

Vergaderjaar 2015–2016

30 490

Kustwacht In Nederland

Nr. 26

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 december 2015

Hierbij informeer ik u over het beleid aangaande de maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee voor de periode 2016–2020. Deze beleidsbrief is een vervolg op de nota over de maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee 2010–2015 (Kamerstuk 30 490 nrs. 15 en 16). Het beleid zoals vastgelegd in die nota, die het voorzieningenniveau voor de dienstverlening voor de noodhulp aangeeft, zal gecontinueerd worden. In de vorige nota is aandacht besteed aan het beschikbaar hebben van bergingscapaciteit. Hiervoor is geen norm meer vastgesteld omdat het bergen van schepen wordt beschouwd als een commerciële activiteit die aan de markt wordt overgelaten. Wel peilt de overheid periodiek, ongeveer eens in de vijf jaar, of er voldoende bergingscapaciteit permanent aanwezig is. Het betreft het voorhanden hebben van materieel waarmee schepen en/of verloren lading geborgen kunnen worden. Er zijn ook geen internationale verdragen die de overheid verplichten specifieke bergingscapaciteit beschikbaar te hebben voor «natte» berging op de Noordzee.

De uitbreiding van de Search and Rescue(SAR)-capaciteit zoals in de vorige nota is aangekondigd, is inmiddels gerealiseerd (zie de SAR-paragraaf). De brief sluit af met een financiële paragraaf. Als bijlage is een financieel overzicht toegevoegd¹.

Inleiding

Van oudsher is de Nederlandse Noordzee een van de drukst bevaren zeeën ter wereld. Naast het scheepvaartverkeer is er een toename van de gebruiksfunctie van de (bodem van de) Noordzee zoals olie- en gasexploitatie en exploitatie, windenergie, zandwinning, het leggen van kabels en leidingen, militaire oefengebieden, recreatief gebruik en natuurontwikkeling en -behoud. Naar verwachting zal door bevolkingsgroei en economische ontwikkelingen de druk op de Noordzee in totaal door alle

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

gebruiksfuncties toenemen. De verwachting is dat er ook een verandering van gebruiksfuncties ontstaat in de komende 30 jaar: een toenemend belang van natuur en duurzame energie en een afnemend belang van visserij en olie- en gaswinning. De ontwikkelingen laten zien dat er ten aanzien van de reguliere scheepvaart nog steeds sprake is van schaalvergroting van beroepsvaart, een kleine groei van kustvaart en een stabiel aantal scheepsbewegingen.

Het geografisch werkgebied voor de afhandeling van maritieme ongevallen omvat de Nederlandse territoriale zee en het luchtgebied daarboven en de Nederlandse Exclusieve Economische Zone en het luchtgebied daarboven. Indien nodig kan, in overeenstemming met betrokken diensten en bestaande internationale afspraken het werkgebied zich uitstrekken buiten de hiervoor genoemde gebieden. Het geografisch werkgebied voor de afhandeling van luchtvaartongevallen is het vluchtinformatiegebied (Flight Information Region) 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 vaste land en de mijnbouwplatforms en de loodsen van en naar schepen. Ook de overige luchtvaart vliegt intensief boven dit gebied.

Het opsporen en redden van mensen in nood (Search and Rescue, SAR)

De beleidsdoelstelling van de overheid bij het opsporen en redden van mensen in nood is het 24 uur per dag 7 dagen per week 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 mensen 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 luchtvaartuig 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 indien nodig wordt preventief hulp aangeboden. Ondanks de bereidheid tot uiterste inspanningen, kan de overheid niet garanderen in alle gevallen succesvol te hulp te kunnen schieten.

Incidenten met schepen, luchtvaartuigen en mijnbouwinstallaties kunnen allen 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 Kustwacht is in Nederland aangewezen als reddingscoördinatiecentrum (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 op zee ligt bij de door de Kustwacht gecontracteerde partijen. In deze operationele overeenkomsten zijn afspraken gemaakt over de beschikbaarheid van vliegende en varende middelen. Bovendien werkt de Directeur Kustwacht wereldwijd samen met andere RCC's zodat in voorkomende gevallen en ter afdekking van restrisico's internationale assistentie opgeroepen kan worden.

Zorgnorm helikopterinzet

In de vorige nota heeft de toenmalige Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat een nieuwe zorgnorm van kracht zou worden voor de Search and Rescue helikopter zodra het Ministerie van Defensie de NH-90 helikopter in gebruik zou nemen. Deze zorgnorm houdt in dat er binnen 90 minuten capaciteit ter plaatse moet zijn voor het redden van 16 personen. Deze norm blijft in deze nota gehandhaafd. Per 1 januari 2014 maakte Defensie bekend dat de ingebruikname van de NH-90 met enkele jaren is vertraagd. Om toch invulling te kunnen geven aan de zorgnorm heb ik middelen beschikbaar gesteld om te zorgen dat aan deze norm is voldaan. Naar verwachting kan Defensie met de NH90 vanaf 1 juli 2020 de SAR-taak in overeenstemming met de zorgnorm overnemen.

Zorgnorm door schepen

Behalve de helikopter-norm is er ook een norm voor de basisreddingscapaciteit door schepen. Deze blijft onveranderd: 400 personen tot 40 nautische mijl (nM) uit de kust uiterlijk in 90 minuten en 1200 personen tot 40 nM uit de kust uiterlijk in 180 minuten

De inzet bij brand aan boord van passagiersschepen

De beleidsdoelstelling is erop gericht dat de scheepvaart volgens internationale regels zelfvoorzienend is voor brandbestrijding aan boord. Voor aanvullende hulp zijn commerciële bergers beschikbaar. Per 1 juli 2015 is hierop een aanvullend gespecialiseerd brandweerteam op de Noordzee inzetbaar voor brand aan boord van passagiersschepen (ferry's en cruiseschepen). Dat team is erop gericht om scheepsbemanning te adviseren en te assisteren bij brandbestrijding aan boord en om daarmee grootschalige evacuaties te voorkomen. De zorgnorm geeft aan dat het team binnen 1 uur na de melding op de plaats van vertrek aanwezig moet zijn om via een helikopter met hijsinstallatie naar het passagiersschip vervoerd te worden. Het inzetten van gespecialiseerde brandweerteams geschiedt op verzoek van de kapitein en wordt gecoördineerd door de Kustwacht. De samenwerking met regionaal vergelijkbare initiatieven (MIRG-EU, geïnitieerd door Veiligheidsregio Zeeland) wordt geïntensiveerd.

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 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. Iedere twee jaar wordt een praktische uitvoeringsanalyse gemaakt om te bezien of de oliebestrijdingscapaciteit nog voldoende is.

Het bieden van noodstelephulp

Deze noodstelephulp is een specifieke vorm van het bestrijden van rampen en incidenten. Het bieden van noodstelephulp in de vorm van een Emergency Towing Vessel geeft de mogelijkheid om de driftrichtung en snelheid van een schip in nood te wijzigen om een aandrijving met een bouwwerk in zee of een stranding te voorkomen.

De zorgnorm bestaat uit een Emergency Towing Vessel (ETV) met een basiscapaciteit van minstens 120 ton trekkraft en 24/7 beschikbaarheid. Bij windkracht 5 Bft of meer neemt de noodstelephulp een strategisch gekozen positie in bij het scheepvaartverkeersstelsel ter hoogte van Den Helder. Deze positie is gekozen om de risico's voor de Waddenzee als Particularly Sensitive Sea Area te verminderen. Voor de ETV is een overeenkomst gesloten met de bergingsindustrie. De gestelde norm op jaarbasis is dat in 98% van de tijd (2% is 175 uur per jaar) de noodstelephulp aanwezig is.

De overheid acht het bieden van hulp aan driftende schepen ter bescherming van een mijnbouwinstallatie of windturbine primair een taak voor de scheepseigenaar, maar zal interveniëren als eigenaar niet snel kan handelen.

Met Duitsland is een Memorandum van overeenstemming gesloten door de Kustwacht over wederzijdse ondersteuning van noodstelepcapaciteit op de Noordzee, ten noorden van Den Helder. Uit marktonderzoek in 2012 is geconcludeerd dat eventuele noodstelephulp in het gebied tussen de Belgische wateren en Den Helder voldoende vanuit Vlissingen, Rotterdam en IJmuiden op commerciële basis kan worden ingezet. Voor het Noordzeegebied tussen Den Helder en Schiermonnikoog is dit niet het geval.

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, binnen 3 à 5 minuten gereageerd wordt door de Kustwacht. De Kustwacht luistert continu de maritieme noodfrequenties uit, bewaakt de relevante systemen zoals Inmarsat en AIS, neemt actie op noodoproepen en draagt zorg voor een vlotte communicatie met schepen en objecten in nood.

Het verstrekken van radio medische adviezen

De beleidsdoelstelling is dat de overheid zorgt voor gratis radio medische hulp aan zeevarenden gedurende 24 uur per dag. Dit geldt zowel voor Nederlandse zeevarenden wereldwijd als voor buitenlandse zeevarenden in het Nederlandse verantwoordelijkheidsgebied. De zorgnorm is dat binnen 10 minuten contact gelegd wordt met een arts van de Radio Medische Dienst. Hiervoor luistert de Kustwacht de verbindingen uit en brengt contact tot stand tussen aanvrager en hulpverlener en coördineert, zo nodig, in samenwerking met de KNRM, de inzet van middelen voor het overbrengen van een arts. Er worden ook medische adviezen gegeven bij het evacueren van zieken en gewonden van schepen en mijnbouwinstallaties 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 in beginsel als potentiële vluchthaven aangemerkt. De Kustwacht onderzoekt in samenwerking met de 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 Rampenplan voor de Noordzee, wordt door het Regionaal Beslisteam Noordzee (RBN) per geval een afweging over het bieden van een place of refuge 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 Wet BON (Wet bestrijding ongevallen Noordzee) of de Wet WBMO (Wet bestrijding maritieme ongevallen), nadat deze in de plaats van Wet BON is gekomen.

Ondersteuning door een surveillancevliegtuig

De twee beschikbare surveillancevliegtuigen dragen bij aan de uitvoering van verschillende beleidsdoelstellingen zoals het opsporen en redden van mensen in nood en het bestrijden van rampen en incidenten. Daarnaast worden de vliegtuigen ingezet op beheer- en handhavingstaken. Die taken behoren niet tot noodhulp. De vliegtuigen worden dus multidisciplinair ingezet door de Kustwacht.

Kustwachtorganisatie als Maritiem Operatie Centrum (MOC)

In 2013 verscheen de Visie Kustwacht 2020. Deze gaat onder andere in op de toekomstige modernisering van de Kustwacht en beschrijft drie ontwikkelpaden die verdere invulling geven aan het Veiligheidsconcept Noordzee (VCN) en de taken van de Kustwacht. Het concept omvat een systematische analyse in breder verband van de gegevens van de diverse handhavingsdiensten op de Noordzee. Een van de ontwikkelpaden omvat het ontwikkelen van een Maritiem Operatie Centrum in aansluiting op de Strategie Nationale Veiligheid. Het MOC draagt bij aan de versterking van de informatiepositie en de beeldopbouw van de Noordzee. Door het MOC kunnen overheidsdiensten beschikken over geïntegreerde informatie en worden de kustwachttaken nog effectiever en efficiënter uitgevoerd. Deze modernisering draagt bij aan een verantwoord gebruik van de Noordzee, een grotere veiligheid op zee en een betere naleving van (inter)nationale regelingen.

Financiën

De totale kosten van de maritieme en aeronautische noodhulp voor de periode 2016–2020 bedragen voor lenM € 99,8 miljoen. In de bijlage van deze brief vindt u het totaaloverzicht van de kosten die gemeoid zijn bij de uitvoering van de hierboven toegelichte taken, inclusief bijdragen van andere departementen.

Voor de Search and Rescue geldt dat de helikopters worden ingezet boven zowel de Noordzee als de binnenwateren (verantwoordelijkheid Veiligheid en Justitie). Om deze reden draagt Veiligheid en Justitie ook bij aan de kosten. Ook Defensie levert een bijdrage aan de kosten van het contract ter overbrugging van de komst van de NH-90.

De vliegtuigen die ingezet worden voor de Ramp en Incidentbestrijding worden ook ingezet voor handhavingstaken. Om die reden dragen ook andere departementen bij aan de kosten (voor Douane, KMAR, Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit).

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus