

Vergaderjaar 2020-2021

**Zorgnorm SAR-helikopters en SAR-verbeterprogramma
(Kamerstuk 30490, nr. 34)**

Nr.

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld op 2020

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over haar brief inzake de zorgnorm voor SAR-helikopters en het SAR-verbeterprogramma (Kamerstuk 30490, nr. 34).

De vragen en opmerkingen zijn op 7 januari 2021 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van ... zijn deze door haar beantwoord.

Voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**Inhoudsopgave**

Inleiding	1
VVD-fractie	2
D66-fractie	2
GroenLinks-fractie	5
SP-fractie	5
ChristenUnie-fractie	6

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van de beleidsevaluatie over de zorgnorm voor 'Search and Rescue' (SAR)-helikopters en de brief van de minister hierover. Deze leden hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van de agenda rondom dit overleg. Deze leden hebben nog enkele vragen die zij hierover willen voorleggen aan de minister.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brief en het onderzoek en hebben hier slechts enkele opmerkingen bij.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de minister over de Zorgnorm SAR-helikopters en SAR-verbeterprogramma en hebben daarbij nog enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de beleidsevaluatie SAR-helikopter zorgnorm. Deze leden hebben hierover een aantal vragen

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 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?

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? 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? Hoe wordt de continuïteit geborgd? Welke eisen worden gesteld aan de vliegeniers en de onderlinge communicatie, zodat misverstanden voorkomen kunnen worden? Wat kan gedaan worden om een mission report altijd volledig te krijgen, zodat alle prestaties zichtbaar worden?

D66-fractie

De leden van de D66-fractie willen allereerst opmerken dat zij verheugd zijn dat de problematiek rondom de SAR-dienstverlening voortvarend door de minister is en wordt

opgepakt en dat zij hiervan actief op de hoogte worden gesteld. Deze leden vinden het van groot belang dat de SAR-diensten goed functioneren en dat de veiligheid en het welzijn van de SAR-dienstverleners goed geborgd zijn, omdat zij op hun beurt weer enorm bijdragen aan de veiligheid op zee. Deze leden hebben daarom met enorm veel interesse kennisgenomen van de voortgang rondom het SAR-verbeterprogramma en het Antea-onderzoek over de zorgnorm.

De leden van de D66-fractie zijn met betrekking tot de voortgang van het SAR-verbeterprogramma en het Antea-onderzoek echter nog benieuwd naar een aantal zaken. Deze leden lazen bijvoorbeeld dat om twijfels rondom goed werkgeverschap weg te nemen een proactievere houding is gevraagd van Noordzee Helikopters Nederland (NHN) ten aanzien van het welzijn van de werknemers. Er wordt gesteld dat Rijkswaterstaat hierop heeft toegezien en heeft geconcludeerd dat dit ook het geval is. Deze leden ontvangen graag meer informatie op welke basis deze conclusie is getrokken. Kunnen hier concrete voorbeelden van worden gegeven?

De leden van de D66-fractie lazen verder dat ter navolging van de aanbeveling om de operatie op beide vliegstations, Den Helder en Pistoollhaven, gelijk te trekken, maatregelen zijn getroffen om de operationele processen te harmoniseren en waar nodig aan te passen. Deze leden lazen echter op pagina 13 van het Antea-onderzoek dat inzetten op medische evacuaties vrijwel alleen vanaf Den Helder wordt gedaan, omdat daar een verpleegkundige gestationeerd is om mee te vliegen. 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 Pistoollhaven, maar vragen toch of de consequentie van deze keuze, namelijk dat hierdoor geen ongeplande medische zorg gegeven kan worden bij een reddingoperatie vanuit de Pistoollhaven, 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 leden graag op welke andere manieren de operationele processen zijn geharmoniseerd.

De leden van de D66-fractie hebben een ander zorgpunt dat betrekking heeft op de Noordzee Helikopters Vlaanderen (NHV) Safety Management Manual (SMM). Deze leden lezen dat zodra aanvullende specifieke wetgeving van kracht is, de SMM zal worden aangepast. Uit de Kamerbrief van 12

oktober 2020 (Kamerstuk 30490, 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 SMM.

De leden van de D6-fractie maken zich ook nog zorgen over de werk- en rusttijden (WRR) van de SAR-dienstverleners. 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?

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? 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?

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie zijn tevreden dat het onderzoek uitwijst dat aan de normen wordt voldaan. De vergelijking met dezelfde diensten in onze buurlanden bevestigt dat we het goed doen, al kan het natuurlijk altijd beter. Deze leden zien dat de aanbevelingen van het onderzoek zijn opgepakt en grotendeels al zijn geïmplementeerd.

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? 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. 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?

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? Wat heeft deze tijd voor gevolgen voor de roosters en werktijden en daarmee voor de vliegveiligheid van de Nederlandse SAR-operatie? Vermoeidheid en vliegen gaan immers niet goed samen.

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?

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. De SAR-diensten zijn van levensbelang voor de bemanningen en passagiers van bijvoorbeeld vissersschepen, vliegtuigen en boorplatforms in geval van nood. De SAR-helikopter is in veel gevallen een laatste redmiddel. In het voorgaande schriftelijk overleg vroegen deze leden of de proef onder realistische omstandigheden kon plaatsvinden, bijvoorbeeld in het donker, op open zee. Graag horen deze leden van de minister onder welke omstandigheden de proef heeft plaatsgevonden.

Notice-tijd

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de beleidsevaluatie dat de gestelde notice-tijd van 20 minuten in 2019 driemaal (in 2% van de gevallen) is overschreden. Redenen voor deze overschrijding waren slecht weer en het tanken van extra brandstof, vanwege een vlucht die direct op een vorige inzet volgde. Aan de hand van beschikbare data is gekeken of een snellere notice-tijd haalbaar is. Wat zou de operator gepresteerd hebben wanneer voor de notice-tijd niet een norm van 20 minuten, maar van 15 minuten was aangehouden? Daarna volgt alleen een korte uiteenzetting hoeveel vluchten er niet aan de notice-tijd van 15 minuten zouden voldoen en dat dit een hoger percentage is dan bij een notice-tijd van 20 minuten. Dit lijkt deze leden een open deur, wanneer de eisen worden verhoogd neemt het aantal geslaagde vluchten bij de nieuwe norm af. Dit zegt echter nog niks over de prestaties bij een scherpere norm; wanneer NS bij 3% van haar treinritten vertraging mag oplopen, wordt er minder vaak aan de norm voldaan dan wanneer 20% van de ritten te laat mogen komen. Deze leden zijn benieuwd of een scherpere notice-tijd, bijvoorbeeld 15 minuten, de prestaties van de SAR-missies zou versnellen en verbeteren, gezien vier van de vijf geïnterviewde SAR-diensten deze richtlijn ook hanteren. Ook wordt in vier van de vijf onderzochte landen de notice-tijd gedefinieerd als: 'alarm tot airborne' in tegenstelling tot de Nederlandse definitie 'alarm tot rotorstart'. 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?

Zorgnorm

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de evaluatie van Antea dat medische assistentie sneller dan nu ter plaatse kan zijn. Dit kan onder meer door interpretatieverschillen over de norm: gaat deze uit van één verpleegkundige per helikopter of één binnen de gehele norm (16 personen, ofwel twee helikopters). Deze leden vragen de minister dan ook 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.

II Reactie van de bewindspersoon