

Vergaderjaar 2020–2021

30 490

Kustwacht In Nederland

Nr. 36

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 23 februari 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 27 november 2020 over zorgnorm SAR-helikopters en SAR-verbeterprogramma (Kamerstuk 30 490, nr. 34).

De vragen en opmerkingen zijn op 7 januari 2021 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 16 februari 2021 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
A. Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vragen en opmerkingen vanuit de fractie en reactie van de bewindspersonen

Op dit moment loopt het huidige contract en loopt de aanbesteding van een nieuw contract. Het huidige contract loopt medio 2022 af. Het is op dit moment nog onbekend hoeveel helikopters op welke bases komen te staan onder dit nieuwe contract. Uitgangspunt blijft dat er 16 personen gered moeten kunnen worden. In ieder geval wordt een helikopter op Den Helder Airport gestationeerd. Een tweede basis is optioneel. In deze fase kan ik slechts gedeeltelijk op de aanbesteding ingaan, omdat dit commercieel-vertrouwelijke informatie betreft.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de zorgnorm in het verleden tot stand is gekomen. Is het logisch en wenselijk om een zorgnorm te hanteren waarbij zestien mensen gelijktijdig gered moeten kunnen worden, als het merendeel van de operaties één à twee mensen betreft? Kan de Minister aangeven hoe de locaties van stationering van SAR-helikopters een rol spelen om tijdig te kunnen vertrekken en de route naar de operatie zo kort mogelijk te houden? Zijn er voldoende locaties om vanuit te opereren? Welke locaties zijn dit? Is het noodzakelijk dat er nog meer locaties bij komen? Zijn extra locaties overwogen?

De zorgnorm voor de SAR-helikopter is in het verleden tot stand gekomen door vast te stellen welke reddingen verricht moeten kunnen worden. Het gaat dan om in nood verkerende bemanningen en passagiers van schepen, luchtvaartuigen, mijnbouwinstallaties en windturbines of mensen betrokken bij andere activiteiten op zee. De aangeboden diensten zijn additioneel ten opzichte van de eigen verantwoordelijkheid in de scheepvaart, luchtvaart, mijnbouw en windparken. Bij iedere melding wordt door de Kustwacht een risico-inschatting gemaakt en desnoods wordt preventief hulp aangeboden. Op beroepsvaartuigen zijn veelal niet meer dan 16 personen aan boord. Bij luchtvaart gaat het met name om vliegbewegingen van, naar en tussen mijnbouwplatformen. Hier zitten maximaal 16 mensen aan boord (14 passagiers en twee bemanningsleden). In de meeste gevallen gaat het om het redden van een beperkt aantal mensen. De capaciteit is er echter op gericht om ook bij ongevallen met meerdere personen voldoende hulp te kunnen bieden. In het contract is een eis opgenomen met betrekking tot het aantal personen dat gelijktijdig gered moet kunnen worden en de tijd waarbinnen de helikopter ter plaatse moet zijn.

De invulling van het aantal locaties en de stationering ervan is aan de contractant en is onderdeel van de bieding. Sinds medio 2015 voert Noordzee Helikopters Nederland (NHN) de SAR-helikopterdienstverlening uit. Zij doet dit vanuit twee locaties: Den Helder Airport en de Pistooldijkhaven te Rotterdam. NHN kan met deze invulling voldoen aan de contracteisen, zoals de eis om in het gehele verantwoordelijkheidsgebied binnen 90 minuten na melding ter plaatse te zijn. Het is daarom niet noodzakelijk dat er locaties bijkomen.

De leden van de VVD-fractie onderschrijven het belang van de SAR en inzet van de Kustwacht om mensenlevens te redden. Deze leden vragen in welke mate de 5 minuten sneller relevant is, zoals in drie andere landen lukt. Deze leden zien dat het effect beperkt is, maar vragen inzicht in de afweging waarom er in Nederland ook niet sneller geacteerd zou kunnen worden. Deze leden steunen de aanpassing van notice-tijd vanaf melding tot vertrek en de nieuwe definitie. Kunnen deze wijzigingen direct ingaan? Zo nee, wanneer gaan deze dan in?

Nederland hanteert tot op heden het criterium van een maximum *notice*-tijd van 20 minuten. Dit is gedefinieerd als de tijd tussen het moment van de melding en de start van de rotor van de helikopter. Een wijziging van de definitie of de norm kan niet tussentijds plaatsvinden. In het nieuwe contract wordt de *notice*-tijd aangescherpt door deze te definiëren als de tijd tussen het moment van de melding en *airborne*. De norm blijft 20 minuten, waardoor feitelijk sprake is van een aanscherping van de norm. Voor een aanzienlijk deel van de SAR-missies wordt al een scherpere *notice*-tijd gehaald. Dit toont aan dat de operator, gegeven de omstandigheden en met inachtneming van de veiligheidsvoorschriften, al zo snel als mogelijk tracht te vertrekken. Het lijkt niet aannemelijk dat een contractueel scherpere *notice*-tijd van 15 minuten tot substantieel snellere of betere SAR-missies zou hebben geleid.

De leden van de VVD-fractie vragen welke mogelijkheden er zijn om redundantie te creëren door de inzet van een tweede helikopter die ook stand-by is. Past dat binnen de budgettaire kaders? Welke mogelijkheden zijn er om de samenwerking met onze buurlanden te versterken waarbij de beschikbaarheid kan verbeteren?

Het huidige contract met NHN voorziet in een configuratie van twee helikopters met elk een reddingscapaciteit van acht personen. Voor beide helikopters is daarnaast een reservehelikopter beschikbaar. Hierdoor is er momenteel al sprake van een redundante uitvoering. Voor het nieuwe contract is de eis opgenomen dat de leverancier dient te voldoen aan een beschikbaarheidsnorm van meer dan 98%. In de gunningscriteria voor de nieuwe aanbesteding is een *incentive* opgenomen voor het opereren met meer dan één helikopter.

Met betrekking tot de SAR-helikopter geldt het principe van «burenhulp»: in het geval dat Nederland of het buitenland capaciteit tekortkomt, vragen de landen elkaars hulp en waar mogelijk wordt dit ingewilligd.

Welke beperkingen in het vliegverkeer kennen de SAR-helikopters? Deelt de Minister de mening dat deze niet gehinderd mogen worden door eisen aan beperking van bijvoorbeeld geluidsoverlast, of restricties in het aantal vliegbewegingen dat uitgevoerd kan worden vanaf bepaalde standplaatsen?

De SAR-helikopters dienen zich aan de normale luchtverkeersregels te houden zoals vastgesteld in de uitvoeringsverordening van de Europese Commissie¹. In Nederland is ten behoeve van de specifieke SAR-operatie een aantal uitzonderingen op deze regels gedefinieerd in de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014. De SAR-helikopters opereren vanaf twee locaties. De locatie Rotterdam Pistoohlhaven is een helispot nabij het Loodswezen, waarvoor geen aanvullende beperkingen ten aanzien van de luchtverkeersregels gelden. Op Den Helder Airport mag de SAR-helikopter wel vertrekken zonder dat er een verkeersleider is, maar bij terugkomst moet een verkeersleider op de toren aanwezig zijn. Buiten de openingstijden van het vliegveld moet deze verkeersleider opgeroepen worden. Dit geldt ook voor verplichte nachttraining voor een SAR-helikopter. Voor wat betreft de luchthavens waar de helikopters vertrekken en aankomen, geldt dat het gebruik moet passen in de gebruikruimte zoals die is opgenomen in de bestaande vergunningen van die luchthavens. Tot op heden zijn geen signalen bekend dat deze gebruikruimtes te beperkend zouden zijn.

¹ Uitvoeringsverordening nr. 923/2012 van de Europese Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures.

Hoe wordt de continuïteit geborgd? Welke eisen worden gesteld aan de vliegeniers en de onderlinge communicatie, zodat misverstanden voorkomen kunnen worden?

Continuïteit van de dienstverlening is een belangrijk aandachtspunt. Dit wordt onder meer geborgd door te eisen dat de bemanning voldoet aan de Europese regelgeving voor vliegbrevetten², door eisen te stellen aan de ervaring van de gezagvoerder, door te eisen dat de bemanning beschikt over een geldig brevet (ATPL of CPL) en *instrument rating*, en door conform de eis van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) Engels te gebruiken als voertaal.

Wat kan gedaan worden om een mission report altijd volledig te krijgen, zodat alle prestaties zichtbaar worden?

Zowel Rijkswaterstaat als de Kustwacht controleren de volledigheid van de *mission reports*. Bij ontbreken van gegevens wordt NHN hierop aangesproken. Indien nodig kan extra informatie gevraagd worden aan NHN. Dit kan bijvoorbeeld plaatsvinden tijdens de kwartaalgesprekken tussen Rijkswaterstaat, Kustwacht en NHN, maar dit kan ook tussentijds.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie ontvangen graag meer informatie op welke basis Rijkswaterstaat heeft geconcludeerd dat Noordzee Helikopters Nederland (NHN) een proactievere houding aanneemt ten aanzien van het welzijn van de werknemers naar aanleiding van het SAR-verbeterprogramma. Kunnen hier concrete voorbeelden van worden gegeven?

De afgelopen periode heeft Rijkswaterstaat meerdere keren overleg gevoerd met de directie van NHN over de uitvoering van het verbeterprogramma. Tijdens deze gesprekken heeft Rijkswaterstaat geconstateerd dat NHN zich gecommitteerd heeft om zich als goed werkgever op te stellen. Dit wordt onder meer zichtbaar uit het feit dat NHN een medewerker heeft aangesteld om de verbeteringen in te voeren, dat de verpleegkundigen nu onderdeel uitmaken van het SAR-team en het trainingsprogramma, dat alle bemanningsleden nu meldingen kunnen maken in het interne kwaliteitssysteem en dat er maandelijks voortgangsoverleg op directieniveau plaatsvindt tussen NHN en Rijkswaterstaat. Daarnaast is NHN in gesprek met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, de ILT en de Inspectie SZW omtrent het verkrijgen van een wettelijk kader rond de werk- en rusttijden SAR-operaties, teneinde duidelijkheid te krijgen over de arbeidsomstandigheden van de werknemers.

Deze leden zijn er naar aanleiding van het ADSE-onderzoek van op de hoogte dat de keuze is gemaakt om alleen een EHBO+-gecertificeerde duiker aanwezig te laten zijn op Pistoohlaven, maar vragen toch of de consequentie van deze keuze, namelijk dat hierdoor geen ongeplande medische zorg gegeven kan worden bij een reddingoperatie vanuit de Pistoohlaven, niet afdoet aan de kwaliteit van de SAR-dienstverlening. Met slechts 20 minuten notice-tijd, lijkt het deze leden lastig te bepalen of een verpleegkundige bij een ongeval nodig is. Kan worden toegelicht of dit in de praktijk altijd mogelijk blijkt? Zo nee, wat zijn hiervan de gevolgen? Heeft de huidige beleidskeuze ertoe geleid dat op dit moment op 35% van de SAR-missies geen verpleegkundige aan boord is? Zo ja, hoe problematisch is dit en kan er nu wel worden gezegd dat de operatie op beide stations wel voldoende is geharmoniseerd? Ook vernemen deze

² Conform verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Europese Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen.

leden graag op welke andere manieren de operationele processen zijn geharmoniseerd.

Een medische situatie wordt altijd gemeld bij de Kustwacht en er vindt, al of niet via de arts van de Radio Medische Dienst, triage plaats. Tijdens deze triage wordt binnen 20 minuten bepaald of een verpleegkundige nodig is. De verpleegkundige maakt op Den Helder Airport standaard onderdeel uit van de bemanning. Als inzet van de verpleegkundige noodzakelijk of mogelijk wordt geacht, dan wordt de helikopter vanuit Den Helder ingezet. Bij inzet vanaf de Pistooldhaven is geen verpleegkundige aan boord. In 2019 is bij de inzet van de SAR-helikopter in 35% van de situaties gevlogen vanaf de locatie Pistooldhaven. Dit betrof vluchten waar de inzet van een verpleegkundige niet nodig was. Voor het nieuwe contract is de eis opgenomen dat, indien de volgens de zorgnorm benodigde capaciteit wordt ingevuld met meer dan één helikopter, op iedere helikopter een verpleegkundige onderdeel uitmaakt van de standaardbemanning.

Voor wat betreft de harmonisatie van de operationele processen geldt voor beide locaties dat: (i) *crew resource management* wordt toegepast inclusief een taalvaardigheidskursus, (ii) er een risico-inventarisatie en risicoanalyse (*BowTie*) is uitgevoerd, (iii) de *SAR operations manuals* zijn herschreven voor alle rollen inclusief die van de verpleegkundige, (iv) elk lid van de crew eventuele veiligheidsvoorvallen (en de opvolging daarvan) kan melden in een daarvoor opgezet systeem, (v) de vluchtpreparatie (*daily briefing*) is gelijkgeschakeld en (vi) het werk- en rusttijdsysteem zoals gebruikt op de basis Rotterdam Pistooldhaven nu ook is ingevoerd op de basis Den Helder Airport.

Uit de Kamerbrief van 12 oktober 2020 (Kamerstuk 30 490, nr. 35) maakten deze leden op dat voor een opt-in is gekozen met betrekking tot de luchtwaardigheid, brevetten en de vliegoperaties ten behoeve van de Kustwacht en dat spoedig door de Minister in overleg zal worden getreden met European Union Aviation Safety Agency (EASA) om te bezien hoe de benodigde ontheffingen opgesteld kunnen worden en op welk moment de opt-in het best in werking kan treden. Deze leden vernemen graag of dit overleg inmiddels heeft plaatsgevonden en of inmiddels duidelijkheid bestaat over wanneer de aanvullende regelgeving van kracht zal zijn, en of dit gevolgen zal hebben voor de Safety Management Manual.

Op 21 december 2020 heeft een eerste overleg met EASA plaatsgevonden. Daaruit is gebleken dat het nemen van de opt-in volledig door de lidstaat bepaald en zeer flexibel toegepast kan worden, waarmee de Europese regelgeving van toepassing kan worden. Inwerkingtreding van deze nieuwe regelgeving zal afgestemd worden met de huidige operator, om te bepalen wat de gevolgen van deze nieuwe regelgeving voor de operator zijn en op welke termijn aan eventuele veranderingen voldaan kan worden.

Zij lezen in de voortgangsrapportage dat, gelet op de specifieke operaties van de SAR-helikopter, een ontheffing op de geldende wet- en regelgeving wordt voorzien. Alhoewel deze leden begrijpen dat het 24 uurskarakter van de SAR-dienstverlening uniek is in zijn karakter, vinden zij het onverstandig als dit zou moeten leiden tot oververmoeidheid bij degenen die deze dienstverlening juist moeten verrichten. Dit vooral ook gezien de vliegveiligheid. Deze leden vernemen daarom graag hoe de aanvullende voorschriften volgens de Minister zouden moeten verzekeren dat de veiligheid, het welzijn en de rechten van SAR-dienstverleners en daarmee de vliegveiligheid, niet in het geding komen met de eventueel voorziene ontheffing. Ook zijn deze leden benieuwd: betekent de voorziene ontheffing dat de SAR op dit moment wel onder het reguliere

Arbeidstijdenbesluit vervoer opereert? Zo ja, waarom is ontheffing nu opeens nodig? Voldoet de praktijk van de SAR-dienstverlening op dit moment niet of onvoldoende aan de wet- en regelgeving met betrekking tot de WRR? Zo ja, betekent dit dat op dit moment sprake is van een gedoogsituatie en wat betekent dit voor de aansprakelijkheid van de SAR-medewerkers?

In het ADSE-rapport wordt geconcludeerd dat in Den Helder een andere interne werk- en rusttijdenregeling gehanteerd wordt voor de bemanningsleden dan in de Pistooldhaven. Omdat de Nederlandse firma NHN de materiële werkgever is gelden de Nederlandse wetten t.a.v. Arbo en werk- en rusttijden. De NHV rust- en werktijden regeling in Den Helder is niet in overeenstemming met wat vereist wordt in de luchtvaart in Nederland cf. de Regeling werk- en rusttijden luchtvaart, artikel 8 (Peraatheid). Als aanbeveling heeft ADSE meegegeven dat NHV een legitieme regeling opstelt ten aanzien van werk- en rusttijden, deze toetsbaar vastlegt en deze deelt met betrokkenen. Stel zeker dat voldaan wordt aan deze regeling door intern toezicht in te regelen, met handhaving door NHV-directie.

Uit de analyse van de regelgeving is gebleken dat voor SAR-vluchten paragraaf 4.8 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer van toepassing is (artikel 8 van de Regeling werk- en rusttijden luchtvaart is niet van toepassing op dit soort vluchten).

Gelet op de specifieke operaties van de SAR-helikopter heeft NHN geconstateerd, in lijn met de conclusie uit het ADSE-rapport, dat niet volledig aan de voorschriften van het Arbeidstijdenbesluit vervoer voldaan wordt. Op dit moment loopt daar een onderzoek naar door de Inspectie SZW en de ILT en vinden gesprekken hierover plaats tussen NHN, IenW, SZW en de betrokken inspecties. NHN zoekt naar mogelijkheden voor het aanvragen van een ontheffing op de geldende wet- en regelgeving.

De regelgeving is helder, maar er zijn nog geen uitzonderingsgronden specifiek voor SAR-operaties opgenomen in het Arbeidstijdenbesluit vervoer (artikel 4.9.1). Daarom wordt gekeken of er niet speciaal voor SAR-diensten – in de lijn van bijv. de traumahelikopterdiensten – een specifieke regeling en/of uitzonderingsgrond moet komen. Totdat daar duidelijkheid over is, geldt de huidige regelgeving. De mogelijkheden om de situatie ten aanzien van de werk- en rusttijden op te lossen, moeten recht doen aan het karakter van de operatie en de veiligheid en kwaliteit van de SAR-operatie, zowel door de huidige operator als door de operator die de dienstverlening in de toekomst op zich zal nemen. De huidige regels in het Arbeidstijdenbesluit vervoer lijken onvoldoende toegespitst op de specifieke 24-uurs operatie die vereist wordt voor de SAR-dienstverlening. Dit naar analogie van de traumahelikopters, waar eveneens paragraaf 4.8 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer op van toepassing is en er ook sprake is van een 24-uurs operatie waarvoor een specifieke ontheffing afgegeven is. Er worden op dit moment twee oplossingsrichtingen gezien, waar nog een keuze in gemaakt moet worden. Hiervoor is verdere inventarisatie en afstemming nodig. Als oplossingsrichting kan gekozen worden voor een ontheffing (waarvoor dan eerst een grondslag in het Arbeidstijdenbesluit vervoer moet worden gecreëerd) waaraan voorwaarden verbonden worden om de veiligheid van de operatie te borgen. Een andere mogelijkheid is het creëren van een specifieke werk- en rusttijdenregeling voor SAR-operaties en die toe te voegen aan het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

De leden van de D66-fractie lezen nog dat ten aanzien van de korte vluchtvoorbereiding van 20 minuten en de risico's die dat met zich

meebrengt, aanvullende maatregelen zijn genomen om de vliegveiligheid te bevorderen. Om welke maatregelen gaat het hier precies en kan worden toegelicht op welke manier deze de risico's van een korte vluchtvoorbereiding mitigeren? Zorgen deze maatregelen er wel voldoende voor dat er ook een adequate pre-flight-briefing wordt gegeven, waarvan het ADSE-onderzoek destijds zei dat deze in praktijk bijna niet worden gegeven? En is bijvoorbeeld een vorm van een Fatigue Risk Management-systeem overwogen als maatregel? Zo nee, waarom niet? Deze leden lezen in het Antea-onderzoek dat Nederland uniek is in zijn korte notice-tijd in de nacht en dat in het buitenland onder andere door de vermoeidheid van bemanning de keuze is gemaakt om tot een langere notice-tijd te komen. In Nederland is ervoor gekozen dit niet te doen, omdat dit een teruggang zou betekenen in de geleverde prestaties van de SAR-helikopters. Klopt het dat deze teruggang alleen zou gaan over de tijd die het kost voor een SAR-helikopter om ter plekke te zijn op de plaats waar dit nodig is, en dit niet gaat over de kwaliteit van de geleverde diensten? Gezien de risicovolle werkomstandigheden van de SAR-dienstverlening vragen deze leden namelijk of een langere notice-tijd niet juist bijdraagt aan de kwaliteit van de dienstverlening. Kan hierop gereflecteerd worden?

De SAR-helikopter wordt ingezet bij levensbedreigende situaties.

Pre-flight wordt gecontroleerd of een veilige landing op een veilige locatie mogelijk is mede gelet op het brandstofniveau en de weersomstandigheden. Vanwege de urgente situatie vindt verdere briefing ook airborne plaats. Deze praktijk is standaard onderdeel van de vliegopleiding en van herhalingsoefeningen. Dagelijks wordt een briefing gehouden op beide stations om de verschillende operationele aspecten te bespreken met de bemanning zoals weersomstandigheden, status van de helikopters en de operationele situatie op het luchthaventerrein en in het luchtruim. Dit is een dagelijks referentiemoment waarbij de bemanning zich ervan vergewist dat alles zich op de juiste plek bevindt om snel tot actie over te gaan, indien de oproep tot inzet zich voordoet. Vlak voor de inzet wordt nog een finale check gedaan van de locatie van de calamiteit, alsook van de omstandigheden (meteorologisch en luchtruim). Hiermee is de 20 minuten notice-tijd haalbaar.

Indien er beperkingen lijken te zijn en er meer voorbereidingstijd nodig is teneinde de vliegveiligheid te garanderen of bijvoorbeeld rekening te houden met Covid-19 maatregelen, dan wordt deze ook genomen door de bemanning. In die gevallen wordt een langere notice-tijd gehanteerd. Dit wordt gerapporteerd aan de contracthouder en de Kustwacht.

NHN heeft twee onafhankelijke onderzoeksbureaus benaderd, waaronder het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR), voor het uitvoeren van een *Fatigue Risk Management* studie op de roosters. Geen van beide studies heeft de notice-tijd van 20 minuten aangegeven als een risico voor de vliegveiligheid van de Nederlandse SAR-operatie. Een aanvullend argument voor het behouden van de 20 minuten notice-tijd, zoals ook door Antea vermeld, is dat SAR-helikopters een belangrijke veiligheidsback-up zijn voor het KNRM-personeel aan boord van de varende eenheden. Deze back-up moet zo snel mogelijk beschikbaar zijn omdat de KNRM-vaartuigen doorgaans binnen 15 minuten na alarmering vertrekken. Gelet ook op de vaak lastigere omstandigheden in de nacht voor een SAR-actie, zou een langere notice-tijd een teruggang betekenen in de prestaties van de SAR-missies. Dit heeft vooral te maken met het zo snel mogelijk ter plaatse zijn omdat bij een incident op zee soms letterlijk elke minuut telt.

Ten slotte zijn deze leden nog benieuwd naar de status van een van de ADSE-aanbevelingen om «een aanzienlijk meer SMART-PvE» op te stellen,

met eisen zoals «flight in icing» en «night vision». Hoe zijn deze eisen binnen het huidige contract verduidelijkt?

Bij het opstellen van het Programma van Eisen (PvE) voor de lopende aanbesteding is expliciet rekening gehouden met deze aanbeveling. Op het einde van dit traject is het concept-PvE vervolgens beoordeeld door het externe bureau ADSE en waar nodig verder aangescherpt.

Night vision is in het huidige contract geen eis. Conform contract dienen de helikopters tenminste te kunnen vliegen onder *limited icing* condities. De helikopters dienen te zijn voorzien van icing detectie en kunnen daardoor, zodra icing wordt gedetecteerd, een andere route kiezen. Voor het nieuwe contract is de eis opgenomen dat de cockpit uitgerust en gecertificeerd dient te zijn met een «night vision imaging systeem» en dat de bemanning (met uitzondering van de verpleegkundige) gekwalificeerd dient te zijn voor het opereren met night vision goggles. Voor het vliegen in omstandigheden waarbij ijsafzetting kan plaatsvinden, is de eis opgenomen dat wordt voldaan aan de vigerende EASA-regelgeving³.

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in de bijlage van de brief een groot aantal actiepunten die betrekking hebben op goed werkgeverschap. Die zijn niet terug te vinden in het Antea-rapport, maar hier was kennelijk wel noodzaak toe. Kan de Minister dit toelichten?

In het «Rapport beoordeling SAR dienstverlening door Noordzee Helikopters Nederland B.V.»⁴ zijn aanbevelingen gedaan ten aanzien van goed werkgeverschap. Ik verwijs verder naar het antwoord op de vragen van de leden van de D66-fractie over hetzelfde onderwerp.

Verder zijn deze leden benieuwd of de vergelijking met de andere landen verschillen heeft laten zien die terug te voeren zijn op het feit dat de SAR in Nederland is geprivatiseerd aan een offshore servicebedrijf, terwijl het elders militaire kustwacht- of politietaken zijn.

Nee, dergelijke verschillen zijn niet geconstateerd.

SAR-missies zijn onderdeel van de openbare veiligheid en daarmee een publieke taak. Is dit onderdeel van het functioneren en de voor- en nadelen ook geëvalueerd?

Nee. Het Ministerie van Defensie heeft tot 2012 de SAR-helikopter-dienstverlening uitgevoerd. Aangezien de vervangende helikopter van het Ministerie van Defensie destijds nog niet beschikbaar was, is het een volledig particuliere taak geworden. Inmiddels is besloten dat dit een particuliere taak blijft.

SP-fractie

De leden van de SP-fractie is opgevallen dat de Nederlandse SAR-operatie met name in de nacht bijzonder hoog scoort met een notice-tijd van 20 minuten. Alleen Denemarken komt in het vergelijkend onderzoek nog enigszins in de buurt met 30 minuten. Deze leden vragen de Minister toe te lichten waarom ervoor wordt gekozen om in de nacht in vergelijking zo'n korte notice-tijd te hanteren? Blijkt uit onderzoek dat in andere landen een langere tijd van invloed is op de SAR-kwaliteit?

De beroepsvaart, de luchtvaart en mijnbouwactiviteiten zijn volcontinue bedrijven. In het huidige SAR-contract wordt één notice-tijd gehanteerd, zonder onderscheid voor dag of nacht. Tot op heden blijkt dat dit verantwoord is (zie ook het antwoord op de volgende vraag). Gelet op de

³ EASA Certification Specification 27.1419 of 29.1419.

⁴ Bijlage bij Kamerstuk 30 490, nr. 32.

argumenten op basis waarvan in Nederland is besloten de notice-tijd in dag- en nachtsituaties gelijk te houden (o.a. ondersteunende functie van de SAR-helikopters naar varende eenheden en vaak lastigere omstandigheden in de nacht voor een SAR-actie), zou een langere notice-tijd een teruggang betekenen ten aanzien van de prestaties van de SAR-missies. Een verlenging van de notice-tijd van de SAR-helikopter is daarom niet wenselijk.

Wat heeft deze tijd voor gevolgen voor de roosters en werktijden en daarmee voor de vliegveiligheid van de Nederlandse SAR-operatie?

De notice-tijd heeft geen gevolgen voor roosters of werktijden. NHN heeft twee onafhankelijke onderzoeksbureaus benaderd (waaronder het NLR) voor het uitvoeren van een Fatigue Risk Management studie op de roosters. Geen van beide studies heeft de notice tijd van 20 minuten aangegeven als een risico voor de vliegveiligheid van de Nederlandse SAR-operatie. Ik verwijs verder ook naar het antwoord op een soortgelijke vraag van de D66-fractie.

De leden van de SP-fractie vragen zich af, in lijn met de eerdere vragen over de werkomstandigheden, hoe de ontheffing van de werk- en rusttijden eruit gaat zien. Klopt het dat er op dit moment nog geen ontheffing is, en dat de medewerkers van de SAR-operatie moeten werken in strijd met de Arbeidstijdenwet? Zo ja, hoe lang doen zij dit al en welke gevolgen heeft dat voor de veiligheid en kwaliteit van de SAR-operatie? De leden van de SP-fractie lezen dat de Minister voorsorteert op een ontheffing van de geldende werk- en rusttijden. Kan zij toelichten waarom dat de oplossingsrichting is die er gekozen wordt? Zijn er ook andere opties onderzocht? Zo ja, welke? En wat is de reden dat daarmee niet verder is gegaan?

Voor de beantwoording van deze vragen verwijs ik naar het antwoord op de vraag van de leden van de D66-fractie.

ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn blij te lezen dat de NHN succesvol een praktijkproef heeft uitgevoerd, waarbij 16 personen gelijktijdig zijn gered. Graag horen deze leden van de Minister onder welke omstandigheden de proef heeft plaatsgevonden.

Tijdens twee onafhankelijke praktijkproeven gedurende de zomer van 2020 heeft NHN laten zien dat ze in staat is om acht personen met een helikopter te kunnen redden. Deze proef heeft onder realistische omstandigheden plaatsgevonden: op open zee, maar niet in het donker. Met medewerking van de KNRM zijn personen van verschillende lengte, leeftijd en gewicht vanaf een schip opgehesen en in de SAR-helikopter aan boord genomen. Ook het volledige personeel van de SAR-helikopter was hierbij aan boord.

Wat zou de operator gepresteerd hebben wanneer voor de notice-tijd niet een norm van 20 minuten, maar van 15 minuten was aangehouden? Deze leden zijn benieuwd of een scherpere notice-tijd, bijvoorbeeld 15 minuten, de prestaties van de SAR-missies zou versnellen en verbeteren.

Antea heeft verkend wat het effect zou zijn geweest als een notice-tijd van 15 in plaats van 20 minuten was aangehouden. In die hypothetische situatie zou bij de SAR-inzetten buiten de 1 km-zone in de jaren 2015–2019 in 15 gevallen (27%) de notice-tijd niet binnen 15 minuten zijn geweest. Oftewel, voor een aanzienlijk aandeel van de SAR-missies wordt nu al die scherpere notice-tijd gehaald. Dit toont aan dat de operator, gegeven de omstandigheden en met inachtneming van de veiligheidsvoorschriften, al zo snel als mogelijk tracht te vertrekken. Het lijkt niet aannemelijk dat een

contractueel scherpere notice-tijd van 15 minuten tot substantieel snellere of betere SAR-missies zou hebben geleid.

Deze leden zijn benieuwd hoeveel tijd er tussen de rotorstart en de daadwerkelijke start van de vlucht zit. Is de Minister bereid om de aanbeveling van Antea, namelijk om de notice-tijd te definiëren als de tijd vanaf melding tot vertrek (airborne) over te nemen?

Er zit gemiddeld gemeten over 2020 iets minder dan vijf minuten tussen de rotorstart en de daadwerkelijke start van de vlucht. Deze tijd is afhankelijk van toestemming van de luchtverkeersleiding om op te stijgen en is afhankelijk van de situatie in het luchtruim op dat moment. SAR krijgt over het algemeen voorrang, maar dat moet wel veilig gebeuren. In het nieuwe contract eindigt de notice-tijd zodra de helikopter airborne is, conform de aanbeveling uit het Antea-rapport. De norm voor de notice-tijd blijft gelijk. Met de nieuwe definitie voor notice-tijd betekent dit dat de SAR-helikopter sneller onderweg is naar de reddingslocatie.

Deze leden vragen de Minister om de aanbeveling van Antea om in de eerst aankomende helikopter een ambulanceverpleegkundige mee te nemen en wanneer er twee helikopters nodig zijn, ook twee ambulanceverpleegkundigen mee te nemen, als eis op te nemen in de lopende aanbesteding.

Op dit moment is een van de twee helikopters voorzien van een ambulanceverpleegkundige (station Den Helder Airport). In het nieuwe contract is de eis opgenomen dat, indien de volgens de zorgnorm benodigde capaciteit wordt ingevuld met meer dan één helikopter, er op iedere helikopter een ambulanceverpleegkundige aanwezig is.