

Vergaderjaar 2021–2022

30 490

Kustwacht In Nederland

Nr. 41

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 september 2022

Tijdens het Commissiedebat Maritiem van 24 november 2021 (Kamerstuk 31 409, nr. 339) is door het lid Rudmer Heerema (VVD) een aantal vragen gesteld over de SAR-helikopter. Met deze brief beantwoord ik, mede namens de Staatssecretaris van Defensie, de vragen uit het Commissiedebat.

Eerst hecht ik eraan uw Kamer te informeren over de stand van zaken van de aanbesteding van de nieuwe SAR-helikoptercapaciteit. In de Kamerbrief maritieme en aeronautische noodhulp¹ bent u geïnformeerd dat het huidige contract met Noordzee Helikopters Nederland (NHN) medio 2022 afloopt. Het Ministerie van Defensie heeft de aanbesteding verzorgd voor het nieuwe contract. Door het aanspannen van juridische procedures tegen de gunningsbeslissing van de aanbesteding is er een vertraging ontstaan van enkele maanden. Er is in november 2021 een nieuw contract voor de SAR-helikoptercapaciteit gesloten met Bristow Nederland B.V. (hierna: Bristow). De verwachting is dat de helikopters van Bristow op 4 november a.s. operationeel zullen zijn. Teneinde een onderbreking van de SAR-dienstverlening te voorkomen, is het contract met NHN met een half jaar verlengd tot 1 januari 2023. De Minister van Defensie en ik hebben brieven ontvangen van NHN, waarin NHN haar zorgen uit over de toekomstige borging van SAR-diensten. Deze brieven zijn beantwoord. Het Ministerie van IenW heeft daarnaast een brief ontvangen van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, waarin zorgen worden geuit over de aanbesteding. Deze brief zal op korte termijn worden beantwoord.

Hieronder ga ik in op de vragen uit het Commissiedebat Maritiem van 24 november 2021.

¹ Kamerstuk 30 490, nr. 38.

Waarom geldt er een praktische noticetijd van tien minuten, terwijl in het Antea-rapport een noticetijd van ten minste twintig minuten wordt aanbevolen?

In het Antea-rapport wordt een noticetijd van 20 minuten aanbevolen, waarbij de noticetijd wordt gerekend als de tijd die maximaal mag verstrijken tussen alarmering en vertrek van de helikopter. In reactie op de aanbevelingen uit het Antea-rapport is uw Kamer geïnformeerd dat er met ingang van het nieuwe contract voor de SAR-helikopter een noticetijd geldt van maximaal 20 minuten volgens deze nieuwe definitie². Dat betekent dat een aanbieder een kortere noticetijd mag hanteren. Bristow zal de helikopters inzetten vanaf twee locaties en zal in het merendeel van de acties een noticetijd van 20 minuten kunnen hanteren. Bristow zal bij vluchten vanaf Vliegveld Midden Zeeland standaard een noticetijd van tien minuten hanteren. Bristow is een internationaal bedrijf met jarenlange, wereldwijde ervaring in het uitvoeren van SAR-operaties. Deze operator heeft in een lopend contract (in het Verenigd Koninkrijk) aangetoond dat, hoewel dit geen vereiste is, de helikopter veelal binnen tien minuten na alarmering in de lucht is.

Geldt deze noticetijd dan alleen voor korte diensten, aangezien de vermoeidheidsstudies aantonen dat een noticetijd van tien of twintig minuten alleen mogelijk is bij diensten korter dan twaalf uur?

Bristow heeft ruime ervaring met een *Fatigue Management and Reporting* systeem dat is goedgekeurd door de Engelse luchtvaartautoriteit. Op basis van gevloggen uren, werkuren, vrije tijd en nachtvluchten wordt het vermoeidheidsniveau gemeten. Bij een dreigende overschrijding van de werk- en rusttijden volgt een waarschuwing zodat het rooster tijdig kan worden aangepast.

Klopt het dat de landingsbaan op de basis Midden-Zeeland een gewicht van maximaal 6.000 kilo kan dragen? Ik vraag dit omdat de SAR-helikopter een maximaal gewicht van 8.600 kilo heeft. Als dit klopt, wat gaat de Minister dan doen om dit op te lossen?

In de wijziging van de verordening luchthavenbesluit Midden-Zeeland³, die op 24 november 2021 is gepubliceerd, is opgenomen dat het ten behoeve van een HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht is toegestaan op de luchthaven te landen/op te stijgen met luchtvaartuigen met een hoger maximum startgewicht dan 6.000 kg.

En biedt het luchthavenbesluit van Zeeland voldoende ruimte voor reallifetrainingen, zowel overdag als in de nacht?

Het trainen voor SAR-operaties kenmerkt zich vooral door vaardigheden die te maken hebben met operaties op zee, zoals laag vliegen boven zee, het uitvoeren van zogenaamde takeloperaties in een dynamische omgeving en het landen op olie- en gasplatforms en op schepen. Het is geen vereiste dat trainingen vanaf de tweede basis (Vliegveld Midden Zeeland) worden uitgevoerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

² Kamerstuk 30 490, nr. 34.

³ Provinciaal blad 2021 nr. 11385.