

BIJLAGE B

REACTIES OP CONCEPTRAPPORT: 'HULPVERLENING FREMANTLE HIGHWAY'

Leeswijzer: De vierde en vijfde kolom geven de letterlijke tekst weer van de reactie van inzagepartijen. In de laatste kolom staat een toelichting van de Onderzoeksraad voor Veiligheid op de wijze van verwerken van de reacties van partijen.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
1	KNRM	2.3	bijlage algemene tijdlijn (samenvatting)	In de schematische tijdlijnen worden tijdlijnen weergegeven van de helikopters, de Fremantle Highway, het Kustwachtcentrum en het MIRG. De tijdlijn van de reddingboten wordt gebundeld met de die van het KWC en de tijdlijn van het vliegtuig ontbreekt. Voorstel om omwille van de duidelijkheid en transparantie de tijdlijn van de KNRM reddingboten te scheiden van die van het KWC en de tijdlijn van het kustwachtvliegtuig toe te voegen.	ja	We passen de tijdlijn aan, zodat de relevante partijen duidelijker te onderscheiden zijn.
2	KNRM	1.5.2	die bemand worden door beroepsschippers en vrijwilligers.	Het merendeel van onze bemanningen zijn vrijwilligers. KNRM kent ca. 1000 (op een totaal van 1500) varende vrijwillgers. Nu lijkt het alsof al onze schippers beroepskrachten zijn, terwijl dit er maar 8 zijn. Graag tekst hierop aanpassen. Bijv. "die bemenst worden met vrijwilligers en enkele beroepsschippers".	ja	Aangepast conform reactie.
3	KNRM	1.5.2	De KNRM is 24 uur per dag beschikbaar om SAR-operaties uit te voeren als de Kustwacht daarom verzoekt	Het is belangrijk ook te benoemen dat we niet alleen 24/7 paraat zijn maar ook hoe snel we kunnen uitvaren. Voorstel tekst: De KNRM is 24 uur per dag beschikbaar en vaart binnen 15 minuten uit om SAR-operaties uit te voeren als de Kustwacht daarom verzoekt	ja	Aangepast conform reactie.
4	KNRM	2.2	Deze reddingboot vertrok om 00.53 uur richting de Fremantle Highway om stand-by te staan, maar zonder verdere specificering 7 van de opdracht door het KWC.	Volgens onze rapportage voer de reddingboot van Ameland 21 minuten na alarmering uit. Omdat het aanvankelijk om een standby inzet (dus geen SAR) zou gaan, heeft de bemanning meer tijd genomen om zich voor te bereiden op een langdurige actie en is daarom niet binnen 15 minuten uitgevaren. Wellicht is dit in een voetnoot op te nemen.	ja	De tekst is in een voetnoot toegevoegd.
5	KNRM	2.4	werd door de Hurricane uit zee gehaald.	Om compleet beeld te geven en ter aanvulling op voetnoot 18 (blz 24) zouden wij dit aangevuld willen hebben met: "En direct overgedragen aan de Anna Margaretha om eerste hulp te verlenen". voetnoot 18 komen te vervallen.	ja	Aangepast conform reactie. Voetnoot 18 wordt aangepast, zie opmerking 8.
6	KNRM	2.5	verpleegkundige af op de Anna Margaretha om medische hulp te verlenen aan de gesprongen bemanningsleden.	Om compleet beeld te geven de tekst aanvullen dat de verpleegkundige ook een triage uitvoerde onder de slachtoffers die gesprongen waren om hiermee te bepalen welk slachtoffer welke hulp moest krijgen. Na de triage uitgevoerd te hebben is de verpleegkundige overgestapt op de Koning Willem I omdat daar een reanimatie opgestart was.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
7	KNRM	2.5	Nadat de laatste opvarenden door helikopter CG08 van boord waren gehaald, voeren de twee reddingboten van de KNRM naar Lauwersoog	In het rapport wordt niet vermeld dat de reddingboten geen toestemming van het KWC kregen om na ter plaatse komen van de SAR helikopters te kunnen vertrekken naar Lauwersoog. Hierdoor moesten ze noodgedwongen ca. 50 minuten langer bij de Fremantle Highway blijven, met aan boord 7 zwaar gewonden. Nu ontstond tijdens de tocht naar Lauwersoog een reanimatiesetting bij de eerst door de KW1 geredde persoon, die later ook overleed.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
8	KNRM	2.5	De door de Hurricane opgepikte slachtoffers waren inmiddels overgezet naar de KNRM-boot Anna Margaretha omdat de KNRM meer toegerust is voor de verzorging van gewonden	De voetnoot is niet volledig. Het eerste slachtoffer dat was opgepikt door de Hurrycane was direct op de Anna Margaratha overgezet. Pas toen de reddingboten vertrokken naar Lauwersoog zijn twee andere opvarenden die door de Hurrycane gered waren, overgezet op de Koning Willem 1 (dus niet op de Anna Margaretha).	ja	Voetnoot is aangepast in lijn met de reactie.
9	KNRM	3.12	De MIRG oordeelt zelf of het verantwoord is om aan boord te gaan en is niet gebonden aan een normtijd waarbinnen dat oordeel plaats moet vinden.	Wellicht goed om ook te benoemen dat de SAR heli(s) binnen uur na alarm klaar moeten staan op Rotterdam airport om het MIRG team te kunnen vervoeren.	nee	Op pagina 34 gaan we in op de normtijden zoals die zijn vastgelegd in de nota <i>Maritieme en aeronautische noodhulp 2021-2025</i> . Deze nota bevat geen norm voor de aankomst van helikopters voor het transport van de MIRG. Uit ons onderzoek is gebleken dat partijen (inclusief Bristow) er wel vanuit gaan dat binnen een uur minimaal één helikopter op het vliegveld van Rotterdam staat. Daarom hebben we bovenaan pagina 29 geschreven: 'Dat is de locatie waar zij binnen een uur na alarmering opgehaald kunnen worden door een helikopter' (regel 1-2).
10	KNRM	4.2.1	Om 00.32 uur riep het KWC het KNRM-reddingsstation op Ameland op met het verzoek om met de reddingboot Anna Margaretha richting de Fremantle Highway te varen om stand-by te liggen.	Voorstel om ipv oproepen de term alarmeren te gebruiken. Oproepen doe je over het algemeen als de reddingboot al bemenst is en via de radio te bereiken is.	ja	Aangepast conform reactie.
11	KNRM	4.2.2	Na enkele mislukte pogingen van de Anna Margaretha, lukte het de bemanning van de Hurricane om het slachtoffer uit het water en 19 aan boord van het schip te krijgen	De tekst zou gelezen kunnen worden alsof de bemanning van de Anna Margaretha niet toegerust was om het slachtoffer uit het water te halen. Echter, door de sprong was het slachtoffer kortstondig bewusteloos en pakte daardoor niet de lijn aan van de Anna Margaretha. De door daarna door de Hurricane toegegooid lijn kon hij uiteindelijk wel aanpakken.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
12	KNRM	4.2.2	Ook was er volgens hen het risico dat de reddingboten de opvarenden niet zouden kunnen vinden in het donkere zeewater en in de rook.	Het niet kunnen vinden in de rook was niet de doorslaggevende reden. Onze reddingboten en bijbehorende uitrusting voor de bemanning zijn niet geschikt om in giftige rook te acteren. Voor hun eigen veiligheid zijn de reddingboten daarom bovenwinds gebleven en moest de bemanning aan bakboordzijde het schip verlaten.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
13	KNRM	4.3.1	medisch geschoold en hadden daarom om medische ondersteuning gevraagd.	Svp aanvullen met: en om op alle reddingboten een triage uit te voeren.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
14	KNRM	5.1.2	Met de drie veiligheidsregio's die aan de Waddenzee grenzen, heeft de Kustwacht een convenant afgesloten voor het uitvoeren van de SAR-taak op gemeentelijk ingedeeld gebied.	Er wordt in de voetnoot verwezen naar het convenant van 2009. Dit convenant is november 2023 vervangen gezamenlijk convenant (CRW).	deels	Wij hebben ons onderzoek gebaseerd op de documenten zoals die ten tijde van het voorval van kracht waren. Wel zullen we in de voetnoot toevoegen dat deze in november 2023 zijn vervangen.
15	KNRM		van Vision naar Coastguard	Het nieuwe loggingsysteem van de kustwacht heet Guardion Coastguard.	ja	Aangepast conform reactie.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
16	KNRM	5.3.2	reddingsboot	In het rapport voor schrijfwijze zonder verbinding-s aangehouden dus ook hier reddingboot	ja	Aangepast conform reactie.
17	KNRM	5.3.2	zocht de SAR-verpleegkundige op de reddingboot	In 1.5.4 wordt gesproken over de SAR-nurse (ambulanceverpleegkundige) die deel uitmaakt van de SAR helikopter. Nu wordt in 5.3.2 gesproken over de SAR verpleegkundige (ook in kader met conclusie). Dit is dezelfde persoon als de SAR nurse, dus beter ook hier SAR nurse te gebruiken en te benoemen dat deze behoort tot de bemanning van de heli. (geldt voor meerdere plekken in dit rapport). Nu lijkt het alsof de SAR verpleegkundige deel uitmaakt van de bemanning van de reddingboot.	deels	Tijdens het onderzoek zijn we verschillende benamingen tegengekomen voor deze verpleegkundige. Omdat onze rapporten bedoeld zijn voor een breed Nederlands lezerspubliek kiezen we bij voorkeur voor Nederlandse benamingen. Bij de introductie van de verschillende functionarissen in de helikopter op pagina 14 sluiten we nog aan bij de terminologie zoals die door Bristow gebruikt wordt en schrijven we SAR-nurse met de toevoeging 'ambulanceverpleegkundige'. Ter verduidelijking zullen we hieraan toevoegen: '(in dit rapport aangeduid als SAR-verpleegkundige)'. In het gehele rapport hebben we dit consequent aangepast. In paragraaf 5.3.2 is tevens toegevoegd dat de SAR-verpleegkundige afkomstig was uit de SAR-helikopter.
18	KNRM	5.3.2	zocht de SAR-verpleegkundige op de reddingboot	In het rapport is niet terug te vinden op welk moment deze SAR nurse (van de C08) overgestapt is van de reddingboot Anna Margareta naar de Koning Willem I. Uit het reddingrapport van Schiermonnikoog valt te lezen dat de SAR nurse tijdens de tocht van de Fremantle naar Lauwersoog is overgestapt.	ja	Naar aanleiding van reactie 17 hebben wij een zin toegevoegd over het overstappen van de SAR-verpleegkundige naar de Koning Willem I.
19	KNRM	A.3	reddingsboot	In het rapport voor schrijfwijze zonder verbinding-s aangehouden dus ook hier reddingboot	ja	Aangepast conform reactie.
20	VRG	1.3	Het bergen van de Fremantle Highway valt ook buiten de scope van dit onderzoek. Aan de berging waren risico's verbonden (bijvoorbeeld voor omwonenden en het milieu) en er was ministeriële aanwijzing nodig voor het gebruik van de Eemshaven als place of refuge.	Vanzelfsprekend is VRG op de hoogte van de onafhankelijkheid van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, maar gezien het zeer moeizaam verlopen proces rondom de aanwijzing van de Eemshaven als Place of Refuge, de identificatie van een aantal onvolkomenheden in het hierop van toepassing zijnde wettelijk kader, bijvoorbeeld ten aanzien van het schade- en kostenverhaal, en onvoldoende communicatie en samenwerking tussen de Rijksoverheid en de regionale partijen, rechtvaardigen naar onze mening een verdiepend en onafhankelijk onderzoek naar het verloop van dit proces. Mede gezien het feit dat voor de eerste keer door de minister gebruik is gemaakt van deze aanwijzingsbevoegdheid en de aankomende herziening van de hierop van toepassing zijnde planvorming, namelijk het IBP Noordzee.	nee	Het onderzoek door de Onderzoeksraad voor Veiligheid was gericht op de noodhulpverlening. Dit heeft de Raad bij aanvang van en lopende het onderzoek gecommuniceerd. In hoofdstuk 1 van het rapport lichten we de keuze voor deze focus toe.
21	VRG	1.4	Een zorgketenevaluatie door het Acute Zorgnetwerk Noord-Nederland. Veranderen in: AZZN in samenwerking met de drie Noord-Nederlandse GHOR-bureaus.	Onderzoek is in samenwerking tussen AZNN en de drie Noord-Nederlandse GHOR-bureaus uitgevoerd.	ja	Aangepast conform reactie.
22	VRG	5.2	Hij informeert de Officier van dienst Geneeskundig	Toevoegen: uit welke veiligheidsegio de betreffende Officier van Dienst wordt geïnformeerd (Drenthe, Friesland of Groningen).	ja	Aangepast conform reactie.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
23	VRG	5.3	Toevoegen aan 3e opsomming: 3.15 De calamiteitencoördinator licht de Regionaal Operationeel Leider van de Veiligheidsregio Groningen in. Vanwege een onduidelijk beeld laat hij het Regionaal Voorbereidingsteam alarmeren en in het crisiscentrum in de brandweerkazerne in Groningen bijeenkomen.	Juist vanwege het onduidelijke beeld (niet helder hoeveel slachtoffers en met welke verwondingen waar naartoe gebracht zouden worden) en de situatie dat er niet ergens een in gezamenlijkheid tot stand gekomen beeld beschikbaar was, had de Regionaal Operationeel Leider de behoefte om de relevante Algemeen Commandanten van de betrokken organisaties bijeen te roepen. Om enerzijds het beeld vanuit die betrokken organisaties te vervolmaken en anderzijds om noodzakelijke acties op te kunnen starten aan de hand van het opgebouwde beeld. Zoals het activeren van een 'GRIP-1' in Lauwersoog toen duidelijk werd dat daar een aantal slachtoffers aan wal zou worden gebracht.	deels	Voor de tijdlijn hebben we een keuze gemaakt van een (beperkt) aantal sleutelmomenten, bijvoorbeeld met betrekking tot informatiedeling. Deze hebben we niet verder uitgebreid naar aanleiding van de reactie. Wel hebben we de tekst van 5.3 aangevuld in lijn met de reactie.
24	VRG	5.3.1	De regionaal operationeel leider is een functionaris die bij opschaling actief wordt en logde deze informatie daarom in LCMS en niet in GMS. Veranderen in: De regionaal operationeel leider is een functionaris die bij opschaling actief wordt. In eerste instantie wordt hij telefonisch via de CaCo geïnformeerd over de situatie. Als hij vervolgens besluit tot daadwerkelijke opschaling, komt in het crisiscentrum in de brandweerkazerne in Groningen het Regionaal Operationeel Team (of zoals in dit geval het Regionaal Voorbereidingsteam) bijeen. Op het moment dat dit team daadwerkelijk operationeel wordt houdt de informatiemanager ROT het actueel beeld bij in LCMS.	De Regionaal Operationeel Leider heeft zelf geen schrijfrechten in LCMS en is ook niet de aangewezen persoon om een actueel beeld bij te houden. Daarvoor maakt een informatiemanager onderdeel uit van het Regionaal Operationeel Team c.q. het Regionaal Voorbereidingsteam. Echter, om dat beeld adequaat te kunnen vullen en onderhouden is geverifieerde informatie nodig, in dit geval dus van de Algemeen Commandanten van de betrokken organisaties. Omdat de Algemeen Commandanten in dit geval van huis moesten komen (staan op piket) gaat daar tijd overheen. Nb. In Groningen bestaat het Regionaal Voorbereidingsteam uit de leden van het Regionaal Operationeel Team zonder een verdere bezetting van de verschillende ondersteunende secties. Het is daarmee in feite de kernbezetting van het Regionaal Operationeel Team dat vaak gebruikt wordt om zich op een (dreigende) situatie te oriënteren en bestaat uit de Regionaal Operationeel Leider, de Algemeen Commandanten en de informatiemanager ROT.	deels	Aangepast in lijn met de reactie.
25	VRG	5.3.2	Doordat de SAR-verpleegkundige de medische status van de slachtoffers vanaf de reddingboot op eigen initiatief per marifoon communiceerde met de eenheden op de aanlandingsplek was de opvang van slachtoffers uit de reddingsboten in Lauwersoog daar soepel en snel. veranderen in: De samenwerking tussen KNRM, Brandweer, Ambulances en Politie hebben zorg gedragen voor het snel en soepel opvangen van de slachtoffers uit de reddingsboten.	Het soepel en snel laten verlopen van de opvang van de slachtoffers is niet alleen te wijten aan de SAR-verpleegkundige die een ander communicatiemiddel gebruikt. Een goede samenwerking tussen KNRM, Brandweer, Ambulances en Politie hebben zorggedragen voor het snel en soepel opvangen van de slachtoffers uit de reddingsboten.	deels	Het punt dat we hier maken is dat het cruciaal was dat er van procedures afgeweken moest worden om informatie op de juiste plek te krijgen. Het klopt dat dit gegeven op zichzelf niet voldoende was voor een soepel verloop. Daarom zijn we de zin in de conclusie naar aanleiding van deze reactie begonnen met 'Mede'... en is in de tekst erboven aangevuld dat de samenwerking tussen hulpdiensten bij Lauwersoog goed was.
26	VRG	A.4	Een zorgketenevaluatie door het Acute Zorgnetwerk Noord-Nederland. Veranderen in: AZZN in samenwerking met de drie Noord-Nederlandse GHOR-bureaus.	Onderzoek is in samenwerking tussen AZNN en de drie Noord-Nederlandse GHOR-bureaus uitgevoerd.	ja	Aangepast conform reactie.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
27	VRR/MIRG	1.5.3	In principe treedt de MIRG niet op bij een brand in de lading van een schip	Deze zin is onjuist. Er staat in het IBP-MIRG geen beperkingen opgenomen m.b.t. de locatie van de brand op een schip waaronder een accommodatie, machine kamer of lading brand. In de risico-inventarisatie vindt een afweging plaats of optreden van MIRG mogelijk is (zowel bij de Kustwacht als de Incidentcommandar van het MIRG team). In het IBP Noordzee versie 2021 is de beperking m.b.t. de ladingbrand opgenomen (tekst: de bronbestrijders betreden het schip niet als er brand is in de lading p. 64 IBP Noordzee 2021). Bij de totstandkoming van het IBP Noordzee zijn de afspraken uit het convenant MIRG tussen het ministerie van I&W en VRR niet goed overgenomen. Bij elk incident wordt maatwerk geleverd bij zowel het type schip als de locatie van de brand.	ja	Verderop in het rapport gaan we in op de kwestie over het al dan niet optreden bij ladingbranden en wat verschillende documenten daarover zeggen. Deze zin past bij nader inzien minder goed bij de introductie van de MIRG.NL en hebben we om die reden verwijderd.
28	VRR/MIRG	1.5.3	De MIRG staat constant paraat en heeft als standplaats Rotterdam	Advies is om deze zin aan te passen aan gelijk aan de KNRM regel 27: MIRG staat 24 uur per dag beschikbaar en heeft als standplaats Rotterdam.	ja	Aangepast conform reactie.
29	VRR/MIRG	1.5.3	MIRG wordt ook wel aangeduid als MIRG.NL (ter onderscheid van MIRG-eenheden in andere landen).	Advies is om deze aan te passen als: de MIRG benaming verwijst naar de maritiem incidentbestrijding op zee en sluit daarmee beter aan bij vergelijkbare initiatieven uit het buitenland. MIRG.NL geeft aan dat het een Nederlands MIRG team betreft.	ja	De formele benaming is inderdaad Maritime Incident Response Group Netherlands en deze wordt in verschillende documenten afgekort tot MIRG.NL. Omwille van de leesbaarheid kiezen we er in dit rapport voor om de toevoeging '.NL' achterwege te laten (tenzij we verwijzen naar documenten waarin deze toevoeging wel staat). Hiermee sluiten we aan bij het spraakgebruik, waarbij het gebruikelijk is om over de MIRG te spreken en niet over MIRG.NL. In dit rapport kan er geen verwarring ontstaan over welke MIRG we bedoelen. Dit lichten we toe in paragraaf 1.5.3. In de lijst met afkortingen zullen we opnemen dat MIRG ook als MIRG.NL gelezen kan worden.
30	VRR/MIRG	1.5.4	Er zijn altijd twee SAR-helikopters beschikbaar die door de Kustwacht kunnen worden 2 ingezet.	Er zijn in de praktijk niet altijd twee helikopters beschikbaar. Het komt geregeld voor dat er maar één helikopter beschikbaar/inzetbaar is.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
31	VRR/MIRG	2.2	MIRG	Volledige afkorting gebruiken van MIRG.NL en dit consistent doorvoeren in het rapport.	nee	Zie toelichting op reactie 29.
32	VRR/MIRG	2.2	Toen beide helikopters iets na 01:00 uur aankwamen op de luchthaven van Rotterdam om de leden van de MIRG op te halen, had de MIRG nog geen besluit genomen over een inzet	Vanuit onze gegevens landde de helikopter uit Den Helder (PH-NCG) om 01:15 uur op RTHA en de helikopter uit Midden-Zeeland (PH-BSR) om 01:16 uur. Advies is om deze tijden te benoemen. Dit geeft een juiste indicatie aan in de rapportage (consequent doorvoeren van de juiste tijden in het rapport). Het MIRG had nog geen besluit genomen i.v.m. de verslechtering van het incident en het ontbreken van informatie.	nee	Wij beschikken over meerdere bronnen om de tijden te reconstrueren, zoals (maar niet beperkt tot) registratiesystemen, VHF-opnames en radarbeelden. Deze bronnen hebben we met elkaar vergeleken en, wanneer bronnen elkaar tegenspraken, per situatie de meest betrouwbare tijd gereconstrueerd. De tijden die we hanteren zijn opgenomen aan het begin van paragraaf 3.3. De aanduiding 'iets na 01.00 uur' vinden wij voor deze alinea nauwkeurig genoeg. In het volgende hoofdstuk gaan we in op de redenen waarom de MIRG op dat moment nog geen besluit had genomen.
33	VRR/MIRG	2.3	Om 01.28 uur stemde het KWC in met het voorstel van de helikopterpiloot van de CG06 om met het MIRG-team naar Den Helder te vliegen om dichterbij de Fremantle Highway te zijn.	Tekst voorstel: Om 01.28 uur stemde het KWC in met het voorstel van de helikopterpiloot van de CG06 en de Operational Commander van MIRG.NL om met het MIRG-team naar Den Helder te vliegen om dichterbij de Fremantle Highway te zijn.	nee	Wij beschikken over verifieerbare informatie dat dit voorstel door de helikopterpiloot aan het Kustwachtcentrum is gedaan. Dat dit mogelijk (ook) een voorstel was van de <i>operational commander</i> maakt deze zin niet onjuist.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
34	VRR/MIRG	2.3	De andere helikopter, de CG08, vertrok zonder MIRG-leden aan boord rechtstreeks vanuit Rotterdam richting de Fremantle Highway	Tekst voorstel: Het boarden van de MIRG.NL leden welke reeds gestart was is afgebroken, de reeds geladen loadingbags zijn uitgeladen waarna de CG08 zonder het MIRG team is vertrokken naar de Fremantle Highway.	nee	Dit hoofdstuk betreft een beknopte toedracht van het incident. Het gegeven dat het <i>boarden</i> afgebroken moest worden, is in deze alinea niet aan de orde. Meer details worden beschreven in de hierop volgende hoofdstukken.
35	VRR/MIRG	2.3	dat er van brandbestrijding geen sprake meer kon zijn en dat er een reddingsoperatie uitgevoerd moest worden.	Tekst voorstel: dat er volgens de bemanning van de Fremantle Highway van brandbestrijding geen sprake meer kon zijn en dat er een reddingsoperatie uitgevoerd moest worden. De bemanning heeft het beeld gegeven en is daarom goed om aan te geven wie in welke film zat.	nee	Om 02.11 uur waren de waarnemingen vanuit het Kustwachtvliegtuig doorgegeven, waardoor bij alle betrokkenen, dus niet alleen de opvarenden, duidelijkheid was ontstaan over de situatie aan boord. De optie brandbestrijding was daarmee definitief van de baan.
36	VRR/MIRG	3.1.1.	Desalniettemin beschikt Nederland sinds 2015 over een team van scheepbrandbestrijders om hulp te bieden bij het bestrijden van branden op passagiersschepen.	Desalniettemin beschikt Nederland sinds 2015 over scheepsbrandbestrijdingsteam om te assisteren bij het bestrijden van branden aan boord van passagiersschepen (het brandweer op de Noordzee Pre-SAR (BRONS team voorgang van MIRG) . Dit ook opnemen in de afkortingenlijst. Goed om dit te benoemen omdat MIRG.NL een doorontwikkeling is van het BRONS-team m.b.t. de uitbreiding van taken.	nee	Dat de MIRG een doorontwikkeling is uit 2018 van het team dat in 2015 is opgericht blijkt uit deze alinea. Wij kiezen ervoor om achtergrondinformatie over betrokken organisaties beperkt te houden, tenzij die informatie belangrijk is voor het doel van het rapport. Het feit dat tussen 2015 en 2018 het brandbestrijdingsteam voor de Noordzee de naam BRONS droeg, hebben we beoordeeld als minder relevant voor het doel van het rapport en hebben we om die reden weggelaten.
37	VRR/MIRG	3.1.1.	Wel geldt de beperking dat de MIRG niet ingezet wordt voor ladingbranden (zie 3.1.2.). Dit is zo benoemd in het Incidentbestrijdingsplan Noordzee	Zie eerder opmerking op bij 1.5.3.	deels	Het IBP Noordzee beschrijft dat bronbestrijders (lees: MIRG.NL-leden) het schip niet betreden als er sprake is van een ladingbrand. Wij vinden het van belang om te benoemen wat er hierover in het IBP Noordzee staat, aangezien het IBP Noordzee een leidend document is voor de noodhulpverlening op de Noordzee. Om dichter aan te sluiten bij de letterlijke tekst van dit document hebben we een tekstwijziging doorgevoerd.
38	VRR/MIRG	3.1.1.	Dit is geen wettelijke verplichting en ladingbranden zijn uitgezonderd van deze hulp	Deze laatste verwijzing is onjuist. Zie eerdere opmerking 1.5.3	deels	De bepaling uit het IBP Noordzee hebben we nader gespecificeerd.
39	VRR/MIRG	3.1.2.	Dit team bestaat uit meerdere subteams en telt in totaal negen 5 of vijftien personen, afhankelijk van hoeveel subteams er uitrukken	Het MIRG.NL-team bestaat uit in totaal 19 personen die verdeeld zijn over een assessment-team (3 personen), een fire fighting team (12 personen) en een support-team (4 personen). Het assessment-team MIRG.NL (3 personen) en het fire fighting team (gevormd door 4 strike-teams, 12 personen) zijn voor de inzet op zee. Het assessmentteam besluit of en hoeveel striketeams er aan boord moeten komen.	deels	De bedoeling van de betreffende zin is om een indicatie te geven van het aantal MIRG-leden dat door helikopters vervoerd moet worden voor een inzet. We hebben de tekst aangepast om duidelijk te maken dat het om een variabel aantal subteams kan gaan.
40	VRR/MIRG	3.1.2.	Omdat het transport van de MIRG beslag legt op de beschikbare helikoptercapaciteit, heeft de keuze voor het oproepen van de MIRG gevolgen voor het kunnen uitvoeren van SAR-operaties en andersom	Tekst voorstel: Omdat het transport van de MIRG beslag legt op de beschikbare helikoptercapaciteit, heeft de keuze voor het oproepen van de MIRG.NL gevolgen voor het kunnen uitvoeren van SAR-operaties en andersom. Deze overweging voor de inzet MIRG i.r.t. de SAR-actie ligt bij de Kustwacht.	nee	Dat deze keuze bij de Kustwacht ligt, blijkt uit het rapport en hoeft hier niet benadrukt te worden.
41	VRR/MIRG	3.1.2	Op basis van de verkregen informatie bepaalt de incident commander of en hoe de MIRG ingezet moet worden.	Vervangen voor: Op basis van de verkregen informatie bepaalt de incident commander of het MIRG-team ingezet kan worden en in welke vorm.	nee	De voorgestelde aanpassing betreft geen wezenlijke wijziging van de tekst zoals die er nu staat.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
42	VRR/MIRG	3.1.2.	Volgens het Incidentbestrijdingsplan Noordzee geldt de beperking dat de MIRG niet ingezet wordt voor ladingbranden	Dit is niet juist. Zie eerder opmerking 1.5.3.	deels	In het IBP Noordzee zijn zogeheten scenariokaarten uitgewerkt. In scenariokaart 4 (Brand en/of explosie) is de volgende tekst opgenomen: 'De bronbestrijders betreden het schip niet als er brand is in de lading.' De formulering, zoals die in het rapport staat, betreft een parafrase van deze bepaling. Om misverstanden te voorkomen, hebben we de tekst aangepast om deze dichter laten aansluiten bij de letterlijke tekst uit het IBP Noordzee.
43	VRR/MIRG	3.1.2	Hiervoor is gekozen omdat een ladingbrand die niet door de bemanning van het schip of de automatische blusmiddelen aan boord te blussen is, gewoonlijk ook niet te blussen is met hulp van een extern brandbestrijdingsteam.	Deze zin is erg stellig geformuleerd. Het is per situatie afhankelijk van het type en de omvang van de brand of deze nog te blussen is.	nee	Op basis van ons onderzoek concluderen wij dat de bestrijdbaarheid van de brand een overweging was om in het IBP Noordzee ladingbranden uit te sluiten. Een brand in de accommodatie is in het algemeen beter te bestrijden dan een brand in de lading. Dit betekent niet dat ladingbranden nooitte bestrijden zijn, maar wel dat de moeilijkere bestrijdbaarheid en de grotere risico's daarbij overwegingen waren voor het opnemen van dit principe in het IBP Noordzee. Dat er in praktijk situaties zullen zijn waarbij een ladingbrand nog wel goed en veilig te blussen is, hebben we al aangegeven met het woord 'gewoonlijk'.
44	VRR/MIRG	3.1.2.	De directie van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond bestaat uit vijf personen. Deze directeuren kunnen bij toerbeurt de rol van principal officer vervullen.	De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond heeft een directiewacht waarbij altijd één van de directieleden bereikbaarheidsdienst heeft.	ja	Aangepast conform reactie.
45	VRR/MIRG	3.1.2.	De MIRG is niet gebonden aan een normtijd en kan wachten met het besluit tot zij voldoende zekerheid heeft over de mogelijkheid van een veilige en effectieve inzet.	De beschikbaarheid van informatie beïnvloedt de snelheid van besluitvorming voor de inzet van MIRG.NL.	nee	Het klopt dat hoe sneller de gewenste informatie beschikbaar is, hoe sneller de MIRG een besluit over een inzet kan nemen. In de zinnen hiervoor (en op andere plekken in het rapport) gaan we in op de beschikbaarheid van informatie en de besluitvorming. De aangehaalde zin gaat echter over een andere kwestie, namelijk dat we geconstateerd hebben dat de MIRG voor een inzetbesluit niet gebonden is aan een normtijd.
46	VRR/MIRG	3.2	Duty officer vult het contact formulier voor de MIRG in.	In de tabel is opgenomen dat de duty officier het contactformulier invult voor MIRG.NL. Dit is niet juist. Voorheen was er een taakstellingsformulier. Deze is op verzoek van de kustwacht afgeschaft en vervangen voor een checklist, zodat de duty officer niets mist bij een alarmering.	deels	Contactformulier is hier inderdaad niet de juiste benaming. Dit moet zijn 'formulier', zoals ook in de lopende tekst staat. Wij vinden 'checklist' minder passend, omdat dit formulier vrije invulvelden bevatte en bedoeld was om de MIRG.NL te voorzien van relevante informatie over het incident.
47	VRR/MIRG	3.2	in de afbeelding is TS 1 en TS 2 aangegeven. Ook staat daarover crisisbeheersing VRR	Goed om de afkorting ST 1 en ST 2 weer te geven. (ST is strike team (3 personen). De verwijzing naar crisisbeheersing VRR is overbodig en niet juist. Deze weglaten.	deels	De verwijzing naar crisisbeheersing VRR verwijderen we. In de rapporttekst gaan we niet in op de <i>strike teams</i> of de andere teams waaruit de MIRG bestaat, omdat we dit minder relevant vinden voor het doel van het rapport. Per abuis zijn de afkortingen ST en AT wel in de figuur terecht gekomen. Deze afkortingen zijn voor de gemiddelde lezer onbegrijpelijk, omdat de duiding van die afkortingen ontbreekt. Om deze reden hebben we deze afkortingen uit de figuur verwijderd.
48	VRR/MIRG	3.2.	De watch officer had verder geen vragen aan de Noordzeeloods en had genoeg informatie om het MIRG formulier verder in te vullen	Tekst voorstel: De watch officer had verder geen vragen aan de Noordzee loods en had genoeg informatie om de checklist verder in te vullen en MIRG.NL te alarmeren.	nee	De voorgestelde aanpassing betreft geen wezenlijke wijziging van de tekst zoals die er nu staat. Ten aanzien van de term 'checklist': zie reactie 46.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
49	VRR/MIRG	3.2.	Dit was niet conform het Incidentbestrijdingsplan Noordzee, waarin staat dat de MIRG niet wordt ingezet bij ladingbranden	Dit is niet juist. Zie eerder opmerking 1.5.3. In de afspraken met de Kustwacht kan MIRG.NL overal worden ingezet conform het geldende convenant. De afspraken uit het convenant met het ministerie van IenW en RWS zijn leidend geweest voor de afspraken met de Kustwacht.	deels	De afspraken met de Kustwacht en het convenant met het ministerie van IenW zijn in deze zin niet aan de orde. Het punt dat we hier maken is dat dit niet conform het IBP Noordzee is. We hebben in de tekst verduidelijkt wat hierover is opgenomen in het <i>IBP Noordzee</i> .
50	VRR/MIRG	3.2.	In het verleden had de MIRG echter bij de Kustwacht aangegeven dat ze in het geval van een ladingbrand toch gebeld kon worden om de situatie zelf te beoordelen.	Dit is niet juist. Er zijn afspraken gemaakt conform IBP MIRG.	nee	Dat het IBP MIRG geen bepaling over ladingbranden bevat doet geen afbreuk aan wat hier staat.
51	VRR/MIRG	3.2.	Hierdoor is bij KWC-medewerkers een grijs gebied ontstaan over het wel of niet alarmeren van de MIRG, waardoor ook bij de brand op de Fremantle Highway de MIRG gealarmeerd werd.	Deze tekst klopt niet helemaal. Er is nooit een grijsgebied ontstaan over de alarmering. Afspraak is dat MIRG altijd gealarmeerd kan worden en middels de risicoafweging een besluit wordt genomen. Tevens bestaat de mogelijkheid om de Fire Liaison Officer die 24/7 beschikbaar is voor het KWC om advies te vragen. Interessante vraag is of deze kennis van beperkingen conform IBP Noordzee voor het na het incident met de Fremantle Highway is ontstaan.	deels	Het klopt dat de woordkeuze 'grijs gebied' hier niet duidelijk is. Wel is het zo dat het <i>IBP Noordzee</i> expliciet stelt dat bronbestrijders het schip niet betreden in geval van brand in een lading en dat deze bepaling lijkt te conflicteren met de alarmering van de MIRG en het sturen van twee helikopters om de MIRG-leden aan boord te brengen. De tekst is aangepast om dit punt te verduidelijken.
52	VRR/MIRG	3.2.	Conclusie De Fremantle Highway meldde eerst dat er brand aan boord was. Het schip zou voor anker gaan. Hierop trof het Kustwachtcentrum voorbereidingen om de MIRG te alarmeren voor het geval daar om gevraagd zou worden. Het schip vroeg op een later moment inderdaad om assistentie bij de brandbestrijding, waarop de MIRG gealarmeerd werd. Er is echter vastgelegd dat de MIRG niet wordt ingezet bij een ladingbrand. Ondanks dat het vanaf het begin duidelijk was dat de brand op de Fremantle Highway een ladingbrand betrof, alarmeerde het KWC de MIRG. Omdat de MIRG eerder had aangegeven in sommige gevallen wel iets te kunnen betekenen bij ladingbranden, ontstond onduidelijkheid over de geldende afspraken.	Hier wordt aangegeven dat er voor de kustwachtmedewerkers een grijsgebied ontstaat over het melden en alarmeren maar er is geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om advies te vragen. Hierop is het MIRG 24/7 op ingesteld. De omissie tussen het IBP Noordzee en MIRG is pas na het incident van de Fremantle Highway ontdekt en niet ten tijde van de inzet.	deels	De Onderzoeksraad wil begrijpen waarom er gehandeld is zoals er gehandeld is. Omdat veel handelingen gebeuren op basis van formele en informele afspraken, betrekken we die afspraken in ons onderzoek. Als afspraken elkaar tegenspreken of lijken tegen te spreken, vinden we dat relevant om te vermelden. Er is dan immers geen sprake van duidelijke, eenduidige afspraken waarop medewerkers hun handelingen kunnen baseren. We hebben de conclusie aangepast om dit punt te verduidelijken.
53	VRR/MIRG	3.2.	Het Incidentbestrijdingsplan Noordzee, versie mei 2021, stelt op pagina 45: 'Voor pre-SAR maatregelen (het voorkomen van evacuatie en escalatie op alle type schepen) is er een MIRG. NL-team.' In 'Scenariokaart 4: Brand en/of explosie' staat vervolgens (p. 64): 'De bronbestrijders betreden het schip niet als er brand is in de lading	Zie eerdere opmerking 1.5.3.	nee	De voorgestelde aanpassing betreft geen wezenlijke wijziging van de tekst zoals die er nu staat.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
54	VRR/MIRG	3.2	Hij heeft hiervoor geen beslisschema en kan op dat moment meestal ook niet overleggen met een collega met specifieke brandweertechische kennis.	Dit is onjuist. Er is een specifiek convenant afgesloten met het korps marine brandweer ter advisering middels een Fire Liaisons Officier 24/7 op piket om de kustwacht te ondersteunen met brandweer technische kennis.	deels	De taakomschrijving van de <i>fire liaisons officer</i> (FLO) baseren we op de Standaard operationele procedures & checklists van de MIRG.NL. De FLO maakt onderdeel uit van de MIRG.NL en wordt opgeroepen nadat de MIRG.NL is gealarmeerd. Hierna begeeft hij zich naar het Kustwachtcentrum om op het Kustwachtcentrum te fungeren als liaison tussen het Kustwachtcentrum en de Veiligheidsregio Rotterdam (VRR) en om de MIRG.NL te ondersteunen. Om dit te verduidelijken is een voetnoot toegevoegd. Noch in dit document, noch in het bedoelde convenant tussen VRR en het Korps Marinebrandweer staat beschreven dat de FLO (al dan niet op afstand) de duty officer ondersteunt met brandweertechische kennis op het moment dat deze voor de keuze staat om de MIRG.NL te alarmeren. In de nacht van het voorval heeft de FLO voor zover wij hebben kunnen vaststellen geen advies gegeven voordat hij ter plaatse was op het Kustwachtcentrum. Zie ook reactie 61 en 63.
55	VRR/MIRG	3.2	Bij de brand op de Fremantle Highway stuurde de duty officer beide SAR-helikopters om 00.10 uur naar Rotterdam om de leden van de MIRG op te halen.	De tijden van de helikopter kloppen niet.	nee	Op basis van telefoonopnames kunnen we vaststellen dat de helikopters om 00.00 uur gealarmeerd zijn en om 00.10 uur telefonisch de opdracht kregen om naar Rotterdam te vliegen. Overigens geldt voor het hele rapport dat wij meerdere bronnen hebben gebruikt om de tijden vast te stellen. Daar waar tijden uit verschillende bronnen niet overeenkwamen, hebben we een beredeneerde keuze gemaakt voor de meest betrouwbare bron (zie inzagereactie 32).
56	VRR/MIRG	3.2.	Tijdens de vorige MIRG-inzet, was dit ook zo gedaan. verwijzing voetnoot 33	Dit is een aanname. En hiermee spreekt de duty offier zich tegen. Eerder benoemde hij dat hij lang ging twijfelen door onduidelijke afspraken bij ladingbranden en nu zegt die dat hij het MIRG.NL snel wilde inzetten n.a.v. van de inzet op de Hafnia Tanzanite. Terwijl de inzet op de Hafina Tanzanite een machinekamer brand kamer brand op een olietanker was, terwijl de brand op de Fremantle Highway de lading betrof op een autoschip.	nee	De zin 'Tijdens de vorige MIRG-inzet, was dit ook zo gedaan' is een feitelijke constatering. Wij vinden het relevant om dit te vermelden, omdat het een context geeft voor het handelen van de <i>duty officer</i> . De zin 'Zijn inschatting was dat de MIRG een grotere kans had op een succesvolle inzet als ze zo snel mogelijk met de maximale inzet ter plaatse zou gaan' komt ook naar voren uit ons onderzoek. Het is ons niet duidelijk waar de VRR de bewering op baseert dat de duty officer gezegd zou hebben dat 'hij lang ging twijfelen door onduidelijke afspraken bij ladingbranden'. Dit is niet uit ons onderzoek gebleken en staat zo ook niet in het rapport. De bewering dat de duty officer 'lang ging twijfelen' zou bovendien in strijd zijn met het feit dat de duty officer juist heel snel koos voor de inzet van de MIRG en daarvoor twee helikopters naar Rotterdam stuurde, zoals ook in het rapport beschreven staat.
57	VRR/MIRG	3.2.	Beide helikopters kwamen een klein uur na alarmering aan op de luchthaven van Rotterdam.	Zorg dat hier de exacte tijden worden neergezet. Midden Zeeland Den Helder	nee	Voor het doel van deze paragraaf is deze tijdsaanduiding precies genoeg. De exacte tijden zijn eerder genoemd.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
58	VRR/MIRG	3.2	Conclusie	In de conclusie is geen verklaring terug te vinden over de vertraging op RTHA. Eerder is aangegeven dat de besluitvorming voor verplaatsing naar Den Helder ongeveer 10 minuten heeft gekost. Maar het uiteindelijke vertrek heeft wel een uur opzicht laten wachten. Er heeft tijd gezeten in het voltrekken van de aankleedprocedure. De MIRG leden hebben namelijk gewacht met het aantrekken van de survivalsuit om hittestuwing te voorkomen. Het beladen van de helikopters koste tijd maar ook het geven van een veiligheidsbriefing en uitvoeren van het taxiprotocol. Doordat Bristow eerder oefeningen en trainingen heeft gecancelled was niet al het personeel getraind in de nieuwe helikopters. Bristow is op RTHA niet aangemerkt als homebased helikopter wat een vertraging heeft opgeleverd in het vertrek.	ja	Naar aanleiding van deze inzagereactie hebben we aan het eind van paragraaf 3.3 enkele zinnen opgenomen over de vertraging. Zie ook reactie 67.
59	VRR/MIRG	3.3	Van het KWC had hij een meldingsformulier ontvangen met daarop beknopte eerste informatie.	Meldingsformulier vervangen voor checklist.	nee	Zie reactie 46.
60	VRR/MIRG	3.3	Om 00.19 uur (Nederlandse tijd), een kwartier na het eerste contact tussen de Kustwacht en de meldkamer van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond, belde de incident commander van de MIRG met het KWC voor meer informatie	Spelling aanpassing: Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (streepje toevoegen)	ja	Aangepast conform reactie.
61	VRR/MIRG	3.3	De FLO heeft een opkomsttijd van een uur.	Dit is niet correct verwoord. De afspraak is dat de FLO binnen het uur op het Kustwachtcentrum aanwezig is. De FLO is bereikbaar voor telefonisch advies, ook voordat hij op het KWC aanwezig is.	nee	De hier genoemde afspraak dat de FLO binnen een uur op het Kustwachtcentrum aanwezig is, is inhoudelijk hetzelfde als onze formulering dat hij een opkomsttijd van een uur heeft. Dat de FLO beschikbaar is voor telefonisch overleg voordat hij op het Kustwachtcentrum aanwezig is, staat niet beschreven in de Standaard operationele procedures & checklists van de MIRG.NL en ook niet in andere relevante documentatie, zoals het convenant tussen de Veiligheidsregio Rotterdam en het Korps Marinebrandweer of de Operationele overeenkomst tussen de directeur Kustwacht en de minister van Defensie. Zie ook reactie 54 en 63.
62	VRR/MIRG	3.3	Conclusie. Er wordt vanuit gegaan dat er maar twee opties zijn, wel of niet aan boord gaan.	Het MIRG assessment is ingericht om in 3 stappen een besluit te nemen; allereerst maakt de IC de keuze of het MIRG.NL kan worden ingezet, de tweede stap is de mogelijkheid voor het doen van een assessment bij het schip en door contact met de kapitein (360 graden verkenning helikoper), en de derde is aan boord van het schip.	ja	Aangepast in lijn met de reactie. Ook in paragraaf 1.5.3 zijn de mogelijkheden van MIRG.NL verder verduidelijkt.
63	VRR/MIRG	3.3	omdat de organisatie van de kustwacht niet voorziet in de aanwezigheid van brandweertechische kennis, etc.	Aanvulling, de brandweertechische kennis bij de FLO kan 24/7 worden bevraagd ten tijde van een incident. In deze casus is hiervan geen gebruik gemaakt.	nee	Conform de van kracht zijnde documenten ten tijde van het voorstel kan de FLO 24/7 opgeroepen worden om naar het Kustwachtcentrum te komen. Daarbij wordt hij geacht om binnen een uur op het Kustwachtcentrum aanwezig is om zijn rol in te vullen, zoals ook in die documenten beschreven is. Noch in de procedures noch in zijn taakomschrijving is voorzien in advies op afstand (bijvoorbeeld telefonisch) in de tijd dat de FLO nog niet op het Kustwachtcentrum aanwezig is. Zie ook reactie 61 en 54.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
64	VRR/MIRG	3.3.	Conclusie 4e alinea over operationeel periodiek overleg	Elke 1e maandag van de maand wordt een dilemmatraining door het MIRG georganiseerd. In deze dilemmatraining wordt de IC uitgedaagd om besluiten te nemen in overleg met het KWC. Helaas zijn veel trainingen vanuit het KWC door personeels tekort gecancelld. Deze training is een uitgelezen kans om ontwikkelingen vanuit MIRG en KWC te bespreken en/of te beoefenen.	deels	Met operationeel overleg bedoelen we hier het overleg gedurende de operatie, vergelijkbaar met de overlegcycli in de GRIP-structuur bij een incident op het land. We hebben de tekst op dit punt verduidelijkt.
65	VRR/MIRG	3,3	Conclusie; Bovendien kon de helikopter in Den Helder tanken.	In Rotterdam kan ook worden getankt, dit moet wel worden aangevraagd door de helikopter-crew	nee	De voorgestelde aanpassing betreft geen wezenlijke wijziging van de tekst zoals die er nu staat.
66	VRR/MIRG	3.4	Noordhulporganisatie	Wat wordt er bedoeld met de noodhulporganisatie, wie is dit of wie zijn dat?	ja	We doelen hier op "de noodhulpverlening", het begrip zoals gehanteerd in dit rapport. Dit is aangepast in de tekst.
67	VRR/MIRG	3.5	De helikopter is aan het taxiën, etc.	Hierin wordt een regel gemist over dat de helikopter een urgente taak heeft ook moeten voltooien aan de formele landing en vertrekwegen en dus moeten taxiën. Taxiën via de stand- en landingsbanen is tijdrovend en gaat ten koste van een snelle en effectieve inzet. Graag opnemen in de conclusie dat de Bristow SAR helikopters worden gezien als een commerciële vlucht en aan alle formele regels moet voldoen die gelden voor vliegverkeer.	deels	Naar aanleiding van reactie 58 hebben we een zin opgenomen waarin we aangeven dat de helikopter op het vliegveld in Rotterdam aan dezelfde regels moest voldoen als commerciële vluchten.
68	VRR/MIRG	3.6	Bij de brand op de Fremantle Highway koos het KWC ervoor om in eerste instantie te richten op het bestrijden van de brand	De doelstelling van MIRG is gericht op het voorkomen van grootschalige escalatie en evacuatie op zee. De kustwacht kan geen keuze maken, als het gaat om inzettechnische keuzes van het MIRG team.	nee	Door de MIRG te alarmeren en twee helikopters naar Rotterdam te sturen koos het Kustwachtcentrum de facto voor een inzet op brandbestrijding. Dat de MIRG zelf een inzettechnische keuze maakt en dat het achterliggende doel van de MIRG is om grootschalige evacuaties op zee te voorkomen, maakt deze zin niet onjuist.
69	VRR/MIRG	3.6	Na de brandmelding 4 duurde het enige uren voordat het voor het Kustwachtcentrum duidelijk was dat de situatie aan boord van de Fremantle Highway dusdanig was geëscaleerd dat de opvarenden ernstig bedreigd werden en dat zij gered moesten worden.	Maak hier de tijdspecifiek en niet enige uren. Dit kan multi geïnterpreteerd worden.	nee	Voor het doel van deze concluderende paragraaf achten we de aanduiding 'enige uren' precies genoeg. In paragraaf 2.3 schrijven we dat om 02.11 uur het Kustwachtcentrum aan de kapitein het dringende advies gaf om met de bemanning van boord te gaan, maar als reactie terugkreeg dat de reddingssloepen niet meer bereikbaar waren.
70	VRR/MIRG	3.6	Strikt genomen is het inzetten van de MIRG in strijd met het beleid dat de MIRG niet ingezet wordt bij een ladingbrand, zoals vastgelegd in het Incidentbestrijdingsplan Noordzee. Dat het Kustwachtcentrum er toch voor koos om de MIRG op te roepen is te begrijpen omdat over dit beleid onduidelijkheid was ontstaan en omdat de Noordzeeloods had gevraagd om hulp bij brandbestrijding.	In de totstandkoming van het beleid IBP Noordzee zijn de bestaande afspraken onvolledig meegenomen en is onvoldoende geïmplementeerd binnen de Kustwacht	deels	We hebben de tekst aangepast om preciezer aan te geven waar volgens ons de discrepantie zit. Zie ook reactie 27, 37, 38, 42, en 49.
71	VRR/MIRG	3.6	Oefeningen en procedures voorzagen niet in een ondersteuning van het KWC om met dit dilemma om te gaan	Dit is onjuist. Oefeningen, procedures en afspraken voorzien in de ondersteuning van het kustwachtcentrum d.m.v. de FLO.	nee	In ons onderzoek hebben we geen oefeningen, procedures en afspraken van vóór 25 juli 2023 aangetroffen, waarmee medewerkers van het Kustwachtcentrum worden ondersteund om om te gaan met het hier beschreven dilemma. Voor wat de FLO betreft verwijzen we naar onze toelichting op reactie 54.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
72	VRR/MIRG	6.1.1	Ook de processen van de Maritime Incident Response Group (MIRG) en het Kustwachtcentrum (KWC) waren niet goed op elkaar afgestemd	Deze waren wel volledig op elkaar afgestemd. Het heeft meer te maken met de onbekendheid met elkaars werkwijzen. Zo is het scenario denken vanuit de kustwachtcentrum niet toegepast. KWC is nooit uitgegaan van een escalatiescenario.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
73	VRR/MIRG	6.1.2.	Ketenpartners horen zich bewust te zijn van de wederzijdse afhankelijkheden van elkaars handelen	Tekst voorstel: Ketenpartners horen zich bewust te zijn van de wederzijdse afhankelijkheden van elkaars handelen en elkaars werkwijzen.	nee	Bewust zijn van de wederzijdse afhankelijkheden van elkaars handelen, impliceert bewustzijn van elkaars werkwijzen.
74	VRR/MIRG	6.1.2.	Daarbij zijn ze zich ook bewust van de reikwijdte van hun eigen kennis en kunde en weten ze wanneer en welke andere partijen betrokken moeten worden.	Hierin komt terug dat de FLO voor hun kennis en kunde toegevoegd hadden kunnen worden aan het KWC, omdat ze kennis hebben van hun eigen reikwijdte.	nee	We gaan in deze alinea niet in op de uitwerking van dat uitgangspunt door de verschillende partijen. Voor wat de FLO betreft, verwijzen we naar onze toelichting op reactie 54.
75	VRR/MIRG	6.1.2	In dat besluitvormingsproces hield de MIRG er beperkt rekening mee dat ze SAR-capaciteit bezet hield.	Dit is niet de rol van het MIRG. Deze taak ligt bij de Kustwachtcentrum om hiermee rekening te houden.	ja	De wijze van formulering (dat de MIRG.NL dit niet had gedaan) lijkt inderdaad te suggereren dat wij vinden dat dit eigenlijk wel had moeten. Om die reden hebben wij deze zin anders geformuleerd.
76	VRR/MIRG	6.1.2.	Daarom bleef de informatieverstrekking aan de Meldkamer 34 Noord-Nederland in eerste instantie beperkt.	Doordat op een verouderde manier gewerkt wordt binnen het KWC en geen directe koppeling met de meldkamers is schiet de informatie verstrekking tekort naar de meldkamers. De kustwacht moet beseffen dat de beeldvorming cruciaal is voor de besluitvorming in de verdere hulpverlening	deels	Aangepast in lijn met de reactie.
77	VRR/MIRG	6.1.3.	Voor een goede ketensamenwerking bij de noodhulpverlening op de Noordzee is het van belang om netcentrisch informatie uit te wisselen	LCMS komt pas later in de lucht en wordt gebruikt door de ingezette eenheden op straat. De directe koppeling met het meldkamersysteem wordt gemist.	nee	Het feit dat een directe koppeling met het meldkamersysteem wordt gemist, wordt later in deze paragraaf beschreven. Dit onderschrijft dat het voor een goede ketensamenwerking van belang is om netcentrisch informatie uit te wisselen. Overigens gaat het er de Onderzoeksraad niet om met welk systeem de informatie-uitwisseling plaatsvindt. We beschrijven hier een algemeen uitgangspunt voor succesvolle ketensamenwerking.
78	VRR/MIRG	6.1.4	Uit hoofdstuk 3 komt naar voren dat het KWC lang bleef wachten op een beslissing van de MIRG voordat werd overgegaan op een SAR-operatie.	Tekst voorstel: Uit hoofdstuk 3 komt naar voren dat het KWC niet of onvoldoende in scenario's heeft gedacht, geen eigen besluit heeft genomen daardoor te lang heeft gewacht op een beslissing van de MIRG. Voordat werd overgegaan op een SAR-operatie.	nee	In ons onderzoek hebben we vastgesteld dat het Kustwachtcentrum enige uren op een beslissing van de MIRG.NL bleef wachten en niet zelf besloot om de mogelijke inzet van de MIRG.NL te annuleren. Dit hebben we op deze plaats in het rapport zo feitelijk mogelijk weergegeven. Dat het scenario van SAR lang ondergeschikt bleef aan het brandbestrijdingsscenario lichten we verder toe in hoofdstuk 6.
79	VRR/MIRG	6.1.4	door de helikopterpiloot die het initiatief nam om vanaf Rotterdam terug te vliegen richting Den Helder (zie hoofdstuk 3)	Dit is in overleg gebeurt met de operational commandar van MIRG.	deels	Wij hebben niet kunnen vaststellen bij wie dit idee als eerste ontstaan is. We hebben wel kunnen vaststellen dat de helikopterpiloot op een bepaald moment dit voorstel aan het Kustwachtcentrum heeft gedaan. We hebben de tekst hierop aangepast.
80	VRR/MIRG	6.1.4	Het KWC is afhankelijk van de besluiten van die ketenpartners	Het KWC heeft een eigenstandige verantwoordelijkheid en mandaat hierin.	nee	Wat we in deze alinea stellen, is dat op onderdelen de beslissingsbevoegdheid bij ketenpartners ligt en dat het Kustwachtcentrum wat dat betreft afhankelijk is van die ketenpartners. Dat het Kustwachtcentrum ook een eigenstandige verantwoordelijkheid en mandaat heeft, staat hier niet ter discussie en staat ook in de hieropvolgende tekst in de alinea.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
81	VRR/MIRG	6.1.4	Bij de hulpverlening aan de Fremantle Highway nam het KWC deze ruimte echter niet, waardoor het niet in staat was om de regierol te vervullen bij de noodhulpverlening op de Noordzee.	Tekst voorstel: Bij de hulpverlening aan de Fremantle Highway nam het KWC deze ruimte echter niet, waardoor het niet in staat was om de regie te nemen bij de noodhulpverlening op de Noordzee.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
82	VRR/MIRG	6.1.4	de procedures het uitgangspunt dat de MIRG niet bedoeld is voor ladingbranden, waardoor het KWC op basis van onderlinge contacten met de MIRG in de veronderstelling was dat de MIRG ook daarbij ondersteuning zou kunnen verlenen	Zie eerdere opmerking 1.5.3. over ladingbranden.	nee	Zie onze toelichting bij reactie 27.
83	VRR/MIRG	6.1.4	De toevoeging van MIRG aan het noodhulpverleningssysteem creëerde een complexiteit die onvoldoende is beheerst.	Tekst voorstel: De toevoeging van MIRG aan het noodhulpverleningssysteem creëerde een complexiteit in afwegingen die onvoldoende is beheerst.	nee	De toevoeging van van een subsysteem (MIRG) aan een bestaand systeem voegt per definitie complexiteit toe aan het systeem. Dat daarmee afwegingen ook complexer worden is evident.
84	VRR/MIRG		Overige opmerkingen:	In het rapport wordt een exacte tijdlijn gemist van de inzet van de helikopters en factoren die mede hebben bijgedragen aan een minder snelle respons.	nee	De relevante tijden en factoren staan in het rapport vermeld.
85	VRR/MIRG			Vraag; Hoe kan het zijn dat de helikopter met 9 personen vol was terwijl de wettelijke vereiste aangaf dat de geredde capaciteit 16 personen zijn? De afspraak voor MIRG is dat de helikopter 6 MIRG mensen kan vervoeren + 5 crewleden. Wellicht heeft dit alles te maken met gewicht en condities. Goed zou het zijn om de helikopter specificaties op te vragen om in kaart te brengen wat mogelijkheden (gewicht) waren in die nacht. Hoeveel mensen konden er aan boord en waarom zat hij bij 9 al aan het gewicht?	deels	Wij zien geen discrepantie tussen de eis dat zestien personen per helikopter gered moeten kunnen worden en de constatering dat één helikopter met negen opvarenden aan boord vol zit. Immers: deze formulering van de eis sluit niet uit dat de redding ook met meerdere helikopters plaats kan vinden. In paragraaf 4.1 verduidelijken we dit door meer in te gaan op de nota <i>Maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee 2021 – 2025</i> . Zie ook inzagereactie 90.
86	VRR/MIRG			Gelet op sommige tekortkomingen ontstaat de vraag of Rotterdam The Haege Airport wel de meest geschikte vertreklocatie voor de MIRG uitvoering. Dit vraagt om een vervolgonderzoek	nee	De Onderzoeksraad moedigt partijen aan om te kijken hoe ze de hulpverlening zo effectief mogelijk kunnen inrichten. De afweging van de voor- en nadelen van Rotterdam The Hague Airport ten opzichte van andere locaties is aan de betrokken partijen.
87	VRR/MIRG			Het OTO gedeelte is onderbelicht in het rapport. Er wordt voor MIRG getracht elke eerste maandag van de maand een oefening te houden met diverse scenario's. Van belang is dat oefeningen gecontinueerd kunnen worden/blijven.	nee	In de hoofdstukken 3 en 6 gaan we in op het OTO-aspect en in de conclusies en beschouwing komen we hierop terug.
88	VRR/MIRG			We zouden graag de aanbeveling zien om met hoge prioriteit te investeren in een directe koppeling tussen het meldkamersysteem (LMS) en Kustwachtcentrum t.b.v. de directe alarmering en informatie-uitwisseling tussen de meldkamers.	nee	De Onderzoeksraad is onafhankelijk in het formuleren van aanbevelingen, maar suggesties van betrokken partijen worden meegenomen ter overweging.
89	Bristow	1.5.4	Bristow...BV	Het contract met dse staat is aangegaan door Bristow Helicopters Ltd en wordt uitgevoerd door Bristow Netherlands BV. Bristow Group Netherlands BV bestaat niet. Stel voor "Bristow Group" te gebruiken.	ja	Aangepast conform reactie.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
90	Bristow	1.5.4	16...personen	Beide helikopters samen moeten 16 personen kunnen redden; in deze zin lijkt het of de individuele helikopters dat moeten kunnen en dat is niet het geval. Onder gunstige omstandigheden kan een AW189 (veel) meer dan 8 personen redden, maar de SOP zijn zo ingericht dat 8 personen gered moeten kunnen worden, rekening houdend met standaard brandstof etc.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
91	Bristow	2,5	CG08	CG06 arriveerde als eerste, CG08 enkele minuten daarna - dit is door het onderzoek heen verkeerd aangegeven	ja	Het is correct dat de CG06 iets eerder arriveerde dan de CG08. Waar dit niet juist was weergegeven, hebben we dit aangepast.
92	Bristow	2,6	kon...informereren	CG06 is niet of in zeer beperkte mate gevraagd naar de toestand van de gewonden.	nee	De betreffende zin in het rapport is feitelijk juist.
93	Bristow	2,6	stonen...toegangshek	De ambulances waren ten tijde van de landing nog niet bij het hek, die arriveerden pas later, nadat de MMT bezig was de tijdelijke ondersteuning te verlenen.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
94	Bristow	2,6	ter plaatse...kennis kregen	Zij kregen kennis nadat een bemanningslid van CG06 contact maakte	nee	Verdere uitleg en verdieping komt in de hoofdstukken 3, 4 en 5. Dit past volgens ons niet goed in een hoofdstuk dat de toedracht beschrijft.
95	Bristow	3,2	SAR...vertrekken	Ook voor de SAR helikopter geldt de aanvullende kwalificatie "binnen 98 procent van de tijd" Verder ook hier de opmerking hierboven al gemaakt over 16 personen (beide helikopters).	deels	De tekst bevatte al een verwijzing naar '98 procent'. De tekst is verder aangepast n.a.v. inzagereactie 90.
96	Bristow	3,3	tijdswinst...hij	De vraag die werd voorgelegd aan het KWC was of beide helikopters standby moesten blijven op EHRD, of in afwachting van het besluit mochten verplaatsen naar Den Helder om de afstand te verkorten. Belangrijk is dat dit voorstel ontstond nadat de MIRG aangaf dat zij nog geen besluit tot inzet konden nemen in verband met de berichten over de escalerende situatie aan boord. Juist deze escalatie wekte de indruk dat een SAR inzet waarschijnlijk werd en maakte het ongemakkelijk om met beide helikopters zo ver bij het incident vandaan te verblijven. Het voorstel werd in overleg met de MIRG en beide helikopterbemanningen geformuleerd en ter beslissing aan het KWC gegeven.	nee	Deze reactie betreft geen correctie op de tekst
97	Bristow	3,3	helikopterpiloot	Gezagvoerders van de SAR helikopters	deels	In het rapport gebruiken we de termen (helikopter)piloot en gezagvoerder door elkaar. Daar waar we (helikopter) piloot gebruiken, bedoelen we de gezagvoerder. Dit zullen we in een voetnoot toelichten.
98	Bristow	3,4	03.25...03.30	CG06 arriveerde voor CG08, dit is in het rapport onjuist weergegeven	ja	Aangepast conform reactie.
99	Bristow	3,5	Om 03.30...highway	CG06 arriveerde voor CG08, dit is in het rapport onjuist weergegeven	ja	Aangepast conform reactie.
100	Bristow	4,1	windkracht	Contractvoorwaarden en zorgnorm zijn door elkaar gehaald; en mij komt de bepaling "bij goed zicht" niet bekend voor?	deels	Aangepast in lijn met de reactie.
101	Bristow	4,3	tijden	CG06 arriveerde voor CG08, dit is in het rapport onjuist weergegeven	ja	Aangepast conform reactie.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
102	Bristow	4.3.1	het bewege	De beweging van het schip was niet van grote invloed, het was vrij stabiel. Wel speelde de oriëntatie van het schip ten opzichte van de wind een grote rol.	ja	Aangepast conform reactie.
103	Bristow	4.3.2	verzocht	De piloot verzocht dit terwijl hij zijn opties aan het afwegen was, dus voordat het nodig was. Nu lijkt het zo dat dit pas verzocht werd nadat het al gepland was. In dit geval was er ook brandstof op Ameland, maar had de G17 de voorkeur - de piloot heeft dus de beschikbaarheid van zijn voorkeurslokatie bevestigd voordat hij een plan maakte dat daarvan afhankelijk was.	nee	De tekst in het rapport is feitelijk juist.
104	Bristow	5.3.2	C2000	De verpleegkundige gebruikte de C2000 radio van de reddingboot, en die had geen bereik naar de wal. De verpleegkundige is niet uitgerust met een mobiele C2000 portofoon.	nee	De reactie betreft geen inhoudelijke wijziging. Dat de verpleegkundige niet is uitgerust met een mobiele C2000 portofoon is voor de inhoud niet relevant.
105	Bristow	5.4.1	Geen medische indicatie	Het is Bristow niet duidelijk exact welke bewoording is gebruikt hier; naar de status van de gewonden is verder niet gevraagd. Bewoordingen die gebruikt zijn zullen afkomstig geweest zijn van de verpleegkundige aan boord die op de intercom meeluisterde. Nadere vragen over de exacte status zijn er zover Bristow weet niet gekomen.	nee	Uit de bronnen waarover wij beschikken, blijkt dat de medische status van de gewonden is besproken zoals beschreven in het rapport.
106	Bristow	5.4.1	C2000 systeem...geïnstalleerd	Dit wekt de indruk dat het een probleem van de helikopters was. Het C2000 systeem is altijd beschikbaar geweest bij Bristow, maar door licentie en technische factoren buiten invloed van Bristow heeft het tot na dit incident geduurd voordat onze helikopters toegelaten konden worden op het C2000 netwerk.	deels	Aangepast in lijn met de reactie.
107	Bristow	5.4.1	was het niet eens	Wij hebben onze twijfel geuit vanwege de significante vertraging die de vlucht naar Eelde inhield. Op dat moment hielden wij nog rekening met mogelijk aanvullende SAR inzet ten behoeve van de gewonden aan boord van de reddingboten.	ja	Aangepast conform reactie.
108	Bristow	6.1.3	noot 96	Zie eerdere opmerking over status C2000	ja	Aangepast conform reactie.
109	Bristow	Bijl E	deze hoeveelheid	CG06 heeft bijgetankt naar 1300kg brandstof, om in Rotterdam aan te komen met optimale payload available om het MIRG team te kunnen vervoeren zonder daar opnieuw te moeten tanken. Het klopt dus niet dat zij vertrok met 1150kg.	ja	Aangepast conform reactie.
110	Bristow		was in de veronderstelling	Hield rekening met het feit	ja	Aangepast conform reactie.
111	Bristow	2,3	tijden helikopters	Zie bovenstaand; CG06 arriveerde voor CG08	ja	Aangepast conform reactie.
112	Kustwacht	Algemene opmerking	Algemene opmerking	Enkele notities / iets om op te letten zijn; afkortingen - callsigns. Aanvangstijden komen niet overeen met Trimension rapport. Kijken naar "timestamp" UTC+2 / irt NLtijd. Melding of gesprek.	deels	Afkortingen lichten wij toe in de lijst van afkortingen, voorafgaand aan hoofdstuk 1. Het gebruik van callsigns lichten wij toe in het blauwe blok in paragraaf 2.2. De wijze waarop wij omgaan met (UTC-)tijdsaanduidingen vermelden wij in het blauwe blok onderaan paragraaf 2.1. In een aantal gevallen is er geen congruentie met rapporten van andere organisaties. Dit verklaren we bij reactie 55 in deze tabel.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
113	Kustwacht	Tijdlĳn	Afbeelding bij Kustwachtcentrum is een Reddingboot.	Beter om hier een afbeelding te plaatsen van het Kustwachtcentrum om helder te maken dat het Kustwachtcentrum het JRCC is waar de meldingen binnen komen en vanuit het JRCC het MIRG en de SAR-eenheden worden aangestuurd.	ja	Aangepast conform reactie.
114	Kustwacht	Lĳst van afkortingen	SAR-helikopter. Beter om te spreken van de Kustwachthelikopter	De primaire taak van de helikopter is het uitvoeren van SAR-missies, maar hij staat ook ter beschikking van de directeur Kustwacht voor andere kustwachttaken. Cf. het ROKN voert de directeur Kustwacht taken uit met alle beschikbare middelen, waaronder de helikopter.	nee	De term 'SAR-helikopter' wordt in de relevante documenten gebruikt, waaronder het OPPLAN SAR.
115	Kustwacht	Lĳst van afkortingen	Kustwachtcentrum:binnen. Beter om hier te schrijven: Het kustwachtcentrum is het gebouw in Den Helder waarin de Directeur Kustwacht, het JRCC, de operationel afdeling, de afdeling beleidsadvies en de afdeling bedrijfsvoering van de kustwacht zijn gehuisvest.	Het Kustwachtcentrum in Den Helder huisvest de Directeur Kustwacht, het JRCC, de operationele afdeling, de beleidsadviesafdeling en de bedrijfsvoering. Vanuit het CCC (Coördinatiecentrum) worden eenheden op zee gecoördineerd. Het CCC bestaat uit het JRCC, het MIK en de OT-ruimte (de opschalingsruimte van het operationele team van de Kustwacht).	nee	Voor het doel van deze inleiding is het Kustwachtcentrum voldoende uitgelegd.
116	Kustwacht	Lĳst van afkortingen	Nautische mijl (1 Nm=1852 meter)	Advies: Zet erbij hoelang een Nm is,.. Dat weet niet iedereen...	ja	Aangepast conform reactie.
117	Kustwacht	Lĳst van afkortingen	SAR een term.. Beter om te schrijven SAR is de term	SAR is niet een term, maar SAR is de term om een reddingsoperatie te omschrijven. (SAR komt uit een internationaal verdrag en is internationaal bekend als de term voor deze activiteit)	nee	SAR betreft een term om een reddingsoperatie te omschrijven.
118	Kustwacht	Lĳst van afkortingen	...Opschalingsteam... Operationele team i.p.v. opschalingsteam.	Het operationele team komt op post bij opschaling voor een grootschalige of complexe incidenten.	ja	Aangepast conform reactie.
119	Kustwacht	H1.1	om iets na elf uur 's avonds. Beter als er staat 21:43 uur UTC	Tijdstip is bekend, namelijk om 21:43 uur UTC	nee	Het is voor deze inleiding minder van belang om de exacte tijden weer te geven. De tijd dat de brandmelding binnen kwam, is inderdaad bekend, maar dat betekent niet automatisch dat de brand op dat moment ook ontstaan is.
120	Kustwacht	H1.1	SAR helikopter... Vervangen voor Kustwachthelikopter	Voorkeur voor de term: Kustwachthelikopter, zie ook argument bij pagina 8	nee	Zie toelichting bij inzagereactie 114.
121	Kustwacht	H1.1	Gehele tekstdeel...:	Vanaf regel 19 tot en met 24 is het beter om te schrijven: tijdens dit incident zijn, op één persoon na, alle opvarenden gered van de dood. Echter, de reddingsactie verliep niet zonder gevolgen: de langdurige blootstelling aan zware, giftige rook en het overboord springen van de opvarenden van grote hoogte resulteerde in een dode en 22 gewonden. De combinatie van deze factoren en het tijdstip waarop de SAR-helikopters ter plaatse waren, riep bij de Raad vragen op over het verloop van de hulpverlening. • Het geslaagde deel van de gehele actie waarmee de bemanning is gered blijft anders onderbelicht.	nee	De Onderzoeksraad onderschrijft dat de reddingsactie op veel aspecten geslaagd is. Deze aspecten zijn echter niet de aanleiding voor dit onderzoek, vandaar de hier gekozen formulering. In de verschillende hoofdstukken van het rapport beschrijven we ook de dingen die goed zijn verlopen.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
122	Kustwacht	H1.3	tot het moment aan de ambulancemedewerkers op het land.	De tekst voldoet, maar het kan nog een beetje aangescherpt: Tekstvoorstel: Tot het moment waarop de gewonde opvarenden aan land waren en via ambulancezorg werden aangeboden aan de reguliere zorgketen.	nee	De inzagereactie betreft geen tekstuele correctie
123	Kustwacht	H1.4	...Kustwacht vervangen door Kustwachtcentrum	Let op het gebruik van de naam "Kustwacht". Zie schillenmodel ROKN: van buiten naar binnen: Kustwachtnetwerk – Kustwacht – Kustwachtorganisatie – Kustwachtcentrum (– CCC). Er wordt in het rapport veelal Kustwachtcentrum bedoeld terwijl er Kustwacht wordt geschreven.	nee	De Onderzoeksraad gebruikt hier de term Kustwacht als overkoepelende term, waarbij het Kustwachtcentrum als onderdeel gezien wordt van de Kustwacht.
124	Kustwacht	H1.5.1	Het woord -contract- kan hier niet gebruikt worden in relatie met de Kustwacht	De kustwachttaken worden uitgevoerd door de Directeur Kustwacht (DKW) met behulp van middelen die onder contract staan bij Defensie en Rijksrederij, en welke aan de DKW ter beschikking zijn gesteld. De DKW maakt ook afspraken over het gebruik van middelen via convenanten, zoals met de KNRM, en dienstverleningsovereenkomsten. De DKW heeft dus geen contractuele relatie met de partijen die de middelen leveren, maar werkt met de middelen die ter beschikking worden gesteld.	ja	Aangepast in lijn met de reactie. Zie ook inzagereactie 231.
125	Kustwacht	H1.5.1	de Kustwacht = Kustwachtcentrum	Zie opmerking blz.13 zin 10. Beter om hier te schrijven; kunnen er er vanuit het kustwachtcentrum reddingboten, schepen vliegtuigen en helikopters ingezet worden.	nee	In deze passage gaat het om de taken van de Kustwacht. Dat de feitelijke inzet van deze middelen plaatsvindt door het Kustwachtcentrum is correct, maar dit gebeurt om uitvoering te geven aan de Kustwachttaken, wat beschreven staat in de volgende paragraaf.
126	Kustwacht	H1.5.1	In deze zin gaat het om de taakuitvoering kustwach. Dat kan beter beschreven worden:	De kustwachttaken worden uitgevoerd door de Directeur Kustwacht, die hiertoe de kustwachtorganisatie aanstuurt vanuit het Kustwachtcentrum (KWC). De Directeur Kustwacht is verantwoordelijk voor de uitvoering van de kustwachttaken, met behulp van de beschikbare middelen en capaciteiten binnen de kustwachtorganisatie.	deels	Het voorgestelde detailniveau is hier niet nodig voor het doel van dit inleidende hoofdstuk. De tekst is wel iets aangepast op basis van deze reactie.
127	Kustwacht	H1.5.1	In deze zin en de daaropvolgende wordt de taak van een watchofficer beschreven. Dat kan vollediger.	De watchofficers geven tijdens hun dienst uitvoering aan de kustwachttaken waaronder (SAR RIB HH Marsec ..)	nee	In dit hoofdstuk geven we een globale omschrijving van de taken in het kader van de noodhulpverlening. Het is niet ons doel om hier een volledig beeld te geven van de taken van een <i>watch officer</i> .
128	Kustwacht	1.5.1	Idem operationele team i.p.v. opschalingsteam		ja	Aangepast conform reactie.
129	Kustwacht	H1.5.1	In deze passage gaat het over het OT. De rol van het OT kan vollediger beschreven worden. Het OT is op tactisch niveau ondersteunend aan het operationele proces door o.a. het verschaffen van specifieke capaciteit (o.a. persvoorlichter) en kennis (bijvoorbeeld van bergers of maritiem specialisten).	Het Operationeel Team (OT) ondersteunt het operationele proces van de Kustwacht en neemt bij grootschalige incidenten een sleutelrol op zich door de tactische coördinatie te verzorgen en strategisch advies te bieden aan de Directeur Kustwacht en andere belanghebbenden binnen het kustwachtnetwerk. Het OT is op tactisch niveau ondersteunend aan het operationele proces door o.a. het verschaffen van specifieke capaciteit (o.a. persvoorlichter) en kennis (bijvoorbeeld van bergers of maritiem specialisten).	nee	In dit hoofdstuk geven we een globale omschrijving. Het is niet ons doel om hier een volledig beeld te geven.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
130	Kustwacht	H1.5.2	Sar-operaties....verzoekt.	Dit moet zijn: als de SMC een KNRM-eenheid alarmeert. Het is geen verzoek	deels	Het klopt dat dit geen vrijblijvend verzoek betreft. Het niet-vrijblijvende karakter van dit verzoek hebben wij tekstueel opgelost door het te hebben over 'oproepen'.
131	Kustwacht		Hier wordt gerefereerd naar één zin betreffende ladingbranden in scenariokaart 4 van het IBP Noordzee (mei 2021). Over ladingbranden is echter niets vastgelegd en/of beschreven in de belangrijkste brondocumenten van het MIRG, te weten het IBP MIRG (april 2021) en de SOP's MIRG (april 2019).	In het rapport wordt veelvuldig aangehaald dat MIRG niet voor ladingbranden inzetbaar is (o.a. blz.28 zin 11, blz.29 zin 18, blz.33 zinnen 4-5, blz.43 zinnen 13-16, blz.81 zin 1). Hier werd echter ten tijde van het incident door zowel MIRG als het KWC niet vanuit gegaan. Het uitgangspunt was dat MIRG voor elke (soort) brand op elk (soort) schip conform het IBP MIRG en de SOP's MIRG gealarmeerd kon worden. Dit zou ook voor advies kunnen zijn en/of door inzet van (alleen) het assessmentteam van MIRG om poolshoogte vanuit de lucht of aan boord van het incidentschip te nemen.	deels	De zin 'In principe treedt de MIRG niet op bij een brand in de lading van een schip' heeft enige nuance en toelichting. Dit gaat te ver voor deze introducerende paragraaf. Daarom hebben we deze zin hier verwijderd.
132	Kustwacht	H1.5.4	Er...ingezet: Formulering van deze zin kan vollediger.	Beter: Er zijn altijd twee kustwachthelikopters beschikbaar voor de uitvoering van SAR en Kustwachttaken.	nee	De tekst in het rapport is feitelijk juist. De benaming SAR-helikopter sluit niet uit dat deze helikopters ook ingezet kunnen worden voor andere taken (zoals transport van MIRG).
133	Kustwacht	H1.5.5	De Kustwacht...twee patroulevliegtuigen	Beter : De directeur Kustwacht kan voor de uitvoering van de Kustwachttaken beschikken over twee..	nee	De directeur Kustwacht is onderdeel van de door ons gebruikte overkoepelende term "Kustwacht".
134	Kustwacht	H1.5.7	Bij hetVeiligheidsregio	In deze context is dit niet juist. Het moet zijn:hebben de crisisteam van de veiligheidsregio een rol gekregen. Een Veiligheidsregio zelf is een samenwerkingsverband, en geen crisisteam.	nee	Crisisteam zijn onderdeel van de veiligheidsregio.
135	Kustwacht	H3.1.2	Het advies ...informatie. Hier het woord advies vervangen door: het besluit.	De Incident Commander neemt een besluit over de daadwerkelijke inzet van MIRG. Zie IBP MIRG en de SOP's MIRG.	nee	Zoals in de op een na laatste zin op pagina 29 staat beschreven, ligt de formele beslissingsbevoegdheid bij de Principal Officer. Daarmee is besluit van de <i>Incident Commander</i> formeel een advies aan de <i>Principal Officer</i> .
136	Kustwacht	H3.2	Conclusie is niet correct. Ten tijde van het incident was er geen onduidelijkheid over MIRG versus ladingbrand.	Er werd vanuit gegaan dat de MIRG gealarmeerd kon worden bij brand aan boord van een schip. Zie ook eerdere opmerking hierover (blz.15 zin 35).	ja	Dat er onduidelijkheid bestond over de geldende afspraken was te sterk uitgedrukt. Elders komen we terug op de discrepantie tussen het IBP Noordzee en de geldende praktijk. De betreffende tekst is hier verwijderd.
137	Kustwacht	H3.3	Normtijden (4e bullit) bij KNRM Reddingboten	In het kader staan de zorgnorm vanuit lenW en de opdracht aan DKW beschreven. Dat is niet de norm voor de KNRM, die staat in het convenant met de KNRM. Er zit een verschil tussen de zorgnorm en hetgeen de KNRM beschikbaar stelt. Daarvoor is capaciteit van de SAR-helikopter, en hebben onze ERTV's een capaciteit voor redding. Dus het is beter om hier te spreken over de zorgnorm voor SAR-capaciteit i.p.v. de reddingboten van de KNRM. Daarnaast is het 1200 personen in 180 minuten. In de teksten op pagina 44 regel 26 t/m 34 staan de aantallen wel correct. Ook daar zou een verduidelijking m.b.t. wat we van de KNRM krijgen en wat de zorgnorm is wel een goede aanvulling zijn.	deels	Dit blauwe kader gaat over de normen die zijn vastgelegd in de nota <i>Maritieme en aeronautische noodhulp</i> . Het convenant met de KNRM is hier niet aan de orde. Wel hebben we de tekst iets aangepast om dicht bij de letterlijke tekst van de nota te blijven.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
138	Kustwacht	H3.2	Eerste bullit verwijderen of apart benoemen.	De eerste bullit is een contractnorm en staat niet in de genoemde nota. Deze zou ik daarom uit deze tabel verwijderen. Deze contract norm komt terug op pagina 45, regel 1 en 2.	deels	Deze tekst is een parafrase van wat hierover in de genoemde nota staat. In de nota staat 'De helikopter moet binnen 20 minuten gereed zijn om de rotor te kunnen starten' (pagina 6). Om misverstanden te voorkomen hebben het aangepast naar deze letterlijke tekst . Wat hierover in het contract staat, is niet aan de orde. Dit blauwe blok gaat over de normen uit de genoemde nota.
139	Kustwacht	H3.3	dat moment..... KWC Onderbezetting specificeren; alleen de nachtdienst had een onderbezetting, hier zaten bij aanvang van het incident 2 i.p.v. 3 WO's op post. Hetgeen overigens op geen enkele wijze de response op dit incident heeft vertraagd.	Zie bijlage met specificatie van bezetting tijdens het incident. (Bijlage D pagina 109 regel 35)	nee	Op het moment dat de melding binnenkwam zaten er op het KWC naast de duty officer twee watch officers, terwijl er drie watch officers en een law enforcement officer. Dit noemt de Onderzoeksraad 'onderbezetting'. In voetnoot 42 specificeren we deze onderbezetting.
140	Kustwacht	H3.3	staatbeschreven Protocolen en andere documentatie vervangen voor IBP MIRC en de SOP's MIRC.	Zie IBP MIRC en de SOP's MIRC	nee	Het IBP MIRC en de SOP's MIRC beschouwen wij als documentatie.
141	Kustwacht	H3.3	Er is bijvoorbeeld...moet worden Vervangen door: In de IBP MIRC en de SOP's MIRC staat niet dat het besluit van de Incident Commander binnen...etc.	Zie IBP MIRC en de SOP's MIRC	nee	De voorgestelde aanpassing betreft geen wezenlijke wijziging van de tekst zoals die er nu staat.
142	Kustwacht	H4.2.1	vastgesteld...net gehaald is Aanpassen naar de norm is daarmee gehaald.	De norm is gehaald. Net gehaald doet er niet toe en dat past niet in dit rapport.	nee	De tekst is feitelijk juist. De Onderzoeksraad hecht er belang aan om te vermelden dat het vliegtuig inderdaad bijna negentig minuten na alarmering opsteeg.
143	Kustwacht	H4.2.1.	Omdat...veel tijd. Passage over de bemanning die van huis moet komen schrappen.	Dat de bemanning van huis moet komen is niet relevant zolang de norm gehaald wordt. Het KW-vliegtuig heeft opstarttijd nodig en hoeft en kan niet per direct vertrekken.	nee	Omdat het Kustwachtvliegtuig een belangrijke rol speelde in de beeldvorming, is het van belang dat dit vliegtuig zo snel mogelijk ter plaatse is. Het is daarom relevant om te vermelden dat een deel van de bemanning vanuit huis moest komen, omdat dit relatief veel tijd kostte. Dat het vliegtuig uiteindelijk wel binnen de gestelde normtijd is opgestegen, is voor de Onderzoeksraad minder van belang.
144	Kustwacht	H5.2	LCMS: geen toegang voor DO's KWC klopt niet.	Alle DO's van de kustwacht hebben een account, toegang tot LCMS, en hebben instructie gekregen echter, LCMS gebruik is nog niet geoperationaliseerd en geïmplementeerd in het CCC en wordt daarom niet gebruikt, gevuld en niet gelezen als er niet is opgeschaald.	ja	Aangepast conform reactie.
145	Kustwacht	H5.3.1	Conclusie: Geen gezamenlijk loggingsysteem KWC en landmeldkamer(s)	Goed om erbij te vermelden dat dit de situatie ten tijden van het incident was. Het nieuwe incidentmanagesysteem Guardian Coastguard dat door Defensie voor het KWC wordt ontwikkeld voorziet (nog) niet in een koppeling met het Geïntegreerd Meldkamer Systeem (GMS). Bij veel incidentevaluaties waarbij het KWC en een landmeldkamer samenwerken komt deze tekortkoming naar voren. Belangrijke aanbeveling zou zijn om het KWC/CCC te voorzien van toegang tot het GMS zodat Guardian Coastguard gekoppeld kan worden aan het GMS.	nee	Het gehele hoofdstuk gaat, net als de drie hoofdstukken daarvoor, over de omstandigheden ten tijde van het incident. Dit blijkt uit de tekst en behoeft hier geen nadruk.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
146	Kustwacht	H6	...blijkt dat de samenwerking beter kan... Samenwerking hier vervangen door informatiedeling/communicatie.	De samenwerking is veelal prima, het is vooral de gebrekkige informatiedeling die tot misverstanden kan leiden. Het netcentrisch werken wordt wel door het OT gedaan middels LCMS, maar het CCC is niet aangesloten op het GMS. Dat maakt informatiedeling omslachtig. Zie ook opmerking blz.63 zin 39.	nee	De Onderzoeksraad ziet goede informatiedeling en communicatie als voorwaarden voor samenwerking tijdens de operationele uitvoering van de noodhulpverlening (waar deze zin over gaat). Als aan die voorwaarden niet wordt voldaan kan er geen sprake zijn van goede samenwerking. Dat er in andere situaties en op andere momenten wel sprake is van goede samenwerking is hier niet aan de orde.
147	Kustwacht	H6.1.3	Dit stuk tekst noemt VHF verouderde communicatiesystemen, daar is het volgende over op te merken:	Als hiermee VHF bedoelt wordt dan is dit niet terecht. VHF is het door IMO voorgeschreven communicatiesysteem voor communicatie met eenheden op zee. Noodcommunicatie (spraak) dient via VHF plaats te vinden. KWC voldoet aan de internationale regelgeving hieromtrent. Er bestaan inmiddels betere (satelliet)communicatiemogelijkheden, maar deze zijn niet in gebruik als standaard communicatiemiddel bij noodsituaties. Hier wordt onterecht de indruk gewekt dat de KW niet up to date is met internationale standaarden. Wat de VHF zenders zelf betreft: deze zijn de afgelopen jaren allen vervangen door nieuwe apparatuur. De bewering dat de communicatiesystemen van de Kustwacht verouderd zijn komt ook verderop in het rapport terug. Waar dat op gebaseerd is kan ik niet terugvinden. beter om aan te geven dat te ntijs van dit incident het radiobediensysteemen de interface verouderd was wat niet bevoordelijk is voor het gebruik van VHF op de grens van de technische capaciteit van VHF. Ook de interface en het radiobediens systeem zijn inmiddels vernieuwd en vervangen voor een nieuwe modern radiobediensysteem.	ja	Hier moet inderdaad onderscheid gemaakt worden tussen de VHF-systemen (waar de afstand een rol speelde) en de overige systemen, zoals de interface en het radiobediensysteem. Over de laatste hebben betrokkenen in meerdere instanties aangegeven moeite te hebben met het verstaan van andere partijen, vaak te moeten wisselen van koptelefoons en dit te zien als barriere tijdens incidentenbestrijding. De tekst is aangepast om dit te verduidelijken.
148	Kustwacht	H6.1.4	Terug te vliegen richting Den Helder (de On Scene Commander).	Dit klopt niet qua conclusie / interpretatie t.a.v OSC 1 OSC staat voor on scene coordinator, (niet commander zoals hier in de tekst staat) OSC is een functie die een verlengstuk is van de SMC (sar mision coordinator) de OSC neemt niks over, hij is alleen een verlengstuk die in opdracht van de SMC taken uitvoert. 2 OSC wordt door de SMC aangesteld en kan deze rol accepteren maar ook weigeren. Hier zitten ook nadelen aan. Een OSC is doorgaans als eenheid dan zelf weer veel minder in staat om actief deel te nemen, dus als je niet veel eenheden ter plaatse hebt is een van de eenheden als OSC ook zomaar weer een vermindering qua reddingscapaciteit. Daarom is het aanstellen van een OSC een besluit van de SMC en die moet dat zelf beoordelen. Advies is om deze conclusie en de beoordeling t.a.v het niet aanstellen van een OSC niet zoals nu in het rapport op te nemen. Overweeg het geheel nog een keer.	ja	Zoals deze zin aangeeft kan het Kustwachtcentrum (SMC) iemand aanwijzen die ter plaatse de leiding/ coördinatie doet (uiteraard ondergeschikt aan de SMC). Wij constateren dat deze aanwijzing niet heeft plaatsgevonden. Om te voorkomen dat de zin te normatief gelezen kan worden, hebben we de tekst iets aangepast. De term 'commander' hebben we gewijzigd in 'coordinator'.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
149	Kustwacht	H6.1.4	onduidelijkheid in de nachtelijke uren.	Deze taak (vliegveld open of niet) is geen onderdeel van de taken van het KWC. De lijn die dit moet verzorgen is vanuit de Meldkamer of de crsisteams aan landzijde. Daarvandaan verzorgd met het ontvangst van de helikopter die vanaf zee komt. Dan wel ziekenhuis dan wel een andere lokatie waar een ambulance klaarstaat. KWC krijgt bericht " waar" en geeft dat door aan de piloot. De rest is buiten scope taak en verantwoordelijkheid van KWC. Zie ook opmerking blz.63 zin 39.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
150	Kustwacht	H6.2	De worsteling thema. Het betreft hier het Kustwachtcentrum en niet de Kustwacht.	Zie eerst opmerking blz.13 zin 10. Regie op de operationele ketensamenwerking bij de noodhulpverlening op de Noordzee wordt vanuit het Kustwachtcentrum gevoerd door de sar mission coordinator (SMC). Advies om de verwoording in de conclusie hier op aan te passen.	nee	Wij gebruiken de term Kustwacht als overkoepelende term, waarbij het Kustwachtcentrum als onderdeel gezien wordt van de Kustwacht.
151	Kustwacht	H7	De...geadreseed. Wellicht aanvullen, zie argumentatie.	Let op: een succesvolle brandbestrijding kan een risicovolle SAR- operatie voorkomen en/of beperken. MIRC wordt ook wel pre- SAR genoemd, maar wellicht is het benoemen van MIRC als onderdeel van een SAR- operatie meer op zijn plaats?	nee	Dat de MIRC een rol kan spelen in de escalatie van een brand en daarmee een SAR-actie kan voorkomen of beperken staat op verschillende plekken in het rapport beschreven (paragraaf 1.5.3, paragraaf 3.1.1 en bijlage C).
152	Kustwacht	Bijlage D	en....prioritering Schrappen: en de daarmee samenhangende lage prioritering.	Vooraf de vernieuwing van de ICT-omgeving en de huidige onderbezetting in het CCC hebben een hoge prioriteit.	ja	De woorden 'lage prioritering' voegen bij nader inzien weinig toe ten opzichte van wat er al staat. Deze hebben we verwijderd.
153	Kustwacht	Bijlage D	Capaciteitstekort.....procent. Capaciteitstekort in het KWC van 44 procent is niet correct en relevant voor de afhandeling van dit incident A	De daadwerkelijke bezetting in het CCC wordt mede door de enorme inzet van het personeel van het CCC overeindgehouden. Er is geen relatie vanuit de afhandeling van dit incident te leggen naar het capaciteitstekort wat er is qua vulling van de arbeidsplaatsen in de organisatiestructuur van het KWC omdat de daadwerkelijke bezetting tijdens de diensten in het CCC dergelijke incidentafhandeling aan kan. Prioritering van processen, SAR en hulpverlening gaat voor op handhaving en security, maakt dat er maatwerk mogelijk is. De bezetting tijdens het incident met de FMH was als volgt: Bezetting CCC verdeeld in: • Ochtenddienst (O) • Middagdienst (M) • Nachtdienst (N) Functies op het CCC. • Duty officer (DO) • Watch officer (WO) • Handhavingsdesk medewerker (HH) Het vrachtschip werd op 3 augustus naar de Eemshaven gesleept. Tijdens het incident is er geen moment geweest waarop de daadwerkelijke bezetting in het CCC te laag was om de afhandeling van dit incident negatief te beïnvloeden.	deels	Uit ons onderzoek blijkt dat het Kustwachtcentrum kampte met krapte in de personele bezetting en daar vragen we hier aandacht voor. Wij vinden dit relevant om te benoemen. Dat het met de personele krapte toch lukte om roosters gevuld te krijgen, neemt niet weg dat personele krapte toch problematisch kan zijn. Personele krapte werkt bijvoorbeeld ook door in de mogelijkheden van zittend personeel voor bijscholing en oefeningen. De exacte personele krapte in de maand waarin het voorval plaatsvond is minder belangrijk en aangezien deze inzageactie dat percentage betwist, hebben we de betreffende zin geschrapt.
154	MKNN	Lijst van Afkorting	HOvD (Hoofd Officier van Dienst) = HvD MKA (Hoofd van Dienst MKA)	HMKA titel voor hoofd van dienst meldkamer ambulancezorg tijdens operationele inzet op het gebied van geneeskundige hulpverlening, vanuit het RAV Proces. Aanpassen in de volledige tekst!	ja	Aangepast conform reactie.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
155	MKNN	Lijst van Afkorting	OvDG Officier van Dienst Geneeskundig	HMKA Definitie: Operationeel leidinggevende geneeskundige hulpverlening op plaats incident, vanuit de crisisorganisatie GHOR.	ja	Aangepast conform reactie.
156	MKNN	2.5	Dit ... Noord-Nederland: Aanpassen naar:"Dit had het KWC doorgekregen van de OvD OC van de meldkamer van de drie noordelijke veiligheidsregio's, de Meldkamer Noord-Nederland"	HMKA De OvD OC heeft dit doorgegeven aan het KWC. Graag deze functionaris toevoegen.	nee	Hoofdstuk 2 betreft een verkorte toedracht. De inhoudelijke details staan beschreven in Hoofdstuk 5.
157	MKNN	2.6	DE..komen. Graag "even later"specificeren	HMKA Wat wordt verstaan onde "even later"?	ja	Tijdstip is gespecificeerd.
158	MKNN	2.6	In....ziekenhuizen: Graag toevoegen: In overleg met het hoofd van dienst MKA en de OvDG Lauwersoog, bepaalde de calamiteiten coordinator dat de landingsplaats voor beide helicopters Groningen Airport Eelde diende te zijn, omdat die locatie het meest gunstig was voor de spreiding over meerdere ziekenhuizen.	HMKA Het overleg vond plaats tussen de CaCo, HvD MKA en OvDG Lauwersoog.	nee	Hoofdstuk 2 betreft een verkorte toedracht. De inhoudelijke details staan beschreven in Hoofdstuk 5.
159	MKNN	2.6	Nadat .. Drachten.	CACO De CACO is om 02.15 gebeld door de brandweercentralist. Vanaf dit moment is hij begonnen met beeldvorming en richting geven op afstand van de meldkamer. Gedurende dit eerste uur is hij bezig geweest om relevante crisis partners te informeren en hiermee af te stemmen. Op basis van de eerste beschikbare informatie handelde het hier om een brand op de Noordzee, waarbij de directe impact op het land minimaal zou zijn. Gedurende de inzet veranderde de informatie, heeft hij deze gedeeld en afgestemd via de telefoon met relevante partners. Op basis van de veranderende informatie oordeelde hij dat zijn inzet op de meldkamer dringend gewenst was en om 03,32 vertrok hij per auto naar Drachten.	deels	Hoofdstuk 2 betreft een verkorte toedracht. De inhoudelijke details staan beschreven in Hoofdstuk 5. In de toedracht hebben we wel verduidelijkt dat de Caco eerder was gebeld en hij bezig was met de beeldvorming en informatiedeling, voordat hij naar de meldkamer vertrok.
160	MKNN	2.6	De .. Slachtoffers.	CACO In onderling overleg met het Hoofd van Dienst hebben de CACO en de HVD besproken welke locatie passend is in Noord Nederland voor het ontvangen van 15 slachtoffers, die mogelijk medische hulp nodig hebben. Op basis van diverse argumenten is in dit overleg gekozen voor aankomst op vliegveld Eelde in plaats van diverse andere locaties.	nee	Hoofdstuk 2 betreft een verkorte toedracht. De inhoudelijke details staan beschreven in Hoofdstuk 5.
161	MKNN	2.6	Om .. CG06.	CACOOm 03,58, direct na zijn aankomst op de meldkamer, werd de CACO duidelijk dat er kennelijk gebruik gemaakt zou gaan worden van vliegbasis Leeuwarden, terwijl, conform de gemaakte afspraken met de HVD, alle voorbereiding gericht zou moeten zijn op Eelde. Op grond van de gemaakte afspraak met de HVD heeft de CACO vervolgens de landingslocatie telefonisch doorgegeven aan de duty officer van het KWC, die dit vervolgens doorgaf aan de piloot van de CG06	nee	Hoofdstuk 2 betreft een verkorte toedracht. De inhoudelijke details staan beschreven in Hoofdstuk 5.
162	MKNN	2.6	...al...	OvDOC: Het gebruik van het woord 'al' heeft een oordelend karakter. Feit is dat de MKNN 1,5 uur na het ontstaan van de brand is geïnformeerd.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
163	MKNN	2.6	...toch....niet duidelijk	OvDOC: De inhoud van de communicatie is hier relevant om te kunnen beoordelen of de Veiligheidsregio's in een eerder stadium hun rol hadden kunnen bepalen. De informatievoorziening is eerder als summier betiteld.	deels	Zin is aangepast naar feitelijke formulering. Meer details staan beschreven in H5.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
164	MKNN	5.2	...direct...	OvDOC: Het gebruik van het woord "direct" is feitelijk onjuist, kijkend naar de tijd tussen het bekend worden van de brand bij het KWC en het moment van melden bij de MKNN.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
165	MKNN	5.2	De Ingevuld	HMK De invulling van de rol van de Calamiteitencoordinator is een verantwoordelijkheid van de veiligheidsregio's welke voortvloeit uit het Besluit veiligheidsregio's. (n.b: Het terugtrekken van de vrijwillige bijdrage (om niet) vanuit de Politie is ruim van te voren gecommuniceerd)	deels	Aangepast in lijn met de reactie.
166	MKNN	5.2	Oookmeldkamer	HMKVraag: Door wie werd het LCMS opgestart?	deels	We hebben een verwijzing toegevoegd naar de paragraaf waar dat vermeld is.
167	MKNN	5.2	Doordat Partijen	HMK Vraag: wat wordt bedoeld met dat het KWC en MkNN het LCMS beperkt toegankelijk hadden gemaakt?	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
168	MKNN	5.2	Conclusie.. Incident.	CACO Uit de door de kustwacht vertrekte informatie bleek geen te verwachten inzet van landeenheden. Op grond van de beschikbare informatie was er voor de meldkamer centralisten geen aanleiding te veronderstellen dat er geanticipeerd moest/kon worden op mogelijke opvang van slachtoffers.	nee	Deze suggestie maakt volgens ons geen wezenlijk inhoudelijk verschil.
169	MKNN	5.2	Hij .. Hulpverlening.	CACO De brandweercentralist informeerde de calamiteitencoordinator en een meldkamercentralist ambulancezorg. Deze meldkamercentralist ambulancezorg informeerde op zijn beurt een officier van dienst Geneeskundig en het hoofd van dienst van de meldkamer.	ja	Aangepast conform reactie.
170	MKNN	5.3	05.10 Verpleegkundige Slachtoffers.	HMK Vraag: Met wie had de verpleegkundige rechtstreeks communicatie?	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
171	MKNN	5.3	De .. Spreidingsplan	CACO De calamiteitencoordinator is niet verantwoordelijk voor, noch maakt het opvang- of spreidingsplan. Opvang is een gemeentelijk proces, hiervoor is in Lauwersoog de officier bevolkingszorg gealarmeerd. Het spreidingsplan is een verantwoordelijkheid van de ambulancemeldkamer, onder verantwoordelijkheid van de Medisch Manager	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
172	MKNN	5.4	Omdat... Leeuwarden; Graag toevoegen "Officier van Dienst Operationeel Centrum"	HMKA Er zijn meerdere officieren benoemd. In dit geval heeft de Officier van Dienst OC deze aanpassing gedaan.	ja	Aangepast conform reactie.
173	MKNN	5.4	Op...Eelde; "Calamiteitencoordinator" vervangen door "Hoofd van Dienst MKA"	HMKA was niet op verzoek van calamiteitencoordinator maar van Hoofd van Dienst MKA.	ja	Aangepast conform reactie.
174	MKNN	5.4	Bij...Amsterdam; Graag "extra" toevoegen bij Mobiel Medisch Team.	HMKA Bij code 10 wordt er een EXTRA MMT gealarmeerd. Het uitgangspunt is dat er bij een dergelijk incident het primaire MMT reeds gealarmeerd is.	ja	Aangepast conform reactie.
175	MKNN	5.4	Daarom....sturen: "medisch manager ambulancezorg vervangen door Hoofd van Dienst MKA"	HMKA MMA was nog niet op de meldkamer.	ja	Aangepast conform reactie.
176	MKNN	5.4	Door...vervoeren; Officier van dienst geneeskundig uit Groningen vervangen door Officier van dienst geneeskundig uit Drenthe.	HMKA De officier van dienst geneeskundig uit Drenthe was aanwezig bij het incident op GAE	ja	Aangepast conform reactie.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
177	MKNN	5.4.1	Op .. Highway.	CACO De uitkomst van het overleg van de flightnurses van de helicopters was niet gedeeld met de Meldkamer Noord Nederland. Als deze uitkomst gedeeld was, hadden de ambulance centralisten hierop kunnen voorbereiden, of duidelijk kunnen maken dat in verband met de spreiding van gewonden het MCL niet het juiste ziekenhuis was voor deze slachtoffers.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
178	MKNN	5.4.1	Dit .. Landt.	CACO Hoewel het besluitvormingsproces aan sluit bij het beschreven protocol, is de daadwerkelijke keuze niet gemaakt door de meldkamer, maar door de flightnurse/piloot. Waarbij de meldkamer alleen de mogelijkheid om de gemaakte keuze te volgen.	nee	De Meldkamer heeft niet direct de keuze van de helikopter gevolgd, maar heeft na overleg met MCL op basis van de beschikbare informatie akkoord gegeven. Dit is conform protocol. Toen er andere informatie kwam over de slachtoffers, is het besluit herzien. Dit staat in de hieropvolgende tekst beschreven.
179	MKNN	5.4.1	Conclusie .. Worden.	CACO In het regulier proces wordt, over het algemeen gesproken, een patient per vlucht vervoerd. In deze situatie is het geen probleem om rechtstreeks naar een ziekenhuis in de regio te vliegen, mits het vliegtuig kan landen op het helidek. In de onderhavige casus echter is er sprake van opgeschaalde zorg en een bijbehorend spreidingsplan. Niet elk ziekenhuis in de regio is in staat om een dergelijke hoeveelheid slachtoffers op te vangen. Zicht hierop is wel beschikbaar bij de meldkamer ambulancezorg.	nee	De meldkamer had op dat moment wel (verlaat) zicht op het aantal slachtoffers in de eerste helikopter, maar had geen correcte informatie over hun medische situatie. Dat was volgens onze informatie op dat moment de belangrijkste reden dat de aanlandingsplek gewijzigd werd van MCL naar Vliegbasis Leeuwarden.
180	MKNN	5.4.1	Op .. Eelde	CACO Het is niet de keuze van de Calamiteiten Coordinator, maar de gezamenlijke overweging van de calamiteiten coordinator en het hoofd van dienst van de meldkamer ambulancezorg. De laatste is, onderleiding van de medisch manager, verantwoordelijk voor het spreidingsplan.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
181	MKNN	6.1.3.	Pas (LCMS)	HMK Ook in de zogenaamde "koude fase" GRIP 0 kan LCMS gebruikt worden en informatie worden uitgewisseld. Het verdient zelfs aanbeveling om dit te doen zodat bij opschaling snel info beschikbaar is voor partners die later aansluiten.	deels	Aangepast in lijn met de reactie.
182	MKNN	6.1.3		OvDOC: In het rapport wordt gesteld dat onderbezetting bij de calamiteiten coordinator en de meldkamer ambulancezorg gevolgen hadden voor de incidentbestrijding. Echter wordt ook gesteld dat de impact van de onderbezetting bij het KWC "vrij beperkt" was. Ik bestrijd dit, omdat mijns inziens de onderbezetting van het KWC heeft bijgedragen aan het beperkt actief delen van informatie. Tijdens één van mijn eerste telefoongesprekken met het KWC zei de watch officer dat hij geen tijd had om meer informatie te delen vanwege de werkdruk.	ja	De term 'onderbezetting' kan meervoudig geïnterpreteerd worden en kan daardoor tot verwarring leiden. Wat wij hier tot uitdrukking wilden brengen is dat het Kustwachtcentrum snel de voorgeschreven derde watch officer had ingevuld en daarmee formeel 'op sterkte' was. Tegelijkertijd was het inderdaad ook zo dat het Kustwachtcentrum kampte met een kwetsbare bezetting. We zullen de tekst in betreffende paragraaf aanpassen om dit duidelijk te maken.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
183	SKK	1	“Dinsdag 25 juli 2023 om iets na elf uur ‘s avonds brak er ten noorden van Ameland een brand uit op een van de autodekken van het Panamese autoschip Fremantle Highway.”	Dit kan accurater worden verwoord als: “... Ameland een brand uit op autodek 8 in zone C, ter hoogte van de overgang van hold 3 naar hold 4 (tussen spanten 39 t/m 68), aan stuurboordzijde van de middenlijn, van het Panamese autoschip Fremantle Highway, waar zich 22 voertuigen bevonden”. Zie voorts onze opmerkingen hieronder, met betrekking tot pagina 20 van het conceptrapport. Zie voorts de bevestiging van deze locatie als de brandhaard in de verklaringen van de 3rd Officer en de AB, welke verklaringen weer worden bevestigd door de uitdraai van de registraties van de branddetectoren, de eerste om 23.10 uur en direct daarna nog 3 detectoren om 23.11 uur, op dek 8, in zone C, tussen de voornoemde spanten. Op p. 36, voetnoot 38 van het conceptrapport wordt ook gerefereerd aan het eerste brandalarm dat om 23.10 uur afging, hetgeen de OvV heeft kunnen vaststellen aan de hand van de registraties op de voornoemde uitdraai.	nee	Wij menen dat dit geen toegevoegde waarde heeft voor het rapport. De focus van ons onderzoek lag niet op de brand aan boord van het schip. Daarom is deze mate van detail niet noodzakelijk. Tevens betreft dit de inleiding van het rapport. Eventuele details over de brand die van belang zijn voor onze analyse, staan nader beschreven in de andere hoofdstukken.
184	SKK	1	“De Kustwacht heeft geen eigen varende en vliegend materieel, maar maakt hiervoor op contractbasis gebruik van de diensten van voornamelijk de Rijksrederij, RWS en het Ministerie van Defensie. De Kustwacht is bij het inzetten van middelen afhankelijk van het door deze partijen aangeboden materieel.”	De Kustwacht maakt bij hulpverlening op zee voornamelijk gebruik van schepen, zoals de “Guardian”, de “Protector” en de “Commander”, die zij via charterovereenkomsten, al dan niet via de Rijksrederij, inhuurt van Multraship. Multraship is eigenaar van deze schepen en zet deze tevens in voor commerciële hulpverleningsactiviteiten. Het gebeurt geregeld dat een door de Kustwacht ingezet schip tijdens de vaart verandert van Kustwacht-vaartuig in commercieel (hulpverlenings)vaartuig. Dit kan doordat Multraship het schip off-hire verklaart (d.w.z. het schip niet langer aan de Kustwacht verhuurt). In dergelijke gevallen kan Multraship met bemanning en al, de rol van commerciële hulpverlener op zich nemen, waarmee de aard van de inzet van het schip verandert. Zie o.a. : https://kustwacht.nl/eenheden/multraship-protector/ https://www.multraship.com/images/Multraship_Commander_HR_3.pdf”	nee	Wij menen dat dit geen toegevoegde waarde heeft voor het rapport. Deze zin is overigens wel iets aangepast n.a.v. inzagereacties 124 en 231

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
185	SKK	2	"23.39 De Fremantle Highway activeert het interne schuimblussysteem" (infographic tijdlijn, Figuur 2.1). Aangegeven staat dat de afbeelding met daarop de tijdlijn zal worden ingevoegd op pagina 19, regel 2.	Deze tijdsaanduiding is volgens ons onderzoek niet geheel accuraat. Er is een duidelijke indicatie dat het schuimsysteem is opgestart rond 23:31 LT of kort daarvoor. Daarbij baseren wij ons op het ECR alarmrecord (dat een ABNR alarm aangeeft om 23:31:01 voor het schuimblussysteem - waarschijnlijk een lage druk op de hoofdwaterpomp van het schuimsysteem, wat te verwachten is bij het opstarten). Het systeem was volledig operationeel rond 23:40. Hierbij baseren wij ons op het tijdstip dat blijkt uit de metadata van de foto's van de bemanning van het bedieningspaneel van het schuimblussysteem. Dit geeft aan hoe lang het waarschijnlijk duurt voordat het systeem volledig operationeel is bij het opstarten. De Chief Officer geeft ook aan dat de kapitein de Chief/E/O om 23:30 uur opdracht gaf om het schuimblussysteem in werking te stellen en dit wordt bevestigd door andere bemanningsinterviews. Hierbij voegen wij het ECR alarmrecord, dat een ABNR alarm aangeeft om 23:31:01 voor het schuimblussysteem, alsmede de foto die van het bedieningspaneel waar uit blijkt dat het schuimblussysteem rond 23:40 volledig operationeel was, alsmede een uitdraai van de metadata.	ja	De tijden in de figuur zijn aangepast naar aanleiding van deze reactie.
186	SKK		vervolg	Ter onderbouwing worden tevens de relevante onderdelen van de genoemde verklaringen hieronder geciteerd. De geluidsopname van het interviews op 28/7/2023 wordt bijgevoegd, de geluidsopnamen van 31/7/2023 zijn in het bezit van de OvV. We begrijpen dat het beleid van de OvV zich er tegen verzet dat de inhoud van dit commentaar, in het bijzonder de citaten uit verklaringen, integraal kunnen worden opgenomen in de gepubliceerde commentaren bij het eindrapport. Niettemin hechten we eraan dit punt solide te onderbouwen. De Chief Officer verklaarde in zijn korte interview in aanwezigheid van de OvV op 28/7/2023: <i>"Daarom heeft hij de deur dichtgemaakt en is naar boven gegaan. Hij heeft gezegd: we moeten het foam activeren. Om 23:30 heeft de kapitein tegen de Chief Engineer gezegd om het foamsysteem te activeren. De foam is daarna geactiveerd, ze moesten eerst foam dampers checken of deze open staan."</i>	ja	Zie inzagereactie 185

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
187	SKK			"De Chief Officer verklaarde in zijn interview op het kantoor van de OvV op 31/7/2023: <i>"We confirmed all the foam dampers and all the other vents were open. Then around maybe after 11.30, captain instructed chief engineer and electrical officer to release the fixed foam system. Then the fixed foam system was released."</i> De Chief Engineer verklaarde in zijn interview op het kantoor van de OvV op 31/7/2023: <i>"We started the fire foam pump, then the sequence was all the valves were open for the ejector, from the fire and from the tank. Three four valves were open, then we have this system standby, ready, ready to discharge the foam. So when the ready to discharge foam light came, we press the discharge foam. That time all the dampers, relative dampers and the fans started operating and the foam were released, maybe at 11.35 or something or 11.30."</i>	ja	Zie inzagereactie 185.
188	SKK	2.1	"Naar aanleiding van deze automatische brandmelding zette de kapitein het brandbestrijdingsprotocol in werking en stuurde een tweetal brandbestrijdingsteams richting het achtste dek. <u>Bij aankomst werden de teams geconfronteerd met een grote hoeveelheid rook. Hierdoor hadden zij geen zicht op de brand.</u>"	Dit is niet geheel accuraat, in het bijzonder de laatste volzin. Hieronder zetten wij e.e.a. nader uiteen. We begrijpen dat het beleid van de OvV zich er tegen verzet dat de inhoud van dit commentaar, waaronder citaten uit verklaringen, integraal kunnen worden opgenomen in de gepubliceerde commentaren bij het eindrapport. Niettemin hechten we eraan dit punt solide te onderbouwen. Op basis van eigen (brand)onderzoek en eigen interviews met de bemanningsleden hebben wij vastgesteld dat: <i>"The AB arrived first – minutes after the alarm. He described maybe 1, 2 or 3 cars on fire at that time, he is not sure. The 'head-space' above the cars was limited, so it was difficult for him to see what was on fire. He could see flames above the cars but not yet reaching the deck head. The fire was vigorous/forceful, dark orange/red. He was about 20 metres away and believes the fire was just to starboard of the centreline, about level with the aft end of the ramp space going down to Deck 7. He estimated that the fire would have been around frames 70-75. The Third Officer arrived shortly afterwards and met up with the AB. He recounts that when he arrived, he could see the fire near the centreline at around the Hold 3/4 boundary (which is at frame 55), a little aft of the ramp space. He could see flames and smoke coming from maybe 3 or 4 cars. The flames were forceful – being ejected upwards. There were banging/popping noises like tyres bursting but he doesn't know if it was that. He saw lots of black smoke above the cars but still fairly localised. He thinks only 2 or 3 minutes had passed from the activation of the alarm until his observation of the fire. Both witnesses indicated that the fire involved vehicles in the second line of cars counting from the centreline to starboard."</i> Het tweede brandbestrijdingsteam (bestaande uit de Chief Officer en Bosun in bluspakken en SCBA) was een paar minuten later ter plaatse en kon niets zien omdat de ruimte gevuld was met dikke zwarte rook.	ja	Aangepast in lijn met de inzagereactie.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
189	SKK		vervolg	Dit verloop, en in het bijzonder deze eerste waarnemingen van de brand, worden bovendien ondersteund door: (a) De korte interviews die met de AB en de 3rd Officer zijn gehouden op 28/7/2023 in het hotel waar de bemanning tijdelijk werd opgevangen, in aanwezigheid van de OvV, de advocaat en vertaalster. (b) Dit blijkt voorts uit de uitgebreidere interviews die met de AB en de 3rd Officer zijn gehouden door de OvV op 31/7/2023, op het kantoor van de OvV in Den Haag, eveneens in aanwezigheid van de advocaten en vertaalster. Ter onderbouwing worden de relevante onderdelen van deze verklaringen hieronder geciteerd. De geluidsopnamen van de interviews gehouden op 28/7/2023 worden bijgevoegd, de geluidsopnamen van 31/7/2023 zijn in het bezit van de OvV. 28/7/2023 interview AB: <i>"Ik was eigenlijk samen met de loods want mijn dienst is van 20:00 – 00:00. Ik was aan het sturen want het was best wel druk, samen met de loods. Om 22:00 is die weggegaan. Tegen 23:05 hoorden wij het alarm. De 3rd Officer heeft toen tegen mij gezegd dat ik met hem naar beneden moest gaan toen het alarm ging, want dat was mijn taak. Ik pakte mijn radio en ging naar beneden. Op het moment dat ik naar beneden ben gegaan aan de voorkant was er niets. Aan de achterkant was een auto in de brand. Het was roodkleurig, de vlam. De locatie was dek 8 hold 4, bij de slope. Ik was geschrokken toen ik het zag en heb gelijk de Duty Officer gebeld en gezegd er is hier vuur. Kom snel! De 3rd Officer (Duty Officer) is met walkietalkie naar beneden gekomen en wij dachten samen te proberen of we de brand konden blussen en hadden daarom de extinguisher meegenomen."</i>	ja	Zie inzagereactie 188
190	SKK		vervolg	28/7/2023 interview 3rd Officer: <i>"... Ik ben beter met navigatie en was bezig van 20:00 tot 00:00 shift en om 23.15 ging het alarm af. Ik heb gezien dat het op dek 8, hold 4 was, waar de brand was. Dus ik heb gelijk de kapitein geïnformeerd. Die is gelijk naar de brug gegaan. En ik heb één walkietalkie aan de AB KUMAR VIPUL gegeven om te gaan checken of alles goed was. De kapitein vertelde mij dat ik mee moest gaan om te kijken of alles goed was en waar precies het vuur/de brand was. Dus de kapitein heeft de wacht overgenomen en u bent naar de plek van de brandmelding gegaan? Ja, Ik ben met de trap naar beneden gegaan en ik zag dat 3 of 4 auto's stonden in de brand en er was heel veel rook."</i>	ja	Zie inzagereactie 188

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
191	SKK		vervolg	31/7/2023 interview AB: "After that, I went a little further and saw the back side. I saw around hold number 4 and 3. There was a very strong fire near that. So, I went through the stairs downstairs. From the lifeboat stairs, I went down. And then the moment I entered deck 8, I looked at the forward side. There was nothing. And then I moved more ahead. And I looked at the left side and at the back side. There was a fire in one vehicle. And that was a big fire. After that, I reported to the third officer on the radio. There is a fire in deck 8 near hold number 4. And just before I reported, he came. We both came down and he saw that the fire was very big. There was a very strong flame. So, we thought that we would go to him with an extinguisher. So, the moment I informed him, he started walking from that place. He was very quickly downstairs where I was. So, the moment he reached there, we thought okay, we take an extinguisher. Try to extinguish the fire. So, that was our plan. But the fire was so big that we could not go within 4-5 meters of the vehicle. There was a lot of flame and slowly smoke started coming out of it. The fire was so big that we could not even be near the vehicle. Around 4-5 meters we were far from the vehicle and there was a dense smoke there" ... Going back a little bit, when you went into the hold, you say that you saw there's one vehicle on fire? The vehicle which I saw had a huge flame. That was around two feet, I say around two feet from the ceiling. So I couldn't see at the back. Maybe there was a vehicle, one more on fire that I'm not sure about. But I could see only one vehicle. Okay, and this one vehicle, was it like in the middle of all the vehicles or was it more on the side or maybe on the front? Do you remember? The Slope near the center line."	ja	Zie inzagereactie 188

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
192	SKK		vervolg	31/7/2023 interview 3rd Officer: <i>"So, I am on navigation watch and with AB, Vipul Kumar, and I heard [alarm] around approximate 2310, and I went to see panel and I saw fire on deck 8, hold 4.</i> <i>And same time, I said to AB, Vipul to check deck 8, hold 4, fire location. And at the same time, captain came on bridge and captain also sent me to check fire locations.</i> ... <i>So, I sent AB, Vipul, and at the same time, captain came on bridge and I also went that location.</i> ... <i>And I went to check, take aid hold for fire, near fire staircase, and I saw, I saw three and four cars. I know I see three, four cars burning and smoke, dense smoke was there, sir.</i> <i>And I informed to captain, there was fire in cargo deck 8 hold 4, between, between deck 3 and deck 4.</i> ... <i>Going back to the start of the fire. You went into the holds. You saw 3 or 4 cars on fire.</i> <i>2 and 3, yes.</i> <i>You remember, could you see what kind of cars they were? Or just cars?</i> <i>I didn't remember, because it was between 3 and 4.</i> <i>Maybe 60-70 meters, so I didn't recognize It was far, 60-70 meters from there</i> ... <i>At that time, Vipul was going to help extinguish the fire</i> <i>I told him that it could be dangerous, don't go there</i> <i>So when we were down, we informed the captain</i> <i>And we were continuously communicating that it is big or small and this and that</i> <i>And then AB tried to go with the extinguisher to extinguish the fire "</i>	ja	Zie inzagereactie 188
193	SKK	2.1	"Zij moesten zich terugtrekken en om 23.41 uur liet de kapitein het interne schuimblussysteem activeren, waarna de verschillende dekken zich vulden met blusschuim."	Zoals eerder aangegeven is dit niet geheel accuraat. We verwijzen naar onze bovenstaande opmerkingen met betrekking tot dit punt ten aanzien van de infographic tijdlijn, Figuur 2.1. Het schuimblussysteem werd volgens ons onderzoek om 23.31 uur geactiveerd.	ja	Zie inzagereactie 185

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
194	SKK	2.1	“Om 23.46 uur meldde de Noordzeeloods van de Fremantle Highway aan het Kustwachtcentrum (KWC) in Den Helder dat er brand was aan boord.”	Deze tijdsaanduiding is niet accuraat. Welliswaar is om 23.46 uur het ‘Incident’ aangemaakt in het Vision-registratiesysteem, maar de meldingen kwamen minuten eerder binnen. • Om 23.42 uur verzoekt de Noordzeeloods van de Fremantle Highway de Kustwacht om een ‘working channel’. • Om 23:43 uur meldt de Noordzeeloods aan de Kustwacht: “F: Netherlands coast guard, the Fremantle Highway. NLCG: Fremantle Highway, the Netherlands coast guard. Good evening sir, how can I help you? F: .. for your information ehh this vessel is suffering a fire at the moment. Eh, it would appear that an <u>EV car battery ignited</u> and slowing down and moving clear of the Ter Schelling TSS to anchor. Eh, just for your information at the moment we’re preparing all our firefighting equipment to eh fight this fire, but at the moment our intention we clear the traffic lane and probably anchor. NLCG: eh Fremantle Highway, Netherlands coast guard, that is understood eh, sir so far, how many persons are on board and what is your position?” Hierbij voegen wij de betreffende VHF-opnamen van de Kustwacht met tijdsaanduidingen: Dit volgt overigens ook uit het rapport dat volgde uit het verzoek van de Kustwacht aan Trimension om dit incident te evalueren (p. 9, Plenaire Evaluatie Kustwacht - Brand Fremantle Highway, 25 juli 2023). Ten aanzien van deze tijdsaanduiding is de infographic met tijdlijn wel juist, en dus inconsistent met de tekst van het conceptrapport. Datzelfde geldt voor de tijdsaanduidingen op p. 31 van het conceptrapport.	ja	Aangepast in lijn met commentaar

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
195	SKK	2.1	"Om 23.57 uur vroeg de 9 Noordzeeloods om hulp bij het bestrijden van de brand aan het KWC."	Deze tijdsaanduiding is niet accuraat. Welliswaar staat in het Vision-registratiesysteem om 23.57 uur de schriftelijke vermelding van dit verzoek, maar de melding zelf kwamen minuten eerder binnen. Wederom verwijzen we naar de betreffende VHF-opnamen van de Kustwacht met tijdsaanduiding, alsmede het voornoemde rapport van Trimension. • Om 23:55 uur. meldt de Noordzeeloods aan de Kustwacht: <i>"F: Netherlands coast guard, the Fremantle Highway. NLCG: Fremantle Highway, the Netherlands coast guard. Is it possible that we can request assistance from shore to fight the fire? The foam system has been deployed, but the fire has not extinguished. We are now slowing down to anchor based on locate position."</i> Hierbij voegen wij de betreffende VHF-opnamen van de Kustwacht met tijdsaanduiding: Ten aanzien van deze tijdsaanduiding is de infographic met de tijdlijn wel juist, en dus inconsistent met de tekst geciteerde teks van het conceptrapport. Datzelfde geldt voor de tijdaanduidingen op p. 31 van het conceptrapport."	ja	Aangepast in lijn met commentaar

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
196	SKK	3.2	"23.47 De Fremantle Highway geeft aan voor anker te gaan en het schuimblussysteem te gaan activeren."	Dit is inaccuraat. Reeds om 23.44 uur en 23.45 uur geeft de Noordzeeloods aan dat de brandbestrijding aan boord is aangevangen en wordt voortgezet. Om 23.46-47 uur geeft de Noordzeeloods op verzoek nadere informatie waaronder dat de 'fixed fire fighting systems' aan boord ingezet worden. - Om 23:44-45 uur meldt de Noordzeeloods aan de Kustwacht: <i>"... NLGC: What type of vessel are you, and do you have any cargo?</i> <i>F: a fully loaded car carrier, and it is an EV, is it, an Electric Vehicle battery fire on board.</i> <i>NLGC: Okay Sir, and the fire, is it in the engine room, is it on one of your decks?</i> <i>F: On a cargo deck.</i> <i>NLCG: Okay Sir, eh at this moment, eh what are your intentions?</i> <i>F: eh, at the moment we're pulling out of the traffic lane, and well anchor whilst they continue to fight the fire."</i> - Om 23:46 uur meldt de Noordzeeloods aan de Kustwacht: <i>"... NLGC: Fremantle Highway, eh Sir, you stated that you wanted to drop the anchor, at this moment you are right on top of a cable, so do not drop the anchor at this moment. Eh, question: do you require any assistance from our side?</i> <i>F: That's all received on the anchoring, I'm still slowing down. I'll give you a call before I anchor to confirm the position is oke. At the moment no assistance is required, they are deploying the fixed fire fighting systems onboard.</i> <i>NLGC: Okay Sir, understood"</i> Hierbij voegen wij de betreffende VHF-opnamen van de Kustwacht met tijdsaanduiding:"	deels	Aangepast in lijn met de reactie
197	SKK	2.4	"Deze persoon was na het uitbreken van de brand hiernaar toe gegaan om de ballasttanks te vullen en zo het schip stabiel te houden, maar kon vanwege de dichte rook niet meer terug naar de brug."	Dit is niet geheel juist. Deze persoon, de 3rd Engineer, was reeds in de machinekamer en hij werd vanwege de rook die via de machinekameropeningen de machinekamer binnen drong, gedwongen deze te verlaten. Hij kon niet verder naar de brug vanwege de dichte rook, dus ging hij naar de stuurmachinekamer en later naar het achterdek, waar hij vanaf sprong. In de machinekamer had hij de ballastpomp gestart, maar dat is niet de reden waarom hij naar het achterdek ging	ja	Aangepast conform reactie
198	SKK	Opmerkingen op basis van de input van de Noordzeeloods		https://calandadvocaten-my.sharepoint.com/personal/baart_caland_nl/Documents/Dossiers/FREMANTLE%20HIGHWAY%20-%20CREW/ovv%20rapport%20+%20comments/bijlagen%20wij/letter%20with%20input%20from%20Pilot%20Johnston.pdf		

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
199	SKK		"Om 23.46 uur meldde de Noordzeeloods van de Fremantle Highway aan het Kustwachtcentrum (KWC) in Den Helder dat er brand was aan boord."	De Noordzeeloods hecht er aan om bij deze passage te benadrukken dat de Noordzeeloods niet slechts " <i>brand aan boord</i> " meldde. In zijn eerste bericht heeft de Noordzeeloods (om 23.43 uur en dus niet 23.46 uur) aangegeven dat het om een <i>Electric Vehicle Battery fire</i> ging, dat het schip een volledig geladen <i>car carrier</i> was en dat ging om een band op een <i>cargo deck</i> . Zie voorts bovenstaande opmerkingen mbt p. 31 van het conceptrapport met de citaten van de VHF-communicatie.	deels	Dat er brand was in een EV is een belangrijk detail dat bij de eerste melding al werd vermeld. Dit hebben we in de toedrachtsbeschrijving toegevoegd. Meer details over de communicatie komen aan bod in hoofdstuk 3.
200	SKK		"Om 23.43 uur meldde de Noordzeeloods van de Fremantle Highway via de marifoon aan het KWC <u>brand aan boord te hebben</u> ."	We verwijzen naar bovenstaande opmerkingen mbt p. 20 regels 6 t/m 7 van het conceptrapport. Zeker gelet op de focus die in het conceptrapport wordt gelegd op de (wijze van) informatievoorziening door de Noordzeeloods aan het KWC is het van belang om niet uit het oog te verliezen dat al deze crucial informatie reeds in zijn eerste bericht aan het KWC was gecommuniceerd.	nee	Dat de brand in een elektrisch voertuig leek te zijn ontstaan, staat verderop in deze alinea al beschreven.
201	SKK		"Het KWC gaf geen advies aan de Noordzeeloods of de kapitein over het wel of 18 niet springen, maar gaf wel aan dat als er gesprongen werd, dit het beste vanaf 19 bakboordzijde kon. (...) Kort hierna sprong nog een zevende bemanningslid van boord. De overige opvarenden bleven aan boord van de Fremantle Highway wachten op de 39 helikopters."	De Noordzeeloods hecht er aan om bij deze passage te benadrukken dat: <i>"The remarks around jumping overboard from the foredeck are correct but cannot impart the level of fear that led to consideration by the crew to risk such an act in darkness and windy conditions. This is the part of the incident that, even now, causes me to reflect on my actions. The report does not and cannot fully portray the human impact and speed of events experienced by those on the ship. Putting rising fear and panic and its impact on judgement into context is extremely difficult."</i>	deels	Hoofdstuk 2 beschrijft een korte toedracht van het incident. Meer details over het springen van de bemanning staan beschreven in hoofdstuk 4. Hierin geven we ook aan dat de bemanning zich in het nauw gedrukt voelde en geen andere uitweg meer zag dan te springen. In deze tekst hebben we een zin toegevoegd die erkenning geeft aan de toenemende angst en paniek bij de opvarenden, die de context vormde bij de beslissing om te springen.
202	SKK		"Om 23.43 uur meldde de Noordzeeloods van de Fremantle Highway via de marifoon aan 5 het KWC brand aan boord te hebben. Hij vertelde de watch officer (centralist) op het KWC dat het brandblussysteem was geactiveerd en dat ze vooralsnog geen assistentie nodig hadden. Het schip zou de vaarroute verlaten en mogelijk voor anker gaan. De Noordzeeloods gaf aan 23 opvarenden te hebben en dat het leek dat de brand in een elektrisch voertuig was ontstaan. Het viel de watch officer op dat de Noordzeeloods zeer 10 kalm en beheerst sprak en aangaf verder geen gebruik te willen maken van het kanaal voor noodmeldingen, maar gebruik wilde maken van een regulier kanaal."	De Noordzeeloods hecht er aan om bij deze passage te benadrukken dat: <i>"The comment that I appeared to be calm in communicating with the CG is a personality trait identified in me many years ago. My manner was not meant to detract from the fact that this was a vehicle fire in a confined space and, historically, these events rarely end up being minor."</i> In dit kader verwijzen wij ook naar bovenstaande opmerkingen van de zijde van de Noordzeeloods met betrekking tot p. 20 en 31 van het conceptrapport."	nee	De voorgestelde aanpassing betreft geen wezenlijke wijziging van de tekst zoals die er nu staat.
203	VRD	5.4.2	Doordat...landde	De helikopter stond al aan de grond. Daarna kwamen pas de 1e ambulances ter plaatse.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
204	VRD	5.4.2	Ombereiken	Er wordt gesproken over de OVD-G van Veiligheidsregio Groningen. Het was de OVD-G van Veiligheidsregio Drenthe die gealarmeerd was als chauffeur van de bus.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
205	VRD	5.4.2	Door ...vervoeren	Officier van dienst geneeskundig uit Groningen moet zijn: Officier van dienst geneeskundig uit Drenthe.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
206	Min. Defensie	1.5.4	"Voor het gebruik ... PAL Aerospace."	SAR behoort niet meer tot de taken van het ministerie van Defensie. Defensie heeft het contract afgesloten <u>in opdracht van de Raad voor de Kustwacht</u> . Daarnaast is het contract afgesloten <u>met ISR Support Europe B.V.</u> , een samenwerking tussen PAL Aerospace en JET Support.	deels	Aangepast in lijn met de reactie.
207	Min. Defensie	2.1	Tijden	De genoemde tijden komen niet geheel overeen met de genoemde tijden in het evaluatierapport <i>Plenaire evaluatie Kustwacht Brand Fremantle Highway</i> van Trimension (d.d. 22/02/2024).	deels	In een aantal gevallen is er geen congruentie met rapporten van andere organisaties. Dit verklaren we bij reactie 32. Waar de tijden niet correct waren, hebben we ze in het rapport aangepast.
208	Min. Defensie	4.1	"Ook moet de helikopter binnen 20 minuten gereed zijn om de motoren te kunnen starten."	Norm is strenger: de helikopter moet binnen 20 minuten kunnen opstijgen. Zie: kamerbrief <i>Maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee 2021 – 2025</i> , 28 juni 2021. Kenmerk: IENW/BSK-2021/173242.	deels	Aangepast in lijn met de reactie.
209	Min. Defensie	4.1	SAR Mission Coordinator, On Scene Coordinator, Aircraft Coordinator	Benamingen stroken niet met benamingen op pg. 49 e.v. ("Commander")	ja	Aangepast conform reactie
210	Min. Defensie	4.2.1	"De vastgelegde normtijd hiervoor is 90 minuten, die in het geval van de Fremantle Highway maar net gehaald is."	Het criterium is 90 minuten, dat is gehaald en daarmee is aan de norm voldaan. De toevoeging 'maar net' suggereert dat dit sneller moet. Voorstel: 'maar net' weglaten.	deels	De term "maar net" suggereerde dat ze op het nippertje de normtijd hebben gehaald. Hoewel dat een waarheidsgetrouwe weergave van de situatie betreft, bedoelde de Onderzoeksraad daar geen waarde-oordeel over te vellen. Om die reden is "maar" weggelaten.
211	Min. Defensie	5.2	Coastguard	Het incidentmanagementsysteem van de Kustwacht heet <u>Guardian</u> Coastguard.	ja	Aangepast conform reactie
212	Min. Defensie	6.1	"Hierdoor bevond een van de helikopters zich daarom op een locatie (Rotterdam) die verder lag van de incidentlocatie dan zijn vaste standplaats (Den Helder). "	- "... en de andere helikopter dus dichterbij." Graag toevoegen. • De keuze voor de standplaatsen Den Helder en Midden-Zeeland is bepaald door het werkgebied van de Kustwacht (de Exclusieve Economische Zone (EEZ) en niet door de incidentlocatie van de Fremantle Highway.	nee	Het punt van de Onderzoeksraad is dat de CG06, toen deze in Rotterdam was om de MIRG.NL op te halen, aanmerkelijk verder van de Fremantle Highway verwijderd was dan op zijn vaste standplaats Den Helder. Het is op zich correct dat de CG08 door naar Rotterdam te vliegen iets minder ver hoefde te vliegen naar de Fremantle Highway dan wanneer deze op zijn standplaats Midden-Zeeland had gestaan, maar tijdswinst leverde dit niet op vanwege de vertraging op het vliegveld van Rotterdam.
213	Min. Defensie	6.1.2	"Betrouwbare partners"	De kop suggereert in te gaan op het onderling vertrouwen tussen partners, terwijl de paragraaf ingaat op het belang van op elkaar afgestemde procedures en werkwijzen in de operatie. Voorstel: aanpassen.	ja	We erkennen dat er een gevoelslading lijkt te zitten in het woord 'betrouwbare'. We doelden echter niet op het onderling vertrouwen tussen ketenpartners, maar op een betrouwbare (keten)samenwerking en de daarvoor benodigde voorwaarden, zoals beschreven in het referentiekader in Bijlage C. Daarom hebben we de kop aangepast in "Betrouwbare samenwerking tussen ketenpartners" en de tekst in de inleiding paragraaf 6.1 en in Bijlage C hierop afgestemd.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
214	Min. Defensie	6.1.3	"Daarnaast werkt de Kustwacht met verouderde communicatiesystemen, ... is."	- Als hiermee VHF bedoeld wordt, dan is de bewering niet terecht. De aard van VHF-communicatie is dat de zender en ontvanger elkaar moeten kunnen 'zien', het is een zgn <i>line-of-sight</i> verbinding. Achter de horizon is geen bereik. Dat het KWC slechte verbinding heeft met KNRM boten die ver op zee varen, is niet te wijten aan de leeftijd van de apparatuur, maar is een bekend gegeven. VHF is door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) het voorgeschreven communicatiesysteem voor communicatie met eenheden op zee. Ook noodcommunicatie (spraak) dient via VHF plaats te vinden. Het KWC voldoet aan de internationale regelgeving hieromtrent. Er bestaan inmiddels betere (satelliet)communicatiemogelijkheden, maar deze zijn internationaal niet in gebruik als standaard communicatiemiddel bij noodsituaties. Hier wordt onterecht de indruk gewekt dat de Kustwachtorganisatie niet <i>up-to-date</i> is met internationale standaarden. Wat de VHF zenders zelf betreft: deze zijn de afgelopen jaren allen vervangen door nieuwe digitale apparatuur. - De bewering dat de communicatiesystemen van de Kustwacht verouderd zijn, komt ook verderop in het rapport terug. Onduidelijk is waar deze uitspraak op is gebaseerd.	ja	Zie toelichting bij reactie 147.
215	Min. Defensie	6.1.4	"... zelfstandig initiatieven werden gestart of acties werden ondernomen door andere actoren, bijvoorbeeld door de helikopterpiloot die het initiatief nam om vanaf Rotterdam terug te vliegen richting Den Helder (zie hoofdstuk 3). "	Dit is geen bewijs voor een gebrek aan regie. De piloot heeft dit plan overlegd met de Duty officer, die hier groen licht voor heeft gegeven. De DO behield hier dus wel degelijk de regie.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
216	Min. Defensie	6.2	"Door de implementatie van een kwaliteitssysteem zou de minister toezien op de uitvoering van deze afspraken."	Het is onduidelijk welke minister hier wordt bedoeld.	deels	Aangepast in lijn met de reactie.
217	Min. Defensie	6.3	"Dat het oplossen van sommige van de geconstateerde problemen stukt, is terug te voeren op de complexe aansturing van de Kustwacht."	- Voor noodhulpverlening op zee (een dienstverlenende taak) is er een enkele opdrachtgever I&W. Deze aansturing is dus geen gedeelde verantwoordelijkheid. - Welke verbeteracties worden hier bedoeld? Op bestuurlijk vlak zijn er verbeteracties doorgevoerd in de taken handhaving en maritime security en niet op dienstverlening.	ja	De constatering van de Onderzoeksraad is niet dat het verloop van de noodhulpverlening bij de Fremantle Highway direct en volledig verklaard kan worden door de aansturing van de Kustwacht. We zien echter wel vergelijkbare (operationele) problemen als die we in eerdere onderzoeken naar de Kustwacht hebben waargenomen. Deze zijn, ondanks de aanbevelingen van destijds, nog niet opgelost. Wij achten de aansturing van de Kustwacht relevante context om de hardnekkige problematiek die bij de Kustwacht speelt (en indirect wel invloed heeft op de uitvoering) te kunnen begrijpen. De tekst in hoofdstukken 6 en 7 is aangepast om dat te verduidelijken.
218	Min. Defensie	6.3	"Het dagelijks bestuur van de Kustwacht wordt gevormd door het Kustwachtviemanschap (KW4), dat wordt voorgezeten door de hoofdingenieur-directeur Zee en Delta van Rijkswaterstaat."	Kustwachtviemanschap KW4 is KW5. Dit is geen dagelijks bestuur is, maar het adviesorgaan van de Raad voor de Kustwacht.	ja	De tekst in het blauwe blok is aangepast

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
219	Min. Defensie	6.3	"Geconstateerde problemen in het noodhulpverleningssysteem blijven bestaan, omdat de ministeries die de Kustwacht aansturen niet altijd prioriteit geven aan de benodigde verbeteracties."	De noodhulpverlening, als dienstverlenende taak, is beleidsmatig bij I&W als opdrachtgever belegd en niet bij de keten zijnde het samenwerkingsverband. I&W is verantwoordelijk voor de maritieme en aeronautische noodhulp. Zie: kamerbrief Maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee 2021 – 2025, 28 juni 2021. Kenmerk: IENW/BSK-2021/173242. I&W geeft de SAR-taken in opdracht aan de Kustwacht.	deels	Hoewel de taakverdeling inderdaad het ministerie van IenW aanduidt als hoofdverantwoordelijke voor de noodhulpverlening, zijn ze voor aanpassingen van problemen afhankelijk van derden. Doordat verschillende ministeries verantwoordelijk zijn voor de verschillende processen van de Kustwacht (terwijl deze processen elkaar wel in grote mate kunnen beïnvloeden) stelt de Raad dat benodigde verbeteracties uitblijven, doordat betrokken ministeries minder prioriteit geven aan het oplossen van de problematiek. De tekst in H6 en H7 is wat aangepast om dit verder te verduidelijken.
220	Min. Defensie	6.3	figuur 6.2	De aansturing van de Kustwacht is inmiddels aangevuld met een permanente Contactgroep Maritime Security Noordzee (PCMN). De PCMN is opgenomen in de nieuwe versie van het Sturingsmodel en er is een nieuwe versie van figuur 6.2. Voorstel: toevoegen "ten tijde van het voorval".	deels	De nieuw geïntroduceerde groep wordt opgenomen in de tekst. Hierbij wordt vermeld dat de contactgroep na het incident met de Fremantle Highway is toegevoegd. De figuur is vervallen.
221	Min. Defensie	7	"Verbeteracties"	Zie opmerking bij 6.3 r.13, pg.83	ja	Dit is verduidelijkt in de tekst
222	Min. Defensie	Bijlage C	figuur C1	Het Besluit Instelling Kustwacht is per 2019 vervangen door de Regeling Organisatie Kustwacht Nederland (ROKN). Graag aanpassen.	ja	Aangepast conform reactie
223	Min. Defensie	Bijlage C	regel 2 t/m 25	Het Besluit Instelling Kustwacht is per 2019 vervangen door de Regeling Organisatie Kustwacht Nederland (ROKN). Graag aanpassen.	ja	Aangepast conform reactie
224	Min. Defensie	Bijlage C		Het Besluit Instelling Kustwacht is per 2019 vervangen door de Regeling Organisatie Kustwacht Nederland (ROKN). Graag aanpassen.	ja	Aangepast conform reactie
225	Min. Defensie	Bijlage D	"Voor de invulling van de vacatures is de Kustwacht in belangrijke mate afhankelijk van het Ministerie van Defensie, ..."	Het Kustwachtpersoneel bestaat enerzijds uit personeel daadwerkelijk in dienst bij de Kustwachtorganisatie en waarvoor de wervingsprocedures voor burgermedewerker bij Defensie zijn gevolgd. Dit personeel wordt specifiek geworven voor werkzaamheden bij de Kustwachtorganisatie. Anderzijds werkt de Kustwacht, afhankelijk van de benodigde bevoegdheden, samen met verschillende diensten van bijvoorbeeld douane, politie en Rijkswaterstaat. Zij detacheren eigen personeel bij de Kustwachtorganisatie. De twee <i>aerial officers</i> (luchtwaaarnemers) aan boord van het Kustwachtvliegtuig zijn hier een voorbeeld van (zie par. 1.5.5 pg.16). Defensie is verantwoordelijk voor de werving van organiek personeel voor de Kustwachtorganisatie. Om de juiste afhankelijkheid van het Ministerie van Defensie weer te geven, is de volgende toevoeging op zijn plaats: "...afhankelijk van de resultaten van de wervingsinspanningen door het Ministerie van Defensie, welke weer sterk afhankelijk zijn van de arbeidsmarktsomstandigheden in het noorden van Noord Holland."	nee	In de tekst wordt expliciet gerefereerd aan het invullen van de functies binnen het Kustwachtcentrum. Hier is het ministerie van Defensie volledig verantwoordelijk voor. De toevoeging over arbeidsmarktomstandigheden is voor de analyse hier niet relevant. Eventuele arbeidstekorten in de regio vallen buiten de scope van ons onderzoek.
226	Min. Defensie	Bijlage D	"VHF ... gerealiseerd."	Dit is feitelijk correct, echter de onderbouwde relevantie tot de noodhulpverlening bij de brand op de Fremantle Highway mist.	nee	Deze bijlage beslaat voorbeelden van de voortdurende problematiek bij de Kustwachtorganisatie. Dit vormt de context waarbinnen de Kustwacht moest opereren.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
227	Min. IenW	Lijst van afkortingen	OT Opschalingsteam	Moet zijn Operationeel Team	ja	Aangepast conform reactie
228	Min. IenW	1.3	een ministeriële aanwijzing nodig'	Een ministeriële aanwijzing is juridisch gezien geen formeel besluit. Wijzigen in: 'er was een besluit ondertekend door de Minister zelf nodig voor ...'	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
229	Min. IenW	1.5.1.	Het betreft... oktober 2024]	EZK moet worden aangepast naar Ministerie van Klimaat en Groene Groei. In het plaatje op de geraadpleegde website staat EZK, maar in de tabel daaronder staat het correct	ja	Aangepast conform reactie
230	Min. IenW	1.5.1	Het Vliegtuigen,	Opm op voetnoot; "...redden van bemanningen van vliegtuigen" op land is dit geen wettelijke taak voor de kustwacht. nVeiligheidsregio/brandweer verantwoordelijk voor redding op land.	nee	In deze paragraaf gaat het over de hulpverlening op zee.
231	Min. IenW	1.5.1	Voor de uitvoering van taken ... Pal Aerospace	RWS kan worden weggelaten. Wat het varende materieel betreft gaat het alleen om de schepen van de Rijksrederij (dat onderdeel is van RWS). Dus RWS kan worden weggehaald. Overigens suggereert de tekst een grotere afhankelijkheid dan in de praktijk geldt. Er zijn dienstverleningsafspraken tussen RWS en de Kustwacht over het materieel. Het woord "aangeboden" suggereert een soort vrijblijvendheid die er in werkelijkheid niet is. De Kustwacht heeft zowel vliegend als varend materieel geheel tot haar beschikking voor de uitvoering van gegeven taken. Via welke constructie dit materieel ter beschikking is gesteld doet niets af aan het zeggenschap dat de Kustwacht heeft over de inzet van deze middelen. De planning, inzet en taaktoewijzing van het materieel is geheel aan de Kustwacht. Verzoek is de tekst op dat punt te verduidelijken.	ja	Aangepast in lijn met de reactie, mede op basis van inzagereactie 124
232	Min. IenW	1.5.1.	opschalingsteam (OT)	Moet zijn Operationeel Team (OT)	ja	Aangepast conform reactie
233	Min. IenW	1.5.3.	In principe..... schip	Dit is een tekst die komt uit het IBP-Noordzee, vermoedelijk is deze tekst blijven staan vanuit de tijd dat MIRG nog BRoNS was en alleen gold voor passagiersschepen. Sinds het incident is afstemming geweest met de VRR om dit in het nieuwe IBP-Noordzee worden aan te passen. Nu lijkt het ook zo te zijn dat het IBP-Noordzee leidend is boven IBP-MIRG.NL. Het IBP-MIRG.NL is echter niet ondergeschikt aan IBP-Noordzee. Voor de inzet van MIRG is het IBP-MIRG-NL bepalend. Beide IBP's (Net als alle andere IBP's) zijn op zichzelf staande documenten. Ladingbrand wordt dus niet per definitie niet bestreden door MIRG (is geen uitsluiting in IBP-MIRG.NL). Een en ander moet dan ook verder aangepast worden in de hoofdstukken die gaan over MIRG.	nee	'Het IBP Noordzee is een formeel document dat zijn grondslag heeft in artikel 23 van de Wet bestrijding maritieme ongevallen. Als het gaat om afspraken ten aanzien van hulpverlening op zee is het relevant om te benoemen wat hierover in formele documenten is vastgelegd. Uit de constatering dat het Incidentbestrijdingsplan MIRG niet dezelfde uitzonderingsbepaling kent als het IBP Noordzee volgt niet dat het IBP Noordzee op dit punt ongeldig zou zijn. Dat partijen onderling afspraken hebben gemaakt die afwijken van hetgeen in het IBP Noordzee is vastgelegd is een belangrijke constatering in ons rapport.'
234	Min. IenW	1.5.4.	Er...ingezet.	Onduidelijk hoe aan deze eis wordt voldaan in verband met regulier onderhoud helikopters en daardoor niet inzetbaarheid van toestel.	nee	Zie reactie 30.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
235	Min. IenW	2.5	Om 03.49 uur had deze helikopter negen opvarenden aan boord genomen en zat daarmee vol.	Op p. 16, voetnoot 13 staat dat een SAR-helikopter 16 personen moet kunnen redden. Dat laat zich niet rijmen met het gegeven dat de helikopter met negen opvarenden vol zit. De tekst in voetnoot 13 moet duidelijk maken dat de zorgnorm voor helikopterinzet inzet 16 personen is, maar niet dat dit voor één helikopter geldt.	ja	De voetnoot is aangepast waarbij de letterlijke tekst van de nota <i>Maritieme en aeronautische noodhulp</i> is aangehouden.
236	Min. IenW	2.6	In dit...indicatie hadden.	Analytische tekortkoming, komt herhaaldelijk terug in het rapport: keten heeft "geen medische indicatie" als positieve kennis benaderd: opvarenden zijn min of meer gezond, terwijl het in deze fase gezien ook de communicatiemoeilijkheden als negatieve kennis moeten worden gezien: 'we weten niet of de opvarenden gezond zijn.' Dus het is van belang te weten wat je niet weet en dit onderscheid maakt het rapport op dit cruciale punt niet. Mogelijkheid tot verdieping.	nee	Bij de meldkamer wordt onder 'geen medische indicatie' verstaan dat de betreffende personen geen acuut medische zorg nodig hebben. De Onderzoeksraad stelt vast dat de meldkamer deze melding heeft ontvangen en dat met die informatie keuzes moesten worden gemaakt over de aanlandingsplaats van de slachtoffers. Dat de communicatiemoeilijkheden geleid hebben tot betreffende interpretatie, is juist een bevinding van ons onderzoek. Overigens heeft de Onderzoeksraad bronnen waaruit blijkt dat er met "geen medische indicatie" door de piloot bedoeld werd dat de slachtoffers geen acuut medische ondersteuning nodig zouden hebben; hij wilde ze graag zo snel mogelijk op land afzetten om weer inzetbaar te zijn voor SAR. De calamiteitencoördinator, wiens rol het is om het overzicht te houden en de hulpverlening voor te bereiden op mogelijke scenario's, hield wel rekening met het scenario dat niet alle opvarenden gezond zouden zijn. Hij koos derhalve voor een Groningen Airport Eelde. Door het feit dat hij op dat moment niet fysiek op de meldkamer aanwezig was, kwam die afweging niet direct bij de meldkamercentralisten terecht. Dit aspect wordt ook in ons rapport geproblematiseerd.
237	Min. IenW	3.1.1.	De International Maritime Organization 34 (IMO) stelt dat het aan boord blijven meestal de beste kans op overleven geeft.	Kan aanvullend worden toegelicht in hoeverre dit toepasbaar was op dit incident, met name op de situatie wanneer er wel reddingboten aanwezig waren en de brand al meer dan twee uur voortzette?	nee	In ons onderzoek focussen we ons op hoe de Nederlandse hulpverleningsorganisatie heeft geacteerd, gegeven de situatie en de informatie ten tijde van het voorval. De keuzes die de bemanning van de Fremantle Highway heeft gemaakt en welke overwegingen ze daarbij had, vallen buiten de scope van ons onderzoek.
238	Min. IenW	3.1.1.	Terwijl landen dus ... De zogenaamde Search and Rescue (SAR).	Nederland heeft conform de SAR conventie de verplichting om (binnen haar verantwoordelijkheidsgebied) SAR te coördineren. De daadwerkelijke inzet van middelen is een keuze van de lidstaat. Nederland heeft die keuze wel gemaakt en dit nationale beleid vastgeleid in de nota maritieme en aeronautische noodhulp.	nee	Het klopt dat het verdrag de inzet van middelen niet voorschrijft. Het hier genoemde verdrag heeft het over ' <i>the establishment by every coastal State of adequate and effective arrangements for coast watching and for search and rescue services</i> '. Uit de manier waarop deze 'search and rescue services' in het verdrag nader worden ingevuld, kan afgeleid worden dat dit meer behelst dan de coördinatie. Het klopt dat Nederland invulling geeft aan het verdrag via de genoemde nota.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
239	Min. IenW	3.11	Terwijl landen dus ... De zogenaamde Search and Rescue (SAR).	Aanname van dit rapport is dat MIRC en SAR elkaar uitsluiten. Qua capaciteit om personen te transporteren klopt dat in deze situatie, maar er is een fundamenteel punt. MIRC kan natuurlijk ook bijdragen aan de veiligheid van opvarenden is hiermee een ander middel dan SAR met hetzelfde doel. Deze tegenstelling is dus minder scherp.	nee	Op zichzelf sluiten MIRC en SAR elkaar niet uit, en dat schrijven we ook niet. We schrijven wel dat de MIRC-taak kan interfereëren met de SAR-taak omdat zowel MIRC als SAR gebruiktmaakt van schaarse helikoptercapaciteit. Dit problematiseren we in het rapport. Tegelijkertijd besteden we ook aandacht aan het feit dat een inzet van MIRC ervoor kan zorgen dat een SAR-inzet niet hoeft plaats te vinden of pas later plaats hoeft te vinden. In paragraaf 1.5.3 schrijven we 'Het team kan door de Kustwacht ingezet worden om een bemanning te ondersteunen met het beheersen of bestrijden van een brand aan boord, waarmee een reddingsoperatie voorkomen of uitgesteld kan worden.' In paragraaf 3.1.1 schrijven we dat de inzet van MIRC een grootschalige evacuatie kan voorkomen. Dat er een relatie is tussen MIRC en SAR erkennen we dus wel degelijk.
240	Min. IenW	3.1.1	De Kustwacht kan hiervoor beschikken over twee SAR-helikopters en de reddingboten van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM). De Kustwacht kan daarnaast ook beschikken over een vliegtuig ten behoeve van beeldvorming en het uitvoeren van zoekacties	In deze opsomming missen de vaste schepen van de Kustwacht die geleverd worden door de Rijksrederij, De ERTV (Emergency Rescue Towing Vessels) en daarnaast alle aanwezige schepen in de buurt. Deze hebben een wettelijke verplichting om te assisteren bij SAR	deels	We hebben de ERTV's van de Rijksrederij toegevoegd aan de opsomming. Dat aanwezige schepen in de buurt een wettelijke verplichting hebben om te assisteren klopt, maar dit betekent niet dat de Kustwacht ook de 'beschikking' heeft over deze schepen voor het uitvoeren van haar taken.
241	Min. IenW	3.1.1	ladingbranden zijn uitgezonderd van deze hulp	Zie de opmerking bij pagina 15, paragraaf 1.5.3 hierover.	nee	Zie reactie bij inzagereactie 233.
242	Min. IenW	3.2	MIRC niet wordt ingezet bij een ladingbrand	Zie de opmerking bij pagina 15, paragraaf 1.5.3 hierover.	nee	Zie reactie bij inzagereactie 233.
243	Min. IenW	3.2	De ... Plaatsen	Het vervoeren van personen zonder stoelen is in dit kader niet toegestaan vanuit de van toepassing zijnde operationele regelgeving.	nee	De mededeling dat de MIRC-configuratie conform de operationele regelgeving is, is niet in strijd met wat hier staat.
244	Min. IenW	3.3	De ... Akkoord	Dit is een wijziging van operationele kader en hiermee wordt een CAT-vlucht uitgevoerd. Dit haakt zowel in op arbeidstijden en op operationele voorwaarden	nee	In deze tabel vermelden we slechts dat om 01.28 uur de piloot dit voorstel doet. Hoe dit voorstel zich verhoudt tot arbeidstijden en operationele voorwaarden is hier niet aan de orde.
245	Min. IenW	3.3	SAR-helikopter ... Den Helder.	Het is onvoldoende duidelijk wat de oorzaak is dat er nog bijna een uur zit tussen instemmen KWC met vertrek naar Den Helder en daadwerkelijk vertrek vanaf Rotterdam.	deels	Zie toelichting bij inzagereactie 58.
246	Min. IenW	3.3	Dit ... Optie.	De keuze om het brandweerteam te vervoeren van de ene naar de andere luchthaven had een (mogelijk onbedoelde) verschuiving ten gevolg van het geldende kader qua arbeidstijdenregime, wat niet rijmde met de rest van de vluchten.	nee	In deze alinea gaan we in op het voorstel om het MIRC-team naar Den Helder te verplaatsen en welke overwegingen hierbij speelden. Het arbeidstijdenregime maakte volgens onze informatie geen deel uit van deze overwegingen.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
247	Min. IenW	3.3	Hoewel ... Gekomen	Dit waardeoordeel "voor de hand liggende keuze" schuurt wanneer dit naast het operationele kader wordt gelegd.	nee	Het is correct dat we hier een waardeoordeel geven over de keuze om het MIRC-team te verplaatsen naar een locatie die dichterbij de incidentlocatie ligt, in afwachting van nadere besluitvorming. Deze keuze vinden wij voor de hand liggend, omdat in het algemeen geldt dat het de effectiviteit van de hulpverlening bevordert als eventueel in te zetten middelen snel ingezet kunnen worden en logistieke lijnen kort blijven. We erkennen in onze analyse dat dit afweek van de gangbare procedures. We gaan niet in op de vraag of het uitvoeren van deze keuze schuurde met het operationele kader.
248	Min. IenW	3.6	Op basis van internationale regelgeving heeft Nederland een verplichting om opvarenden te redden als een schip in nood komt.	Nederland heeft conform de SAR conventie de verplichting om (binnen haar verantwoordelijkheidsgebied) SAR te coördineren. De daadwerkelijke inzet van middelen is een keuze van de lidstaat. Nederland heeft die keuze wel gemaakt en dit nationale beleid vastgeleid in de nota maritieme en aeronautische noodhulp.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
249	Min. IenW	3.6	Dat het Kustwachtcentrum...voor de opvarenden.	Dit is feitelijk onjuist. Als er brand aan boord is, is er altijd sprake van gevaar voor de opvarenden: ze hebben zelf geprobeerd te blussen, wat risicovol is, en de brand is van dien aard, dat ze externe hulp vragen.	nee	De bewoording 'geen sprake van' is hier gebruikt in een dubbele betekenis: 1) het kwam niet ter sprake en 2) dit was niet de situatie. De eerste betekenis hebben we feitelijk kunnen vaststellen, aangezien in de vastgelegde communicatie niet over gevaar van opvarenden wordt gesproken. De tweede betekenis baseren we op andere bronnen. Het is niet correct dat een brand aan boord per definitie leidt tot gevaar voor opvarenden. Branden die klein blijven, direct geblust kunnen worden en gecompartmenteerd blijven zonder de accommodatie te bedreigen, brengen de opvarenden niet in gevaar. Het is ons niet duidelijk waar het ministerie van IenW de bewering op baseert dat de bemanningsleden zichzelf in gevaar hebben gebracht bij het uitvoeren van een bluspoging. Het feit dat de Noordzeeloods vroeg om assistentie bij de brandbestrijding impliceert niet automatisch dat de bemanning op dat moment in gevaar was.
250	Min. IenW	3.6	Onduidelijkheid: de tekst suggereert dat het van boord springen van een aantal bemanningsleden een direct gevolg is van de interferentie tussen MIRC en SAR. Ziet de OVV dat inderdaad zo?	De formulering van deze passage kan worden opgevat als dat er een 1 op 1 relatie is tussen de interferentie tussen MIRC en SAR en het van boord springen van een aantal bemanningsleden. Dit is ons inziens een te simplistische voorstelling van de gang van zaken. Het van boord springen is ook afhankelijk van de toestand op het schip zelf en hoe deze zich ontwikkelde. Kan de OVV nader onderbouwen hoe zij tot deze formulering is gekomen? Of is er wellicht enige nuance nodig?	deels	De aangehaalde tekst stelt een aantal feiten vast ten aanzien van de hulpverlening (onder meer de interferentie van MIRC en SAR) en constateert dat dat enkele opvarenden van boord sprongen voordat de SAR-helikopter ter plaatse was. De Onderzoeksraad wilde hier niet stellen dat de opvarenden niet van boord waren gesprongen als er geen interferentie tussen MIRC en SAR zou zijn geweest. Om misverstanden te voorkomen, hebben we de tekst iets aangepast.
251	Min. IenW	4.1		In deze opsomming missen de vaste schepen van de Kustwacht die geleverd worden door de Rijksrederij, De ERTV (Emergency Rescue Towing Vessels) en daarnaast alle aanwezige schepen in de buurt. Deze hebben een wettelijke verplichting om te assisteren bij SAR.	deels	Zie toelichting bij inzagereactie 240.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
252	Min. IenW	4.1		De Hurricane was het eerste schip ter plaatse. Misschien noemen waarom het deze rol niet kreeg. Bovendien blijft onduidelijk wie de rol van de Hurricane geaccordeerd heeft (de reder?).	nee	Deze paragraaf beschrijft de achtergrond van <i>search and rescue</i> op de Noordzee en gaat niet inhoudelijk op het voorval in. De rol van de OSC komt ter sprake in paragraaf 4.2.1.
253	Min. IenW	4.1	De Kustwacht verleent hulp door een beroep te doen op de reddingboten van de KNRM, het Kustwachtvliegtuig en twee SAR-helikopters.	De Kustwacht kan eventueel een beroep doen op onze buurlanden voor de inzet van middelen. Zo heeft een Duits schip geassisteerd bij het blussen.	nee	Het klopt dat de Kustwacht meer opties heeft dan de hier genoemde. Het doel van deze zin is echter niet om uitputtend te zijn. De hier genoemde opties zijn daadwerkelijk ingezet tijdens de noodhulpverlening, zoals we die in ons rapport beschrijven.
254	Min. IenW	4.1	Ook moet de helikopter binnen 20 minuten gereed zijn om de motoren te kunnen starten.	De norm is al voor het incident (in het nieuwe contract per 2022) met een toezegging door de minister aangescherpt dat de helikopter binnen 20 minuten airborne is (wheels of the ground). Dit is tevens ook als contractnorm doorgevoerd. Zie passage in de nota Maritieme en aeronautische noodhulp 2021-2025 hierover.	deels	Volgens de nota <i>Maritieme en aeronautische noodhulp 2021-2025</i> (die gold ten tijde van het voorval) moet de helikopter binnen 20 minuten gereed zijn om de rotor te starten. We hebben de tekst aangepast om duidelijk te maken dat we op deze norm doelen.
255	Min. IenW	4.2.1	De 27 vastgelegde normtijd hiervoor is 90 minuten, die in het geval van de Fremantle Highway 28 maar net gehaald is.	Er wordt benoemd dat de zorgnorm 'net' gehaald is. In principe wordt het hulpverlening systeem ingericht aan de hand van de zorgnormen en viel dit binnen de zorgnorm. Kan er expliciet worden aangegeven of hier een beleidsmatig aandachtspunt ligt voor de zorgnorm of ligt het aandachtspunt bij de operatie?	nee	Dat het Kustwachtvliegtuig er bijna 90 minuten over deed om op te stijgen vinden we relevant om te vermelden. In dit hoofdstuk gaan we niet in op beleidsmatige aandachtspunten, daarvoor dienen onze beschouwing en aanbevelingen.
256	Min. IenW	4.2.1	Omdat twee van de vier bemanningsleden buiten kantoortijden vanuit huis moeten komen, kost dit relatief veel tijd.	Naast de aanrijtijd was er nog een factor, namelijk dat er op dat moment nog geen sprake was van een SAR procedure (zie p. 40 rapport vanaf regel 14). Dat staat als factor los van de aanrijtijd van de bemanningsleden.	nee	Het feit dat een deel van de bemanning van huis moest komen, kost relatief veel tijd. Dit is niet anders wanneer er direct sprake is van een SAR-missie.
257	Min. IenW	4.2.1	Dit beeld week... besluitvorming	Het is niet duidelijk wat wordt bedoeld met "'het actuele beeld aan boord van de Fremantle. Wordt hier bedoeld op het verschil tussen de feitelijke situatie aan boord versus het beeld bij de Kustwacht, of het beeld van de Noordzeeloods over de feitelijke situatie, versus het beeld bij de kustwacht? Tekstvoorstel: Dit beeld week op dat moment af van de feitelijke situatie aan boord van de Fremantle Highway en was van belang voor het KWC voor de oordeels- en besluitvorming.	ja	Aangepast conform reactie.
258	Min. IenW	4.2.1	Conclusie Doordat een deel van de bemanning van het Kustwachtvliegtuig bij een oproep 's nachts vanuit huis komt, kan het Kustwachtvliegtuig bij alarmering niet direct vertrekken	Zie eerdere opmerking bij p. 47, regel 29-30	nee	Zie onze toelichting bij inzagereactie 256.
259	Min. IenW	4.2.1	Volgens betrokkenen zijn er echter vaker (technische) problemen met de communicatielijnen van het KWC, ook als incidenten zich niet op grote afstand voordoen.	In het voorgaande gaat het over VHF kanalen; hier wordt gesproken over communicatielijnen. Dit is een veel breder begrip en het zou juist zijn om hier alleen over VHF te spreken.	nee	De gemelde problemen zijn breder dan alleen VHF-kanalen, daarom past het woord 'communicatielijnen' hier beter.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
260	Min. IenW	4.2	De...eenheden.	Relatief gezien is er geen sprake van "grote afstand" in dit scenario in vergelijking met bijv. locaties aan de randen van het verantwoordelijkheidsgebied kustwacht. Onduidelijk is ook waarom er geen alternatieve, lange afstand (radio) communicatie middelen zijn gebruikt.	nee	Vanwege de beperkte hoogte van de antennes van de varende eenheden die we hier bedoelen (de Hurricane, de Koning Willem I en de Anna Margaretha), kan communicatie ver op zee via VHF problematisch zijn. Dit is een bekend gegeven. De mogelijkheid van alternatieve communicatiemiddelen is niet aan de orde gekomen in ons onderzoek Het ligt niet voor de hand dat de varende eenheden het alternatief van de lange golf zouden hebben gebruikt, omdat dat de communicatie tussen hen bemoeilijkt vanwege de geringe afstand.
261	Min. IenW	4.2.1	De problemen met VHF-verbinding... communicatielijnen.	De beperkingen in het bereik van VHF zijn goed bekend bij alle partijen die op zee opereren. Er zijn alternatieven met een groter bereik, zoals MF/HF en communicatie via satelliettelefoons. In deze zin wordt gesproken over communicatielijnen, zijn deze alternatieven hier in meegenomen? Of wordt er enkel aan VHF gerefereerd?	ja	We bedoelen hier inderdaad de VHF-verbindingen en hebben dat in de tekst verduidelijkt. Het is ons bekend dat er alternatieve communicatiemiddelen bestaan, maar deze mogelijkheid is niet aan de orde gekomen.
262	Min. IenW	4.2.1	... mits deze eenheden ook over C2000 beschikken en zich binnen het bereik van een C2000-zendmast bevinden.	Dat is een grote mits – op de Noordzee is het C2000 bereik vrijwel nihil	ja	Het is ons bekend dat C2000 nauwelijik bereik heeft op de Noordzee. C2000 is hiervoor ook niet bedoeld. We zullen dit in de betreffende voetnoot verduidelijken.
263	Min. IenW	4.2.1	Communicatie op zee	In deze alinea over communicatie op zee worden andere gangbare communicatiemiddelen niet benoemd, zoals MF/HF of satelliettelefoon.	nee	Het blauwe blok benoemt de communicatiemiddelen die gebruikt zijn ten tijde van het incident.
264	Min. IenW	4.2	Omdat... van boord.	Deze volgorde klopt niet: het eerste probleem is dat de reddingSmiddelen niet bereikbaar waren, daarna dat er nog geen helikopter was.	ja	Aangepast conform reactie.
265	Min. IenW	4.3.2	Omdat ... Vliegen	Dit lijkt in strijd met de wettelijke eisen aan brandstof. Ten alle tijden moet een uitwijk "alternate" beschikbaar zijn.	nee	Deze zin is bedoeld om te verklaren wat tanken op G17 logisch maakte en niet welke alteratieven er op dat moment nog beschikbaar waren en of deze binnen de wettelijk eisen (VFR) vielen.
266	Min. IenW	4.3	Het ... Logisch.	De conclusie doet geen recht aan de operationele kaders	nee	De keuze om naar Den Helder te gaan en daar brandstof te tanken was gebaseerd op een heldere afweging en navolgbare argumenten. Dit geldt ook voor de keuze van de andere helikopter om vanaf Rotterdam rechtstreeks naar de Fremantle Highway te vliegen. Daarom noemen wij beide keuzes 'logisch'. De operationele kaders zijn hier niet aan de orde.
267	Min. IenW	4.4.1.	Zowel...logisch.	typo; Platform. Aangaande gebruik "Logisch" zie bovenstaande opmerking (pag 55 lijn1)	ja	Aangepast conform reactie.
268	Min. IenW	4.4.2	Dit gebeurde relatief laat, omdat het Kustwachtvliegtuig 90 minuten na alarmering kon opstijgen, doordat een deel van de bemanning vanuit huis moest komen, omdat het na kantooruren was	Zie eerdere opmerking bij p. 47, regel 29-30	nee	Zie onze toelichting bij inzagereactie 256.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
269	Min. IenW	4.4.2	Daarbij waren... varende eenheden.	Door het hele rapport mist in het kader van de beeldvorming of de bemanning, loods, of kapitein zelf eigenlijk wisten hoe slecht ze er medisch gezien aan toe waren. Was dit duidelijk, maar niet gecommuniceerd of onduidelijk en afhankelijk van verpleegkundige en ander personeel aan boord van de reddingsschepen.	nee	Zoals we toelichten in de onderzoeksverantwoording richt ons onderzoek zich op de Nederlandse noodhulpverlening. Wat de opvarenden van het schip wel of niet wisten op welk moment valt buiten de scope van dit onderzoek. We hebben ons gericht op wat zij gecommuniceerd hebben, aangezien dat de informatie was waarop de hulpverlenende partijen hun handelen moesten baseren.
270	Min. IenW	5.1.2.	opschalingsteam.	operationeel team	ja	Aangepast conform reactie.
271	Min. IenW	5.2	opschalingsteam	operationeel team	ja	Aangepast conform reactie.
272	Min. IenW	5.2	opschalingsteam	operationeel team	ja	Aangepast conform reactie.
273	Min. IenW	5.3.2	Even later...gaat duren	"Even later": hoeveel later was dit, is toch gewoon te achterhalen?	ja	De tekst 'even later' moet hier gelezen worden als 'direct daarna'. Dit hebben we aangepast in de tekst.
274	Min. IenW	5.4.1.	Dit...landt.	Uit informatie in lijn3 pagina 53, blijkt dat de bemanning van de CG06 initieel zelf dit besluit (aanvliegen MCL) heeft genomen.	ja	Dat de bemanning van de CG06 initieel zelf besloot tot het aanvliegen van Medisch Centrum Leeuwarden staat beschreven in deze paragraaf op pagina 66. Het klopt dat op dit punt het besluitvormingsproces niet aansloot bij de procedure. Om die reden zullen we betreffende tekst (volgend op deze paragraaf) verwijderen.
275	Min. IenW	5.4.1	Het vliegveld ... nog gesloten.	Door het hele rapport een kleine onduidelijkheid: als het vliegveld gesloten, waarom kon de helikopter dan wel landen. Definieer 'gesloten'.	nee	Uit de tekst blijkt dat wij met 'gesloten' bedoelen dat het vliegveld tijdens de nachtelijke uren niet in bedrijf was en niet de diensten heeft die het normaal heeft, zoals luchtverkeersleiding. Een exacte definitie is hier niet relevant. Het kenmerk van een helikopter is dat deze om te kunnen landen niet afhankelijk is van het in bedrijf zijn van een vliegveld.
276	Min. IenW	5.4.1	Figuur 5.5 kaart	De weergegeven locatie van het platform G17 is niet correct. De daadwerkelijke locatie is verder naar het noordwesten vs. de in het figuur weergegeven locatie.	ja	Aangepast conform reactie.
277	Min. IenW	5.4.3	De meldkamercentralisten ... kunnen bereiken.	Niet duidelijk waarom hier ook de havenmeester wordt genoemd: uitleggen of verplaatsen.	deels	Aangepast in lijn met de reactie.
278	Min. IenW	6.1.1	Daarbij komt ... is beperkt.	De focus ligt vaak op MIRG en hier dat de inzet niet is beperkt en daarmee dat het een oorzaak is, terwijl het eerst een effect is van onvolledige informatie als gevolg van gebrekkig functionerende communicatietechnologie.	nee	Het feit dat er sprake was van onvolledige informatievoorziening, en dat die een snelle en adequate besluitvorming bemoeilijkte, komt elders in het rapport aan bod. Het aspect dat we er hier aan toevoegen, is dat er ook geen tijdslimiet was en dat de beslissing dus onbeperkt vooruitgeschoven kon worden. Dit draagt mede bij aan het begrijpen van het verloop.
279	Min. IenW	6.1.4	MIRG niet bedoeld is voor ladingbranden	Zie de opmerking bij p. 47, regel 29-30. Wellicht zuiverder: MIRG niet aan boord gaat bij uitsluitend ladingbranden	ja	Aangepast conform reactie.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
280	Min. IenW	6.1.4	In de verschillende... Den Helder.	Door kritiek op eigen initiatief, verlangen naar gezaghebbende regie en de nadruk op netcentrisch werken ontstaat een ten dele tegenstrijdig beeld: centralisatie is de norm voor de organisatie, maar netcentrisch werken maakt toch juist decentraal werken mogelijk? Als dat had gefunctioneerd dan wordt eigen initiatief juist beloond en is het niet een zwakte zoals hier. Het probeem is de afstemming, niet het initiatief. Nergens wordt genoemd dat eigen initiatief juist een cruciaal deel is van resilience (safety 2).	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
281	Min. IenW	6.3	In dit onderzoek zien we een soortgelijk beeld.	Kan uitgebreider worden toegelicht hoe de aansturing van de kustwacht zorgt voor operationele problemen in de kustwacht en hoe dit de hulpverlening bij Fremantle Highway heeft beïnvloed?	ja	Zie toelichting bij reactie 217.
282	Min. IenW	6.3	Het dagelijks bestuur van de Kustwacht wordt gevormd door het Kustwachtviemanschap (KW4), dat wordt voorgezeten door de hoofdingenieur-directeur Zee en Delta van Rijkswaterstaat.	Het KW5/7 wordt het dagelijks bestuur genoemd, terwijl het KW4/7 niet besluitvormend is maar adviserend aan de Raad voor de Kustwacht. Onlangs is in de Raad besloten de term 'dagelijks bestuur' in de stukken te vervangen door 'adviesorgaan'. Dit is echter nog niet aangepast in de bijlage van het ROKN. Dat zal de volgende aanpassingsronde ROKN worden verwerkt. Dit kan wellicht in een voetnoot toegevoegd worden, of anders in de tekst aangepast.	ja	De tekst in het blauwe blok is aangepast.
283	Min. IenW	6.3	zie opmerking hierboven		ja	De tekst in het blauwe blok is aangepast en de figuur is verwijderd.
284	Min. IenW	A 3	een ministeriële aanwijzing nodig'	Een ministeriële aanwijzing is juridisch gezien geen formeel besluit. Graag wijzigen naar: 'er was een besluit ondertekend door de Minister zelf nodig voor ...'	deels	Aangepast in lijn met de reactie.
285	Min. IenW	A3	Het onderzoek richt zich verder ook niet op:	Wellicht goed om hier alternatieve back-up systemen om hoge schepen veilig te kunnen verlaten (Rope Rescue) te benoemen. Dit is een alternatieve manier om het schip veilig te kunnen verlaten als de reddingsboten falen en had mogelijk slachtoffers kunnen voorkomen.	ja	Aangepast in lijn met de reactie.
286	Min. IenW	C.2.	schematisch overzicht	Hier hoort ook het Incidentbestrijdingsplan MIRG.NL bij	deels	Deze figuur is komen te vervallen.
287	Min. IenW	C.2.	schematisch overzicht	Besluit instelling Kustwacht is in 2019 vervangen door het ROKN Regeling organisatie Kustwacht Nederland	deels	Deze figuur is komen te vervallen.
288	Min. IenW	C.2.	Besluit instelling Kustwacht	Besluit instelling Kustwacht is in 2019 vervangen door het ROKN Regeling organisatie Kustwacht Nederland. Tekst mbt het BIK moet worden herzien en aangepast aan het ROKN	ja	Aangepast conform reactie.
289	Min. IenW	Besluit instelling Kustwacht	Besluit instelling...Activiteitenplan en Begroting.	Dit instellingsbesluit is niet meer geldig (vervallen per 01-07-2019). Dit is overgegaan naar Regeling organisatie Kustwacht Nederland. https://wetten.overheid.nl/BWBR0042251/2024-11-30	ja	Aangepast conform reactie.
290	Min. IenW	C.2.	Besluit instelling Kustwacht	Besluit instelling Kustwacht is in 2019 vervangen door het ROKN Regeling organisatie Kustwacht Nederland. Tekst mbt het BIK moet worden herzien en aangepast aan het ROKN	ja	Aangepast conform reactie.

Nr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
291	Min. IenW	Bijlage E		In deze bijlage is geen aandacht voor de brandstofeisen die uit het luchtvaart-operationeel kader volgen, waar veiligheidsmarges in zijn opgenomen.	nee	De bijlage is bedoeld als extra achtergrondinformatie. Deze beoogt niet compleet te zijn. De brandstofeisen uit het luchtvaart-operationeel kader zijn hierin niet beschreven.
292	Min. IenW		Ook...mag.	Dit betreft dan limitaties voortkomende vanuit bedrijfs- of toestels specifieke procedures, wettelijk gezien is er namelijk geen verbod op zwaartekracht tanken met draaiende motoren.	ja	De betreffende zin is verwijderd.