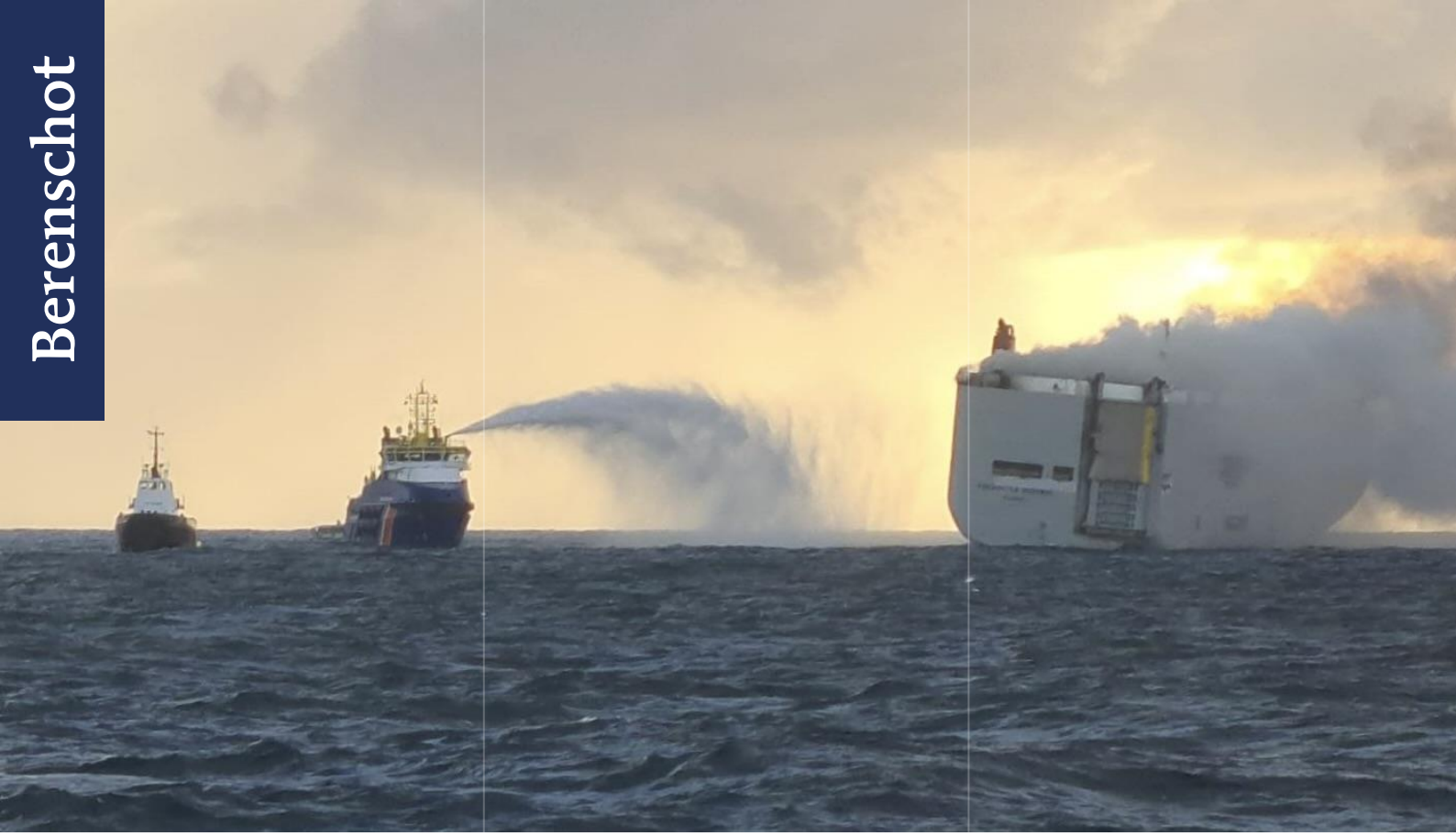
Berenschot



RAPPORT

Evaluatie Fremantle Highway

Opschaling en aanpak van de crisisorganisatie bij de brand en berging van de Fremantle Highway

71037 - 31 juli 2024

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 ... 3

Inleiding ... 3

1.1 Aanleiding ... 3
1.2 Doel en vraagstelling ... 3
1.3 Aanpak ... 4
1.4 Leeswijzer ... 4

Hoofdstuk 2 ... 5

Planvorming ... 5

2.1 Incidentbestrijdingsplan Noordzee ... 5
2.2 Place of Refuge ... 5

Hoofdstuk 3 ... 6

Reconstructie ... 6

3.1 Algemeen overzicht ... 6
3.2 Melding van brand aan boord en reddingsfase ... 6
3.3 Alarmering en opschaling van de crisisteams ... 7
3.4 Koelen, risico's in kaart brengen en bergingscontract ... 10
3.5 Verslepen naar tijdelijke ankerplaats ... 11
3.6 Aanwijzing Eemshaven als Place of Refuge ... 13
3.7 Verplaatsing Fremantle Highway naar Eemshaven ... 16
3.8 Afhandeling en vertrek Fremantle Highway uit Eemshaven ... 16

Hoofdstuk 4 ... 19

Bevindingen ... 19

4.1 Algemene bevindingen ... 19
4.2 Melding, alarmering en opschaling ... 20
4.3 Leiding en besluitvorming ... 21
4.4 Coördinatie en samenwerking ... 25
4.5 Informatiemanagement ... 29
4.6 Crisiscommunicatie ... 29
4.7 Overdracht naar noordelijke partners ... 31

Hoofdstuk 5 ... 33

Conclusies ... 33

Hoofdstuk 6 ... 35

Aanbevelingen ... 35

Bijlage 1. Afkortingen ... 36
Bijlage 2. Evaluatiekader ... 39
Bijlage 3. Tijdlijn ... 44
Bijlage 4. Geïnterviewden en deelnemers ... 45

HOOFDSTUK 1

Inleiding

1.1 Aanleiding

Het schip Fremantle Highway vaart in de nacht van dinsdag 25 juli op woensdag 26 juli 2023 op de Noordzee, ter hoogte van Ameland. Aan boord van het vrachtschip breekt brand uit. Dit is aanleiding voor de bemanning om het Kustwachtcentrum te alarmeren. Omdat al snel blijkt dat de brand niet geblust kan worden, start een Search and Rescue (SAR) operatie. Een deel van de 23 bemanningsleden springt van boord en wordt opgevangen in reddingsschepen van de KNRM en Kustwacht. Een deel van de bemanning wordt met Kustwachthelikopters van boord gehaald. Eén persoon overlijdt.

In de ochtend van 26 juli 2023 wordt een noodverbinding met het schip gemaakt door een bergingsvaartuig, om zo de Fremantle Highway gecontroleerd in positie tussen de twee vaarwegen te houden. Het blussen van de brand op het schip is niet mogelijk vanwege het risico op zinken, met potentieel grote milieu-impact tot gevolg. Het schip wordt daarom enkel gekoeld.

In de dagen die volgen, zijn teams van de Kustwacht (Operationeel Team) en Rijkswaterstaat Zee en Delta (Bestrijdingsteam) actief. Het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN) is actief voor besluitvorming over de afhandeling van de brand en berging van het schip. Het RBN komt vijfmaal bijeen, en besluit onder meer dat het schip op maandag 31 juli 2023 naar een tijdelijke ankerplaats ten noorden van Schiermonnikoog verplaatst wordt. Hier wordt de staat van het schip onderzocht door bergers.

Vanwege onder andere een verandering in de weersverwachting geeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op 2 augustus 2023 een aanwijzing om het schip richting de Eemshaven in Groningen te slepen. Hier komt het schip op donderdag 3 augustus 2023 aan.

Op dat moment eindigde de rol van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in de verdere afhandeling van het incident en nemen de noordelijke partners (Veiligheidsregio Groningen, Groningen Seaports en gemeente Het Hogeland) de verdere inspectie en afhandeling van de Fremantle Highway over.

Op 21 september 2023 zijn alle werkzaamheden in de Eemshaven voltooid en vertrekt het schip vanuit de Eemshaven naar de Rotterdamse haven.

1.2 Doel en vraagstelling

Dit onderzoek betreft een evaluatie naar de werking van de crisisorganisatie die ingezet is voor de aanpak en afhandeling van de brand en berging van de Fremantle Highway. De evaluatie zoomt specifiek in op het proces van crisisbeheersing en de werking van en samenwerking tussen de betrokken crisisteams. Daarbij hebben we aandacht besteed aan de totstandkoming van de maatregelen. De onderzoeksperiode loopt van 25 juli vanaf de eerste melding bij het Kustwachtcentrum tot en met het vertrek van het schip uit de Eemshaven op 21 september.

De evaluatie is gericht op de crisisteams en de crisisprocessen, en is niet gericht op onderzoek naar de technische aspecten rondom het ontstaan, bestrijden en afhandelen van de brand op de Fremantle Highway en de technische aspecten van de berging van het schip. De evaluatie heeft als

doel om te leren van de aanpak en om te komen tot verbeteringen van de interne crisisorganisatie en de werkwijze. De resultaten kunnen gebruikt worden voor het actualiseren en aanscherpen van het Incidentenbestrijdingsplan Noordzee en de samenwerking met partners op het land.

De volgende hoofdvraag staat centraal in deze evaluatie:

Hoe heeft de crisisorganisatie gefunctioneerd bij de aanpak en afhandeling van de brand en berging van de Fremantle Highway?

1.3 Aanpak

De basis voor de evaluatie is het evaluatiekader (zie bijlage 2). Hierin zijn de thema's weergegeven die centraal staan in deze evaluatie: melding en alarmering, opschaling, leiding, besluitvorming, coördinatie, informatiemanagement, crisiscommunicatie (extern) en afschaling en landfase.

We zijn het onderzoek gestart met het voeren van enkele gesprekken met direct betrokken personen, om zo een globaal beeld van de brand en berging van de Fremantle Highway te krijgen. Vervolgens hebben we documentatie bestudeerd, waaronder planvorming zoals het Incidentbestrijdingsplan Noordzee en het Nationaal Handboek Crisisbeheersing. We analyseerden logging in LCMS van verschillende partijen als de Kustwacht, het DCC-IenW en LOCC. We namen vergaderverslagen door van het RBN en bestudeerden diverse debrief- en evaluatiedocumenten van verschillende organisaties zoals het Operationeel Team Kustwacht en RBN, en dossiers uit diverse systemen zoals ICA-web en TopDesk. Ook brieven van de minister aan de Tweede Kamer en brieven van de veiligheidsregio Groningen, de gemeente Het Hogeland en Groningen Seaports richting de minister waren onderdeel van de documentstudie, net als het antwoord van de minister op deze brieven. Daarnaast bestudeerden we relevante wetgeving zoals de Wet Bestrijding Maritieme Ongevallen (WBMO).

Op basis van deze documentstudie hebben we een reconstructie opgesteld, waarin de belangrijkste momenten en ontwikkelingen in de afhandeling zijn opgenomen. De reconstructie hebben we gebruikt als input voor interviews met betrokkenen. Een overzicht van de geïnterviewde personen is te vinden in bijlage 4.

Op basis van de reconstructie en de interviews hebben we de analyse opgesteld. De bevindingen die hieruit volgden, hebben we gedeeld in twee validatie- en reflectiebijeenkomsten, in Den Haag en in Groningen. Deze bijeenkomsten hadden als doel om de bevindingen te valideren en gezamenlijk te reflecteren op de belangrijkste lessen. De opbrengsten uit de validatie- en reflectiebijeenkomsten hebben we vervolgens verwerkt in de bevindingen.

Op basis van de uitkomsten van de documentstudie, interviews en validatie- en reflectiebijeenkomsten zijn conclusies en aanbevelingen geformuleerd.

1.4 Leeswijzer

In dit rapport hebben we in hoofdstuk 2 een korte beschrijving van planvorming en achtergrondinformatie over een Place of Refuge opgenomen. In hoofdstuk 3 hebben we de reconstructie opgenomen die de periode beschrijft van 25 juli vanaf de eerste melding bij de kustwacht tot het moment dat de Fremantle Highway de Eemshaven verlaat op 21 september 2023. Hoofdstuk 4 geeft inzicht in de bevindingen die wij hebben geformuleerd naar aanleiding van onze analyse en tot slot hebben we in hoofdstuk 5 de conclusies en in hoofdstuk 6 aanbevelingen opgenomen.

HOOFDSTUK 2

Planvorming

In dit hoofdstuk geven we een korte beschrijving van de relevante planvorming en een korte toelichting op de term Place of Refuge.

2.1 Incidentbestrijdingsplan Noordzee

Het Incidentbestrijdingsplan Noordzee (IBP) schrijft de organisatie en coördinatie van incidentenbeheer op de Noordzee voor. Het vloeit voort uit de bestuurlijke en operationele verantwoordelijkheid voor het afhandelen van incidenten op de Noordzee, zoals bepaald door of namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de relevante ministers, en heeft zijn wettelijke basis grotendeels in de Wet bestrijding maritieme ongevallen (WBMO). Het IBP wordt elke vier jaar geactualiseerd. Het huidige IBP stamt uit 2021.

In het IBP Noordzee zijn afspraken beschreven over hoe diverse organisaties met elkaar samenwerken bij de bestrijding van maritieme ongevallen en incidenten. Het IBP Noordzee geeft een raamwerk van werkprocedures voor de afhandeling hiervan. Het plan maakt inzichtelijk wie verantwoordelijk is, in welk gebied en bij welk scenario. In het IBP zijn acht scenariokaarten opgenomen om een handvat en checklist te bieden bij incidentbestrijding. In detail is aandacht voor de maatregelen die binnen de crisisprocessen een rol spelen als een scenario optreedt. Voor het incident met de Fremantle Highway was scenariokaart 4 ‘brand en/of explosie’ de scenariokaart die hierin inzicht gaf.

2.2 Place of Refuge

In december 2003 zijn de richtlijnen van de International Maritime Organization (IMO) betreffende *Places of Refuge for Ships in Need of Assistance* aangenomen. Parallel daaraan werd de EU-richtlijn 2002/59 aangenomen betreffende het instellen van een gemeenschappelijk systeem voor de bewaking van het scheepvaartverkeer. Hierin staat de definitie: *A "place of refuge" means a port, the part of a port or another protective berth or anchorage or any other sheltered area identified by a Member State for accommodating ships in distress*[1]. Place of Refuge is een ruimer begrip dan Port of Refuge, aangezien het niet enkel havens omvat, maar ook andere geschikte locaties waar schepen toevlucht kunnen zoeken, zoals aangewezen ankerplaatsen of beschutte gebieden langs de kust. De term Place of Refuge wordt tevens gebruikt in juridische documenten. Ook wordt er in het Incidentbestrijdingsplan Noordzee gesproken van Place of Refuge.

[1] European Maritime Safety Agency - Places of Refuge.

HOOFDSTUK 3

Reconstructie

De reconstructie geeft op een gestructureerde manier weer welke feitelijke gebeurtenissen hebben plaatsgevonden vanaf het moment van melding van de brand aan boord van het schip Fremantle Highway. De periode van de reconstructie loopt van dinsdag 25 juli 2023 laat in de avond, tot het moment dat het schip vertrekt uit de Eemshaven op 21 september 2023. Een overzicht van de tijdlijn op hoofdlijnen is weergegeven in bijlage 3.

3.1 Algemeen overzicht

Op dinsdag 25 juli 2023 ontvangt het Kustwachtcentrum (KWC) om 23:43 uur de melding vanaf het schip Fremantle Highway dat er brand is aan boord van het schip. De eigenaar van het schip, het Japanse bedrijf Shoei Kisen Kaisha, vervoert voertuigen, waaronder elektrische auto's, op de Fremantle Highway. Het schip vaart onder Panamese vlag, en de locatie op het moment van ontstaan van de brand is ongeveer tweeëntwintig kilometer ten noorden van de kust van Ameland.

Gedurende de afhandeling van dit incident schalen verschillende crisisteams op vanuit de Kustwachtorganisatie, Rijkswaterstaat (RWS) en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). In de Seach and Rescues (SAR)-fase schalen veiligheidsregio's Groningen en Drenthe korte tijd op naar GRIP 1 in verband met het opvangen van de slachtoffers. Voor de verplaatsing van de Fremantle Highway naar de Eemshaven zijn de veiligheidsregio Groningen, gemeente Het Hogeland en Groningen Seaports (GSP) nauw betrokken. In deze reconstructie beschrijven we de feitelijke gebeurtenissen rondom de brand en berging van de Fremantle Highway, zowel in de functionele kolom (Noordzee en Zeescheepvaart, zoals beschreven in het IBP Noordzee) als in de algemene crisiskolom.

De reconstructie is in hoofdlijn chronologisch opgesteld, en start bij de melding van de brand aan boord van de Fremantle Highway. Vervolgens wordt het Maritieme Incident Respons Group (MIRG) opgeroepen en kort daarna start de reddingsoperatie (SAR). In de dagen die volgen, wordt het schip verplaatst naar een tijdelijke ankerplaats en vervolgens wordt de Eemshaven aangewezen als Place of Refuge (PoR). Uiteindelijk verlaat het schip de Eemshaven op 21 september 2023.

3.2 Melding van brand aan boord en reddingsfase

De eerste melding wordt gedaan op 25 juli 2023 om 23:43 uur vanaf het schip de Fremantle Highway aan het Kustwachtcentrum (KWC). De melding betreft het bericht dat er brand is aan boord van het schip. Al snel is duidelijk dat het schip een groot aantal voertuigen aan boord vervoert, waaronder elektrische auto's. Het beeld is in eerste instantie dat assistentie niet nodig is en dat het brandblussysteem geactiveerd is. Om 23:57 uur komt het bericht binnen dat assistentie van de wal wel gewenst is, omdat de brand nog niet onder controle is met eigen middelen. Het KWC alarmeert op basis van dit bericht verschillende varende eenheden en het Maritieme Incident Respons Group (MIRG), een brandweerteam dat gespecialiseerd is in brandbestrijding aan boord van schepen.

Na alarmering van het MIRG-team, vliegen twee kustwachthelikopters conform de procedure naar Rotterdam om het MIRG-team op te halen. Beide helikopters landen rond 01:10 uur op 26 juli op Rotterdam Airport om het MIRG-team op te halen. In afwachting van het besluit van de incident

commander van het MIRG-team om wel of niet het MIRG-team aan boord van de Fremantle Highway in te zetten, vliegt een van de helikopters met een deel van het MIRG-team naar Den Helder Airport om dichter in de buurt van de Fremantle Higway te zijn. Vanuit het Kustwachtvliegtuig wordt waargenomen dat er rook uit ventilatiegaten komt en dat het schip hitte uitstraalt. Het Kustwachtcentrum geeft om 02:11 het advies aan de kapitein om te evacueren. Tot een inzet van het MIRG- team aan boord van de Fremantle Highway komt het niet meer.

In plaats daarvan worden de twee helikopters vervolgens ingezet voor evacuatie van de bemanning. Naast de twee reddingshelikopters worden ook drie schepen ingezet voor evacuatie; de Hurricane van Rederij Noordgat, Anna Margaretha van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) en de Koning Willem I van de KNRM. 23 bemanningsleden, allen afkomstig uit India, worden van boord gehaald. Enkele bemanningsleden springen van het schip af, anderen worden met een reddingshelikopter van het schip gehaald. De eerste persoon springt rond 02:35 uur, en wordt uit het water gehaald door een van de schepen. Om 03:16 uur is het bericht dat de sprong vanaf het schip te hoog is, en dat het op deze manier te veel gewonden oplevert. Ook vindt afstemming plaats tussen de gemeenschappelijke meldkamer Noord Nederland (GMK NN) aan het Kustwachtcentrum over voorbereiding op de opvang van de gewonden, en in welk ziekenhuis de gewonden terecht kunnen. De reddingsboten aan boord van de Fremantle Highway zijn niet bereikbaar vanwege de rookontwikkeling. Eén bemanningslid overlijdt aan zijn verwondingen aan boord van de reddingsboot van de KNRM. Enkele andere bemanningsleden raken gewond, maar zijn niet in levensgevaar.

Een deel van de bemanning die van boord is gesprongen, wordt door de reddingsboten uit het water gehaald en naar Lauwersoog gebracht.

De bemanningsleden die met de helikopter van het brandende schip gehaald zijn, worden na afstemming met de calamiteitencoördinator (CaCo) op de GMK NN naar Groningen Airport Eelde gebracht. Dit vliegveld is op dat moment dicht, waardoor ambulances in eerste instantie niet het terrein op kunnen, maar de toegang wordt snel daarna geregeld.

Net voor 03:00 uur wordt de operationeel leider van de Veiligheidsregio Groningen (VRG) gealarmeerd over de situatie. Zowel de VRG, als veiligheidsregio Drenthe (VRD) schalen op naar GRIP 1 in de nacht vanwege de opvang van slachtoffers in Lauwersoog en bij vliegveld Eelde. De Veiligheidsregio Fryslân (VRF) schaalt niet op, en is de coördinerende veiligheidsregio rondom medische afhandeling van de gewonden.

Op 26 juli om 04:23 uur meldt het OT Kustwacht dat communicatie van de Kustwacht is opgeschaald. Zij maken een communicatieplan vanwege de stortvloed aan informatieverzoeken. Via het Team Maritieme Politie (TMP) is een meldpunt voor familie van slachtoffers ingericht.

In de ochtend van woensdag 26 juli (04:09 uur) meldt de Kustwacht dat alle 23 bemanningsleden van het schip zijn gehaald. De SAR-fase is daarmee afgerond. De VRG en VRD schalen af.

3.3 Alarmering en opschaling van de crisisteams

Bestrijdingsteam RWS ZD

Terwijl een helikopter op Rotterdam Airport staat om het MIRG-team op te halen, alarmeert om 01:20 uur de Kustwacht de voorzitter van het Bestrijdingsteam Noordzee, tevens de Nautisch Adviseur van Zee en Delta. De voorzitter van het Bestrijdingsteam Noordzee besluit vervolgens om het Bestrijdingsteam Noordzee op te schalen. Het Bestrijdingsteam Noordzee van RWS Zee en Delta (RWS ZD) schaalt op om de inzet rond het brandende schip te coördineren, en het voorziet het RBN van operationele informatie. Vanaf 06:30 uur op 26 juli 2023 is een deel van het Bestrijdingsteam Noordzee op locatie in de crisisruimte in Rijswijk, het overige deel sluit hybride

aan in overleggen. Het Bestrijdingsteam Noordzee onderzoekt een geschikte plaats waar het schip eventueel kan zinken. De aansprakelijkheidsstelling wordt voorbereid door de piket-houdende jurist van Zee en Delta.

Regionaal Beheersteam Noordzeerampen

De crisismanager van dienst van het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (DCC-IenW) wordt via het piketnummer om 01:04 uur gebeld door de Kustwacht. De Kustwacht zoekt contact met de voorzitter van het RBN. De crisismanager koppelt het nummer terug om vervolgens het Nationaal CrisisCentrum (NCC) te informeren. Na het alarmeren van het NCC informeert de crisismanager de overige twee leden van het piketteam van DCC-IenW, namelijk het fungerend hoofd DCC-IenW en de junior crisismanager. Het piketteam heeft onderling contact op 26 juli om 01:28 uur en om 02:14 uur. De piketteamleden delen onderling hun beeld van de situatie en zetten eerste acties uit, namelijk het openen van een activiteit in Landelijk Crisis Management Systeem (LCMS) en het koppelen van de LCMS-activiteit van de Kustwacht (die om 02:00 een activiteit aanmaken). In die hierop volgende uren en dagen maken eveneens het RWS-CIC, Bestrijdingsteam Noordzee en het RBN gebruik van LCMS. Op verzoek van het DCC-IenW koppelt het LOCC de LCMS-activiteiten.

Het DCC-IenW stelt vanaf 02:14 uur een informatiebericht op en brengt de voorzitter van het RBN op de hoogte. Gedurende de dag verstuurt het DCC-IenW meerdere informatieberichten (om 02:28, 05:53, 08:48, 10:03 en 14.35 uur) aan de minister, staatssecretaris, (plaatsvervangend) SG, (plaatsvervangend) dgRWS, betrokken directoraten-generaal en crisiscoördinatoren van het ministerie van IenW - met een update over het schip. Om 02:24 uur heeft het piketteam DCC-IenW contact met de voorzitter van het RBN. Ook via het Bestrijdingsteam Noordzee van RWS is de voorzitter van het RBN op de hoogte gebracht. In het overleg tussen het piketteam DCC-IenW en de voorzitter RBN concluderen zij dat een RBN nog niet nodig is, omdat er geen concrete vraagstukken voorliggen voor het strategisch niveau. Om 02:30 uur wordt ook de procesmanager van het Crisis Expert Team milieu en drinkwater (CET-md) op de hoogte gebracht.

Op 26 juli om 03:14 uur besluit de voorzitter RBN in overleg met de adviseur crisisbeheersing (tevens fungerend hoofd DCC-IenW) vanuit DCC-IenW en RWS ZD om het RBN op te schalen naar coördinatiefase 3 omdat het schip ’not under command’ is, de brand nog niet geblust is en er risico is op zinken. De eerste vergadering van het RBN wordt op dat moment gepland om 07:00 uur ‘s ochtends.

In het RBN zijn de volgende organisaties vertegenwoordigd: vanuit het ministerie van IenW het DCC-IenW, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ), Directie Communicatie (DCO) en Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken (DGLM), vanuit RWS de organisatieonderdelen ZD, CIC, LCM en NN, daarnaast de Kustwacht, het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) en Staatstoezicht op de Mijnen (SodM), het ministerie van Buitenlandse Zaken (BuZa), NCC, Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS), het ministerie van Defensie en de directie Bestuursondersteuning (DBO).

Het RBN komt gedurende de periode van opschaling vijf keer hybride bijeen voor besluitvorming op strategisch niveau.

Kort na het besluit tot opschaling van het RBN probeert de adviseur crisisbeheersing vanuit DCC-IenW contact te leggen met het crisispiket bestuursraad (BSR) van het ministerie van IenW. Via dit crisispiket BSR loopt de afstemming met de minister en worden aandachtspunten voorgelegd aan de minister. De adviseur crisisbeheersing heeft voor het eerst om 08:30 uur contact met het crisispiket BSR.

Op verzoek van de minister wordt op 26 juli een eerste brief aan de Tweede Kamer gestuurd om te informeren over de situatie van de brand op het schip.

CT-RWS en CIC

Op 26 juli om 03:27 uur neemt de crisismanager vanuit DCC-IenW contact op met de informatiecoördinator (ICO) van het crisisteam van Rijkswaterstaat (CT-RWS). Zij informeert de ICO over de brand op het schip. Het CIC is vrijwel gelijktijdig op de hoogte gebracht door de adviseur crisisbeheersing CT-RWS. Om 05:20 uur is opgenomen in Topdesk van RWS dat er nog geen reden is voor opschaling van het CT-RWS. Dit is in overleg tussen de technisch voorzitter en de adviseur crisisbeheersing van RWS besloten. Er is geen aanvullende rol voor het CT-RWS naast het RBN. Het CT-RWS schaalt formeel niet op, en afgesproken wordt dat opschaling alleen zal plaatsvinden bij een concrete hulpvraag vanuit RBN. Wel worden uit voorzorg de leden van het CT-RWS geïnformeerd over de situatie en een eventuele opschaling. De betrokken functionarissen vanuit CT-RWS ondersteunen de communicatie en het informatiemanagement, en de ICO van CT-RWS sluit aan bij het eerste RBN-overleg. De adviseur crisisbeheersing van RWS alarmeert en informeert ook het RWS-CIC (04:33 uur). Zij stemmen in het uur daarna af over onder andere het bijhouden van LCMS. Ook alarmeert en informeert de adviseur crisisbeheersing van RWS de crisisjurist van CT-RWS over mogelijke juridische vraagstukken. De beslisser fase 3 is op de hoogte van de situatie.

Kernteam Crisiscommunicatie RWS

In de ochtend van 26 juli schaalt het Kernteam Crisiscommunicatie RWS op en komt voor de eerste keer bijeen om 06:30 uur. Hierin zijn op dat moment vertegenwoordigd: Communicatie RWS, Bestuursstaf (BS), Regisseur Crisiscommunicatie van RWS-CIC, Directie Communicatie van het ministerie van IenW en communicatie vanuit RWS Zee en Delta.

De brand en berging van de Fremantle Highway heeft aandacht in de media in binnen- en buitenland. Tussen de betrokken organisaties vindt afstemming plaats over crisiscommunicatie. RWS houdt vanaf de ochtend van 26 juli een online newsfeed bij tijdens het incident. De Kustwacht heeft vanaf de ochtend van 26 juli een eigen liveblog met updates. De Kustwacht en RWS communiceren ook regelmatig over updates in gesprekken met journalisten via X (voorheen Twitter) en delen elkaars berichten. Coördinatie ligt bij de Directie Communicatie (DCO) van het ministerie van IenW.

Overige nauw betrokken stakeholders

De crisisorganisatie van de Kustwacht (Operationeel team (OT) en later Kernteam Kustwacht) blijft actief, net als de piketorganisatie van het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (DCC IenW). RWS Noord-Nederland (RWS NN), het Nationaal Crisiscentrum (NCC) en het Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum (LOCC) zijn ook betrokken.

EZK schaalt haar crisisorganisatie niet op, maar staat paraat om de eigen crisisorganisatie op te schalen, voor het geval dat er een gasleiding afgesloten moet worden. Het afsluiten van een gasleiding zou namelijk consequenties kunnen hebben voor de leveringszekerheid van gas in Nederland. EZK staat daarvoor in nauw contact met Staatstoezicht op de Mijnen (SodM). Zowel EZK als SodM nemen deel aan het RBN.

Er was volgens de betrokkenen geen reden om op te schalen naar Coördinatiefase 4 (nationale crisisstructuur). Hierover is contact en afstemming geweest tussen de adviseur crisisbeheersing van het RBN en het NCC.

3.4 Koelen, risico's in kaart brengen en bergingscontract

Na de acute fase en de opschaling van de crisisteams ontstaat een fase waarin het schip zonder bemanning aan boord op zee ligt. In deze fase is de inzet van de betrokken crisisteams het voorkomen van zinken van het schip en het voorkomen en beperken van schade voor mens en milieu. Dit gebeurt door het schip te koelen, te stabiliseren en een sleepverbinding tot stand te brengen. Het schip wordt zo veel mogelijk in een positie gehouden buiten de vaarroute en zo veel mogelijk uit de buurt van gasleidingen op de zeebodem, in verband met de risico's van zinken.

Nadat op 26 juli om 01:06 uur de controlekamer van NGT is geïnformeerd over een brandende schip dat richting een pijpleiding van NGT drijft, zijn er die ochtend zorgen dat het schip zinkt boven een gasleiding van NGT. Blussen van het schip is op dat moment nog niet mogelijk in verband met het risico tot stabiliteitsproblemen die veroorzaakt kunnen worden door water in het schip als gevolg van blussen.

Om 06:53 uur wordt een noodsleepverbinding aangelegd tussen de achtersteven van de Fremantle Highway en bergingsvaartuig Hunter (van rederij Noordgat) waardoor het schip gecontroleerd op positie gehouden kan worden. Ook onderzoekt bergingsbedrijf Multraship of er een meer structurele sleepverbinding tot stand kan worden gebracht zodat deze ook het schip eventueel kan gaan verslepen. Verder vaart de Kustwacht de MS Arca (meet- en oliebestrijdingsvoertuig van de Rijksrederij – Kustwacht) uit voorzorg naar de plek van het incident. Om 08:27 uur wordt opnieuw een sleepverbinding gemaakt met de Guardian (een noodhulpsleper (Emergency Towing Vessel), ingezet vanuit de Kustwacht), vanwege de gevaarzetting. Twee schepen worden ingezet om het schip te koelen.

Eerste RBN-overleg

Het piketteam DCC-IenW informeert om 04:30 uur de leden van het RBN die verzocht worden om fysiek aanwezig te zijn op de Rijnstraat in Den Haag. Leden van het RBN die digitaal aansluiten, worden rond 06:00 uur geïnformeerd. Op 26 juli om 07:00 uur vindt het eerste (hybride) overleg van het RBN plaats. In dit overleg worden ontwikkelingen en scenario's besproken, knelpunten en dilemma's geïdentificeerd en geprioriteerd. Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ) brengt juridisch advies uit en DCO een communicatieadvies. De thema's waarover het RBN spreekt, zijn het voorkomen van drift van het schip, de berging van het schip en het contract dat hiervoor getekend moet worden door de eigenaar in overleg met de verzekeraar, de mogelijke milieuschade en de risico-inschatting daarvan, de mogelijke consequenties voor de gaspijpleiding van Noordgastransport (NGT) die in de buurt van het schip ligt, de mogelijkheid van zinken van het schip in de vaargeul en de (bestuurlijke) contacten met crisispartners. Ook is in het eerste RBN-overleg aandacht voor de contacten met de crisispartners en op de lopende operationele communicatie vanuit de Kustwacht.

Over het contract tussen de berger en de eigenaar wordt in het RBN besproken dat dit op korte termijn moet worden getekend. Ook bereidt het RBN een besluit voor dat de minister van IenW kan nemen. Dit volgt uit de Wet bestrijding maritieme ongevallen (Wbmo). In dit voorbereide besluit is aangegeven dat het gevaar dusdanig groot is geworden dat alle benodigde maatregelen door de minister zullen worden genomen om veilige vaart, de veiligheid van personen, het mariene milieu en kustmilieu te beschermen. In afstemming met het RBN heeft de minister van IenW een besluit genomen op grond van de Wbmo. Om 10:00 uur komt het bericht dat de eigenaren een LOF met Multraship hebben gesloten. [2]

[2] Een LOF is een open contract voor de berging van een schip of een ander drijvend object, ontwikkeld door Lloyd's of London.

Tweede RBN-overleg

In de middag van 26 juli vindt om 13:00 uur het tweede overleg van het RBN plaats. Tijdens dit overleg bespreken de betrokken partijen de situatie. De Landelijke Coördinatiecommissie Milieuverontreiniging (LCM) heeft de risico's op milieuschade bij het wel of niet zinken van het schip nader uitgewerkt en licht deze toe. Ook het risico van de gasleiding in de buurt van het schip en de bekende kleine lekkage in de leiding worden besproken en toegelicht door SodM. Het schip ligt inmiddels op een locatie buiten de acute gevarenzone ten opzichte van de gasleiding. Het risico van zinken in de vaargeul is ook verkleind, omdat het schip inmiddels in de separatiezone, buiten de vaargeul ligt. In het RBN is ook aandacht voor de communicatie. Gemeld wordt dat het Team Maritieme Politie (TMP) in contact staat met het ministerie van Buitenlandse Zaken over de bemanningsleden. DCO deelt het mediabeeld, waaruit blijkt dat er veel media-aandacht is. Tot slot spreken BS-RWS en DGLM-MZ af te overleggen over het informeren van de Tweede Kamer, ze spreken over wanneer en hoe er een Kamerbrief wordt opgesteld. Ook spreken zij af dat in de communicatieboodschap expliciet wordt meegenomen dat er voldoende eenheden klaarstaan voor het geval er olie uit het schip zal lekken.

Het CT-RWS komt, niet in opgeschaalde vorm, op 26 juli om 15:00 uur bijeen om af te stemmen over de overdracht van het incident naar nieuwe rolhouders. De betrokken functionarissen vanuit CT-RWS hebben sinds de opschaling ondersteuning geboden bij de communicatie en informatiemanagement.

Het CIC heeft in overleg met de voorzitter van het Bestrijdingsteam Noordzee en de Kustwacht afgesproken dat zij het CIC informeren bij nieuwe ontwikkelingen. Het CIC informeert op haar beurt weer de Centrale Meldpost IJsselmeergebied (CMIJ). Het schip verplaatst zich door wind, getij en stroming en bevindt zich diezelfde dag rond 15.00 uur op 16 km ten noorden van Terschelling, in de scheidingszone van TSS Terschelling – German Bight.

In het kader van het juridische spoor zijn op 26 juli de eigenaren van het schip aansprakelijk gesteld door de Staat der Nederlanden om alle kosten te vergoeden van het lokaliseren, markeren en opruimen van de Fremantle Highway.

3.5 Verslepen naar tijdelijke ankerplaats

In de ochtend van donderdag 27 juli is de brand aan boord van de Fremantle Highway nog gaande. De Kustwacht monitort de situatie. De LCM heeft een risico-inschatting gemaakt voor eventuele verontreinigingen in het geval van lekkage. Zo houden zij informatie over de weersomstandigheden en verwachte stromingen van mogelijke olielekken constant bij. Ook maakt de LCM een uitvoerige analyse en duiding van alle aanwezige vloeistoffen, brandstof en lading op het schip. Koeling van het schip vindt niet meer plaats aangezien de brand minder hevig is en zo wordt voorkomen dat er overbodige hoeveelheden water in het schip komen. Er is nog steeds een noodverbinding tussen de Hunter en het brandende schip, die zorgt dat het schip buiten de verkeersbanen blijft waardoor scheepvaartverkeer door kan gaan. Het bergingsteam aan boord van de Guardian verzamelt informatie ten behoeve van een bergingsplan. Een kustwachtvliegtuig is al vanaf woensdag 26 juli 02:08 uur ter plaatse en monitort de situatie vanuit de lucht. Het vliegtuig maakt gedurende de dagen verschillende vluchten. De stroom- en windrichting worden gemonitord om de driftrichting te bepalen.

De Kustwacht en het Bestrijdingsteam Noordzee bespreken een nieuwe positie van het schip. De bergers maken een voorstel voor een nieuwe locatie van de Fremantle Highway, naar aanleiding van van weersvoorspellingen. Deze locatie (ankerplaats 9) is ongeveer 28 km noordelijker dan de huidige locatie. Vanuit het Bestrijdingsteam Noordzee is er akkoord nodig voor de nieuwe locatie, de Kustwacht moet een akkoord geven voor de verplaatsing. Het Bestrijdingsteam Noordzee heeft

om 10:30 uur contact met DCC-IenW en LCM over deze nieuwe locatie. Het LCM maakt om 12:30 uur een nieuw model voor de positie, om eventuele milieuaspecten in kaart te brengen. Om 14:00 uur geeft men vanuit het Bestrijdingsteam Noordzee (bodembeheer) aan dat ankerplaats 9 geen optie is. Het Bestrijdingsteam Noordzee stelt een andere locatie voor als nieuwe tijdelijke locatie voor het schip, ten westen van ankerplaats 9.

Om 14:00 uur geeft de voorzitter van het Bestrijdingsteam Noordzee door aan de voorzitter van het RBN dat er mogelijk een verzoek vanuit de berger komt om het schip naar een haven te verplaatsen.

Sleepboot de Fairplay 30 neemt om 17:40 uur de noodsleepverbinding met het schip over van de Hunter vanwege een sterkere verbinding. De intenties op de korte termijn zijn om het schip meer oostelijk te slepen binnen de scheidingszone, de zone tussen oost- en westgaande verkeersbanen.

In de ochtend van vrijdag 28 juli is de situatie in grote lijnen ongewijzigd. Het schip brandt nog steeds en er is een verbinding met een sleepboot. In de loop van de dag ziet de Kustwacht dat de temperatuur aan boord dalen en de rookontwikkeling iets afnemen. Hierdoor is het bergers gelukt via de Multrasalvor 4 aan boord te gaan. Zij hebben een nieuwe en stevigere sleepverbinding aangelegd met de Fairplay 30. Hierdoor kan het schip beter onder controle worden gehouden. Om 13:30 uur geeft de Kustwacht aan dat het schip ten Noordwesten van Terschelling ligt.

Derde RBN-overleg

In het derde RBN-overleg op 28 juli 2023, om 15.00 uur, wordt besloten het voorstel voor de tijdelijke ankerplaats, ten westen van ankerplaats 9, te steunen. Het Bestrijdingsteam Noordzee stelt deze locatie voor naar aanleiding van het eerdere voorstel van de berger, een SWOT-analyse door de berger en overleg met experts van RWS en de eigenaar van het schip. Het Bestrijdingsteam Noordzee onderschrijft de uitkomst van de SWOT-analyse door de berger, maar adviseert een andere positie (westelijker en verder weg van ankerplaats 9) dan de berger. Hiervoor hebben zij verschillende argumenten, namelijk de risico’s voor natuurgebieden (Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA)), afstand tot actieve gasleidingen, en de afstand tot verkeersbaan en wrakken. Ook stellen ze enkele aandachtspunten op: het passeren van de gasleiding met een passagetijd van twee minuten, de nieuwe positie van het schip zal mogelijk bezwaren oproepen bij lokale bestuurders en kan mogelijk vragen vanuit Duitsland oproepen (Eemscommissie). In het derde RBN-overleg is er in het bijzonder aandacht voor een heldere communicatieboodschap, waarin wordt aangegeven waarom de ankerlocatie als de meest veilige optie wordt gezien en dat de lokale bestuurders in Noord-Nederland hierin moeten worden meegenomen.

In dit RBN-overleg zijn ook twee mogelijke locaties voor de PoR besproken: Rotterdam en Eemshaven. Dit beschrijven we in meer detail in de volgende paragraaf.

Het voorstel over de tijdelijke ankerplaats wordt na het RBN-overleg afgestemd met de minister van IenW, die om 21.45 uur akkoord geeft op dit besluit van het RBN. Het schip gaat richting de voorgestelde positie en blijft ten westen van de gasleiding. Passage van de gasleiding vindt pas plaats wanneer er formeel akkoord is. De voorzitter van het RBN brengt het bestuur van RWS op de hoogte. De voorzitter van het Bestrijdingsteam Noordzee informeert het CIC over het akkoord van de minister. RWS-NN informeert lokale bestuurders van de Waddeneilanden conform afspraken uit het derde RBN-overleg. Dit gebeurt aan de hand van de afgestemde communicatieboodschap. Het opstellen van de begeleidende communicatieboodschap neemt enige uren in beslag, aangezien de boodschap ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de minister en via ambtelijke interne procedures afgestemd moet worden.

Op zaterdagmorgen 29 juli 2023 start de berger met de voorbereidingswerkzaamheden voor het verslepen van het schip naar de tijdelijke ankerplaats. De versleping zal plaatsvinden zodra de

rookontwikkeling, de weersomstandigheden, het getij en de stroming dit toelaten. Om 09:00 uur is de sleepverbinding met de Fairplay 30 tijdelijk verbroken omdat de sleepboot een manoeuvre maakt vanwege de rook. Om 09:40 uur is deze verbinding weer hersteld. Om 10:00 uur worden aan boord gasmetingen uitgevoerd, in verband met de veiligheid van de bemanning van de Fairplay 30. Ook wordt er later die middag een poging ondernomen om een tweede sleepverbinding tot stand te brengen.

Om 14:30 uur hebben RWS, Kustwacht en de berger een spoedoverleg waarin zij bespreken om een *emergency towing line* aan te brengen op het schip. Deze lijn dient ervoor te zorgen dat er snel weer een verbinding kan worden gemaakt in het geval de hoofdsleepverbinding breekt. Om 14:35 uur vindt een overleg plaats tussen RWS ZD en de crisismanager NGT tevens Operationeel directeur NGT. NGT geeft aan dat de minimale veilige afstand van het schip tot de pijpleiding 500 meter is. Bij dreiging tot zinken dient direct de controlekamer van NGT gewaarschuwd te worden, want de gaspijpleiding kan binnen een uur in delen worden afgesloten. Om 17:30 uur komt er veel zwarte rook af van brandende trossen. Dit heeft volgens de bergers geen consequenties voor de sleepverbinding met stalen stroppen. De rookontwikkeling en een zuidwestenwind zorgen er wel voor dat de rook over de sleepboot heen trekt. Dat is niet zonder risico’s voor de veiligheid en gezondheid van de bemanning van de sleepboot. Daarom is het niet mogelijk om op 29 juli het schip te verplaatsen naar de tijdelijke ankerplaats. De verwachting is dat komende dagen de wind uit het zuidwesten blijft komen, met als gevolg dat het verslepen van de Fremantle Highway naar een nieuwe tijdelijke locatie nog enige tijd moet wachten. Tot die tijd blijft het schip op zijn huidige positie.

Om 19:30 uur volgt een overleg tussen RWS ZD, communicatie en de bergers (Multraship) omtrent de huidige situatie en het niet verplaatsen van het schip. Om 21:45 uur bevestigen de bergers een tweede (reserve-)noodsleepverbinding aan de achterzijde van de Fremantle Highway.

Op 29 juli wordt een tweede brief gestuurd aan de Tweede Kamer met de laatste stand van zaken.

Op 30 juli 2023 om 10.00 uur komen het Bestrijdingsteam Noordzee, leden van het Operationeel Team Kustwacht en de bergers bijeen voor overleg. De temperatuur van het schip is iets gezakt en de weersomstandigheden zijn gunstig voor versleping. Op 30 juli om 16:00 uur start het verslepen van de Fremantle Highway naar de tijdelijke meer beschutte ankerplaats. Op 31 juli om 10:30 uur vindt een overleg plaats tussen RWS, de bergers en de eigenaar over het voorkomen van verontreiniging en het uitbrengen van een anker. Er worden metingen uitgevoerd om te controleren of een team veilig aan boord kan. Om 12:25 uur is een team van de bergers aan boord van de Fremantle Highway. Om 15:03 uur ligt het schip ten anker en zijn de bergers weer van het schip af. Ook is er door het bergingsteam een inspectie gedaan naar de toestand van de verschillende dekken. Metingen wijzen uit dat het zuurstofgehalte normaal is en er geen toxische gassen zijn. Wel wordt er nog veel fijnstof waargenomen en is er sprake van lichte rookontwikkeling. De machinekamer heeft geen brandschade. Desondanks blijft het advies van de Kustwacht, RWS en bergers om het schip zo snel mogelijk van zee te halen.

3.6 Aanwijzing Eemshaven als Place of Refuge

De bergingsoperatie wordt gecoördineerd door het Bestrijdingsteam Noordzee en vervolgens uitgevoerd door de Kustwacht en de bergingsbedrijven Multraship en Smit Salvage.

Op 27 juli in de ochtend neemt de Operationeel Leider van VRG contact op met de Kustwacht, omdat hij in LCMS in het verslag van het OT-overleg heeft gelezen dat de Eemshaven mogelijk de Place of Refuge (PoR) wordt. De Kustwacht geeft aan dat dit geen vaststaand plan is en dat hier nog over gesproken wordt.

Op 28 juli geeft de berger tijdens het derde RBN-overleg een presentatie over mogelijkheden voor de bepaling van een PoR. De berger geeft een toelichting van voor- en nadelen, waarbij de mogelijkheid van de haven van Rotterdam en de Eemshaven aan bod komen. De afstand naar Rotterdam is groter dan naar de Eemshaven. De risico's op rollende bewegingen van het schip vanwege de richting van de golven is aanwezig op de route richting Rotterdam. Richting de Eemshaven is dit risico kleiner. Richting Rotterdam zijn er meerdere pijpleidingen en kabels te kruisen, richting de Eemshaven is er één pijpleiding te kruisen. De Eemshaven heeft daarnaast de ruimte, waar de haven van Rotterdam weergegeven wordt als drukke haven met bijbehorende risico's in het geval van brand of rook. Na de toelichting verlaat de berger het RBN-overleg. De voorkeur van de leden van het RBN ligt bij de Eemshaven als PoR, vanwege de meest gunstige omstandigheden en route. Hierover wordt in het RBN-overleg nog geen besluit genomen. Uit het verslag van dit RBN-overleg blijkt wel dat de communicatie met lokale bestuurders over de PoR aandacht vraagt. De lijn die het RBN volgt, is eerst overleg met lokale bestuurders, havenautoriteit en NCC voordat er een besluit genomen wordt over de definitieve berging. In dit RBN wordt ook besproken dat mocht het nodig zijn vanwege een acute situatie, de mogelijkheid bestaat om vanuit de minister van IenW de PoR aan te wijzen.

Op 30 en 31 juli is het schip versleept naar een tijdelijke ankerplaats (zoals beschreven in de vorige paragraaf). De definitieve berging naar een haven is afhankelijk van de situatie aan boord van het schip, de te verwachten weersomstandigheden en een beschikbare haven met de juiste faciliteiten. In de tussentijd gaat op 31 juli en 1 augustus de berger aan boord om een inspectie uit te voeren. Het doel van deze inspectie is om een plan van aanpak te ontwikkelen voor het bergen van het schip. Er is op dat moment geen brand meer aan boord van het schip, het deel onder de waterlijn van het schip is nog intact en het schip maakt geen slagzij.

Op 1 augustus om 09:00 uur hebben de voorzitter van het Bestrijdingsteam Noordzee en de Nautisch adviseur Noord Nederland contact, onder andere over een mail van Groningen Seaports. Partijen geven aan dat het wenselijk is om op korte termijn met alle stakeholders om tafel te gaan om snelheid in het besluitvormingsproces van de PoR te bewerkstelligen. Om 15:00 uur volgt een informeel overleg met alle stakeholders, met de directeur Netwerkontwikkeling Noord-Nederland (NO NN) als voorzitter. Tijdens het overleg geeft de berger een presentatie over het voorlopige plan van aanpak.

Op 1 augustus om 19:00 uur informeert RWS NN de Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSE) via de mail. RWS NN geeft aan dat door de bergers is gevraagd om de Eemshaven als PoR aan te wijzen aangezien hier ruimte beschikbaar kan worden gesteld. Een voorlopige lijst met voorwaarden om dit veilig te doen wordt met de Duitsers ter bespreking voorgelegd. Een nautisch adviseur van de WSE sluit de volgende dag om 11:00 uur contact met RWS NN. Tijdens dit overleg worden de voorlopige voorwaarden op onderdelen aangescherpt. Ook worden er overige afspraken gemaakt, bijvoorbeeld de assistentie van het Havarie Kommando en het onderling informeren van elkaar over de laatste stand van zaken.

In een uitzending van Nieuwsuur op 1 augustus 2023 bespreekt de CEO van Boskalis de mogelijkheden voor het verplaatsen van de Fremantle Highway. Hij noemt hierbij de Eemshaven als meest logische optie.

Op 2 augustus om 10:00 uur vindt een overleg plaats tussen RWS ZD, de gemeente Het Hogeland, de VRG en Groningen Seaports. De veiligheidsregio, gemeente en Groningen Seaports stellen vragen over de voorwaarden en de garantstelling voor risico's op schade. Een van de voorwaarden is om een financiële garantstelling vanuit de Staat te krijgen voor de kosten die optreden als gevolg van de aanwijzing van de Eemshaven als PoR.

Om 12:15 uur bespreken de voorzitter van het RBN en het Bestrijdingsteam Noordzee of de Nederlandse Staat garant kan staan. Dit is niet het geval.

Rond 12:45 uur levert de berger het operationele plan van aanpak aan en bespreekt dit met onder meer het Bestrijdingsteam Noordzee, HBJZ en de voorzitter van het RBN. De voorzitter van het RBN stuurt het plan van aanpak door naar de VRG, Groningen Seaports en de gemeente Het Hogeland.

In een afstemmingsoverleg rond 15.30 uur stemmen de voorzitter van het RBN, RWS ZD, RWS NN, RWS VWM, DGLM, HBJZ en DCC-IenW af over de situatie rond de PoR. Het verslepen van het schip naar de Eemshaven ligt gevoelig bij de VRG, gemeente Het Hogeland en Groningen Seaports. HBJZ is bezig met het uitwerken van de juridische mogelijkheden. In het afstemmingsoverleg wordt afgesproken dat de minister van IenW geïnformeerd wordt over het voorgenomen besluit om het schip te verslepen naar de Eemshaven.

Om 16:30 uur vindt een overleg plaats met de voorzitter van het RBN, HBJZ en Groningen Seaports, gemeente het Hogeland en VRG. Het overleg wijst uit dat er geen overeenstemming is. Groningen Seaports, de gemeente Het Hogeland en de VRG uiten kritiek op het plan van aanpak van de berger en geven aan dat zij het schip niet willen binnen laten. Hoewel de VRG, Groningen Seaports en gemeente Het Hogeland begrip hebben voor de noodzaak van een veilig transport naar een haven, maken ze zich zorgen over de risico's, de afhandeling en de kosten die hiermee gemoeid zijn. Vanwege de tijdsdruk door veranderende weersomstandigheden, die de stabiliteit van het schip kunnen verminderen, is de voorzitter van het RBN voornemens om de minister te adviseren om een aanwijzing te geven aan de Eemshaven als PoR.

Rond diezelfde tijd vindt er ook een overleg tussen het Bestrijdingsteam Noordzee, de bergers en Kustwacht plaats. Zij stemmen een geschikt moment af om de berging te organiseren. Gezien de verwachte weersomstandigheden is 3 augustus om 9:00 uur een optie. Een alternatief is zaterdag 5 augustus. Zij voorzien drie scenario’s: 1) alle partijen gaan akkoord, 2) besluitvorming RBN vindt pas later op de middag plaats of 3) de minister doet een aanwijzing.

Vierde RBN-overleg

Om 17.30 uur op 2 augustus komt het RBN bijeen voor een vierde overleg. In dit overleg is het belangrijkste thema het aanwijzen van de Eemshaven als PoR. De situatie en afstemming met de VRG, gemeente Het Hogeland en Groningen Seaports wordt besproken. Voor de berger is het van belang dat het schip op korte termijn verplaatst kan worden, vanwege mogelijke veranderingen in weersomstandigheden en consequenties voor de stabiliteit van het schip. Risico’s van het aanmeren in de Eemshaven zijn de mogelijke effecten op de aanlanding van LNG-tankers in de Eemshaven en de vaarroute ten opzichte van gasleidingen. Het RBN gaat akkoord met het advies aan de minister voor het aanwijzen van de Eemshaven als PoR, met aandacht voor de genoemde risico’s. De minister van IenW heeft telefonisch akkoord gegeven op de aanwijzing. Het voorstel is om de berger telefonisch akkoord te geven om de voorbereidingen te treffen, zodat ze donderdagochtend het schip kunnen verslepen. De beschikking volgt dan zo snel mogelijk. Het RBN stemt hiermee in. In het RBN bespreken de leden dat extra aandacht nodig is voor het goed onderbouwen en motiveren van de keuze voor de Eemshaven, vanwege de gevoeligheden in afstemming met de VRG, Groningen Seaports en de gemeente Het Hogeland.

De Kustwacht informeert via het Havarie Kommando de WSE dat de volgende ochtend om 09:00 uur tijdens springtij de Fremantle Highway naar de Eemshaven wordt versleept.

Na het vierde RBN-overleg wordt de minister van JenV geïnformeerd. In externe communicatie wordt aangegeven dat de Eemshaven de meest geschikte haven is vanwege de korte afstand,

verslechterde weersomstandigheden, de aanwezige infrastructuur en de faciliteiten die de haven biedt voor vervolgstappen in de berging.

In de avond vindt overleg plaats tussen de voorzitter en directeur van de VRG, de locoburgemeester van gemeente Het Hogeland, de Hoofdofficier van Justitie (HovJ), de directeur Groningen Seaports en de Havenmeester. In dit overleg wordt tweemaal gebeld met de minister van IenW over de zorgen en onvrede over de aanwijzing en de condities waaraan voldaan moet worden. Een kortstondig misverstand dat het schip water zou maken, wordt binnen korte tijd rechtgezet.

Om 23.14 uur geeft de minister van IenW via een e-mail akkoord op de aanwijzing voor de PoR Eemshaven. Dit gebeurt via de mail omdat eerder een verkeerde versie is ondertekend. Dit heeft geen vertraging veroorzaakt in opstarten van de sleepoperatie aangezien de betrokken partijen al informeel op de hoogte waren gebracht door de voorzitter van het RBN over het akkoord. Aan de minister van JenV is ook akkoord gevraagd voor de aanwijzing. De minister van JenV heeft daarmee ingestemd. De minister van IenW geeft aan ook een Kamerbrief te willen versturen en vraagt aandacht voor beantwoording van de vragen van de VRG, de gemeente Het Hogeland en Groningen Seaports. Op 3 augustus om 15.00 uur is een derde brief naar de Tweede Kamer gestuurd om te informeren over de situatie rond de Fremantle Highway.

3.7 Verplaatsing Fremantle Highway naar Eemshaven

Op donderdag 3 augustus om 05.00 uur start de berging en verplaatsing van de Fremantle Highway naar de Eemshaven, onder operationele coördinatie van de Kustwacht. Schepen van de Kustwacht en Rijkswaterstaat begeleiden de versleping.

Aan het einde van de middag komt de Fremantle Highway aan in de Eemshaven en wordt vastgelegd aan de kade om 15:20 uur. Na het aanmeren van de Fremantle Highway in de Eemshaven zijn de acute vraagstukken grotendeels afgerond en begint de verdere afhandeling van de berging. De eigenaar van de Fremantle Highway blijft verantwoordelijk voor de verdere afhandeling van de lading. RWS blijft verantwoordelijk voor waterkwaliteit, maar vanaf het moment dat het schip vastligt aan de kade is er geen rol meer voor RWS in de verdere afhandeling van het incident. De verantwoordelijkheid rondom communicatie gaat over van RWS ZD naar RWS NN aangezien het schip niet meer in het beheersgebied van RWS ZD ligt. ILT en de Omgevingsdienst zijn in deze fase aangesloten voor toezicht op onder andere juiste behandeling van afvalstromen.

3.7.1.1.1 Vijfde RBN-overleg

Op 3 augustus om 15.30 uur vindt het vijfde en laatste RBN-overleg plaats. In dit overleg besluit het RBN af te schalen van de crisisorganisatie naar de staande organisatie, vanuit coördinatiefase 3 naar normaal beheer (coördinatiefase 0). Daarmee schaalt ook het Bestrijdingsteam Noordzee af.

3.8 Afhandeling en vertrek Fremantle Highway uit Eemshaven

Brieven aan en van de minister van IenW

De veiligheidsregio Groningen, gemeente Het Hogeland en Groningen Seaports sturen op 3 augustus twee brieven naar de minister van IenW.

Een van de brieven betreft een reactie van de voorzitter VRG en de burgemeester van gemeente Het Hogeland op de beschikking om de Fremantle Highway naar de Eemshaven te verplaatsen. De brief behandelt de veiligheids- en financiële zorgen met betrekking tot de geplande verplaatsing naar de Eemshaven. Belangrijke aspecten zijn onder meer de bescherming van mensen, omgeving en bedrijven, gezien de cruciale rol van de haven in de energievoorziening van Nederland. De voorzitter VRG en de burgemeester van gemeente Het Hogeland benadrukken dat het voorgestelde

plan van aanpak niet voldoet aan de veiligheidseisen voor aanmeren en verblijven in de haven. Daarnaast uiten ze zorgen over het ontbreken van financiële garanties voor het waarborgen van veiligheid en het minimaliseren van risico's voor omliggende bedrijven en inwoners. Aanvullend hierop sturen ze in een bijlage een tiental voorwaarden, ten aanzien van het proces dat loopt vanaf het moment van lossen van het schip tot en met het moment van vertrek.

In de andere brief vraagt Groningen Seaports aandacht voor het ontbreken van sluitende dekking van bepaalde risico's. Specifiek benoemen zij het ontbreken van een adequate garantieregeling voor het risico van schade in de haven als gevolg van het accommoderen van de Fremantle Highway, inclusief stagnatieschade en economische schade voor zowel de haven als voor de daar gevestigde bedrijven en de overige gebruikers van de haven.

Op 24 augustus 2023 ontvangen de veiligheidsregio Groningen, gemeente Het Hogeland en Groningen Seaports een reactie van de minister op de twee brieven. Hierin spreekt de minister zijn waardering uit voor de inzet omtrent het veilig aanmeren en de afhandeling van de Fremantle Highway. Ook gaat de minister in op het ontbreken van sluitende dekking voor enkele risico's, het plan van aanpak van de bergers, de gestelde voorwaarden en het nemen van onvoorwaardelijke verantwoordelijkheid voor (financiële) gevolgen van de aanwijzing. Aan de hand van wettelijke mogelijkheden beschrijft de minister hoe gemaakte kosten en eventueel optredende schade kunnen worden verhaald.

Overleggen over binnenhalen en lossen Fremantle Highway

In de aanloop naar de afhandeling van het schip Fremantle Highway, na de aanwijzing van de Eemshaven, voeren de berger, de veiligheidsregio en Groningen Seaports overleg om de berging en de daarbij behorende operationele afspraken te coördineren. De lijnen tussen de berger en de Veiligheidsregio Groningen, Groningen Seaports en gemeente Het Hogeland zijn kort en resulteren in operationele afspraken.

Om de afhandeling van het schip in de Eemshaven te stroomlijnen, wordt een Commando Plaats Incident (CoPI) opgericht op de Eemshaven, waarbij de belangrijkste partners op het gebied van veiligheid en omgevingsmanagement worden samengebracht. Rijkswaterstaat-Noord Nederland (RWS-NN) neemt deel aan dit overleg. Alle mogelijke scenario's worden overwogen en besproken om een efficiënte en effectieve aanpak te waarborgen. Tijdens het CoPI-overleg wordt een risico-inschatting gemaakt en mitigerende maatregelen voorbereid. Ook wordt de inzet van de Marinebrandweer besproken. Deze inzet is gewenst door de Veiligheidsregio Groningen (VRG), maar de aanvraag hiervoor was niet correct ingediend. Dit wordt opgelost dankzij directe contacten met de brandweer. Het LOCC speelt een rol in de aanvraag van bijstandsverlening vanuit het Korps Marinebrandweer.

Naast het CoPI wordt ook een Regionaal Operationeel Team (ROT) ingericht dat de taak had om de betrokken partijen te informeren over de voorbereidingen van de betrokkenen met betrekking tot middelen en materialen. Na het CoPI is er nog tweemaal via Teams vergaderd, waarna er is afgeschaald. Hierna volgt een overleg over het verdere verloop van de afhandeling. Hierbij zijn RWS-ZD, de gemeenten Eemsdelta en Het Hogeland en de advocaat van de eigenaar aanwezig. In de weken die volgen vindt regelmatig overleg plaats over activiteiten omtrent het leeghalen van het schip en verdere afhandeling.

Vertrek Fremantle Highway uit Eemshaven

De Veiligheidsregio Groningen, Groningen Seaports en gemeente Het Hogeland stellen als voorwaarde dat de Fremantle Highway uiterlijk op 14 oktober 2023 de haven moet verlaten. Na deze datum is de kade waar het schip aanmeert gereserveerd voor een ander schip, en loopt tevens de tijdelijke gedoogbeschikking van de burgemeester van Het Hogeland af.

Er worden overleggen gevoerd over de juridische aspecten en vereiste vergunningen om de Fremantle Highway op tijd uit de Eemshaven te laten vertrekken. Bij deze gespreken zijn onder andere RWS-NN, RWS-ZD, Ministerie van IenW, de gemeente Het Hogeland en Groningen Seaports en de berger aanwezig. Daarnaast werd tijdens dagelijkse overleggen de berger aangespoord om de nodige transportvergunningen te regelen. Verder worden brieven gestuurd naar de advocaat van de eigenaar om de benodigde stappen te verduidelijken die genomen moesten worden om het schip tijdig te laten vertrekken.

Alle werkzaamheden zijn op 21 september 2023 afgerond, waardoor het schip binnen de gestelde termijn de Eemshaven kan verlaten. De Fremantle Highway vertrekt die dag naar de Rotterdamse haven.

HOOFDSTUK 4

Bevindingen

De bevindingen volgen uit de analyse van de feiten. De bevindingen zijn gestructureerd aan de hand van de thema's zoals benoemd in het evaluatiekader.

4.1 Algemene bevindingen

1. **Vanaf de start van de reddingsoperatie tot het moment dat het schip de Eemshaven verlaat, is er grote inzet getoond om de situatie tot een goed einde te brengen.**

- De betrokkenen in het RBN hebben grote inzet getoond en hebben binnen het RBN en in samenwerking met het Bestrijdingsteam Noordzee collegiaal opgetrokken om alle vraagstukken rondom het schip op te lossen.
- De bergers hebben constructief informatie aangeleverd aan de crisisteams. In eerste instantie werken de bergers nauw samen met het Bestrijdingsteam Noordzee. Vanaf het moment van aanwijzing van de Eemshaven als PoR werkt de berger constructief samen met de gemeente Het Hogeland, de veiligheidsregio Groningen en Groningen Seaports.
- De veiligheidsregio's Groningen en Drenthe schalen in de SAR-fase kort op voor het opvangen van de slachtoffers. Kort hierna schalen zij af. De veiligheidsregio Fryslân treedt op als coördinerende veiligheidsregio en monitort de situatie.
- Vanaf 1 augustus stemmen Groningen Seaports, gemeente Het Hogeland en veiligheidsregio Groningen af over de voorwaarden en benodigde acties rondom de komst van het schip. In aanloop naar de komst van de Fremantle Highway in de Eemshaven richt de VRG een voorbereidend CoPI in.

2. **De brand aan boord van de Fremantle Highway breekt uit tijdens de vakantieperiode, waardoor sommige betrokkenen niet in Nederland zijn en de capaciteit van sommige onderdelen beperkt is.**

- Vanwege vakanties zijn de minister van IenW en de burgemeester van Het Hogeland in het buitenland. Dit heeft geen effect op de bereikbaarheid.
- Het crisispiket van de bestuursraad (BSR) is in eerste instantie niet bereikbaar.
  - Het Crisispiket BSR verzorgt de afstemming met de minister en brengt aandachtspunten en formele besluitvorming in.
  - De politiek-ambtelijke top is direct vanaf de start van het incident per sms geïnformeerd. Ook wordt geprobeerd telefonisch contact te leggen. In de loop van de ochtend is het Crisispiket BSR op de hoogte gebracht en betrokken geraakt.
  - Op 26 juli om 05:37 uur probeert de adviseur crisisbeheersing RBN de minister te bereiken. Om 08:30 uur bellen zowel crisisDG als de minister terug.
- De pools voor communicatie vanuit RWS Zee en Delta en de Kustwacht waren beperkt bezet vanwege vakanties. Gezien de omvang van de pool van crisiscommunicatieprofessionals is de beschikbaarheid kwetsbaar bij incidenten die langere tijd inzet vragen. Door de vakantieperiode is de beschikbaarheid extra kwetsbaar.
- Aflossing van de crisiscommunicatieprofessionals bij RWS Zee en Delta werd als niet nodig ervaren, maar de inzet heeft uiteindelijk wel een wissel getrokken op de betrokkenen. Er is ondersteuning aangeboden vanuit het Kernteam Crisiscommunicatie RWS en DCO.

4.2 Melding, alarmering en opschaling

3. De meldkamer van het Kustwachtcentrum alarmeert 1 uur en 25 minuten na de eerste melding de voorzitter van het Bestrijdingsteam Noordzee (BT). Het Bestrijdingsteam Noordzee komt om 6:30 uur voor het eerst bijeen.

- De eerste melding van de bemanning aan het Kustwachtcentrum is om 23.45 uur op 25 juli 2023. De meldkamer van het Kustwachtcentrum alarmeert om 01.10 uur de voorzitter van het Bestrijdingsteam Noordzee. De crisismanager van dienst van het DCC-IenW wordt om 01:04 uur gebeld door het Kustwachtcentrum.
- De alarmering vindt plaats volgens de criteria vanuit IBP Noordzee, namelijk:
    - *Bij inzet MIRG-team wordt alarmering gestart (scenariokaart 4).*
    - *Risico van effecten op kwetsbaar natuurgebied Waddenzee.*
- De voorzitter van het Bestrijdingsteam Noordzee is vanaf de eerste melding van de Kustwacht actief en alarmeert de leden van het Bestrijdingsteam Noordzee volgens planvorming.
- Het grootste deel van de leden van het Bestrijdingsteam Noordzee komt op 26 juli om 06.30 uur fysiek bijeen in de crisisruimte in Rijkswijk. Een aantal functionarissen van het Bestrijdingsteam Noordzee is al eerder actief dan 06:30 uur.

4. De voorzitter van het RBN wordt door verschillende partijen, op verschillende momenten in de eerste uren na de melding van de brand gealarmeerd.

- De Kustwacht belt op 26 juli om 01:04 uur het DCC-IenW om het nummer van de voorzitter RBN op te vragen. Om 01:40 uur belt de Kustwacht naar de voorzitter van het RBN.
- Kort daarna brengt ook de voorzitter van het Bestrijdingsteam Noordzee de voorzitter van het RBN telefonisch op de hoogte.
- Het piket van het DCC-IenW belt de voorzitter van het RBN om 02:25 uur. Op dat moment is opschaling van het RBN nog niet nodig, omdat er nog geen concrete strategische besluitvorming voorligt. Dit verandert wanneer het schip onbemand op zee ligt en de brand niet onder controle is te brengen.
- De alarmering van het Kustwachtcentrum richting de voorzitter RBN verloopt volgens planvorming.
- Het IBP Noorzeerampen beschrijft dat de alarmering van de voorzitter RBN via de *Kustwacht* gaat: *Na melding van een incident onderneemt men op het KWC de benodigde acties. Zodra meer zekerheid bestaat over de werkelijke aard en omvang van het incident volgt, veelal in samenspraak met de leider van het Operationeel Team (OT) of de voorzitter van het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN), een bijgesteld opschalingsniveau.*

5. Het RBN is voor de eerste keer opgeschaald. De vergaderingen vinden hybride plaats.

- De voorzitter RBN en het piketteam DCC-IenW oordelen op 26 juli om 02:24 uur in eerste instantie dat een RBN-overleg nog niet nodig is vanwege het ontbreken van concrete strategische vraagstukken. Om 03:14 uur blijkt de situatie aanleiding te geven voor mogelijke strategische vraagstukken. De voorzitter van het RBN besluit dan om een eerste RBN-overleg in te plannen om 07:00 uur en de leden van het RBN worden hierover vanaf 4:30 uur geïnformeerd.
- De eerste RBN vergadering wordt via Webex gehouden, waarbij een deel van de deelnemers fysiek aanwezig is op het ministerie van IenW in Den Haag.
- De deelnemers ervaren de hybride manier van vergaderen als zeer prettig.

6. **Het CT-RWS wordt gealarmeerd, maar besluit om niet op te schalen. Enkele rolhouders van het CT-RWS zijn ingezet ter ondersteuning van het RBN. Het Kernteam Crisiscommunicatie evenals de informatiemanagement-kolom van RWS schalen wel op, en ook de directie communicatie (DCO) van het ministerie die de coördinatie van de crisiscommunicatie op zich neemt.**

- De voorzitter van het RBN heeft contact met de beslisser fase 3 (CCT). De voorzitter RBN en beslisser fase 3 concluderen op dat moment dat het niet nodig is om een CT-RWS of een CCT-RWS bijeen te brengen.
- De beslisser fase 3 informeert vervolgens de technisch voorzitter van het CT-RWS over de situatie. Zij spreken direct af dat het CT-RWS niet hoeft op te schalen vanwege de aard (en locatie) van het incident.
- Opschaling van het RBN kan gezien worden als een bijzondere vorm van een CCT van RWS of een Coördinatiegroep vanuit IenW. Het geeft invulling aan de functionele kolom Noordzee.
- De betrokken functionarissen vanuit CT-RWS ondersteunen de processen crisiscommunicatie en informatiemanagement, en de ICO van CT-RWS sluit aan bij de eerste drie RBN-overleggen, om mee te luisteren. Ook wordt de crisisjurist van CT-RWS gealarmeerd over mogelijke juridische vraagstukken.
- Het wel opschalen van de crisiscommunicatiekolom terwijl het CT-RWS niet opschaalt, wordt binnen RWS aangeduid als het asynchroon opschalen.

7. **Vanwege de opvang van slachtoffers schalen veiligheidsregio's Groningen en Drenthe korte tijd op naar GRIP 1 gedurende de nacht.**

- Veiligheidsregio Groningen en veiligheidsregio Drenthe schalen in de nacht van 26 juli op naar GRIP 1 vanwege de opvang van slachtoffers in Lauwersoog en bij vliegveld Eelde. De veiligheidsregio Fryslân (VRF) is niet opgeschaald, maar heeft het incident wel gemonitord en de rol van coördinerende veiligheidsregio op zich genomen.
- Na de opvang en bijstand van de slachtoffers schalen de veiligheidsregio Groningen en Veiligheidsregio Drenthe af en blijft Veiligheidsregio Fryslân monitoren.
- Vliegveld Eelde was dicht, maar werd geopend om de ambulances toegang te geven.
- Op 3 augustus richt de Veiligheidsregio Groningen een voorbereidend CoPI in. Dit doen zij op het moment dat de Eemshaven in beeld komt als PoR en in aanloop naar de komst van de Fremantle Highway.

4.3 Leiding en besluitvorming

8. **De taakverdeling tussen de Kustwacht en het Bestrijdingsteam Noordzee is helder.**

- RWS ZD heeft verantwoordelijkheid voor de bergingsoperatie, waterkwaliteit en de bodem. De Kustwacht is verantwoordelijk voor de begeleiding van het overige verkeer op de Noordzee en de Search And Rescue-operatie.
- Op basis van eerdere samenwerking in koude fase en eerdere incidenten, weten de Kustwacht en RWS ZD elkaar te vinden.
- Korte lijnen tussen de Kustwacht en RWS ZD zorgen voor intensieve afstemming gedurende de bergingsoperatie.
- De taakverdeling en overdracht rondom de crisiscommunicatie is na afloop van de reddingsfase kort onduidelijk en wordt snel opgepakt en afgestemd tussen de Kustwacht, RWS en DCO. Dit

had te maken met het concrete overdrachtsmoment van woordvoering door de Kustwacht naar woordvoering vanuit RWS.

9. Het RBN heeft een brede vertegenwoordiging waardoor brede expertise betrokken wordt in de besluitvorming.

- In het RBN zijn veel partijen betrokken, namelijk het ministerie van IenW (DCC-IenW, HBJZ, DCO, DBO en DGLM), Rijkswaterstaat (RWS ZD, RWS NN, en adviescommissie LCM), de Kustwacht, ministerie van EZK en SodM, ministerie van BuZa, het NCC, de ILT, ministerie van VWS en Defensie.
- Vanwege de noodzakelijke nautische kennis en duiding sluit ook de voorzitter van het Bestrijdingsteam Noordzee aan bij het RBN.
- De twee bergers lichten hun plannen omtrent onder andere de bergingslocatie- en haalbaarheid toe in een RBN-overleg. Zij nemen geen deel aan de beraadslagingen en zij verlaten de vergadering nadat zij hun plannen hebben toegelicht.
- Het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) neemt deel aan het RBN om te adviseren over de risico's van het varen over de gasleidingen.
- Het RBN heeft zich laten adviseren door expertteams, zoals het LCM en KNMI (onderdeel van CET-md).
- Door verschillende invalshoeken en belangenafweging zijn er veel deelnemers en experts nodig en duurt een aantal overleggen langer dan gebruikelijk voor een crisisteam: het derde RBN op 28 juli 2023 duurt van 15.00 tot 16.20 uur, het vierde RBN op 2 augustus van 17.30 tot 19.00 uur en het vijfde RBN van 15.30 tot 16.00 uur.

10. De juridische gevolgen rondom aansprakelijkheid en in relatie tot de eigenaar van het schip worden snel doorzien en adequaat aangepakt.

- Afhandeling van nautische incidenten vraagt specifieke kennis over nautische wetgeving. De juristen van RWS ZD en Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ) hebben op dit vlak samengewerkt.
- Vanwege eerdere ervaring met juridische afhandeling van incidenten met schepen op de Noordzee zorgen de juristen van RWS Zee en Delta direct voor een dagvaarding. Dit is belangrijk, omdat de mogelijke juridische consequenties op deze manier in Nederland afgehandeld moeten worden.
- Op 26 juli is de Japanse eigenaar van het schip direct aansprakelijk gesteld door de Staat der Nederlanden om alle kosten te vergoeden van het lokaliseren, markeren en opruimen van de Fremantle Highway.

11. De eigenaar en de berger sluiten een bergingscontract (Lloyd's Open Form, LOF[3]) af.

- Op 26 juli om 10:00 uur komt het bericht dat de eigenaren een LOF met Multraship hebben gesloten.
- Na de SAR-operatie speelt tijd een cruciale rol. Zonder sleepverbinding is het schip stuurloos en er bestond tijdens het gehele incident de kans dat het schip kon zinken.
- Omdat ten tijde van het eerste RBN-overleg (26 juli om 07:00 uur) niet bekend is dat er een bergingscontract is afgesloten, bereidt het RBN op 26 juli een besluit voor dat de Minister van IenW kan nemen. Dit volgt uit de Wet bestrijding maritieme ongevallen (Wbmo). In dit

[3] Het Lloyd's Open Form (LOF) is een open contract voor de berging van een schip of een ander drijvend object, ontwikkeld door Lloyd's of London.

voorbereide besluit is aangegeven dat het gevaar dusdanig groot is geworden dat alle benodigde maatregelen door de minister zullen worden genomen om veilige vaart, de veiligheid van personen, het mariene milieu en kustmilieu te beschermen.
- In afstemming met het RBN heeft de minister van IenW een besluit genomen op grond van de Wbmo.

12. Het RBN heeft een afgewogen besluit genomen om het schip te verplaatsen naar een geschikte tijdelijke ankerplaats.
- Het bepalen van de tijdelijke ankerplaats is in het derde RBN-overleg op 28 juli 2023 tot stand gekomen op basis van gecombineerde informatie vanuit het Bestrijdingsteam Noordzee (vanuit de berger en de expert bodem van RWS ZD), het SodM, partijen uit het CET-md (KNMI en LCM), en in afstemming met de Kustwacht.
- De berger heeft een SWOT-analyse uitgevoerd naar een sheltered area. Het Bestrijdingsteam Noordzee komt met een tegenvoorstel als antwoord op deze SWOT-analyse.
- Bodembeheer RWS geeft input over de voorgestelde locatie, het KNMI stelt de weersverwachting op voor de periode waarin het schip verplaatst wordt.
- Het varen over de gasleidingen gebeurt in nauwe afstemming met SodM en monitoring.
- Het ministerie van EZK is deelnemer in het RBN en staat paraat voor het geval dat er problemen ontstaan voor leveringszekerheid van gas, vanwege de risico's voor de gasleidingen waar het schip overheen zal varen.
- Het voorstel over de tijdelijk ankerplaats wordt na het RBN-overleg afgestemd met minister van Infrastructuur en Waterstaat, die op 28 juli 2023 om 21.45 uur instemt met dit besluit.
- Het gehele proces van besluitvorming en het daadwerkelijk starten met verslepen heeft vertraging opgelopen door het uitblijven van een communicatieboodschap naar de bestuurders van de Waddeneilanden (zie bevinding 29). De VRG is op dat moment niet in beeld bij RWS NN, en wordt niet op de hoogte gebracht.
- De Landelijke Coördinatiecommissie Milieuverontreiniging Water (LCM) is door RWS NN gevraagd om stromingspatronen uit te werken en een inschatting te maken van mogelijke milieu impact in het geval van lekkage of vervuiling door olie.

13. In het RBN van 28 juli 2023 geeft de berger een presentatie over de mogelijkheden voor het bergen en lossen van het schip, waarin de Eemshaven en de Rotterdamse haven als mogelijke geschikte havens worden genoemd.
- Het derde RBN vindt plaats op 28 juli 2023 om 15:00 uur tot 16:20 uur. Hierin komt naast de tijdelijke ankerplaats ook de PoR voor het eerst aan bod. In de presentatie van de berger worden twee mogelijke Nederlandse havens genoemd, namelijk de haven Rotterdam en de Eemshaven. In de presentatie geeft de berger de voor- en nadelen naast elkaar weer. Argumenten voor de Eemshaven zijn:
  - De Eemshaven heeft de kortste reisafstand
  - Op de route naar de Eemshaven hoeft maar eenmaal een pijpleiding te worden overgestoken
  - Er is een tijdelijke locatie aan een kade beschikbaar in de Eemshaven
  - De golfrichting is gunstig richting de Eemshaven, in vergelijking met de route richting Rotterdam.
- De berger verlaat na de presentatie het RBN-overleg en is niet aanwezig bij de afweging rondom de PoR.
- In dit derde RBN-overleg wordt geen formele beslissing genomen over welke haven PoR wordt. Wel blijkt dat de Eemshaven een serieuze optie is. In het verslag van het derde RBN is het

actiepunt opgenomen om eerst te overleggen met lokale bestuurders, de havenautoriteit en JenV voordat een besluit wordt genomen over de Place of Refuge.
- In het RBN wordt geconstateerd dat bij echte haast (acute situatie) de wet mogelijkheid biedt om een aanwijzing te geven.

14. In de aanloop naar de beslissing over de PoR hebben diverse gesprekken plaatsgevonden met Groningen Seaports, veiligheidsregio Groningen en gemeente Het Hogeland over de voorwaarden en omstandigheden om de Fremantle Highway te kunnen ontvangen.
- Op 1 augustus om 15.00 uur vindt een informeel overleg plaats tussen Groningen Seaports, veiligheidsregio Groningen en gemeente Het Hogeland en een vertegenwoordiging van het Bestrijdingsteam Noordzee en de berger. Dit overleg wordt voorgezeten door de directeur Netwerkontwikkeling van RWS Noord Nederland. Dit overleg vindt plaats in goede sfeer.
- De partijen worden het niet eens over alle voorwaarden die Groningen Seaports, veiligheidsregio Groningen en gemeente Het Hogeland stellen.
- Op 2 augustus om 10.00 uur vindt een overleg plaats tussen de voorzitter van het RBN, de juristen van HBJZ en Groningen Seaports, veiligheidsregio Groningen en gemeente Het Hogeland. Om 17.00 uur vindt opnieuw overleg plaats, waarin de voorzitter van het RBN aangeeft dat het voornemen is om een aanwijzing te geven aan de Eemshaven als PoR. Ook in dit gesprek is er geen overeenstemming over alle voorwaarden die Groningen Seaports, veiligheidsregio Groningen en gemeente Het Hogeland stellen.
- Het aanwijzen van de PoR Eemshaven valt niet goed bij de veiligheidsregio Groningen, Groningen Seaports en de gemeente Het Hogeland. Ze hebben begrip dat het schip veilig naar de haven versleept moet worden, maar hebben grote zorgen over de risico's, de afhandeling en de kosten die hiermee gepaard gaan.
- Een deel van de concrete voorwaarden van de veiligheidsregio Groningen, Groningen Seaports en de gemeente Het Hogeland wordt door de bergers verwerkt in een plan van aanpak.

15. In het vierde RBN geven zowel de Kustwacht als de berger aan dat de situatie kritiek is. Daarop adviseert het RBN de minister om de Eemshaven aan te wijzen als Place of Refuge. Groningen Seaports, veiligheidsregio Groningen en de gemeente Het Hogeland voelen zich overvallen door deze keuze.
- De verwachting is dat door de veranderende weersomstandigheden de stabiliteit van het schip in ernstige mate zal afnemen. Ook is er bluswater op het dek, en is er een verandering in het uitstroommodel. Wanneer het schip zou gaan lekken, staat de stroming nu richting de Waddeneilanden. Dit zijn belangrijke redenen voor het RBN om over te gaan tot het aanwijzen van een PoR.
- De tijdsdruk die ervaren wordt voor een spoedige berging van het schip in verband met de veranderende weersomstandigheden zorgt ervoor dat in het vierde RBN het besluit wordt genomen de Eemshaven aan te wijzen als PoR.
- De politiek-bestuurlijke relatie en het verleden met Groningen speelden geen rol in de afweging dan wel besluitvorming voor de aanwijzing van de PoR door het RBN.
- In de besluitvorming wordt meegenomen dat de berger zo snel mogelijk over de aanwijzing geïnformeerd moet worden, zodat deze voorbereidingen kan treffen voor het verslepen. De berger begint hierop met voorbereidingen voor het verslepen naar de Eemshaven.
- De voorzitter van het RBN is bevoegd om zelf te beslissen over de PoR, maar maakt in dit geval de afweging dat het gezien de zorgen over de risico's, de afhandeling en de kosten raadzaam is om de beslissing aan de minister voor te leggen.

- De minister geeft schriftelijk akkoord voor de aanwijzing van de Eemshaven als PoR op 2 augustus om 23.15 uur via een e-mail.
- Er wordt een tijdslot bepaald waarin de Fremantle Highway de Eemshaven binnengesleept kan worden op basis van de veranderende weersomstandigheden in combinatie met de tijpoort berekeningen, gemaakt door RWS. Indien dit tijdsslot niet wordt gehaald, is de verwachting dat het volgende tijdsslot zich pas zaterdag 5 augustus 2023 voordoet.

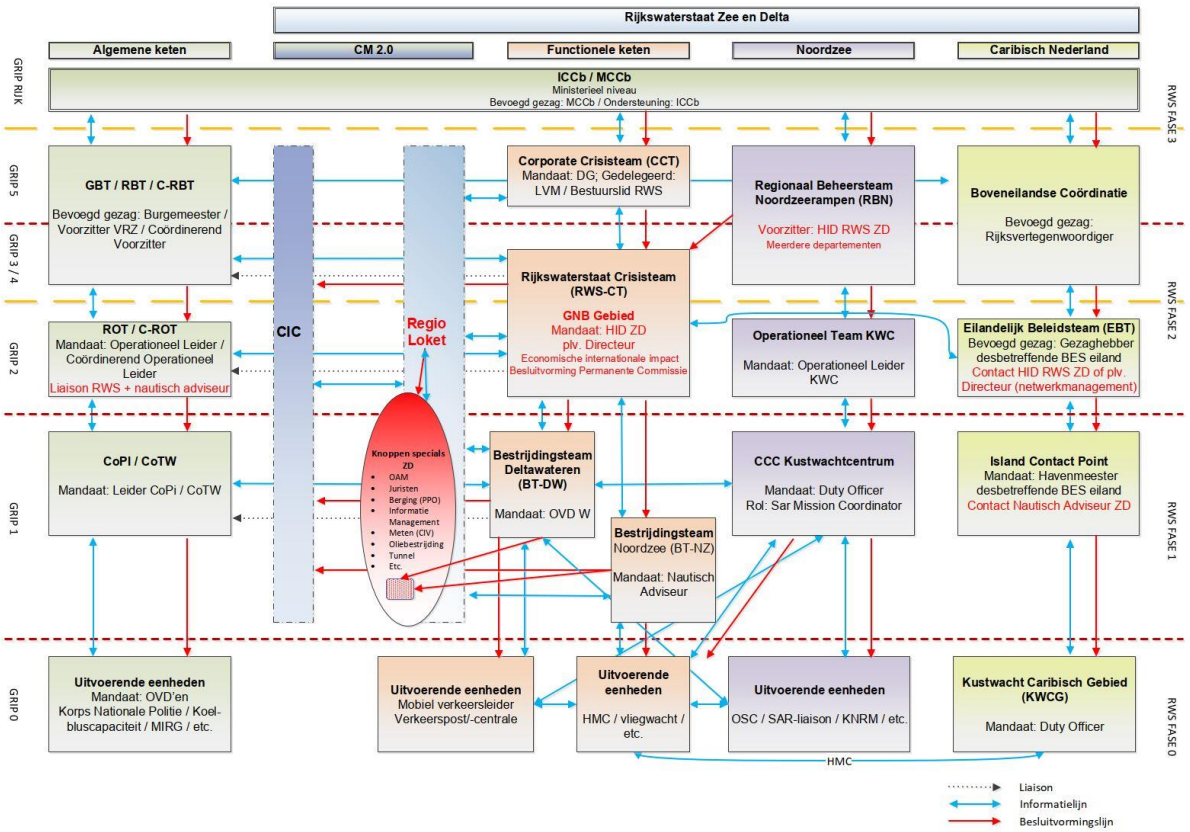
4.4 Coördinatie en samenwerking

16. Eerdere ervaringen met samenwerking tussen de nautische partijen zorgen voor soepele samenwerking tussen de crisispartners in het RBN, het Bestrijdingsteam Noordzee en de bergers.

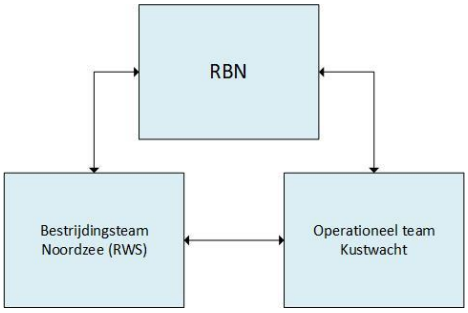
- Verschillende betrokken partijen hebben eerdere ervaringen opgedaan tijdens andere incidenten op de Noordzee. Een voorbeeld hiervan is de MSC Zoe, waarbij ongeveer 350 containers ten noorden van Schiermonnikoog verloren gingen en grote hoeveelheden plastic de zee in stroomden of aanspoelden langs de Nederlandse kusten.
- Medewerkers van RWS Zee en Delta en de Kustwacht kennen elkaar goed door samenwerking bij eerdere incidenten op de Noordzee.
- De voorzitters van het Bestrijdingsteam Noordzee en het RBN zijn werkzaam bij RWS Zee en Delta en kunnen elkaar gemakkelijk vinden.
- De betrokken bergers zijn van Nederlandse afkomst. Dit komt de communicatie tussen de bergers en het Bestrijdingsteam Noordzee ten goede. Ook het actief betrekken van de bergers in het Bestrijdingsteam Noordzee bevordert de onderlinge informatie-uitwisseling en samenwerking. De berger levert gedurende de afhandeling waardevolle informatie aan over de staat van het schip.

17. De informatiedeling en de besluitvormingslijn loopt direct van het RBN naar het Bestrijdingsteam Noordzee.

- In het IBP Noordzee is onderstaand overzicht opgenomen van de informatiedeling en de besluitvormingslijnen tussen de verschillende crisisteams.



- Tijdens de afhandeling van de Fremantle Highway is er geen CT-RWS actief, waardoor de informatiedeling en de besluitvormingslijn direct van het RBN naar het Bestrijdingsteam Noordzee loopt. Rolhouders van het CT-RWS, zoals de ICO en de technisch voorzitter, worden ingezet om het RBN te ondersteunen. De uitvoerende eenheden worden vanuit het Operationeel team Kustwacht en het Bestrijdingsteam Noordzee aangestuurd.



- De samenwerking tussen het Bestrijdingsteam Noordzee en het RBN is door beide teams als positief ervaren door open communicatie en de betrokkenheid van de voorzitter Bestrijdingsteam Noordzee in het RBN.

18. Het RBN legt de communicatie (strategisch omgevingsmanagement) naar de burgemeesters van de Waddeneilanden neer bij RWS Noord-Nederland, met betrekking tot de verplaatsing naar de tijdelijke ankerplaats.

- In het eerste RBN-overleg is besloten dat de contacten met de burgemeesters in de regio en de burgemeesters van Waddeneilanden via RWS Noord-Nederland lopen. Uit het tweede RBN-verslag blijkt dat er afstemming geweest is met RWS Noord-Nederland over het

omgevingsmanagement, gericht op de Waddeneilanden. Specifiek de Waddenvereniging en de burgemeesters zijn geïnformeerd.
- De burgemeesters van de Waddeneilanden hebben de afstemming als positief ervaren.
- RWS Noord-Nederland informeert ook de Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSE) voor het eerst wanneer duidelijk wordt dat de Eemshaven als PoR zou worden aangewezen. De WSE had eerder geïnformeerd willen worden. Over de gecoördineerde maatregelen en de samenwerking is de WSE tevreden.
- Tussen het RBN en RWS Noord-Nederland zijn geen afspraken gemaakt over het informeren van de veiligheidsregio Groningen, Groningen Seaports of de gemeente Het Hogeland.

19. Aan het voornemen van het RBN op 28 juli 2023 om te overleggen met de VR Groningen, de gemeente Het Hogeland en Groningen Seaports, wordt uitvoering gegeven vanaf 1 augustus 2023.
- In het verslag van het derde RBN-overleg (op 28 juli om 15.00 uur) staat dat er rondom de procedure PoR eerst overleg moet plaatsvinden met lokale bestuurders, de havenautoriteit en JenV voordat er een besluit wordt genomen over de PoR.
- De veiligheidsregio Groningen, Groningen Seaports en de gemeente Het Hogeland lezen op 27 juli in LCMS dat de Eemshaven genoemd wordt als PoR. Op 1 augustus inventariseren de veiligheidsregio Groningen, gemeente Het Hogeland en Groningen Seaports welke voorwaarden zij willen stellen aan het zijn van de PoR.
- Het overleg met de voorzitter van het RBN en de veiligheidsregio, gemeente en Groningen Seaports vindt plaats op 2 augustus aan het einde van de dag. In dit overleg doet de voorzitter RBN de mededeling dat gewerkt wordt aan de formele aanwijzing van de Eemshaven als PoR.

20. Tijdens de afweging voor de keuze van de PoR hebben de VR Groningen, de gemeente Het Hogeland en Groningen Seaports ervaren dat er geen gehoor was voor hun zorgen en bezwaren.
- Op operationeel niveau vindt afstemming plaats over de Eemshaven als PoR voordat een definitief besluit over de PoR wordt genomen. Deze operationele afstemming verloopt in goede sfeer.
- De combinatie van financiële en bestuurlijke risico's voor de veiligheidsregio Groningen, Groningen Seaports en de gemeente Het Hogeland, en de eerdere ervaring met nautisch-juridische afhandeling van incidenten zorgen voor bezwaren bij de veiligheidsregio Groningen, Groningen Seaports en de gemeente Het Hogeland.
- De veiligheidsregio Groningen, Groningen Seaports en de gemeente Het Hogeland hebben hun voorwaarden voor het binnenkomen van het schip kenbaar gemaakt. De voorwaarden omvatten financiële dekking voor de indirecte risico's, zoals schade aan de LNG-terminal en de moutfabriek Holland Malt, en het belang van continuïteit van de haven. Het RBN kan echter met sommige voorwaarden niet akkoord gaan. Het Rijk kan geen toezegging doen op de financiële dekking voor eventuele secundaire schade van indirecte risico's.
- De veiligheidsregio Groningen, de gemeente Het Hogeland en Groningen Seaports sturen op 3 augustus twee brieven met de voorwaarden naar de minister van IenW. Op 24 augustus 2023 ontvangen zij een reactie van de minister hierop.
- Het RBN adviseert de minister om de Eemshaven aan te wijzen als PoR op basis van de locatie van het schip, de tijdsdruk vanwege veranderende weersomstandigheden, de nabijgelegen gasleiding en de mogelijke instabiliteit van het schip. Voor de leden van het RBN is de Eemshaven een logische keuze als PoR.

21. Vanuit het RBN en vanuit juridisch oogpunt worden de voorwaarden vanuit de VR Groningen, de gemeente Het Hogeland en Groningen Seaports gedeeltelijk als te vergaand gezien om te kunnen toezeggen.

- Gevoelens over de afhandeling van incidenten[4] op de Noordzee zorgen ervoor dat de veiligheidsregio Groningen, Groningen Seaports en de gemeente Het Hogeland extra kritisch zijn op de formele afspraken met het Rijk.
- Het beeld vanuit veiligheidsregio Groningen, Groningen Seaports en de gemeente Het Hogeland is dat het plan onvoldoende is uitgewerkt, dat er niet voldaan wordt aan hun voorwaarden en dat er onvoldoende financiële dekking is voor risico's wanneer het schip in de Eemshaven is. De verantwoordelijkheid voor het schip en de escalatieroute wanneer het mis gaat is niet helder voor de veiligheidsregio Groningen, Groningen Seaports en de gemeente Het Hogeland.
- Het beeld vanuit het RBN is dat de kennis over de wetgeving en de gang van zaken rondom het ontvangen van een schip in nood als PoR in de Eemshaven onvoldoende aanwezig is.

22. Het strategisch overleg op 2 augustus 2023 om 17.00 uur kenmerkt zich door wantrouwen van de veiligheidsregio Groningen, gemeente Het Hogeland en Groningen Seaports richting het ministerie en de minister. De geëmotioneerde sfeer bemoeilijkt de crisisaanpak.

- Op 2 augustus 2023 om 17.00 uur vindt een overleg op strategisch niveau plaats tussen de veiligheidsregio Groningen, Groningen Seaports en de gemeente Het Hogeland en het RBN. Dit overleg verloopt in een slechte sfeer, waarbij irritaties en onbegrip de toon zetten. Dit bemoeilijkt de inhoudelijke afstemming.
- Het ervaren gemak waarmee het Rijk doorzettingsmacht uitoefent, roept onbegrip en irritatie op bij de noordelijke partners.
- De context van de verhouding tussen het Rijk en de regio Groningen op andere dossiers zoals aardbevingen en asielzoekers speelt mee in de overleggen over de Fremantle Highway.

23. Alle betrokken crisispartners waren onaangenaam verrast door het mediaoptreden van de CEO van Boskalis.

- In een uitzending van Nieuwsuur op 1 augustus 2023 bespreekt de CEO van Boskalis de mogelijkheden voor het verplaatsen van de Fremantle Highway. Hij noemt hierbij de Eemshaven als meest logische optie. Dit mediaoptreden is niet afgestemd met betrokken overheden.
- De CEO van Boskalis is niet betrokken bij de teams die bezig zijn met berging van de Fremantle Highway.
- Voor veiligheidsregio Groningen, Groningen Seaports en de gemeente Het Hogeland voelt het mediaoptreden en de uitspraken als extra druk op de Eemshaven, terwijl zij zich tegelijkertijd ongeïnformeerd voelen vanuit de Rijkscrisispartners.
- In het kernteam crisiscommunicatie zijn het mediaoptreden en de effecten besproken, in het RBN niet. Het RBN heeft het media-optreden voor kennisgeving aangenomen. Er is voor gekozen om vanuit het RBN niet op het mediaoptreden te reageren, niet in media noch naar de veiligheidsregio Groningen, gemeente Het Hogeland en Groningen Seaports.

[4] Het ontvangen van het schip Schieborg in de Eemshaven in 2005 en de afhandeling van de Msc Zoë in 2019.

- Het optreden van de CEO van Boskalis is wel besproken in het overleg op 2 augustus tussen het DCO en de communicatieadviseurs van de veiligheidsregio Groningen en gemeente Het Hogeland.

4.5 Informatiemanagement

24. Het Bestrijdingsteam Noordzee is indirect, via het CIC, aangesloten op het informatiesysteem LCMS.

- Het Bestrijdingsteam Noordzee heeft toegang tot LCMS, maar er is geen informatiecoördinator aangesloten in het Bestrijdingsteam Noordzee.
- De informatie-uitwisseling tussen het Bestrijdingsteam Noordzee en het RBN vindt hoofdzakelijk telefonisch plaats (tussen de voorzitter Bestrijdingsteam Noordzee – voorzitter RBN) en tijdens de crisisoverleggen.
- Informatie wordt telefonisch gedeeld met het CIC. Het CIC verwerkt vervolgens de informatie in LCMS. Ook de ICO van het RBN heeft telefonisch contact met het Bestrijdingsteam Noordzee.
- Informatie wordt tussen operationele teams gedeeld via Whatsapp, mail en telefonisch. Deze manier van informatievoorziening wordt als positief ervaren.

25. De RBN-verslagen zijn geclassificeerd en niet via LCMS gedeeld. De verslagen zijn wel via de mail gedeeld met deelnemers aan het RBN.

- De verslagen van het RBN zijn geclassificeerd met TLP amber.
- Vanwege de TLP Amber classificatie worden de verslagen niet gedeeld in LCMS en hebben de veiligheidsregio's geen directe toegang tot de verslagen van het RBN.
- De Tweede Kamer is middels meerdere brieven op de hoogte gehouden over de situatie rond de Fremantle Highway. De beleidsdirectie DGLM heeft invulling gegeven aan het opstellen van brieven om de Tweede Kamer te informeren over de situatie rond de Fremantle Highway.

26. Het LOCC maakt bij de start van het incident een landelijk beeld in LCMS, op verzoek van het DCC IenW en voert regie op het landelijk beeld. Het LOCC speelt verder geen rol in de afhandeling.

- De (werk)afspraak is dat er toestemming aan de betrokken (rijks)partijen wordt gevraagd voor het importeren van beelden in LCMS. Dit wordt tijdens de crisis telefonisch besproken tussen het Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum (LOCC) en het CIC en andere betrokkenen in LCMS, waaronder veiligheidsregio's, DCC-EZK/LNV en CET-md.
- Het LOCC koppelt in een vroeg stadium de noordelijke veiligheidsregio's aan het incident in LCMS. Het LOCC stelt vervolgens een landelijk beeld op, waarna de betrokkenheid van het LOCC eindigt.
- Het LOCC heeft een rol gespeeld in de bijstandsverlening vanuit de Korps Marinebrandweer toen de Fremantle Highway in de Eemshaven lag aangemeerd.

4.6 Crisiscommunicatie

27. De crisiscommunicatie in de SAR-fase is opgepakt door de Kustwacht. Daarna nemen RWS ZD en DCO de crisiscommunicatie over, conform het IBP Noordzee.

- Het IBP Noordzee beschrijft dat bij incidenten op de Noordzee verantwoordelijkheid als volgt zijn verdeeld (IBP Noordzee, p. 35-36):

- *Kustwacht Nederland heeft de leiding en coördinatie bij rampenbestrijding op de Noordzee en is het eerste aanspreekpunt bij incidenten. Voor SAR-incidenten is de Kustwacht primair verantwoordelijk en doet zij de woordvoering.*
- *RWS Zee en Delta doet als beheerder van de Noordzee namens IenW de voorlichting naar de media.*
- *In het RBN bepalen de betrokken departementen de communicatiestrategie van de overheid ten aanzien van het incident.*
- *Het ministerie van IenW is als coördinerend ministerie voor de Noordzee in eerste aanleg de verantwoordelijkheid voor de crisiscommunicatie.*
- *Het piket communicatie van RWS Zee en Delta heeft zitting in het RBN en verzorgt, in nauwe afstemming met de DCO van IenW en betrokken departementen de crisiscommunicatie.*

- Er is constructieve en open samenwerking tussen de betrokken communicatiepartijen: RWS, DCO (IenW) en de Kustwacht.
- De verantwoordelijkheidsverdeling tussen de Kustwacht en RWS is voor de betrokkenen helder, maar leidt bij het overgangsmoment wel tot enige onduidelijkheid. Dit moment vraagt bij beide partijen om nadrukkelijke afstemming.
- De persvoorlichting en woordvoering ligt bij RWS Zee en Delta, DCO ondersteunt waar nodig. Dit is als constructief ervaren.
- De volgende communicatieonderdelen vanuit RWS zijn betrokken binnen het kernteam crisiscommunicatie: RWS ZD, RWS NN, RWS Bestuursstaf (RWS BS), regisseur crisiscommunicatie vanuit het RWS CIC. Vanuit het ministerie van IenW sluit tevens DCO aan. Deze onderdelen werken goed samen om tot een adequate crisiscommunicatie te komen.

28. De aandacht vanuit media en burgers voor dit incident is groot en hier is aan tegemoet gekomen in de crisiscommunicatie en de beleidsdirectie.

- Door middel van de liveblogs op de websites van de Kustwacht en RWS, en woordvoering naar de pers door RWS worden veel vragen vanuit de media beantwoord.
- De beantwoording van vragen door de pers vraagt om een grote inzet van de betrokken woordvoerders van RWS ZD en de Kustwacht.

29. De communicatieboodschap over het verslepen van de Fremantle Highway naar de tijdelijke ankerplaats wordt relatief laat naar buiten gebracht omdat afstemming met bestuurders moet plaatsvinden.

- Het opstellen van de communicatieboodschap neemt veel tijd in beslag, mede door het contact tussen RWS ZD, de bestuursstaf IenW, kernteam crisiscommunicatie RWS en DCO. De communicatieboodschap is laat in de avond voorgelegd aan de minister vanwege het belang van het informeren van de bestuurders van de Waddeneilanden. Dit gebeurt via een afgestemde boodschap, zodat bestuurders van de Waddeneilanden op de hoogte zijn van de besluitvorming en afweging van het RBN.
- Het duurt enkele uren voordat er afgestemd is met de bestuurders over de communicatieboodschap, en deze boodschap naar buiten gebracht kan worden.
- Deze gang van zaken wordt als onnodig bureaucratisch ervaren en levert frustratie op binnen de communicatiekolom, omdat de druk van buitenaf hoog is.

4.7 Overdracht naar noordelijke partners

30. **Het RBN, het Bestrijdingsteam Noordzee en de kustwachtteams schalen af met het binnenkomen van de Fremantle Highway in de Eemshaven.**

- Op 3 augustus 2023 om 15.30 uur ligt de Fremantle Highway aan de kade in de Eemshaven, en schaalt het RBN af. De afschaling wordt in LCMS gedeeld. Ook volgt een post op LinkedIn waarin de afschaling van het RBN gemarkeerd wordt.
- De afschaling van het RBN vindt in het vijfde RBN-overleg plaats en is conform de planvorming in het IBP. Het Bestrijdingsteam Noordzee en de kustwachtteams schalen dan ook af.
- De veiligheidsregio Groningen, gemeente Het Hogeland en Groningen Seaports zijn niet geïnformeerd over de afschaling van het RBN en vernemen dit via het LinkedIn-bericht. De positieve toon in het bericht en het ontbreken van verwijzing naar samenwerking met de noordelijke partners valt niet goed bij de noordelijke partners, die op dat moment nog volop bezig zijn met de afhandeling van het schip in de Eemshaven.

31. Er is geen overdracht geweest van het RBN naar de veiligheidsregio Groningen, gemeente Het Hogeland en Groningen Seaports. De leden van het RBN hebben hun taken overgedragen naar de interne reguliere organisaties.

- Het RBN schaalt af wanneer het schip aan de kade ligt in de Eemshaven, conform planvorming. Voor de veiligheidsregio Groningen, gemeente Het Hogeland en Groningen Seaports volgt na het aanmeren een fase waarin het schip geïnspecteerd moet worden en de lading van boord gehaald moet worden.
- Er vindt geen overdrachtsmoment of formele afstemming over verantwoordelijkheden plaats tussen het RBN en de veiligheidsregio Groningen, gemeente Het Hogeland en Groningen Seaports op strategisch of bestuurlijk niveau. Op het gebied van communicatie vindt wel een overdrachtsmoment plaats.
- Op operationeel niveau, binnen de communicatiekolom en door de juristen vindt een overdracht plaats van het RBN naar de lijnorganisatie:
  - De berger stemt af met de noordelijke partners over de operationele zaken rondom het schip in de Eemshaven. Ondanks het stroeve begin verloopt deze samenwerking constructief.
  - RWS NN staat paraat voor verdere afhandeling van het incident en neemt via de lijnorganisatie het contact met de noordelijke partners over. Er is geen formele of inhoudelijke overdracht geweest van het RBN naar RWS NN. Wel is in een document opgesteld welke organisatie waar verantwoordelijk voor is.
  - Het kernteam communicatie komt niet meer bijeen, maar de appgroepen blijven actief voor informatiedeling en monitoring.
  - De juristen vanuit RWS ZD zijn hun inzet blijven continueren bij zaken rondom schade en garantstelling totdat de lijnorganisatie dit overneemt. Ook bij het ministerie blijven juristen en betrokkenen vanuit DGLM betrokken na afschaling van het RBN.
  - Binnen het ministerie van IenW pakt DGLM-MZ de overgebleven taken op na afschaling van het RBN.
- De veiligheidsregio Groningen, Groningen Seaports en de gemeente Het Hogeland voelen de noodzaak om brieven te versturen aan de minister van IenW op 3 augustus 2023. Zij krijgen reactie op deze brieven op 24 augustus 2023.

32. De deadline van het vertrek van het schip uit de Eemshaven wordt gehaald.

- Een voorwaarde van de noordelijke partners bij binnenkomst van de Fremantle Highway is dat het schip uiterlijk op 14 oktober 2023 uit de haven vertrekt.
- De kade waar het schip ligt, is na 14 oktober 2023 gereserveerd voor een ander schip. Ook loopt op 14 oktober 2023 de tijdelijke gedoogbeschikking van de burgemeester van Het Hogeland af.
- Op 21 september 2023 zijn alle werkzaamheden voltooid en vertrekt het schip vanuit de Eemshaven naar de Rotterdamse haven. Dit is ruim binnen de afgesproken termijn.

HOOFDSTUK 5

Conclusies

In dit hoofdstuk geven we onze conclusies weer. De conclusies volgen uit de analyse van de feiten, en geven op hoofdlijnen weer welke punten het belangrijkst zijn in deze evaluatie. Hierbij merken wij op dat niet alle bevindingen tot een hoofdconclusie leiden.

Besluitvorming

1. **De besluitvorming rond het bergen van de Fremantle Highway in het RBN is goed verlopen.**

- In het RBN zijn besluiten genomen over de voorbereiding op aanwijzing rond de LOF, aanwijzing van de tijdelijke ankerplaats en aanwijzing van de PoR.
- De besluitvorming is afgewogen tot stand gekomen, met input vanuit brede expertise. Risico's zijn in kaart gebracht en geanalyseerd voorafgaand aan besluitvorming. Dit heeft geleid tot weloverwogen besluitvorming.
- Besluiten zijn op het juiste niveau genomen.

Opschaling

2. **Gegeven de omstandigheden is de flexibele inzet van de betrokken crisisteams passend.**

- De eenvoud in aanpak en de effectieve korte lijnen tussen het RBN, het Bestrijdingsteam Noordzee, de Kustwachtteams en het ministerie van IenW zorgt voor een goed functionerende crisisbeheersing op de Noordzee.
- Het CT-RWS is niet opgeschaald, maar er is wel inzet geweest van CT-RWS-onderdelen. Het niet opschalen van het CT-RWS maakte de crisisstructuur eenduidiger en eenvoudiger in deze situatie. De ondersteunende rol van leden van het CT-RWS paste bij de situatie.
- De crisisstructuur zoals beschreven in het IBP Noordzee is te complex en sluit niet aan bij de structuur waarin gewerkt is in de praktijk.

Coördinatie

3. **De samenwerking tussen het RBN en de gemeente Het Hogeland, de veiligheidsregio Groningen en Groningen Seaports verloopt niet goed.**

- Het RBN heeft gemeente Het Hogeland, de veiligheidsregio Groningen en Groningen Seaports niet op tijd en niet volledig geïnformeerd over het voornemen om de Eemshaven aan te wijzen als Place of Refuge. Ondanks dat de Eemshaven al vroeg in beeld was als PoR, heeft het RBN te laat contact opgenomen met gemeente Het Hogeland, de veiligheidsregio Groningen en Groningen Seaports.
- De geëmotioneerde sfeer in het strategisch overleg en de context van de relatie tussen de regio Groningen en het Rijk waren niet bevorderlijk voor de crisisaanpak.
- Bij de afschaling en overdracht van het RBN is te weinig aandacht voor de gemeente Het Hogeland, de veiligheidsregio Groningen en Groningen Seaports.

Informatiemanagement

4. **Het informatiemanagement is onvoldoende netcentrisch ingericht, wat het gebrek aan transparantie tussen crisispartners voedt.**

- De verslagen van het RBN zijn geclassificeerd als TLP Amber. Hierdoor kunnen de verslagen niet via LCMS gedeeld worden, en hebben onder andere veiligheidsregio's geen toegang tot de verslagen.
- Het Bestrijdingsteam Noordzee was indirect via het CIC, en daarmee vertraagd, aangesloten op het informatiesysteem LCMS.

Crisiscommunicatie

5. Crisiscommunicatie is in het algemeen goed verlopen. Een punt van aandacht is de snelheid van communiceren.

- De snelheid van afstemming over communicatieboodschappen wordt vertraagd door de vele afstemmingslijnen die moeten worden doorlopen.

HOOFDSTUK 6

Aanbevelingen

De conclusies in het voorgaande hoofdstuk leiden tot een aantal aanbevelingen en verbeterpunten voor de toekomst.

Onderlinge verhoudingen en communicatie spelen een belangrijke rol in dit incident. Enerzijds konden betrokkenen vanuit RWS, de Kustwacht en het ministerie van IenW elkaar goed vinden, omdat zij elkaar kennen, vertrouwen en vaker samenwerken. Anderzijds is de verhouding tussen gemeente Het Hogeland, de veiligheidsregio Groningen, Groningen Seaports en RWS en het ministerie van IenW stroef door onbekendheid, een gebrek aan onderling vertrouwen en te laat informeren. Onze eerste aanbeveling is daarom:

1. Investeer in de koude fase in netwerkmanagement/ omgevingsmanagement, omdat crisismanagement vooral netwerkmanagement is.

Het persoonlijk kennen van betrokkenen in de koude fase levert in de warme fase van incidenten en crises het voordeel op dat contacten soepeler verlopen en dat er ook onder spanning begrip kan zijn voor elkaars posities en dilemma's. Vanuit de gedachte van samenwerken als overheid, is het belangrijk om oog te hebben voor medeoverheden.

Daarnaast doen we ook de volgende aanbevelingen:

2. Zorg voor open informatiedeling naar alle crisispartners betrokken bij het incident.
   - Ga na of het mogelijk is om de RBN-verslagen in de toekomst niet meer te classificeren.
   - Wees transparant over afwegingen en dilemma's, en deel deze met crisispartners.
   - Houd rekening met de context en verhoudingen tussen crisispartners.
3. Actualiseer en update het IBP-Noordzee op basis van de leerpunten en bevindingen in deze evaluatie.
   - Vereenvoudig de crisisstructuur. De huidige crisisstructuur in het IBP is complex en in de praktijk zien we dat de afstemming tussen teams direct verloopt.
   - Betrek ook de effecten op de landzijde in de planvorming, zoals het aanwijzen van een PoR en de consequenties die dit heeft voor stakeholders aan de landzijde.
   - Beschrijf de inrichting van de nafase en overdracht van het RBN. Het huidige IBP beschrijft het proces van afschaling beperkt.
     - Beschrijf de overdracht van het RBN naar de lijnorganisaties van de betrokken partijen in het RBN.
     - Communiceer over de overdracht van de crisisaanpak van het RBN naar crisispartners betrokken aan de landzijde.
     - Beschrijf de inhoudelijke aandachtsgebieden in de nafase.
4. Train en oefen het RBN en de afspraken in het IBP-Noordzee met de stakeholders. Dit vergroot bij alle stakeholders het kennisniveau, en tegelijkertijd is het een manier om netwerkmanagement vorm te geven.
   - Betrek in deze training en oefening ook de stakeholders aan de landzijde.
5. Besteed aandacht aan het maken van een stakeholderanalyse in de warme fase, zodat de juiste partijen op tijd geïnformeerd en waar nodig betrokken worden.

Bijlage 1. Afkortingen

Afkorting	
BSR	Bestuursraad
BS-RWS	Bestuursstaf RWS
BT	Bestrijdingsteam Noordzee
CaCo	Calamiteitencoördinator
CCT-RWS	Corporate Crisisteam Rijkswaterstaat
CEO	Chief Executive Officer
CET-md	Crisisexpertteam milieu en drinkwater
CIC	Crisis Informatie Centrum
CoPI	Commando Plaats Incident
CrisisDG	Crisis Directeur Generaal
CMIJ	Centrale Meldpost IJsselmeergebied
CT-RWS	Crisisteam Rijkswaterstaat
dgRWS	Directeur-generaal Rijkswaterstaat
DBO	Directie Bestuursondersteuning
DCC-IenW	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing
DCO	Directie Communicatie
DGLM	Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken
EET	EemsEnergyTerminal
GMK NN	Gemeenschappelijke meldkamer Noord Nederland
GRIP	Gecoördineerde Regionale IncidentenbestrijdingsProcedure
HBJZ	Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken
HovJ	Hoofdofficier van Justitie
IBP Noordzee	Incidentenbestrijdingsplan Noordzee
ICO	Informatiecoördinator
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport

Afkorting	
IMO	International Maritime Organization
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KWC	Kustwachtcentrum
LCM	Landelijke Coördinatiecommissie Milieuverontreiniging Water
LCMS	Landelijk Crisis Management Systeem
LNG	Liquefied naturel gas
LOCC	Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum
LOF	Lloyd's Open Form (bergingscontract tussen eigenaar en berger)
Minister/ministerie van BuZa	Minister/ministerie van Buitenlandse Zaken
Minister/ministerie van IenW	Minister/ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Minister/ministerie van JenV	Minister/ministerie van Justitie en Veiligheid
Ministerie van EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
Ministerie van VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
MIRG-team	Maritime Incident Response Group
NCC	Nationaal CrisisCentrum
NGT	Noordgastransport
NO NN	Netwerkontwikkeling Noord-Nederland
OT	Operationeel Team
PoR	Place of Refuge
PSSA	Particularly Sensitive Sea Areas
RBN	Regionaal Beheersteam Noordzeerampen
ROT	Regionaal Operationeel Team
RWS	Rijkswaterstaat
RWS BS	Rijkswaterstaat Bestuursstaf
RWS NN	Rijkswaterstaat Noord Nederland
RWS ZD	Rijkswaterstaat Zee en Delta
SAR	Search and Rescue

Afkorting	
SG	Secretaris-generaal
SodM	Staatstoezicht op de Mijnen
SWOT-analyse	Analyse van strengths, weaknesses, opportunities en threats
TMP	Team Maritieme Politie
TLP Amber	Traffic Light Protocol Amber: geeft aan dat informatie op een *need to know*-basis gedeeld kan worden binnen de betrokken organisatie.
VRD	Veiligheidsregio Drenthe
VRF	Veiligheidsregio Fryslân
VRG	Veiligheidsregio Groningen
VZ RBN	Voorzitter Regionaal Beheersteam Noordzeerampen
Wbmo	Wet bestrijding maritieme ongevallen
WSE	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Bijlage 2. Evaluatiekader

De volgende onderzoeksvragen staan centraal in deze evaluatie:

1. Hoe heeft de crisisorganisatie gefunctioneerd bij de aanpak en afhandeling van de brand en berging van de Fremantle Highway?
2. Welke leerpunten kunnen uit deze situatie geïdentificeerd worden?

De focus van de evaluatie ligt op de tactische- en strategische aanpak van de crisis. De bronbestrijding valt buiten scope van deze evaluatie.
Wel zullen wij op hoofdlijnen het verloop van de bronbestrijding in kaart brengen om de impact op tactisch en strategisch niveau te kunnen analyseren.

Het functioneren van de crisisorganisatie kan worden geoperationaliseerd aan de hand van verschillende thema's. Deze thema's zijn de crisisprocessen die zijn uitgewerkt in onderstaand evaluatiekader. Het evaluatiekader heeft als doel om de scope van de evaluatie te expliciteren. Het kader vormt daarmee de objectieve basis voor de evaluatie en is richtinggevend voor de bepalende processen crisismanagement waarlangs de evaluatie zal worden uitgevoerd. Het is echter niet zo dat alle vragen expliciet beantwoord zullen worden in het evaluatierapport. Op basis van de verzamende data beschrijven we in de analysefase de belangrijkste bevindingen.

Betrokken crisisteams en organisaties (die worden geïnterviewd):

1. Te evalueren teams/organisaties (de evaluatie focust primair op het acteren van deze teams/organisaties):
    a. Regionaal Bestrijdingsteam Noordzeerampen (RBN)
    b. Bestrijdingsteam Noordzee van RWS Zee en Delta (RWS ZD)
    c. Crisisteam Rijkswaterstaat (CT-RWS) (niet opgeschaald maar wel betrokken)
    d. Crisis Informatie Centrum Rijkswaterstaat (CIC RWS)
    e. Crisiscommunicatie vanuit Rijkswaterstaat (actiecentrum crisiscommunicatie, communicatie vanuit de bestuursstaf en crisiscommunicatie ZD), het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (DCO) en de Kustwacht.

2. Nauw betrokken stakeholders (evaluatie focust op de interactie tussen de te evalueren organisaties/teams (categorie 1) met deze nauw betrokken stakeholders):
    a. Kustwacht (Operationeel Team en Kernteam)
    b. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (DCC, beleidsdirectie DGLM-Maritieme Zaken en de rol van Crisis-DG)
    c. Rijkswaterstaat Noord-Nederland
    d. Bestuurlijk overleg Noord-Nederland

e. Veiligheidsregio Groningen
f. Staats toezicht op de mijnen (SoDM)
g. Het Crisis Expert Team milieu en drinkwater (CET-md); onderdeel de Landelijke Coördinatiecommissie Milieuverontreiniging Water (LCM)
h. Nationaal CrisisCentrum (NCC)
i. Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum (LOCC)

Met de stakeholders onder 1. en 2. wordt een interview ingepland.

Er zijn nog meer stakeholders (dan opgenomen onder 1. en 2.) in meer of mindere mate betrokken geweest. Deze stakeholders zijn in kaart gebracht. De focus van de evaluatie is niet gericht op deze stakeholders.

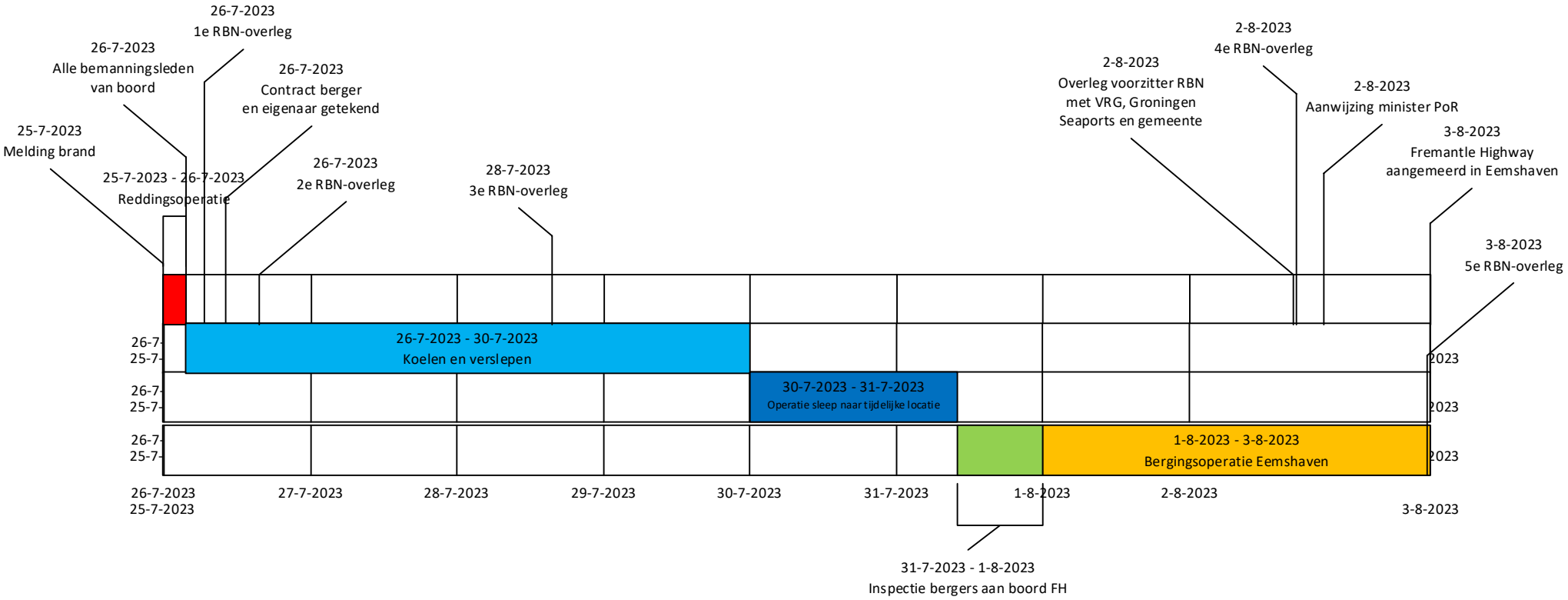
Thema's **(waar willen we iets over zeggen in de evaluatie?)**	**Indicatoren** **(waar kijken we precies naar?)**	**Vragen** **(welke vragen stellen we hierbij?)**
Melding en alarmering	• Snelheid/tempo van melding en alarmering • Gealarmeerde partijen • Inschakeling van specifieke expertise • Mate van betrokkenheid lokale partijen m.b.t. port of refuge	• Zijn de juiste partijen tijdig (zonder vertraging) en op de juiste wijze gealarmeerd? • Zijn ook de juiste lokale partijen tijdig en op de juiste wijze betrokken (m.b.t. Port of refuge)? • Heeft de melding en alarmering (vanuit perspectief van de betrokken partijen) op een constructieve wijze plaatsgevonden?
Opschaling	• Snelheid/tempo van opschaling • (Ervaringen met de) eerste keer opschaling naar RBN/Coördinatiefase 3 IBP Noordzee • Inzicht in welke teams opgeschaald en/of betrokken (dienen te worden) • Overgang tussen fasen in het incident: – Van start incident naar Rampenbestrijding (focus IBP), – Naar berging (waaronder aanwijzing Port/Place of Refuge).	• Wie heeft besloten tot opschaling van welke crisisorganisaties/teams? • Welke afwegingen en criteria hebben gespeeld in besluit tot opschaling? • Met welk doel is opgeschaald? • Hoe verliep het proces van opschaling? • Is er tijdig opgeschaald? • Meer specifiek, hoe is de opschaling van het Regionaal Bestrijdingsteam Noordzeerampen verlopen? Was dit conform planvorming? Zijn de afspraken rondom opschaling voldoende voor de betrokkenen? • Hoe is de overgang tussen de fasen (genoemde fases bij indicatoren) in het incident ervaren? Wat ging goed? Waar traden knelpunten op? • In hoeverre is opgeschaald en afgeschaald conform planvorming?
Leiding	• Proces van leiding	• Hoe hebben de crisisleiders hun rol vervuld in het leiden van de crisisaanpak (individueel en in samenwerking met elkaar)?

Thema's (waar willen we iets over zeggen in de evaluatie?)	Indicatoren (waar kijken we precies naar?)	Vragen (welke vragen stellen we hierbij?)
Besluitvorming	• Proces van crisisbesluitvorming • Beschikbaarheid en toepasbaarheid van (crisis)instrumentarium (bv juridische mogelijkheden, contracten, planvorming)	• Welke (sleutel)besluiten hebben de crisisteams genomen? • Via welke lijnen en op welke manier heeft besluitvorming over de maatregelen plaatsgevonden? • Zijn hierover expliciete afspraken gemaakt? (vb. welke teams op basis van welke informatie welke besluiten zouden nemen) • Zijn de juiste structuren gevolgd bij de besluitvorming? • Heeft de besluitvorming rolvast plaatsgevonden? • Zijn de besluiten tijdig genomen? • Zijn de besluiten op de juiste manier gecommuniceerd naar uitvoerende teams en daadwerkelijk uitgevoerd? • En waren deze afspraken bij alle betrokkenen bekend? • Heeft er een scenario- en stakeholdersanalyse plaatsgevonden? • Hoe organiseert men in de besluitvorming de juiste afstemming met de juiste overige betrokken stakeholders (categorie 2 en 3) (betrokken juiste expertise)? • Hoe hebben de overige betrokken stakeholders de (afstemming over) de besluitvorming ervaren? • Welke (crisis)instrumentarium hadden de teams tot hun beschikking en in welke mate is deze ingezet en voldoende toepasbaar?
Coördinatie	• Samenwerking en afstemming binnen de teams, tussen de tussen teams en met overige stakeholders	• Hoe verliep de samenwerking binnen de betrokken teams/organisaties? • Hoe verliep de samenwerking tussen de teams/organisaties? • Hoe verliep de samenwerking met de overige betrokken stakeholders? *Bij coördinatie staan we stil bij elementen als: expliciete afspraken over rol- en taakverdeling, rolvastheid van handelen, tijdige en adequate advisering en afstemming over de juiste onderwerpen, of Coördinatie is vastgelegd in planvorming.*

Thema's (waar willen we iets over zeggen in de evaluatie?)	Indicatoren (waar kijken we precies naar?)	Vragen (welke vragen stellen we hierbij?)
Informatiemanagement	• Informatie-uitwisseling binnen de teams, tussen de teams en met overige betrokken stakeholders • Gezamenlijk beeldvorming volgens de netcentrische werkwijze in LCMS • Bestuurlijke informatievoorziening van en naar het bestuurlijk overleg NN	• Welke (soort) informatie werd gedeeld? • Hoe werd informatie verzameld? • Hoe werd deze informatie vastgelegd? • Via welke lijnen en op welke manier is informatie gedeeld tussen de betrokken partijen? • Werd de juiste informatie gedeeld? • Werd de informatie tijdig gedeeld? • Was er een gedeeld beeld van de situatie? • Wat zijn de ervaringen met de gezamenlijke beeldvorming volgens de netcentrische werkwijze in LCMS? • Wat zijn de ervaringen met de (bestuurlijke) informatie uitwisseling met betrokkenen de bestuurlijke betrokken uit Noord-Nederland?
Crisiscommunicatie (extern)	• Samenwerking op communicatie tussen RWS (regisseur crisiscommunicatie RWS en crisiscommunicatie vanuit RWS ZD), IenW (DCO) en de Kustwacht. • Samenwerking op communicatie met overige betrokken stakeholders • Regie en eindverantwoording proces crisiscommunicatie	• Op welke manier heeft de externe crisiscommunicatie naar algemeen publiek plaatsgevonden? • Op welke manier is samengewerkt in het monitoren, analyseren en duiden van de buitenwereld ten behoeve van de crisiscommunicatieaanpak (o.a. maken omgevingsanalyses en stakeholderanalyses)? • Via welke lijnen en op welke manier is de crisiscommunicatielijn naar buiten (externe communicatie) toe tot stand gekomen tussen RWS ZD, IenW en de Kustwacht? – Hoe verliep het proces van samenwerking? – In hoeverre zijn hierover expliciete afspraken gemaakt? – In hoeverre waren deze afspraken voor alle betrokkenen duidelijk? – In hoeverre ervaren de betrokken communicatieadviseurs de aanpak als effectief? – Hoe verliep de overgang van regie op (crisis)communicatie van Kustwacht naar RWS en/of DCO-IenW? Welke afspraken zijn hierover gemaakt? • Hoe verliep het proces van regie en eindverantwoording op het gebied van communicatie?

Thema's (waar willen we iets over zeggen in de evaluatie?)	Indicatoren (waar kijken we precies naar?)	Vragen (welke vragen stellen we hierbij?)
Afschaling en landfase	• Afschaling RBN • Overdracht naar de landfase	• Hoe is de afschaling van het RBN verlopen? - Hoe en wanneer heeft afschaling van het RBN plaatsgevonden? - Wat was hierbij de afweging? - Heeft er een (adequate) overdracht plaatsgevonden? • Hoe heeft afwikkeling van onderwerpen in de landfase plaatsgevonden? – Overdracht van verantwoordelijkheid voor afhandeling van het schip naar noordelijke partners – Juridische en financiële afwikkeling – Afstemming op bestuurlijk niveau en de twee brieven die vanuit VR Groningen en Groningen Seaports verstuurd zijn naar het ministerie.

Bijlage 3. Tijdlijn



Bijlage 4. Geïnterviewden en deelnemers

B.4.1 Geïnterviewde personen

Voorzitter RBN

Informatiecoördinatoren en verslagleggers in RBN en piket DCC

Adviseur crisisbeheersing in RBN en procesmanager CET-md en piket DCC

Adviseur crisiscommunicatie RWS ZD in RBN

Inhoudelijk adviseurs in RBN, crisisjuristen

Voorzitter Bestrijdingsteam Noordzee RWS ZD / nautisch adviseur

Regiopiket / ICO Bestrijdingsteam Noordzee RWS ZD

Adviseur crisiscommunicatie Bestrijdingsteam Noordzee RWS ZD

Crisiscommunicatie regisseur (voorzitter actiecentrum/kernteam crisiscommunicatie RWS landelijk)

Crisisjuristen Bestrijdingsteam Noordzee RWS ZD

Inhoudelijk adviseurs Bestrijdingsteam Noordzee RWS ZD

Technisch voorzitter CT-RWS (niet actief geweest)

Adviseur crisisbeheersing CT-RWS

Informatiecoördinatoren CIC-RWS

Plv. directeur DCO en deelnemer RBN

Crisiscoördinator DCO en deelnemer RBN

Woordvoerder/communicatieadviseur DCO

Bestuursstaf communicatie RWS

Hoofd Operaties Kustwacht (deelnemer RBN)

Plv. directeur Kustwacht

Informatiecoördinator Kustwacht

Voorzitter OT Kustwacht

Voorzitter Kernteam Kustwacht

Adviseur crisiscommunicatie Kustwacht

Hoofd NCC (deelnemer RBN)

Regiopiket Rijkswaterstaat Noord Nederland / DT pikethouder

Burgemeester en locoburgemeester gemeente Het Hogeland

Voorzitter veiligheidsregio Groningen

Directeur veiligheidsregio Groningen

Operationeel Leider veiligheidsregio Groningen

Directeur Groningen Seaports

Havenmeester Eemshaven, Groningen Seaports

Crisis-DG ministerie van IenW, beleidsdirectie DGLM

Crisiscoördinator Maritieme Zaken, beleidsdirectie DGLM

Informatiecoördinator LOCC

Staatstoezicht op de Mijnen, Directeur Toezicht en Handhaving

LCM CETmd netwerk adviseur CET-md netwerk

Fachbereich S – Schifffahrt, Verkehrszentrale Ems

Officier van Dienst en nautisch adviseur Rijkswaterstaat Noord Nederland

B.4.2 Overzicht aanwezigen bij validatie- en reflectiebijeenkomsten

Den Haag 10 april 2024

Voorzitter RBN

Regiopiket bestrijdingsteam

Voorzitters Bestrijdingsteam Noordzee RWS ZD / nautisch adviseur

Informatiecoördinatoren en verslagleggers in RBN en piket DCC

HBJZ crisiscoördinator

Crisisjurist HBJZ

Crisisjuristen Bestrijdingsteam Noordzee RWS ZD

Zeebodembeheer Rijkswaterstaat

Technisch voorzitter CT-RWS

Adviseur crisisbeheersing in RBN en procesmanager CET-md en piket DCC

Plaatsvervangend directeur DCO

Adviseur crisiscommunicatie ministerie van IenW

Crisiscoördinator DGLM

Staatstoezicht op de Mijnen, Directeur Toezicht en Handhaving

Adviseur waterkwaliteit WMCN / Piket coördinator LCM RWS

Beleidsmedewerker DGLM

Adviseur crisiscommunicatie RWS ZD

Adviseur crisiscommunicatie RWS Zee en Delta

Plv. DG luchtvaart en maritieme zaken / Piket bestuursraad

Groningen 17 april 2024

Informatiecoördinator CIC RWS

Liaison RWS Noord-Nederland

Liaison RWS Noord-Nederland / Directeur Netwerkontwikkeling RWS

Directeur Veiligheidsregio Groningen

Operationeel Leider Veiligheidsregio Groningen

Jurist Groningen Seaports

Havenmeester Groningen Seaports

Nautisch adviseur RWS-NN

Crisisjurist HBJZ

Coördinator RWS

Beleidsmedewerker DGLM

Adviseur crisisbeheersing in RBN en piket DCC

Berenschot



WIJ ZIJN BERENSCHOT, GRONDLEGGER VAN VOORUITGANG

Nederland is continu in ontwikkeling. Maatschappelijk, economisch en organisatorisch verandert er veel. Al ruim 85 jaar volgen wij als adviesbureau deze ontwikkelingen op de voet en werken we aan een vooruitstrevende samenleving. De behoefte om iets fundamenteels te betekenen voor mens en maatschappij zit in onze genen. Met onze adviezen en oplossingen hebben we dan ook actief meegebouwd aan het Nederland van vandaag. Altijd op zoek naar duurzame vooruitgang.

Alles wat we doen, is onderzocht, onderbouwd en vanuit meerdere invalshoeken bekeken. Zo komen we tot gefundeerde adviezen en slimme oplossingen. Die zijn op het eerste gezicht misschien niet altijd de meest voor de hand liggende. Juist deze eigenzinnigheid maakt ons uniek. Daarbij zijn we niet van symptoombestrijding. En gaan pas naar huis als het is opgelost.

Berenschot B.V.

Van Deventerlaan 31-51, 3528 AG UTRECHT
Postbus 8039, 3503 RA UTRECHT
030 2 916 916
www.berenschot.nl