

Vergaderjaar 2020–2021

30 490

Kustwacht In Nederland

Nr. 38

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 juni 2021

Hierbij informeer ik u, mede namens de Minister van Defensie, over het beleid aangaande de maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee voor de periode 2021–2025. Deze beleidsbrief, die u iedere vijf jaar ontvangt, is een vervolg op de nota over de maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee 2010–2015¹ en de aansluitende brief 2016–2020².

De Nederlandse Noordzee is een van de drukst bevaren zeeën ter wereld. Ook vindt er een aantal andere activiteiten plaats: opwekken van windenergie, olie- en gasexploratie en -exploitatie, visserij, zandwinning, leggen en onderhouden van kabels en leidingen, militair oefenen, recreatief gebruik en natuurontwikkeling en -behoud. Het gebruik zal de komende jaren blijven veranderen en intensiveren. De belangrijkste verandering is de grote toename van de opwekking van duurzame energie door de aanleg van grootschalige windenergieparken. Met deze ontwikkeling is in de vraag naar noodhulp rekening gehouden. Mocht in de komende periode blijken dat bijstelling van de noodhulp nodig is, dan zal ik u informeren.

Werkgebied

Het geografisch werkgebied voor de afhandeling van maritieme ongevallen omvat de Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse Exclusieve Economische Zone en de luchtgebieden daarboven. Indien nodig kan, in overeenstemming met betrokken diensten en bestaande internationale afspraken, het werkgebied zich uitstrekken buiten de hiervoor genoemde gebieden. Voor *Search and Rescue* (SAR) geldt dat de middelen worden ingezet op zowel de Noordzee als de Waddenzee, het IJsselmeergebied en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse wateren.

¹ Kamerstuk 30 490, nrs. 15 en 16.

² Kamerstuk 30 490, nr. 26.

Het geografisch werkgebied voor de afhandeling van luchtvaartongevallen is het vluchtinformatiegebied Amsterdam. Het luchtruim boven het zeegebied valt deels samen met het vluchtinformatiegebied Amsterdam. Boven zee vinden helikoptervluchten plaats voor het vervoer van mensen en middelen tussen het vasteland en de mijnbouwplatforms, windparken en voor het vervoer van loodsen van en naar schepen. Ook de overige luchtvaart vliegt intensief boven dit gebied.

Het opsporen en redden van mensen in nood (SAR)

De beleidsdoelstelling bij het opsporen en redden van mensen in nood is het 24 uur per dag, 7 dagen per week, 365 dagen per jaar in het werkgebied garanderen dat er een adequate SAR-dienst is.

Uitgangspunt van het beleid is dat als zich een voorval voordoet aan boord van schepen, luchtvaartuigen en installaties of andere activiteiten op zee waarbij de veiligheid in het geding komt, dit met de ter plaatse aanwezige middelen en kennis bestreden moet kunnen worden. Wanneer dit niet mocht lukken, dan dienen bemanning en passagiers over voldoende middelen, kennis en tijd te beschikken om het schip, het luchtvaartuig en/of installaties dan wel andere objecten te kunnen verlaten om te overleven. De omringende scheepvaart is verplicht bij een oproep door de bemanning of de Kustwacht hulp te bieden. Deze uitgangspunten gelden internationaal en zijn in verdragen vastgelegd.

De overheid verleent (aanvullende) hulp. De aangeboden overheidsdiensten zijn additioneel ten opzichte van de eigen verantwoordelijkheid van de scheepvaart, luchtvaart of andere activiteit. Dit betekent echter niet dat hulp wordt verleend «in het uiterste geval», want bij iedere melding wordt door de Kustwacht een risico-inschatting en triage gemaakt en indien nodig wordt preventief hulp aangeboden. Ondanks de inzet van deze hulp kan de overheid niet garanderen in alle gevallen succesvol te zijn.

De Kustwacht is in Nederland aangewezen als reddingcoördinatiecentrum (RCC), voor zowel de maritieme als de aeronautische hulpverlening (Joint RCC). De verantwoordelijkheid ligt bij de Directeur Kustwacht. Deze voert de SAR-dienst met de hoogst mogelijke prioriteit uit. De daadwerkelijke uitvoering van opsporing en redding wordt uitgevoerd met aan de Kustwacht ter beschikking gestelde middelen zoals de reddingsboten van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM), een patrouillevliegtuig en de SAR-helikopters. De KNRM biedt haar diensten om niet aan. Bovendien werkt de Kustwacht wereldwijd samen met andere RCC's zodat in voorkomende gevallen en ter afdekking van restrisico's internationale assistentie opgeroepen kan worden.

Zorgnorm helikopterinzet

De zorgnorm helikopterinzet houdt in dat er 24/7 binnen 90 minuten capaciteit ter plaatse moet zijn voor het redden van 16 personen (boven de 55° breedtegraad is dit, gezien de langere vluchtduur, binnen 120 minuten). De beschikbaarheid van de helikopters moet minimaal 98% van de tijd zijn onder de weersconditie van maximaal windkracht 8 bij goed zicht. De helikopter moet binnen 20 minuten gereed zijn om de rotor te kunnen starten.

Begin mei 2020 heeft het bureau Antea op mijn verzoek een onderzoek uitgevoerd en geconcludeerd dat de huidige zorgnorm voldoet. Ik heb de Kamer hier op 27 november jl. over geïnformeerd (kamerbrief nr. 30 490, nr. 34). Geadviseerd is om de zorgnorm iets te verkorten door een

maximale vertrektijd van de helikopter van 20 minuten voor te schrijven. Dit advies heb ik overgenomen. Het zal doorgevoerd worden in het nieuwe contract voor de SAR-helikopters, voor welke procedure het Ministerie van Defensie eerstverantwoordelijke is. Het huidige contract loopt medio 2022 af. Inmiddels is de gunningsfase voor de periode medio 2022–2032 bijna afgerond.

Zorgnorm spoedeisende medische zorg

De spoedeisende medische zorg wordt uitgevoerd conform de zorgnorm voor SAR. Er is een speciaal opgeleide verpleegkundige (flight nurse) op een van de twee helikopterbases die mee aan boord gaat om de eerste zorg te bieden.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) beoordeelde in zijn rapport «Zorg tussen wal en schip» d.d. 11 juli 2016 de medische zorg als te beperkt. In mijn brief aan de Kamer heb ik mijn reactie gegeven³. Zo hebben de Kustwacht en de KNRM in overleg met het Ministerie van VWS het initiatief genomen voor de ontwikkeling van een HKZ (Harmonisatie Kwaliteitsbeoordeling in de Zorgsector) ketennorm voor het uitvoeren van een MEDEVAC (Medische Evacuatie). Dit houdt in dat de zorg aansluit op de zorg op het land. Certificering van de KNRM Radio Medische Dienst (RMD) volgens de HKZ-norm huisartsendienstenstructuren heeft in 2018 plaatsgevonden. Certificering van de medische zorgketen was voorzien in 2020, maar is vanwege de coronacrisis uitgesteld naar november 2021.

Zorgnorm schepen

Behalve de zorgnorm voor de helikopterinzet is er ook een norm voor de basisreddingscapaciteit door schepen. Deze is onveranderd: 400 personen tot 40 nautische mijl (NM) uit de kust in uiterlijk 90 minuten en 1200 personen tot 40 NM uit de kust uiterlijk in 180 minuten. Voor zover de omstandigheden dat toestaan, worden ook reddingsoperaties door de KNRM buiten de 40 NM uitgevoerd.

De inzet bij brand aan boord van schepen

De beleidsdoelstelling is erop gericht dat de scheepvaart volgens internationale regels zelfvoorzienend is voor brandbestrijding aan boord. Voor aanvullende hulp zijn professionele bergers beschikbaar. Een aanvullend gespecialiseerd brandweerteam is op de Noordzee inzetbaar voor brand aan boord van passagiersschepen (ferry's en cruiseschepen). Dit team is erop gericht om grootschalige evacuaties te voorkomen. De zorgnorm geeft aan dat het team binnen een uur na de melding op de plaats van vertrek aanwezig moet zijn om via een helikopter met hijsinstallatie naar het schip vervoerd te worden. Het team wordt ingezet op verzoek van de kapitein en wordt gecoördineerd door de Kustwacht; tevens geeft de directeur Kustwacht expliciet toestemming voor de inzet. Uit het oogpunt van veiligheid is begin februari 2018 besloten om deze service uit te breiden van passagiersschepen naar alle type schepen. Om aan te sluiten bij internationale naamgeving is de naam van het brandbestrijdingsteam veranderd van Brandweer op de Noordzee pre SAR (BRONS) in Maritime Incident Response Group NL (MIRG.NL).

Het bestrijden van rampen en incidenten

De beleidsdoelstelling is het voorkomen, beperken of ongedaan maken van de schadelijke gevolgen van ongevallen op de Noordzee die uitstralen

³ Kamerstuk 30 490, nr. 28.

naar de Nederlandse kust, territoriale zee en Exclusieve Economische Zone. De zorgnorm houdt in dat binnen drie dagen 15.000 m³ olie opgeruimd moet kunnen worden. Er wordt periodiek getoetst of de oliebestrijdingscapaciteit voldoende is.

Op 25 juni 2020 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid zijn rapport over het ongeval met de MSC Zoe gepubliceerd. Er loopt een (separaat) verbetertraject voor dit soort ongevallen. Generieke maatregelen die uit dit rapport voortvloeien zullen ook in de volgende versie worden meegenomen.

Het bieden van noodsleephulp

Het bieden van noodsleephulp is een specifieke dienst ter voorkoming of bestrijden van rampen en incidenten. Het bieden van noodsleephulp in de vorm van een *Emergency Response Towing Vessel* (ERTV) geeft de mogelijkheid om de driftrichting en snelheid van een schip in nood of een object te wijzigen om een aandrijving met een bouwwerk in zee of een stranding te voorkomen. Ook na een aanvaring of aandrijving kan de ERTV worden ingezet om de gevolgen van het incident voor mens, milieu en materieel zoveel mogelijk te beperken.

De overheid acht het bieden van hulp aan drijvende schepen ter bescherming van een mijnbouwinstallatie of windturbine primair een taak voor de scheepseigenaar, maar zal additionele hulp bieden indien de eigenaar niet tijdig kan handelen. De benodigde ERTV capaciteit wordt verkregen middels inhuur op de markt.

Huidige situatie: ERTV Noord

De zorgnorm voor deze ERTV is een basiscapaciteit van minstens 120 ton trekkracht (de huidige ERTV heeft iets meer dan 130 ton trekkracht) en 24/7 inzetbaarheid, op jaarbasis 98% van de tijd beschikbaar. Met ingang van het nieuwe contract voor de ERTV Noord vanaf medio 2026 zal de zorgnorm voor de trekkracht gelijkgetrokken worden met de ERTV's Midden en Zuid. Bij windkracht 5 of meer neemt de noodsleephulp een strategisch gekozen positie in bij het scheepvaartverkeersstelsel ter hoogte van Den Helder. Dit middel is gekozen om de risico's voor de Waddenzee als Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) te verminderen.

Toekomstige situatie: ook ERTV's Midden en Zuid

Op het zuidelijk deel van de Nederlandse Noordzee wordt tot 2030 een groot aantal windenergieparken gebouwd. Om de veiligheid te behouden is, op basis van onderzoek, besloten om twee extra ERTV's te positioneren. Dit is een effectieve maatregel om de veiligheidsrisico's van windenergieparken op zee voor de scheepvaart te beperken. Aangezien met name de windenergieparken Borssele en voor de Hollandse Kust Noord, Zuid en West ingesloten worden door scheepvaartroutes en ankergebieden, heeft het aantal en de positie van ERTV's grote invloed op de scheepvaartveiligheid. De ERTV's zullen 24/7 op een strategische locatie op zee liggen. De basiscapaciteit is minimaal 130 ton trekkracht. Ook hier is de gestelde norm op jaarbasis dat in 98% van de tijd de bergingscapaciteit aanwezig is.

Het regelen van nood-, spoed- en veiligheidsverkeer

De beleidsdoelstelling is te voldoen aan de internationale eisen aangaande de ontvangst en afhandeling van berichten die behoren tot het

nood-, spoed- en veiligheidsverkeer voor de aan Nederland toegewezen gebieden. De zorgnorm houdt in dat, afhankelijk van het soort bericht, zo snel mogelijk, maar uiterlijk binnen vijf minuten gereageerd wordt door de Kustwacht door middel van een bericht naar de afzender. De Kustwacht luistert continue de maritieme noodfrequenties uit, ze bewaakt de relevante systemen zoals Inmarsat en AIS, ze neemt actie op noodoproepen en ze draagt zorg voor een vlotte communicatie met schepen en objecten in nood.

Sinds augustus 2020 werkt de Kustwacht met een nieuwe werkwijze, waarbij wordt beoordeeld (triage) of een (nood)oproep spoedeisend of niet-spoedeisend is. Op basis daarvan zal bepaald worden welke inzet nodig is.

Het verstrekken van radiomedische adviezen

De beleidsdoelstelling is dat de overheid zorgt voor 24/7 gratis radiomedische hulp aan zeevarenden. Dit geldt zowel voor Nederlandse zeevarenden wereldwijd als voor buitenlandse zeevarenden in het Nederlandse verantwoordelijkheidsgebied. De zorgnorm is dat zo snel mogelijk, maar uiterlijk binnen tien minuten contact gelegd wordt met een arts van de Radio Medische Dienst (RMD). Hiervoor luistert de Kustwacht de verbindingen uit en brengt contact tot stand tussen aanvrager en de RMD-arts. De RMD is onderdeel van de KNRM.

De RMD is te beschouwen als huisartsenzorg. In geval van een spoedeisende zorgvraag kan de RMD-arts of een back-up arts van NOGEPA besluiten tot een MEDEVAC naar een zorgverlener op land, meestal een ziekenhuis. De Kustwacht voert dit met de SAR-helikopter of, in sommige gevallen, met een KNRM-reddingsboot uit. Een MEDEVAC is dus geen ambulancezorg maar valt onder de SAR-dienst. In 2017 zijn deze procedures in samenwerking met de gehele medische zorgketen gestroomlijnd. Evaluatie vindt twee keer per jaar plaats.

Zo nodig coördineert de Kustwacht, in samenwerking met de KNRM, de inzet van middelen voor het overbrengen van medisch personeel. Er worden ook medische adviezen gegeven bij het evacueren van zieken en gewonden van schepen en platforms naar de wal.

Het aanwijzen van Places of Refuge (PoR)

Places of Refuge (PoR) zijn beschutte plaatsen waar incidentschepen kunnen verblijven in afwachting van verdere ontwikkelingen. Een verzoek tot opvang van een schip in nood wordt per geval beoordeeld en daarbij wordt ook gekeken welke haven daarvoor het meest geschikt is. Alle Nederlandse zeehavens zijn daarbij als potentiële vluchthaven aangemerkt. De Kustwacht onderzoekt in samenwerking met betrokken partijen alle relevante informatie over de aard van het incident, de toestand van het schip en de omstandigheden op zee. Aan de hand van een beslisboom, opgenomen in het Incidentenbestrijdingsplan Noordzee, wordt door het Beheersteam Noordzeerampen per geval een afweging over het bieden van een PoR gemaakt. Hierbij wordt gebruik gemaakt van internationaal en Europees afgesproken richtlijnen. Het verlenen van een beschutte plaats kan in een uiterste situatie afgedwongen worden op grond van de Wbmo (Wet bestrijding maritieme ongevallen).

Ondersteuning door patrouillevliegtuigen

Het patrouillevliegtuig van de Kustwacht draagt bij aan de uitvoering van verschillende beleidsdoelstellingen zoals het opsporen en redden van

mensen in nood en het bestrijden van rampen en incidenten. Daarnaast wordt het vliegtuig ingezet op beheer- en handhavingstaken. Die taken behoren niet tot de noodhulp. Het vliegtuig wordt dus multidisciplinair ingezet door de Kustwacht. De gestelde beschikbaarheidsnorm op jaarbasis is dat het vliegtuig minimaal 98% van de tijd beschikbaar is. Vanwege de eis van een 24/7 operationeel vliegtuig zijn er twee vliegtuigen benodigd. Volgend jaar (naar verwachting tweede kwartaal 2022) krijgt de Kustwacht de beschikking over twee vliegtuigen (type Dash-8) met meer operationele armslag. Een gevolg is onder andere dat de notice-tijd dan wordt aangescherpt van 90 minuten naar 60 minuten. Pas na volledige introductie van de Dash-8 zal het huidige type Dornier 228 buiten gebruik worden gesteld.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga