een overzicht van de subconclusies, aandachtspunten en aanbevelingen uit dit evaluatierapport gevolgd door de eindconclusie.

9.1 Subconclusies

Op basis van de eerste meldingen van de Fremantle Highway was het beeld van de situatie dat men alleen assistentie nodig had voor de bestrijding van de brand aan boord. Door het steeds aangeven dat de bemanning veilig was lag de prioriteit bij het inzetten van de MIRC. Niet alle uiteindelijk betrokken partijen hadden dit beeld waardoor men zich afvroeg waarom niet meer reddingsboten werden ingezet. Na de bespreking in de plenaire evaluatie had men begrip voor de gekozen alarmeringen. Tijdens het wachten op het besluit tot inzet van de MIRC zijn proactief verschillende maatregelen genomen om sneller te kunnen inzetten maar ook flexibel te blijven om te kunnen wisselen van een inzet MIRC naar een SAR-inzet. Nadat duidelijk was geworden dat een SAR-inzet noodzakelijk was is hierop door het Kustwachtcentrum snel gereageerd met opschaling richting de meldkamer Noord-Nederland voor de opvang van geredde bemanningsleden.

Leiding en coördinatie van de inzet van de MIRC is goed verlopen. De beslissing GO/ No-GO van de incident commander MIRC was de beslissende factor voor de realisatie van de inzet van de MIRC. Dit besluit werd uiteindelijk ingehaald door de werkelijkheid van de brandsituatie aan boord van de Fremantle Highway. Leiding en coördinatie van de SAR-actie ter plaatse is goed verlopen, mede door de inzet van het kustwachtvliegtuig dat een belangrijke rol kreeg bij het doorgeven van berichten van het Kustwachtcentrum aan de aanwezige varende eenheden en vice versa.

De samenwerking met de meldkamer Noord-Nederland voor leiding en coördinatie van de opvang van de bemanning van de Fremantle Highway verliep ten aanzien van het aanlanden in Lauwersoog goed. Ten aanzien van het bepalen van een landingsplaats voor de kustwachthelikopters verliep de samenwerking minder goed, de meldkamer kon niet direct een landingsplaats voor de kustwachthelikopters aangeven. De communicatie over letsels van de geëvacueerde bemanningsleden zorgde hierbij voor verwarring. De meldkamer Noord-Nederland werkt niet vaak samen in opgeschaalde toestand met het Kustwachtcentrum. Daarin kunnen beide organisaties elkaar beter vinden.

Het Kustwachtcentrum heeft informatie voor de bestrijding van het incident gevraagd aan de kapitein van de Fremantle Highway. Deze informatie is actief beschikbaar gesteld aan betrokken organisaties. De verzamelde informatie gaf een onduidelijk beeld van de situatie aan boord van de Fremantle Highway. De beelden van het kustwachtvliegtuig maakten duidelijk wat de werkelijke situatie was. Het stroef verlopen van het informatie verzamel proces voor een assessment ten behoeve van de inzet van de MIRC vertraagde de besluitvorming over een GO/ No-GO voor inzet. Het delen van informatie via LCMS helpt in de beeldvorming voor betrokken organisaties.

Tijdens de afhandeling van dit incident was het niet mogelijk live beelden van het kustwachtvliegtuig direct door te sturen naar het Kustwachtcentrum. Communicatie tussen varende en vliegende eenheden liep over algemeen goed, waar communicatie met landzijde of tussen de kustwachthelikopters en varende eenheden technisch slecht was heeft het kustwachtvliegtuig gediend als tussenstation.

De MIRC was op Rotterdam The Hague Airport binnen een uur na de alarmering van de MIRC door de meldkamer Rotterdam. De kustwachthelikopter Coastguard 08 was 65 minuten na alarmering op Rotterdam The Hague Airport, de kustwachthelikopter Coastguard 06 na 56 minuten. De Coastguard 06 werd elf minuten later gealarmeerd door het Kustwachtcentrum

dan de Coastguard 08. De kustwachthelikopters moeten voor vervoer van de MIRC vliegen onder normale voorwaarden zodat stoelen moeten worden ingebouwd. Bij de briefing van de gealarmeerde kustwachthelikopters werden opties voor tanken niet direct meegenomen wat brandstofplanning voor de helikopters ingewikkeld maakte.

9.2 Aanbevelingen

Een overzicht van de aanbevelingen uit dit evaluatierapport:

1. Pas de inzetprocedure voor de MIRC aan zodat tijdens het wachten op het inzetbesluit van de incident commander van de MIRC, de kustwachthelikopters met het eerste MIRC-team alvast in de richting van een incidentschip vliegen om tijd te winnen.
2. Neem als onderdeel van de procedure een tijdstip op na alarmeren, waarop de duty officer van het Kustwachtcentrum en de incident commander van de MIRC overleggen in hoeverre de inzet van de MIRC nog reëel is voor het betreffende incident.
3. Betrek de meldkamer Noord-Nederland bij training en oefening van de Kustwacht en vice versa.
4. Realiseer de mogelijkheid om met het Kustwachtcentrum en de meldkamers Rotterdam-Rijnmond en Noord-Nederland samen te werken in het Gemeenschappelijk Meldkamer Systeem om de uitwisseling van informatie gemakkelijker te maken.
5. Zorg ervoor dat het technisch mogelijk wordt live camera beelden van het kustwachtvliegtuig naar het Kustwachtcentrum te kunnen sturen.
6. Onderzoek of een opkomsttijd van maximaal één uur na alarmering voor vervoer van de MIRC realistisch is voor de kustwachthelikopters.
7. Realiseer dat de helikoptervluchten voor het vervoer van de MIRC onder gelijke voorwaarden als voor SAR-vluchten kunnen worden uitgevoerd.
8. Neem in werkwijze voor de inzet van de kustwachthelikopters op dat in de briefing standaard de opties voor tanken worden besproken.
9. Neem in de procedure voor de inzet van de kustwachthelikopters voor vervoer van de MIRC vanaf Rotterdam The Hague Airport, op dat Jet Aviation op de luchthaven wordt geïnformeerd voor het afhandelen van de helikoptervlucht en zo nodig voor tanken van de helikopters.

9.3 Eindconclusie

Op basis van de informatie van de Fremantle Highway lag de focus de eerste twee uren op het leveren van de gevraagde assistentie bij brandbestrijding aan boord door middel van inzet van de MIRC. Toen aanvullende informatie van het kustwachtvliegtuig uitwees dat de brandsituatie was geëscaleerd en de inzet van MIRC geen uitkomst meer kon bieden, is direct overgegaan tot inzet van de reeds gealarmeerde eenheden voor een SAR-actie om de bemanningsleden van de Fremantle Highway te evacueren. Hiertoe werd opgeschaald en samengewerkt met de meldkamer Noord-Nederland voor opvang van de evacuees.

De opvang van de evacuees van de reddingboten in Lauwersoog verliep prima. Bij het aanwijzen van een landingsplaats voor de eerste kustwachthelikopter ontstond verwarring bij de meldkamer Noord-Nederland over de aard van de letsels en het aantal gewonden dat met de eerste kustwachthelikopter naar de wal werd gebracht, waardoor deze helikopter twee keer een andere bestemming kreeg opgedragen door de meldkamer Noord-Nederland. Dit was ook een gevolg van de beperkte capaciteit medische zorg die, zeker in de nacht, in Noord-Nederland niet overal direct beschikbaar is. Tijdens de incidentafhandeling is een aantal problemen pragmatisch opgelost. De generieke oplossingen zijn opgenomen in de aanbevelingen.

Onder moeilijke omstandigheden zijn alle 23 opvarenden van de Fremantle Highway geëvacueerd. Eén bemanningslid heeft het incident helaas niet overleefd.

Bijlage 1

Deelnemers aan de plenaire evaluatie:

Organisatie	Rol
Kustwacht/ Kustwachtcentrum	Leider Operationeel Team 2
Kustwacht/ Kustwachtcentrum	Duty officer nacht
Kustwacht/ Bristow	Piloot Coastguard 06
Kustwacht/ Bristow	Winch Operator Coastguard 06
Kustwacht/ Bristow	Piloot Coastguard 08
Kustwacht/ Bristow	Winch Operator Coastguard 08
Kustwacht/ RWS	Mission Commander Coastguard 01
Meldkamer Noord-Nederland/ VR Drenthe	Calamiteiten coördinator meldkamer Noord-Nederland
Meldkamer Noord-Nederland/ VR Drenthe	Coördinator meldkamer Noord-Nederland
VR Groningen	Leider Commando Plaats Incident Lauwersoog
MIRG/ Korps Marine Brandweer	Fire Liaison Officer Maritime Incident Response Group
MIRG/ VR Rotterdam Rijnmond	Sector Commander Maritime Incident Response Group
KNRM	Regio-inspecteur Noord KNRM
KNRM	Schipper reddingboot Anna Margaretha
KNRM	Schipper reddingboot Koning Willem I
Rederij Noordgat	Kapitein sleepboot Hunter
Rederij Noordgat	Schipper rescueboot Hurricane
Kustwacht/ Multtraship	Vert. Emergency Response Towing Vessel Guardian