

1 Het opsporen en redden van mensen in nood

Introductie

Het is de taak van de overheid zorg te dragen voor een doeltreffende uitvoering van maatregelen die voortvloeien uit internationale verdragen betreffende de redding van mensenlevens op zee. Overheidsop treden op dit terrein wordt aangeduid als Search and Rescue (SAR). De Kustwacht vervult de SAR-dienst en deze wordt met de hoogst denkbare prioriteit uitgevoerd. Via operationele overeenkomsten beschikt de Kustwacht over een grote vloot aan reddingboten van onder andere de KNRM en vliegende middelen van het ministerie van Defensie.

1.1 Formele basis SAR

Internationaal

Internationale verdragen verplichten aangesloten partijen een dienst op te richten en in stand te houden voor opsporing en redding (Search and Rescue of kortweg SAR) van in nood verkerende bemanningen en passagiers van schepen en luchtvaartuigen.

Voor de luchtvaart is deze verplichting neergelegd in Bijlage 12 van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (ICAO, trb. 1973, 109).

Voor scheepvaartongevallen is één en ander geregeld in verschillende, in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) tot stand gekomen verdragen: het Internationaal Verdrag voor Opsporing en Redding op Zee, Hamburg 27 april 1979 (trb. 1980, 181) en het Internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS, Londen, 1974, Trb. 1976, 157). Ook het VN Zeerechtverdrag (UNCLOS, Montego Bay 1982, Trb.1984, 55) verplicht partijen tot de oprichting van een SAR-dienst. Schepen en vliegtuigen dienen het International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) manual aan boord te hebben, gezamenlijk gepubliceerd door IMO en ICAO.

Nationaal

Nationaal is de formele basis voor een opsporing- en reddingsdienst vastgelegd in de "Regeling inzake de SAR-dienst 1994"¹ voor de zeegebieden (inclusief die gebieden waar andere autoriteiten verantwoordelijk voor zijn).

Voor wat betreft de luchtvaartincidenten is het SAR werkgebied in principe de Flight Information Region (FIR) Amsterdam. Deze overlapt gedeeltelijk de Nederlandse Exclusieve Economische Zone (NL-EEZ). Beide gebieden tezamen vormen het NL-SRR (Search and Rescue Region) voor scheep- en luchtvaart.

Het gebied dat wel in de NL-EEZ ligt maar niet tot de FIR-Amsterdam behoort, behoort tot de London en Scottish FIR van het Verenigd Koninkrijk.

Tevens bestaat er diverse wet- en regelgeving over o.a. de constructie en uitrusting van schepen, luchtvaartuigen en offshore installaties en training van het daarop werkzame personeel. Zo is de offshore-industrie wettelijk verplicht te voorzien in bijstandsschepen en/of helikopters om eigen personeel uit zee te redden of te evacueren van offshore installaties. Deze wettelijke verplichting met betrekking tot het Noodplan is vastgelegd in art. 3.37v van het Arbobesluit. Ook scheepvaart en luchtvaart kennen gelijksoortige verplichtingen, vastgelegd in o.a. voor de scheepvaart de SOLAS-bepalingen, geïmplementeerd in het Schepenbesluit 2004 en voor de luchtvaart de ICAO-voorschriften, geïmplementeerd in de luchtvaartwetgeving.

¹ nr. S/J 30.098/94 d.d. 26 augustus 1994 en de wijziging hierop nr. HDJZ/SCH/2005-1896, d.d. 23 december 2005, Stcr. 2006, 1

Naar aanleiding van een audit van de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO² wordt in 2010 het toezicht op de SAR-taak verder ingericht. Bovendien voert de Kustwacht voor haar functioneren een kwaliteitssysteem in.

1.2 **Beleid SAR**

1.2.1 *Doelstelling*

De beleidsdoelstelling van de overheid bij het opsporen en redden van mensen in nood is het 24/7 garanderen dat er een adequate SAR-dienst is voor het snel opsporen en effectief redden van in nood verkerende bemanningen en passagiers van schepen, luchtvaartuigen en mijnbouwinstallaties, of betrokken bij andere activiteiten op zee.

Uitgangspunt van het beleid is dat als zich een voorval voordoet aan boord van schepen, luchtvaartuigen en mijnbouwinstallaties waarbij de veiligheid in het geding komt dit met de aan boord aanwezige middelen en kennis bestreden moet kunnen worden. Wanneer dit niet mocht lukken dan dienen de bemanning en passagiers over voldoende middelen, kennis en tijd te beschikken om het schip, het luchtvaartuigen en/of mijnbouwinstallatie te kunnen verlaten en 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 diensten zijn additioneel ten opzichte van de eigen verantwoordelijkheden van de scheepvaart, luchtvaart en mijnbouw. Dit betekent echter niet dat hulp wordt verleend "in het uiterste geval", want bij iedere melding wordt door de Kustwacht een risico inschatting gemaakt en desnoods preventief hulp aangeboden. Ondanks de bereidheid tot uiterste inspanningen, kan de overheid nimmer garanderen in alle gevallen succesvol te hulp te kunnen schieten.

Incidenten met schepen, luchtvaartuigen en mijnbouwinstallaties kunnen alle op unieke wijze verlopen. Ieder object heeft zijn eigen reddingsmiddelen. Opvarenden, inzittenden en personeel op mijnbouwinstallaties zijn ieder op een eigen manier voorbereid op het moment dat men het object moet verlaten.

De SAR-dienst wordt met de hoogst denkbare prioriteit uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de directeur Kustwacht. Hij is verantwoordelijk voor het functioneren van de SAR-dienst, de coördinatie van de opsporing en redding en het opstellen van de operationele procedures. De Kustwacht functioneert als Reddingcoördinatiecentrum (RCC), zowel voor de maritieme als voor de aeronautische hulpverlening. Uitvoering van de feitelijke opsporing en redding is in handen van een aantal diensten, zoals het ministerie van Defensie en de Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij (KNRM). De Directeur Kustwacht heeft met genoemde partijen operationele overeenkomsten gesloten over de beschikbaarheid van de vliegende en varende middelen. Bovendien werkt de Directeur Kustwacht samen met omringende landen zodat in voorkomende gevallen en ter afdekking van restrisico's internationale assistentie opgeroepen kan worden.

1.2.2 *Zorgnorm*

Op dit moment is de volgende capaciteit beschikbaar.

² In april 2008 heeft de ICAO getoetst in hoeverre Nederland haar verplichtingen nakomt die voortvloeien uit het Verdrag van Chicago. Een aanbeveling uit de toets is het invoeren van een kwaliteitssysteem over het functioneren van de Kustwacht op het punt van SAR en het organiseren van toezicht op de SAR-organisatie.

Basisreddingscapaciteit Lynx-helikopter

- De reddingscapaciteit buiten de 40nM uit de kust bedraagt 4 personen.
 - ten tijde van helikopteroperaties van en naar de mijnbouwplatformen tijdens werktijden op werkdagen dienen de hulpdiensten uiterlijk in 90 minuten³ na de melding ter plaatse zijn.
 - buiten werktijden en op za, zo en feestdagen uiterlijk in 150 minuten.

Basisreddingscapaciteit KNRM-schepen

- De reddingscapaciteit die tot 40 nM uit de kust uiterlijk in 90 minuten na de melding ter plaatse dient te zijn bedraagt 400 personen.

Opschalingscapaciteit KNRM-schepen

- De reddingscapaciteit die tot 40 nM vanuit de kust uiterlijk in 180 minuten na de melding ter plaatse dient te zijn bedraagt 1.200 personen.

Opsporing

- De vliegende opsporingscapaciteit⁴ heeft een uitruktijd van maximaal 1 uur.

Kustwachtvliegtuigen

De kustwachtvliegtuigen ondersteunen de SAR-actie door te assisteren bij het opsporen van mensen in nood. Het voert de coördinatie in het gebied uit indien de actie meerdere SAR-eenheden vergt en verzorgt dan de communicatie met het Kustwachtcentrum.

Kwaliteit

De capaciteit betreft bemande reddingseenheden die in staat zijn personen uit het water te halen en die op zich zelf een (tijdelijke) veilige plaats ("*place of safety*") vormen voor de geredden. De bemanning van de reddingseenheid levert zo nodig eerste hulp aan gewonden.

Beschikbaarheid

De eenheden die behoren tot de basiscapaciteit dienen op jaarbasis 100% van de tijd inzetbaar te zijn. De eenheden die behoren tot de opschalingscapaciteit dienen op jaarbasis 98% van de tijd inzetbaar te zijn (maximaal 175 uur per jaar mag de capaciteit minder dan 1.200 personen bedragen).

De doelstelling is bepaald voor een windkracht tot 8 Bft en met voldoende zicht ter plaatse van het incident.

Zorgnorm bij inzetbaarheid NH-90 (begin 2013)

De overheid heeft de ambitie dat hulpdiensten binnen anderhalf uur na melding van een (mogelijk) ongeval ter plaatse zijn. Is dat het geval dan is de kans op redding groot doch is uiteraard altijd afhankelijk van de omstandigheden. De genoemde termijn is gebaseerd op de overlevingskans van een persoon die met beschermende kleding te water geraakt en die hem onder gemiddelde Noordzeeomstandigheden 120 minuten doet overleven. Maar ook drenkelingen in vloten of eigen reddingboten kunnen zolang op het water overleven.

Grotere passagiersschepen hebben een groot drijvend vermogen waardoor meer tijd is voor evacuatie naar de eigen reddingboten en het arriveren van grote aantallen reddingseenheden vanaf de kust.

³ met uitzondering van het meest noordelijke deel van de NEEZ, daar geldt 120 minuten. De afstand tot Den Helder is te groot.

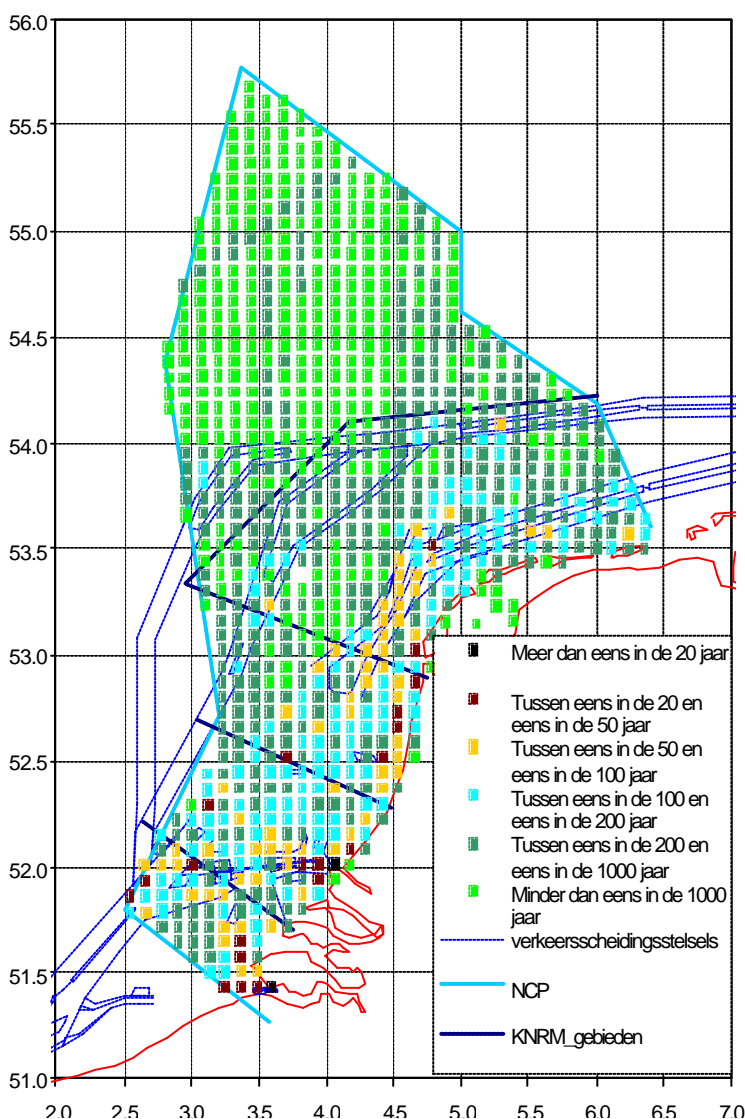
⁴ Voor het opsporen van mensen in nood beschikt de Kustwacht naast de helikopters over de beide Kustwachtvliegtuigen.

De beroepsscheepvaart, de luchtvaart en de mijnbouwactiviteiten zijn volcontinue bedrijven. Dat betekent dat zowel overdag als 's nachts voldoende capaciteit beschikbaar moet zijn om in voorkomende gevallen mensen te redden.

Begin 2013 krijgt Defensie de beschikking over een NH90 reddingshelikopter met een capaciteit van 16 personen. Een helikopter is dan 24/7 beschikbaar op 20 minuten uitruktijd. Op grond van de zorgnorm die dan van kracht wordt, is er ten behoeve van SAR-taken in het hele verantwoordelijkheidsgebied op de Noordzee uiterlijk binnen 90 minuten na melding een capaciteit voor het redden van 16 personen ter plaatse.

Restrisico's

De zorgnorm geeft aan hoe snel een zekere capaciteit ter plaatse dient te zijn. Om te spreken van geredde personen dienen de mensen in nood ook uit het water gehaald te worden en naar de wal vervoerd te worden. Voor opvang aan de wal zorgt de daartoe gealarmeerde lokale of regionale overheid.



Figuur 1.1: Kans op een incident met minder dan 40 PpaR per jaar (onderzoek MARIN)

Of de zorgnorm toereikend is hangt van diverse factoren af, zoals van de kwaliteit van de persoonlijke beschermingskleding, de omgevingscondities, de conditie van de mens in nood, de snelheid van aan boord kunnen nemen gezien de wind- en zeecondities, enz.. Indien de melding de positie van het incident slechts bij benadering bevat, is een zoekactie nodig waardoor de kans toeneemt dat de reddingseenheid later ter plaatse is. In het algemeen geldt dat bij een langer verblijf in het water de overlevingskansen van de drenkeling afnemen.

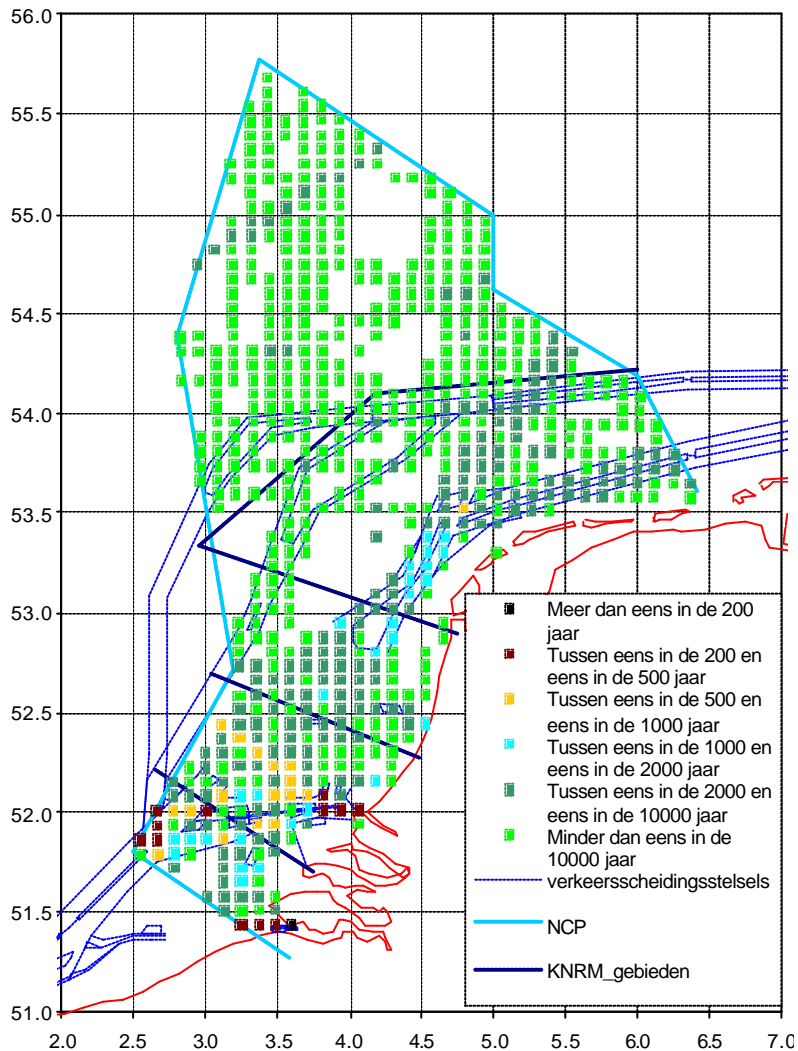
De reddingscapaciteit gaat uit van mobiele personen. Niet-mobiele en gewonde personen kunnen de capaciteit van de reddingseenheid beperken.

Uit onderzoek blijkt dat 3 van de 4 incidenten plaats vinden bij een windkracht tot 8 Bft. Indien de reddingseenheden op de heenreis een windkracht van 9 á 10 Bft tegen ondervinden, zullen reddingseenheden later ter plaatse zijn (helikopters ongeveer 25% en reddingsboten ongeveer 50%) waardoor de overlevingskansen van de mensen in nood in het water afnemen.

Een zorgnorm gaat over een mogelijk incident. Indien 2 of meer incidenten tegelijkertijd op verschillende plaatsen optreden dient de Kustwacht de beschikbare middelen uit binnen- en buitenland zo optimaal mogelijk te verdelen.

1.2.3 Preventieve maatregelen

Het gebruik van mobiele telefoons om incidenten aan de Kustwacht te melden neemt toe. Onderzocht wordt of het mogelijk is de positie van de melder hiermee te bepalen. De overheid waarschuwt samen met de Kustwacht met name recreatieve gebruikers van de Noordzee voor de onbetrouwbaarheid van het functioneren van de telefoon en dringt aan op gebruik van marifoon.



Figuur 1.2: Kans op een incident met meer dan 40 PpaR (onderzoek MARIN)

met een Rigid Hull Inflatable Boat (RHIB's). Gebleken is dat een RHIB de effectiviteit bij een SAR-actie verhoogt. Zeeschepen in beheer bij de rijksrederij waar deze voorziening nog ontbreekt worden met een RHIB uitgerust om snel mensen in nood in de buurt van het schip op te kunnen pikken.

Ten aanzien van de preventieve maatregelen (pre-SAR) in het geval van brand op een passagiersschip wordt verwezen naar het betreffende hoofdstuk in de SAR-nota.

Sinds 1 januari 2005 is een transponder een verplicht uitrustingsstuk aan boord van SOLAS-schepen. In EU-verband wordt in het kader van het derde maritieme veiligheidspakket gewerkt aan het verplicht stellen van een transponder aan boord van kleinere vissersschepen. Op deze wijze worden schepen sneller gelokaliseerd.

Ook helikopters zijn, op grond van internationale verplichtingen, met transponders uitgerust. Door de positie informatie die deze transponder uitzendt kan de luchtvaartnavigatiedienstverlener sneller bepalen of actie noodzakelijk is (verlenen van Alerting Service) indien de helikopter zich niet binnen een half uur van de verwachte aankomst tijd meldt ("overdue"). Helikopters en overlevingspakken zijn tevens uitgerust met noodbakens. Signalen van die bakens ondersteunen het zoeken naar mensen in nood door de Kustwacht.

Voor de uitvoering van handhavingstaken zijn diverse kustwachtvaartuigen uitgerust

1.3 Risico onderzoek SAR

1.3.1 Algemeen

Het risico-onderzoek is gebaseerd op lange en korte termijn cijfers van verschillende aard en omvang. Voor de beroepsscheepvaart is een kansberekening gemaakt voor de NEEZ. De berekende kansen zijn hoger indien ook rekening wordt gehouden met incidenten van helikopters en vliegtuigen, en op mijnbouwinstallaties zelf.

1.3.2 Risico's scheepvaart

Voor de SAR-taak is een risico analyse met het zogenaamde SAMSON-model uitgevoerd voor 5 typen ongevallen met beroepsschepen, te weten aanvaring, zinken, huidschade, brand/explosie en contact met een platform. Vervolgens is gekeken hoe groot de kans op die gebeurtenissen is, en wat het aantal potentiële mensen in nood bij zo'n incident is (Potential Persons at Risk: PPAR). In *tabel 1.3* is de situatie gesommeerd over het hele Nederlandse deel van de Noordzee.

Pot. Persons at Risk	1-20	21-40	41-400	401-1200	>1200
eens in de ... jaar	0,7	2	36	220	740

Tabel 1.3: kansen op mensen in nood in 5 klassen, in de NEEZ

Tevens is onderzocht waar die incidenten zich kunnen voordoen. Onderzoek naar de kansverdeling over de NEEZ levert het volgende beeld op. Voor incidenten met *minder dan 40 potentiële mensen in nood*, liggen de risico's vooral in de strook tot 12 nM uit de kust (met name in de aanloop naar de Westerschelde en de Nieuwe Waterweg) en in het verkeersstelsel op ongeveer 40 nM voor de Zeeuwse kust (*figuur 1.1*). De risico's voor incidenten *met meer dan 41 personen* liggen ook in de strook tot 12 nM uit de kust en daarbuiten in het verkeersstelsel voor Zeeland, op ongeveer 40 nM uit de kust (*figuur 1.2*).

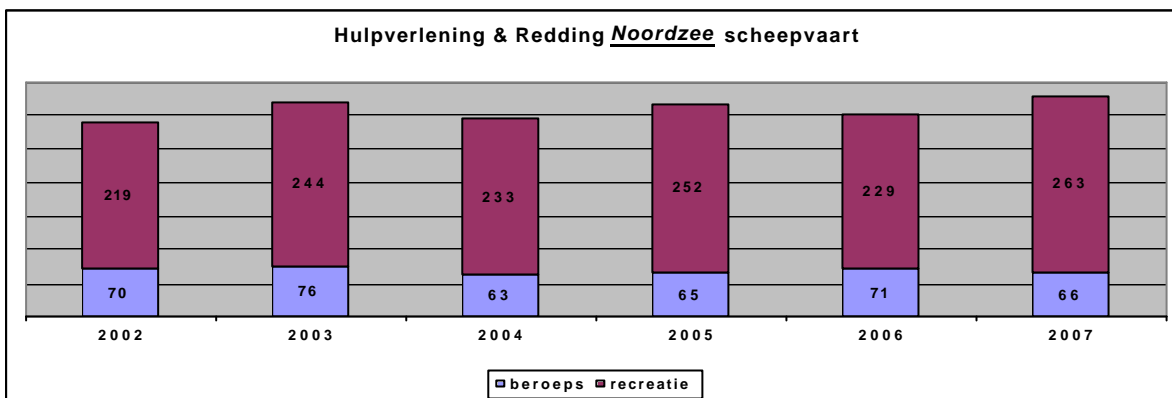
Op 71% van alle beroepsvaartuigen is het aantal bemanningsleden 9 man of minder. Op 22% van de overige is dat gemiddeld 16 personen (10-23 personen). De overige 7% van de schepen hebben meer dan 23 bemanningsleden aan boord.

Het aantal bewegingen van passagiersschepen (cruise en ferry) op de Noordzee en van/naar Nederlandse havens nam de afgelopen jaren toe. Ook nam de omvang van het aantal bemanningsleden en passagiers op cruiseschepen de laatste jaren toe; de grootste schepen die Nederlandse havens aandoen hebben een capaciteit van 3.000 passagiers. De ferryschepen hebben in het laagseizoen ongeveer 400-600 personen aan boord en in het hoogseizoen oplopend tot 1.200 personen.

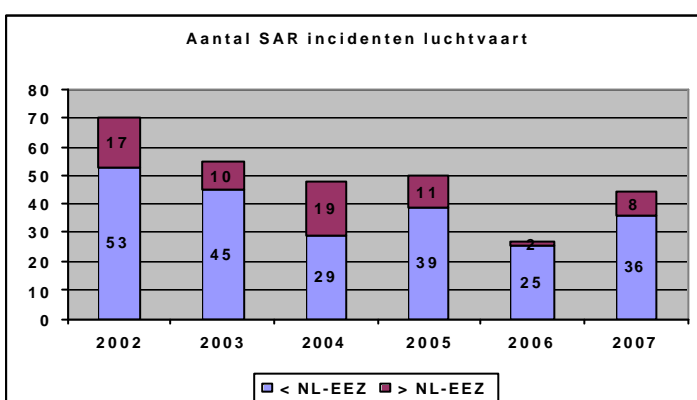
1.3.3 Risico's luchtvaart

Naar de risico's van de luchtvaart is geen aparte analyse uitgevoerd. NOGEPa geeft aan dat tijdens de openstelling van vliegveld in Den Helder iedere 4 minuten ergens op een platform in het Nederlandse gebied een helikopter landt of opstijgt. Den Helder heeft in 2009 ongeveer 25.000 vliegbewegingen geacommodeerd. Het aantal vliegbewegingen tussen de diverse mijnbouwplatformen bedraagt ongeveer 50.000. De huidige transporthelikopters kunnen tot 20 passagiers vervoeren, de vanaf 2011 te introduceren nieuwe transporthelikopters zullen naar verwachting tot 14 passagiers vervoeren (en 2 bemanningsleden).

1.3.4 Risico's mijnbouw installaties



Figuur 1.4 aantal gemelde SAR-incidenten scheepvaart



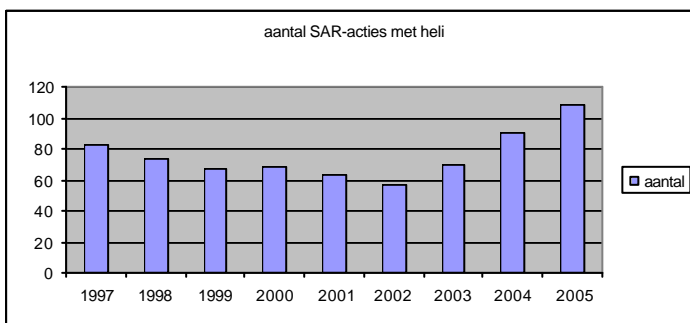
Figuur 1.5 aantal gemelde SAR-incidenten luchtvaart

De kans op mogelijke mensen in nood afkomstig van een mijnbouwinstallatie door contact met de beroepsscheepvaart is met het SAMSON model berekend als eens in de 17 jaar. Vanuit het ARBObesluit heeft de mijnonderneming een wettelijke zorgplicht binnen een straal van 500 meter rond het platform zelf voor reddingsmiddelen te zorgen. Daarbuiten verleent de overheid hulp. Bij mobiele boorinstallaties liggen vanwege voornoemd besluit bijstandsbotten in de nabijheid van

deze mijnbouwinstallaties voor het geval dat iemand overboord valt of de installatie moet worden geëvacueerd. Bij productieplatforms beschikt men alleen over de hiervoor vereiste eigen reddingsmiddelen. NOGEPA heeft, om te voldoen aan de wettelijke zorgplicht, een reddingshelikopter ingehuurd. De afgelopen jaren is deze helikopter in specifieke omstandigheden mede ter beschikking geweest van de Kustwacht.

1.3.5 Cijfers/geschiedenis

Het aantal SAR-meldingen door incidenten met de scheepvaart op de Noordzee bedroeg in de periode 2002-2007 gemiddeld 310 per jaar (figuur 1.4). De



Figuur 1.6: inzet heli's bij SAR-acties periode 1997-2005 (uit: Technical note)

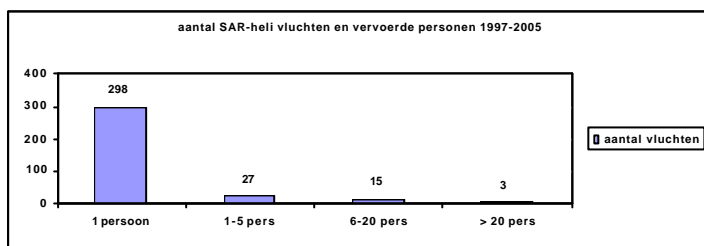
recreatievaart was de grootste veroorzaker.

Het aantal SAR-incidenten in de luchtvaart binnen de NL-SRR ligt jaarlijks rond de 40 incidenten (figuur 1.5). De belangrijkste redenen voor een SAR-oproep betreffen overdue⁵ (38%) en crash (20%). Het betreft hier in meerderheid recreatieve luchtvaart.

Het aantal heli-vluchten voor SAR-taken lag in de periode 1997-2005 tussen de 60 en 90 vluchten per

⁵ verlenen van Alerting Service indien de helikopter zich niet binnen een half uur van de verwachte aankomsttijd meldt

jaar. 78% van de vluchten had een bestemming binnen een kuststrook van 40nM,



Figuur 1.7: aantal vervoerde personen tijdens SAR-acties 1997-2005 (uit: Technical note)

actie 1 persoon (86% van de gevallen), in de overige gevallen meer dan 1 persoon (figuur 1.7).

22% van de vluchten naar het overige deel van de NL-SRR. Vanaf 2003 kon de reddingshelikopter van NOGEPa door de Kustwacht worden ingezet, wat het aantal vluchten tot 108 deed toenemen (figuur 1.6).

Van 343 acties in deze periode is bekend hoeveel personen in totaal geëvacueerd zijn: 298 keer betrof de

1.3.6 Conclusie risicoanalyse

Er is sprake van een gedifferentieerd risico. De meeste scheepvaart en de grootste risico's zijn binnen 40nM (nautical mijl, 74 km) van de Nederlandse kust (zie figuren 1.1 en 1.2) en ten tijde van de helikopteroperaties op de Noordzee. De risico's met betrekking tot scheepvaart buiten de 40nM zijn voorts het grootst in de diepwaterroute doch lager dan dicht bij de kust.

Tot op heden is de beschikbare capaciteit in de praktijk voldoende gebleken. Als deze echter wordt vergeleken met de eerder beschreven ambitie dan zien we dat er met name 's-nachts en in de weekenden niet in alle gevallen voldoende capaciteit is om te voldoen aan deze ambitie. Dit wordt ingevuld met de introductie van de NH90 begin 2013.

1.4 Eisen aan de uitvoering SAR

1.4.1 Internationale eisen

De operationele uitrusting van het Kustwachtcentrum dient te voldoen aan de eisen van IMO⁶ (maritiem) en ICAO (aëronautisch). De van toepassing zijnde internationale verdragen vragen om beschikbaarheid van SAR-eenheden zonder nadere specificatie. Zij moeten "suitably located and equipped for search and rescue" zijn. Noch aan de aard en het type, noch aan de prestaties worden nadere eisen gesteld. Er worden hierover ook geen aanbevelingen gedaan. Alleen met betrekking tot de beschikbare communicatiemiddelen worden aanwijzingen ter standaardisatie van de verschillende noodfrequenties gegeven.

1.4.2 Functionele eisen

Op basis van de aanduiding "suitably located and equipped for search and rescue" zijn functionele eisen te formuleren voor SAR-taken in de NL-SRR. Om tijdig met de benodigde capaciteit van de juiste kwaliteit ter plaatse van het incident te arriveren zijn uitruktijd, vertreklocatie en vliegsnelheid van doorslaggevend belang. Uitwerking naar technische en personele eisen is een taak voor de Directeur Kustwacht (DKW), vastgelegd in een leidraad. Die leidraad is onder andere afgeleid van de door de Task Force Noordzee (TFN) opgestelde "SAR helicopter Policy and Performance Standard".

1.4.3 Oefenen

De Kustwacht en de reddingseenheden houden regelmatig oefeningen om hun geoefendheid en paraatheid te onderhouden. Ook houdt de Kustwacht een maal per jaar een oefening voor de grootschalige evacuatie van passagierschepen en ferry's.

⁶ met name SOLAS, Regulation 7

Gebleken is dat bij deze grootschalige evacuaties het ontbreekt aan een samenhangend scenario van de onderscheiden stappen en ook ontbreekt een draaiboek, beide onderdelen van een bestrijdingsplan. In 2009 heeft de Kustwacht het opstellen en oefenen van zo'n bestrijdingsplan ter hand genomen.

1.4.4 Benchmark omringende landen

Vliegend materieel

- België heeft 5 helikopters aangewezen. De uitruktijd daarvan staat tussen 8.00 en 20.00 uur op 15 minuten en tussen 20.00 en 8.00 uur op 45 minuten.
- Duitsland beschikt over 2 helikopters. De uitruktijd daarvan staat op 15 minuten bij daglicht en 's-nachts op 60 minuten.
- Denemarken heeft 3 helikopters. De uitruktijd daarvan staat bij daglicht op 15 minuten en 's-nachts op 30 minuten.
- Het Verenigd Koninkrijk heeft in totaal 12 helikopters; 8 hebben een uitruktijd tussen 8.00 en 22.00 uur van 15 minuten en tussen 22.00 en 8.00 uur van 45 minuten.
- Zweden beschikt op 5 locaties langs de kust over een SAR-heli die allemaal, dag en nacht op 15 minuten uitruktijd staan.

Varend materieel

- De varende reddingscapaciteit in het Verenigd Koninkrijk dient gemiddeld 90% van de tijd inzetbaar te zijn. Er is geen vaste uitruktijd maar onder alle weerscondities is men binnen 15 minuten onderweg.
- In Duitsland is de bemanning reeds aan boord en kan men binnen 5 minuten uitvaren, 's nachts is dat binnen 10 minuten.
- Ook Denemarken heeft geen vaste uitruktijd; praktisch gesproken echter vaart men binnen 10 minuten uit.

1.5 Beschikbare middelen SAR

1.5.1 Communicatiemiddelen

Voor het coördineren van een SAR-actie beschikt de Kustwacht over een volledig ingericht Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) dat aan de internationale eisen voldoet.

1.5.2 Vliegend materieel

Conform de SAR-regeling levert Defensie één of meer helikopters en, sinds de formele overdracht van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de minister van Defensie, twee kustwachtvliegtuigen. De Kustwacht beschikt thans over een helikopter voor de Noordzee (capaciteit 4 personen, de minister van Defensie vervangt deze helikopters vanaf begin 2013 door helikopters met een gereddencapaciteit van 16 personen). Tevens kan zonedig een beroep gedaan worden op andere helikopters van de overheid. De helikopters zijn tot windkracht 11 Bft inzetbaar. Zoals al aangegeven is de afgelopen jaren ook de NOGEPA helikopter beschikbaar geweest voor SAR taken.

De huidige uitruktijden voor de helikopter van Defensie is zoals in tabel 1.8 aangegeven.

Helikopter	Uitruktijd werkdagen			Uitruktijden weekenden en feestdagen		
	werktijd	daglicht	nacht	werktijd	daglicht	nacht
Defensie	20	45	60	45	45	60

Tabel 1.8 Uitruktijden van de helikopter van Defensie

Defensie is voornemens om de nieuwe NH90 helikopter, naast de SAR taak, ook beschikbaar te stellen voor het patiëntenvervoer van de Waddeneilanden naar de vaste wal. Hoewel het patiëntenvervoer buiten de verantwoordelijkheden van de Kustwacht valt zal, ter voorkoming van operationele conflicten, de prioriteitstelling, alarmering en inzet van de NH90 helikopter via het Kustwachtcentrum verlopen.

Voor het opsporen van mensen in nood beschikt de Kustwacht naast de helikopters over de beide kustwachtvliegtuigen.

1.5.3 Varend materieel

De reddingboten van de KNRM zijn speciaal voor SAR-taken in alle weertypen ontwikkeld. De vloot van de KNRM bestaat uit 34 zeegaande schepen die zijn verdeeld in 7 typen waarvan de grootste een capaciteit van 120 personen heeft. De KNRM opereert op de Noordzee vanuit 27 reddingstations, strategisch verspreid langs de Nederlandse kust. Alle stations hanteren een uitruktijd van 10 minuten. De schepen worden bemand door vrijwilligers. De KNRM is financieel onafhankelijk van de overheid. Wel neemt de overheid de kosten van het installeren en onderhouden van het C/P2000-communicatie- en alarmeringssysteem op zich.

De Kustwacht kan voor SAR-taken op zee verder beschikken over aanvullende middelen waaronder alle civiele schepen van de Rijksoverheid. Ook kunnen op verzoek van de Kustwacht schepen van de Koninklijke Marine worden ingezet. Tot slot kan de Kustwacht passerende schepen oproepen assistentie te verlenen en kan het aan de Kustwachtorganisaties van de omliggende landen assistentie vragen.

1.6 Financiële consequenties

De totale jaarlijkse meerkosten voor de invulling van de zorgnorm voor de SAR helikopters bedraagt 4,95 miljoen euro. Dit bedrag is opgebouwd uit 1,75 miljoen aan personeelskosten en 3,2 miljoen voor opleiding en training. Deze financiële consequenties zullen in de begrotingen van Defensie en Verkeer en Waterstaat worden opgenomen.

1.7 Conclusies SAR

De beleidsdoelstelling van de overheid bij het opsporen en redden van mensen in nood is het garanderen dat er een adequate SAR-dienst is voor het snel opsporen en effectief redden van in nood verkerende bemanningen en passagiers van schepen en luchtvaartuigen of mensen betrokken bij andere activiteiten op zee.

De overheid verleent (aanvullende) hulp. De aangeboden diensten zijn additioneel ten opzichte van de eigen verantwoordelijkheden van de verschillende sectoren. De SAR-dienst wordt met de hoogst denkbare prioriteit uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de directeur Kustwacht.

De overheid heeft de ambitie dat hulpdiensten binnen anderhalf uur na melding van een (mogelijk) ongeval ter plaatse zijn. In dat geval is de kans op redding groot, maar blijft afhankelijk van de omstandigheden.

Tot op heden is de beschikbare capaciteit in de praktijk voldoende gebleken. Als deze echter wordt vergeleken met de ambitie, dan zien we dat er met name 's-nachts en in de weekenden niet in alle gevallen voldoende capaciteit is om aan deze ambitie te voldoen.

De huidige reddingscapaciteit verandert op afzienbare termijn. Begin 2013 krijgt Defensie de beschikking over een NH90 reddingshelikopter met een capaciteit van 16 personen.

De zorgnorm zal dan als volgt worden vastgesteld: uiterlijk binnen 90 minuten na melding is een capaciteit voor het redden van 16 personen ter plaatse ten behoeve van SAR-taken in het hele verantwoordelijkheidsgebied op de Noordzee.

Met de NOGEPA zal verder worden gesproken over de relatie tussen de NOGEPA verantwoordelijkheden en de beschikbaarheid van de nieuwe NH 90.