



gespreksnota

Aanleiding en doel

U heeft uw collega van DEF verzocht om een gesprek over de SAR-helikopter (*Search and Rescue*). Aanleiding was een intern gesprek op 8/6 jl. over de SAR-helikopter waarin een aantal zorgpunten m.b.t. de lopende aanbesteding is geuit.

Doel van het gesprek met **5.1.2.e** DEF is tweeledig:

- Samen met DEF tot een gedeeld beeld komen en heldere afspraken maken over het vervolg;
- Bespreken of extra verlenging van het contract van 1/1/23 tot 1/7/23 nodig is.

Resultaten

Er zijn naar aanleiding van het gesprek drie opties denkbaar voor het vervolg:

- Als het verhaal van DEF voldoende steekhoudend is, kan het proces vervolgd worden en is er geen reden om het contract met NHV extra te verlengen.
- Als u in het gesprek niet overtuigd raakt van een goede uitkomst van het aanbestedingsproces, kunt u DEF vragen om een risicoanalyse waarin helder gemaakt wordt hoe de risico's gemitigeerd worden. Die risicoanalyse vormt dan belangrijke input voor de vraag of extra verlenging nodig is. NB: deadline voor een besluit over extra verlenging is 30/6 a.s.
- U kunt naar aanleiding van het "rumoer" in de buitenwereld (zie hierna onder krachtenveld) aansturen op een *second opinion* met als hoofdvraag of de aanbesteding gaat opleveren wat is uitgevraagd in het Programma van Eisen (PvE). Bij deze optie ligt extra verlenging van het contract voor de hand.

Uw bijdrage

De primaire zorg van IenW moet zijn dat M zijn politieke verantwoordelijkheid kan waarmaken: 24/7 een adequate SAR-dienst leveren¹. Hoofdvraag aan DEF is of met ingang van 4 november a.s. de SAR-operatie conform het PvE geleverd kan worden. DEF heeft overigens ambtelijk aangegeven dat het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) onderdeel uitmaakte van het projectteam dat heeft beoordeeld of de verschillende aanbiedingen voldoen aan het PvE.

Er zijn verschillende aspecten van het dossier waarover u vragen (hieronder in bullets) kunt stellen aan uw collega van DEF:

MIRG-team

IenW is in Kustwachtverband opdrachtgever van het MIRG-team dat is ingesteld voor brandbestrijding aan boord van schepen op de Noordzee. Onder het huidige contract wordt MIRG voor missies en oefeningen opgepikt vanaf de Pistoelhaven in Rotterdam.

- Vanaf welke locatie in de regio Rotterdam wordt het MIRG-team onder het nieuwe contract opgepikt voor missies en oefeningen? U kunt hierbij verwijzen naar de brief die u op 9/6 jl. van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) heeft ontvangen (bijgevoegd).

Back-up helikopter

- Wordt er, naast de twee helikopters op de bases Den Helder Airport en Vliegveld Midden Zeeland, voorzien in een back-up helikopter voor het geval dat een van de twee helikopters uitvalt wegens reparatie of onderhoud?
- Zo ja, waar wordt deze back-up helikopter gestationeerd?
- Zo nee, hoe kan zonder back-up helikopter 24/7 een adequate SAR-dienst geleverd worden? (zie ook brief van VRR van 9/6)

Oefenen

Vanaf Vliegveld Midden Zeeland kunnen SAR-vluchten zonder beperking plaatsvinden, maar het luchthavenbesluit staat slechts 12 niet-SAR-vliegbewegingen per jaar toe.

- Klopt het dat er vanaf Vliegveld Midden Zeeland slechts beperkt geoefend en getraind worden met de SAR-helikopter?
- Zo ja, hoe werkt dit dan in de praktijk? Het zou dan namelijk kunnen gebeuren dat met de helikopter uit Den Helder een oefening wordt gehouden, waarna de helikopter vanaf Vliegveld Midden Zeeland voor een SAR-operatie moet uitrukken naar bijv. het Waddengebied. Dat is niet efficiënt.

Luchthavenbesluit

De komst van de SAR-helikopter naar Zeeland heeft lokaal voor onrust gezorgd. Tegen het luchthavenbesluit Midden-Zeeland is beroep aangetekend bij de Raad van State.

- Wat is de stand van zaken van het beroep dat is ingesteld tegen het luchthavenbesluit Midden-Zeeland?
- Wat als de Raad van State in zijn uitspraak de SAR-operatie vanaf Vliegveld Midden Zeeland verbiedt of op andere wijze beperkt?

¹ Zie Nota Maritieme en aeronautische noodhulp en daaropvolgende Kamerbrieven.

Zorgnorm

DEF heeft ambtelijk aangegeven dat Bristow in staat is om haar helikopters binnen tien min te laten vertrekken. Desgevraagd wilde DEF het “bewijs” hiervoor echter niet met IenW delen, omdat dit vertrouwelijke informatie zou betreffen. De minister van IenW is verantwoordelijk voor het halen van de zorgnorm: er moet 24/7 binnen 90 minuten capaciteit ter plaatse zijn voor het redden van 16 personen (boven de 55° breedtegraad is dit, gezien de langere vluchtduur, 120 minuten).

- Is het noordelijkste puntje van het Continentaal Plat wel tijdig conform de zorgnorm te bereiken vanaf Vliegveld Midden Zeeland?
- Welke consequenties heeft dit voor de noticetijd (tijd tussen ontvangst melding en vertrek helikopter)?

Vergunningen

ILT toetst als vergunningverlener de vergunningsaanvragen van Bristow, waaronder die van het *Air Operation Certificate* (AOC).

- U kunt vragen naar de stand van zaken op dit punt, maar gezien het feit dat ILT de vergunningen moet afgeven, kan de bal teruggekaatst worden.

Verlenging van het contract

Momenteel speelt de discussie of het huidige contract met NHV opnieuw verlengd moet worden van 1/1/23 tot 1/7/23 (er is al een verlenging geregeld van 1/7/22 tot 1/1/23). Daartoe heeft op 23/6 jl. een overleg plaatsgevonden tussen de drie opdrachtgevers: naast IenW zijn dat DEF en JenV. Vanuit IenW heeft 5.1.2.e aan dat overleg deelgenomen. Voorlopige conclusie was dat verlenging van het contract per 1/1/23 niet nodig is. Een gezamenlijk ambtelijk voorbereid memo is bijgevoegd.

Er is in feite sprake van een Plan A, B en C. Plan A is dat Bristow op 4/11 van start gaat met de SAR-helikopterdienstverlening. Plan B is dat de uitloop die de verlenging van het contract met NHN tot 1/1/23 biedt, gebruikt wordt, mocht dat nodig zijn. Dit geeft bijna twee maanden speling. De grote vraag is: wat gebeurt er als er onverhoopt per 1/1/23 door Bristow geen SAR-helikopterdienstverlening plaats kan vinden? Kortom, wat is Plan C?

- Hoe wordt het risico gemitigeerd dat er op 1/1/23 onverhoopt geen SAR-helikopter capaciteit beschikbaar is? Wat is “Plan C”?
- Ik adviseer u op dit punt om een toezegging te vragen. Bij het uitblijven daarvan kan M immers niet zijn politieke verantwoordelijkheid waarmaken: 24/7 een adequate SAR-dienst leveren.

Uw counterparts

DEF gaat ervan uit dat het nieuwe contract vanaf 4/11 a.s. gewoon van start gaat. Er zijn volgens DEF immers geen signalen dat dat niet zou lukken. DEF wijst erop dat de eerste nieuwe helikopter, in de kleuren van de Kustwacht, op 3/6 een tussenlanding heeft gemaakt op Den Helder Airport. Zo gauw DEF eventuele signalen opvangt dat er problemen zijn, meldt DEF dit aan de Stuurgroep Materiële Projecten SARHC. DEF ervaart de aanhoudende vragen van IenW als een gebrek aan vertrouwen. IenW wijst daarbij op de politieke verantwoordelijkheid van zijn minister, die zich slecht verhoudt met het mantra “zonder tegenbericht gaat alles goed”. In ambtelijk overleg is eerder door IenW gepleit voor een risicogestuurde aanpak.

Politieke context

De SAR-helikopter staat reeds lang in de politieke belangstelling. Aandachtspunten in de Kamer zijn vooral de noticetijd en de werk- en

rusttijden van het vliegend personeel. In het SO Zorgnorm SAR-helikopters en SAR-verbeterprogramma van 23 februari 2021 werden hier de meeste vragen over gesteld². In het daaropvolgende VSO werd door het lid Hagen (D66) een motie ingediend over de werk- en rusttijden (zie bijgevoegd). Aan uitvoering van deze motie, die met algemene stemmen werd aangenomen, wordt nog gewerkt door DGLM/Luchtvaart.

Krachtenveld

VRR heeft u een brief gestuurd (gedateerd op 9/6) waarin hij wat betreft het nieuwe contract zijn zorgen uit over de opstaplocatie van het MIRG-team, de positionering van de helikopters en de back-up helikopter.

NHV heeft beide ministers een brief gestuurd (bijgevoegd; gedateerd op 9/6) over de aanbestedingsprocedure.

Beide brieven zijn nog niet beantwoord. DEF staat primair aan de lat daarvoor.

5.1.2.e

² Kamerstuk 30 490, nr. 36.

Toelichting

Hieronder staan de zorgpunten die eerder door 5.1.2.e met u gedeeld zijn.

- Luchthaven midden Zeeland is niet equal aan luchthaven den helder, is een eis
- De heli op midden Zeeland is niet operationeel gelijk aan de heli op den helder zoals nog eens specifiek door def is bevestigd aan Nhv. Dit stukje tekst heb ik al meerdere keren rondgestuurd. Er kan nauwelijks geoefend en getraind worden
- De back up ontbreekt en dat is meer dan elkaars back up zijn (Zeeland en den helder)
- Hier refereert vrr aan. Daarom heeft Nhv een halve heli meer aangeboden, dwz uiteraard een hele die 50 procent van de trainingen moet doen. Dat was ook een eis.
- Niet adequaat op Zeeland leveren betekent geen 50 mln fictieve aftrek en daarmee zou Bristow niet winnen
- Er loopt nog een beroep tegen het luchthavenbesluit midden Zeeland. Dat is een risico dat Bristow heeft genomen. De rechter heeft ook aangegeven dat als midden Zeeland niet kan, dat een risico van Bristow is
- De 90 minuten norm zou beter gecheckt moeten worden.

Van: 5.1.2e) - DGLM
Aan: 5.1.2e) - DGLM
Cc: 5.1.2e) - DGLM; 5.1.2e DGLM; 5.1.2e) - DGLM
Onderwerp: RE: Kamerbrieven die op korte termijn uitgaan
Datum: donderdag 2 juni 2022 11:18:28

BRW
 Toezegging SAR-helikopter (mede namens M DEF)
 TBRW

Van: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 2 juni 2022 11:11
Aan: 5.1.2e DGLM 5.1.2e minienw.nl>; 5.1.2e
 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e DGLM
 5.1.2e @minienw.nl>
CC: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e DGLM
 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e DGLM
 5.1.2e minienw.nl>
Onderwerp: Kamerbrieven die op korte termijn uitgaan

5.1.2e

Ik heb de nota bij de verzamelbrief teruggekregen van 5.1.2e In de brief hebben we aangegeven dat politieke, meer gevoelige onderwerpen in eigenstandige brieven naar de Kamer worden gestuurd. Daarbij vraagt 5.1.2e nu om welke brieven dit op korte termijn gaat (overzicht voor minister).

Ik heb deze op het vizier:

Korte termijn: BRW

Zijn er brieven die ik mis?

Gr.

5.1.2e

.....
 Directie Maritieme Zaken
 Directoraat - Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Rijnstraat 8 | 2515XP | Den Haag

5.1.2e

Van: 5.1.2.e) - DGLM
Aan: 5.1.2.e) - 5.1.2.e) - DGLM; 5.1.2.e (ZD)
Cc: 5.1.2.e) - DGLM
Onderwerp: RE: graag kritisch meelesen op concept Kamerbrief
Datum: donderdag 2 juni 2022 19:48:21

Hallo 5.1.2.e

5.1.2.i & 5.2.1

[Redacted]

[Redacted]

Bij het laatste antwoord sluit ik me bij de reactie van 5.1.2.e aan. Zie mijn mail van afgelopen woensdag half zes. 5.1.2.i & 5.2.1

Ik zou contact opnemen met 5.1.2.e of 5.1.2.e van de ILT.
 Zie ook de bijlage 5.1.2.i & 5.2.1 Zal de bijlage nazenden.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 2 juni 2022 18:44
Aan: 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 @minienw.nl>; 5.1.2.e @rws.nl>
CC: 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: graag kritisch meelesen op concept Kamerbrief

5.1.2.e

5.1.2.i & 5.2.1

[Redacted]

Ik heb verder geen aanvullingen.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 2 juni 2022 16:08
Aan: 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 @rws.nl>; 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: graag kritisch meelesen op concept Kamerbrief

Collega's,

Kunnen jullie kritisch meelesen met bijgevoegde concept Kamerbrief, bij voorkeur door het aanleveren van concrete tekstvoorstellen.

Het betreft een reactie op de toezegging uit het Commissiedebat Maritiem van 24/11 over de vragen die door VVD/Rudmer Heerema in dat debat gesteld werden.

In een separate email vraag ik ook DEF om input.

Graag uiterlijk di 7/6 jullie reactie (liefst eerder), zodat ik daarna een verbeterde versie kan voorleggen aan 5.1.2.e .

Dank en gr.,

5.1.2.e

Van: 5.1.2e - DGLM
Aan: 5.1.2e - DGLM; 5.1.2e - DGLM; 5.1.2e (ZD)
Cc: 5.1.2e - DGLM
Onderwerp: brief nhv
Datum: vrijdag 3 juni 2022 15:22:09
Bijlagen: [brief nhv mei 2022.pdf](#)

Hallo heren,

Omdat deze maand over de eventuele verlenging van het huidige SAR-contract moet worden besloten, heeft NHV, de huidige operator, een brief naar 5.1.2e de raad voor de KW gestuurd (die ook naar de betrokken M'en zal gaan) met een afschrift naar mij.

Gezien mijn notitie stuur ik deze brief vast naar jullie door zodat je een completer beeld hebt.

Tot slot zal er dus nog een brief van de VRR komen.

Groet,

5.1.2e



Ministerie van Defensie
Mw. drs. K.H. Ollongren
Postbus 20701
2500 ES DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Dhr. M.G.J. Harbers
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

03/06/2021

Excellenties,

Bij brief van 4 augustus 2021 heeft Noordzee Helikopters Nederland B.V. ("NHN") uw voorgangers geïnformeerd over haar zorgen met betrekking tot de toekomstige borging van de "24/7" continuïteit van Search and Rescue ("SAR") diensten en daarmee de veiligheid op het Nederlandse deel van de Noordzee (zie bijlage 1).

In de afgelopen maanden zijn de zorgen van NHN alleen maar versterkt. Daarom acht NHN het nodig u via deze brief nogmaals te waarschuwen voor het feit dat Bristow Helicopters Ltd. ("Bristow") – de partij aan wie het door de Defensie Materieel Organisatie ("DMO") aanbestede SAR-contract inmiddels definitief is gegund – niet aan meerdere zwaarwegende eisen voor het verrichten van SAR-operaties zal kunnen voldoen en zodoende de toekomstige veiligheid en continuïteit van SAR-dienstverlening in gevaar brengt. Daarnaast wil NHN u met deze brief waarschuwen voor het reële risico dat Bristow de uiterlijke operationele startdatum van 4 november 2022 niet zal halen.

In het navolgende schetst NHN eerst de relevante feiten en achtergronden. Vervolgens licht NHN toe dat en waarom de beoogde setup van Bristow niet aan de gestelde eisen voldoet. Tot slot wijst NHN op het gebrek aan transparantie in dit dossier aan de zijde van het ministerie van Defensie ("Defensie").

Feiten en achtergronden

In april 2020 heeft DMO een aanbesteding gehouden voor het leveren van helikoptercapaciteit voor het verrichten van SAR-operaties voor de Nederlandse Kustwacht. Het doel van deze aanbesteding was het sluiten van een overeenkomst voor de duur van 10 jaar met één partij. NHN is de zittende SAR-dienstverlener en heeft samen met 3 andere marktpartijen, waaronder Bristow, op de aanbesteding ingeschreven.

Inschrijvers konden ervoor kiezen de SAR-operaties alleen vanaf Den Helder Airport uit te voeren, maar kregen een fictieve korting van € 50.000.000 op hun inschrijfprijs als zij tevens een tweede permanente (24/7) operationele basis in het zuidwesten van Nederland aanboden. Daarnaast konden inschrijvers een fictieve korting van € 20.000.000 op hun inschrijfprijs verdienen als zij uiterlijk op 1 juli 2021 *full operational* zouden zijn (de zogenaamde “FOC-datum”).

Bristow heeft in haar inschrijving aangeboden de SAR-operaties met helikopters van het type AgustaWestland AW189 (“AW189”) vanaf Den Helder Airport én vanaf Luchthaven Midden-Zeeland als tweede basis uit te voeren. Daarbij heeft Bristow een uiterlijke FOC-datum (operationele startdatum) van 1 juli 2021 aangeboden. Op basis hiervan heeft DMO aan Bristow de voornoemde fictieve kortingen toegekend, waardoor zij als winnaar uit de bus kwam.

Op 7 april 2021 heeft Defensie de opdracht voorlopig aan Bristow gegund. NHN kon zich met deze voorlopige gunningbeslissing niet verenigen en is op 26 april 2021 een kortgedingprocedure bij de rechtbank Den Haag gestart. Hangende deze procedure heeft NHN uw beide voorgangers bij brief van 4 augustus 2021 gewezen op de risico's voor de veiligheid en continuïteit van de SAR-diensten indien deze in de toekomst door Bristow zouden worden uitgevoerd (zie bijlage 1).

Bij vonnis van 11 augustus 2021 heeft de voorzieningenrechter de door NHN ingestelde vorderingen afgewezen. De voorzieningenrechter oordeelde kort gezegd dat NHN in de procedure onvoldoende ‘hard’ had gemaakt dat Bristow haar inschrijving niet zou kunnen nakomen. Daardoor kon de voorzieningenrechter – op dat moment – niet tot het oordeel komen dat DMO de inschrijving van Bristow evident onjuist had beoordeeld.

Op 7 september 2021 heeft NHN tegen dit vonnis hoger beroep (spoedappel) ingesteld bij het gerechtshof Den Haag. Op 4 november 2021 – 3 maanden na het vonnis in eerste aanleg en slechts 2 weken voor de zitting in hoger beroep – heeft DMO de opdracht zonder nadere aankondiging definitief aan Bristow gegund en is de overeenkomst tot stand gekomen.

Omdat het gerechtshof op grond van vaste jurisprudentie in hoger beroep niet (meer) kan ingrijpen in een reeds gesloten overeenkomst, kon NHN niet anders beslissen dan het hoger beroep in te trekken. Door deze handelswijze van DMO kan NHN zich niet aan de indruk onttrekken dat DMO een rechterlijk oordeel in hoger beroep over de rechtmatigheid van de gunning aan Bristow wilde ontlopen en van het contract met Bristow een *fait accompli* wilde maken.

De landsadvocaat heeft aan NHN bevestigd dat een uiterlijke FOC-datum van 4 november 2022 geldt, omdat Bristow de door haar aangeboden FOC-datum van 1 juli 2022 niet kon waarmaken vanwege de verlate gunning. Om de veiligheid en continuïteit van de SAR-dienstverlening te waarborgen, heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ("I&W") naar aanleiding hiervan besloten het huidige contract met NHN tot en met 31 december 2022 te verlengen. Een eventuele verdere verlenging van het huidige contract dient uiterlijk op 30 juni 2022 met NHN te zijn overeengekomen.

Beoogde setup Bristow voldoet niet aan gestelde eisen

In de periode nadien hebben zich verschillende ontwikkelingen voorgedaan die bevestigen dat de geuite zorgen van NHN niet onterecht waren. Gebleken is dat de beoogde setup van Bristow op verschillende punten niet aan de gestelde eisen voldoet. NHN licht dit puntsgewijs toe.

Luchthaven Midden-Zeeland niet geschikt als tweede permanente (24/7) operationele basis

Als gezegd heeft Bristow in haar inschrijving aangeboden de SAR-operaties met helikopters van het type AgustaWestland AW189 ("AW189") vanaf Den Helder Airport én vanaf Luchthaven Midden-Zeeland als tweede basis uit te voeren.

NHN heeft meermaals gewaarschuwd voor het feit dat het op grond van het (gewijzigde) Luchthavenbesluit van Luchthaven Midden-Zeeland ("het Luchthavenbesluit") niet is toegestaan om vanaf deze luchthaven trainingsvluchten voor de SAR-crews, oefenvluchten voor gezamenlijke oefeningen met andere reddingsdiensten (zoals de Kustwacht en het MIRG-team) en onderhouds- en ferryvluchten uit te voeren. Dergelijke vluchten zijn echter noodzakelijk om een permanente (24/7) operationele basis in stand te houden. Daar komt bij dat het Luchthavenbesluit slechts maximaal 60 bewegingen (lees: 30 vluchten) buiten de daglichtperiode (m.a.w. in het donker / in de nacht) per gebruiksjaar vanaf Luchthaven Midden-Zeeland toestaat.

Dit aantal geldt voor alle vluchten gezamenlijk, dus inclusief politiehelikopters en ANWB traumahelikopters. Gelet op het huidige aantal SAR-operaties vanaf de huidige zuidelijke basis (Pistoolhaven Rotterdam) en de duidelijk stijgende vraag naar SAR-operaties op de Noordzee, is de kans aanmerkelijk groot dat het maximaal aantal van 30 vluchten op jaarbasis ontoereikend zal zijn. Voor trainings-, oefen-, onderhouds- en ferryvluchten in de nacht is sowieso geen ruimte. Aan de in de aanbesteding gestelde eis van permanente (24/7) beschikbaarheid en de eis dat de tweede basis *'equal in all aspects'* dient te zijn en dezelfde status moet hebben als de basis in Den Helder wordt aldus niet voldaan.

Dat de tweede basis *'equal in all aspects'* dient te zijn, is tijdens de aanbestedingsprocedure ook meerdere malen door DMO aan NHN bevestigd. Zie:

- Feedback to NHV after negotiation:

“10. If you offer two bases in the Bid, they shall be permanent available. Both bases have the same status as operational base;

11. If you offer two (operational) helicopters in the Bid, both helicopters shall be permanent available. Both operational helicopters have the same status.”

- Questions and remarks for NHV:

“(..) “If you offer to operate with two helicopters from two bases the status of Home Base and 2nd base is equal in all aspects, CGC [Kustwacht, toevoeging NHN] decides in all cases which helicopter from what base will be tasked; (..)”

Deze standpunten van NHN worden onderschreven door luchtvaartadviesbureau To70, dat op 21 februari 2022 op verzoek van de Provincie Zeeland een onafhankelijk advies over de uitleg van het Luchthavenbesluit heeft uitgebracht (zie bijlage 2). De conclusie van dit adviesbureau is duidelijk:

“Het 24/7 stand-by plaats(en) van een reddingshelikopter type AW189, en de daarmee gepaard gaande vluchten met deze helikopter, uitgaande van de opgave van vliegveld Midden-Zeeland, is niet zondermeer mogelijk.

Het kunnen uitvoeren van het beoogde aantal niet-SAR vluchten (zoals trainingsvluchten) met een reddingshelikopter van het type AW189, vereist een aanpassing in de regels voor het luchthavenluchtverkeer van het Luchthavenbesluit.”

Naar aanleiding van het onafhankelijke advies van To70 heeft Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland bij brief van 8 maart 2022 geconcludeerd dat het Luchthavenbesluit zal moeten worden gewijzigd om trainings-, oefen-, onderhouds- en ferryvluchten vanaf Luchthaven Midden-Zeeland mogelijk te maken (zie bijlage 3). Een operationele basis zonder voldoende mogelijkheden voor onderhouds- en ferryvluchten is in de praktijk onmogelijk en het niet kunnen trainen en/of oefenen vanuit een operationele basis brengt ernstige veiligheidsrisico's met zich (zie in dit kader ook het standpunt van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers in het navolgende).

Nog los van de vraag of de Provincie Zeeland überhaupt bereid zou zijn met een dergelijke wijziging in te stemmen, en aldus veel zwaardere, luidruchtigere en vervuilenendere helikopters op Luchthaven Midden-Zeeland toe te staan dan waarmee is gerekend voor het Luchthavenbesluit, ligt niet voor de hand dat de wijziging voor de overeengekomen FOC-datum van 4 november 2022 zal zijn doorgevoerd.

NB. Overigens wijst NHN er op dat het Luchthavenbesluit ook nog ter vernietiging voorligt bij de Raad van State in het kader van een door omwonenden ingesteld beroep tegen dit Luchthavenbesluit.

Oftewel: Luchthaven Midden-Zeeland kan door Bristow niet worden gebruikt als tweede permanente (24/7) operationele basis voor het uitvoeren van SAR-operaties. Hiermee staat vast dat Bristow ten onrechte een fictieve korting van € 50.000.000 op haar inschrijfprijs toegekend heeft gekregen voor het aanbieden van een tweede permanente (24/7) operationele basis in het zuidwesten van Nederland, waardoor zij als winnaar uit de bus is gekomen.

Back-up helikopter

Op grond van de aanbestedingsstukken dienden inschrijvers een identieke en direct beschikbare operationele back-up helikopter aan te bieden om onder meer aan de eisen 28 en 41 van de Programme of Requirements ("PoR") te voldoen.

- Eis 28 PoR:

"Exercises, training and demonstrations. The Service provider shall execute exercises, training missions and demonstration flights by the Operational helicopter(s) and flight crew(s) or by the back-up helicopter(s) and flight crew(s). Approximately 50% of these missions shall be executed by the Operational helicopter(s) and crew(s);"

- Eis 41 PoR:

"Availability. (a) The Service provider shall ensure an availability of more than 98% of one or more Operational helicopter(s) at all times for the required rescue capacity of 16 persons in all weather conditions and times of day. (...)"

In zijn conclusie van antwoord in de kortgedingprocedure bij de rechtbank Den Haag heeft de landsadvocaat verklaard dat Bristow een derde back-up helikopter heeft aangeboden, die gelijk is aan de twee helikopters van Bristow op Den Helder Airport en Luchthaven Midden-Zeeland:

“2.24 Het laatste punt waar NHN nog mee komt is de "sterke twijfel of Bristow een back-up helikopter heeft aangeboden en zo ja of deze identiek is aan de andere twee helikopters". Hierover kan de Staat kort zijn: Bristow heeft een back-up helikopter aangeboden. Dit is hetzelfde type helikopter als Bristow zal hanteren op de Home Base en op de Second Base.”

Inmiddels rijzen er bij NHN grote twijfels of Bristow wel over een identieke en direct beschikbare operationele back-up helikopter beschikt. Zo heeft NHN vernomen dat DMO in verschillende overleggen heeft aangegeven dat een back-up helikopter niet (langer) vereist is en dat Bristow de SAR-helikopter op Den Helder Airport als back-up wil laten fungeren voor de SAR-helikopter op Luchthaven Midden-Zeeland en andersom. Het moge duidelijk zijn dat met deze ‘oplossing’ niet aan de vorenbedoelde eisen uit de PoR wordt voldaan.

Daar komt bij dat NHN in haar inschrijving wél een identieke en direct beschikbare operationele back-up helikopter heeft aangeboden, die in Den Helder of Pistoolhaven zou worden gestationeerd. Deze helikopter kan direct worden ingezet als één van de twee operationele helikopters (door bijvoorbeeld een onverwachts defect of onderhoud) niet kan worden gebruikt. Ook kunnen met deze helikopter 50% (of meer) van de oefenvluchten worden uitgevoerd, zodat oefeningen niet hoeven te worden onderbroken door SAR-operaties. Een en ander conform eisen 28 en 41 van de PoR.

Los van het feit dat Bristow niet voldoet aan de PoR door géén direct inzetbare back-up helikopter aan te bieden, is ook sprake van vervalsing van de mededinging. In haar inschrijving heeft NHN immers wél rekening gehouden met de kosten van een derde (back-up) helikopter die altijd direct beschikbaar is, waardoor appels met peren zijn vergeleken.

Notice time

Op grond van eis 11 PoR geldt voor beide bases een notice time van maximaal 20 minuten vanaf het moment van alarm c.q. melding door de Kustwacht tot het opstijgen. Eis 12 PoR vereist vervolgens dat de tijd vanaf de operationele basis tot het 55°N-punt maximaal 90 minuten mag bedragen, gemeten vanaf het moment van alarm c.q. melding door de Kustwacht.

De vliegtijd vanaf Luchthaven Midden-Zeeland tot het 55°N-punt bedraagt minstens 80 minuten. Dit betekent dat Bristow in alle gevallen, zowel overdag als 's nachts, op deze luchthaven een notice time van 10 minuten dient te hanteren om aan eis 12 PoR te kunnen voldoen. NHN heeft al meerdere malen toegelicht dat dit in de praktijk volstrekt onrealistisch is. Het zou de tijd tussen het ontvangen van een melding en het opstarten van de rotor (voor het warmdraaien van de motoren en de flightchecks, hiervoor staat in de praktijk minimaal 5 minuten) tot maximaal 5 minuten beperken. In minder dan 5 minuten moet de crew dan wakker worden, zich omkleden (inclusief het aantrekken van droogpakken en persoonlijke uitrusting), moeten de mission briefing en de meteo checks plaatsvinden en moet de helikopter worden voorzien van de juiste hoeveelheid brandstof, al naar gelang de missie.

Ook de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers ("VNV") – al ruim 90 jaar de belangenbehartiger van de beroepsgroep – heeft hierover een helder standpunt ingenomen, ook richting de politiek. Zij acht een notice time van 10 minuten of minder onmogelijk en onverenigbaar met veilige SAR-operaties, zeker in de nacht (zie bijlagen 4 en 5).

Vereiste vergunningen

Om per 4 november 2022 SAR-operaties in Nederland uit te kunnen voeren, dient Bristow tijdig over de vereiste vergunningen te beschikken, waaronder een geldige AOC- en exploitatievergunning.

NHN heeft al diverse keren aan de orde gesteld dat de kans dat Bristow tijdig over de vereiste vergunningen zal beschikken zeer klein is, omdat met de door Bristow beoogde opzet niet wordt voldaan aan de cumulatieve vereisten van "ownership" en "control" als bedoeld in artikel 4 sub f van de Europese Verordening 1008/2008.

Ook de VNV maakt zich hierover zorgen en heeft dit al enige tijd geleden kenbaar gemaakt bij de Inspectie Leefomgeving & Transport ("ILT"), die als vergunningverlener de vergunningsaanvragen van Bristow toetst (zie bijlage 6).

NHN heeft van verschillende betrokkenen begrepen dat DMO inmiddels te kennen heeft gegeven dat Bristow de overeengekomen uiterlijke FOC-datum van 4 november 2022 naar verwachting niet zal halen in verband met de lange vergunningstrajecten voor het regelen van helikopter-spots. Hiermee erkent DMO dat Bristow naar verwachting zal tekortschieten in haar contractuele verplichtingen. NHN plaats dan ook grote vraagtekens bij de fictieve korting van € 20.000.000 die Bristow van DMO voor de door haar aangeboden FOC-datum van 1 juli 2021 toegekend heeft gekregen.

Conclusie

Nu Bristow niet aan meerdere zwaarwegende eisen voor het verrichten van SAR-operaties zal kunnen voldoen, maakt NHN zich ernstig zorgen over de toekomstige veiligheid en continuïteit van de SAR-dienstverlening op het Nederlandse deel van de Noordzee.

Indien DMO vanwege de ongeschiktheid van Luchthaven Midden-Zeeland zou toestaan dat Bristow de door haar aangeboden operationele helikopters beide op Den Helder Airport stationeert, wijst NHN er voorshands op dat dit een ontoelaatbare wezenlijke wijziging van de opdracht met zich brengt, wat op grond van vaste jurisprudentie enkel tot gevolg kan hebben dat de overeenkomst met Bristow moet worden beëindigd. In dit kader is ook van belang op te merken dat het op dat moment beëindigen van de opdracht met Bristow, zonder dat sprake is van een overeengekomen nadere verlenging van het huidige contract met NHN tot ná 1 januari 2023, zal leiden tot een situatie waarbij het toerekenbaar tekortschieten van Bristow zal worden 'beloond' met een tijdelijke opdracht van meerdere jaren aan Bristow. Deze tijdelijke opdracht zal dan zien op het overbruggen van de periode vanaf de ontbinding van de aanbestede opdracht tot het afgerond hebben van een nieuwe aanbestedingsprocedure. Aangezien deze tijdelijke opdracht een rechtstreeks gevolg zou zijn van de onrechtmatige gunning aan Bristow, zal de schade die NHN alsdan lijdt op DMO worden verhaald.

Gebrek aan transparantie

Om meer informatie boven tafel te krijgen, heeft NHN in de afgelopen maanden verschillende Wob/Woo-verzoeken bij Defensie ingediend. Het besluit van Defensie op het eerste Wob-verzoek van NHN van 24 september 2021 volgde pas na 28 weken, nadat NHN beroep had ingesteld bij de bestuursrechter tegen het uitblijven van een tijdige beslissing op het Wob-verzoek. Op de andere verzoeken van NHN om informatie is door Defensie ook nog niet beslist, ondanks herhaaldelijk aandringen.

Het besluit van Defensie van 5 april 2022 op het eerste Wob-verzoek van NHN (zie bijlage 7) is tekenend voor de houding van Defensie in dit dossier en het gebrek aan transparantie. Uit het besluit valt op te maken dat Defensie bewust en op oneigenlijke gronden belangrijke informatie achterhoudt om te voorkomen dat NHN met informatie bekend raakt die door haar kan worden gebruikt in een procedure tegen de gunning.

Ter illustratie enkele citaten uit het besluit van Defensie:

“Zouden interne notities die zijn opgesteld om tot definitieve gunningcriteria te komen, na de definitieve gunning — ingevolge de Wob - openbaar moeten worden gemaakt dan kan dat de uitvoering van aanbestedingsprojecten en van definitief gegunde projecten in de toekomst frustreren, omdat het risico bestaat dat partijen die op de aanbesteding hebben ingeschreven die informatie zullen gebruiken om de definitieve gunning ter discussie te stellen op basis van onofficiële en niet vastgestelde documenten.”

en

“Het betreft strategische en gevoelige informatie van en over (de uitvoering van het SAR-project door) de derdebetalende die — als het niet in de juiste context wordt geplaatst — gebruikt kan worden in een procedure tegen de gunning.”

Gelet op de weigerachtige houding van Defensie om transparantie te betrachten, heeft NHN het nodig geacht bezwaar te maken tegen het genomen Wob-besluit van 5 april 2022 (zie bijlage 8). Indien Defensie het bezwaar van NHN ongegrond verklaart, zal NHN de beroepsprocedure bij de bestuursrechter voortzetten om te bewerkstelligen dat zij over de informatie komt te beschikken waar zij recht op heeft.

Afrondend

NHN gaat ervan uit dat u, als verantwoordelijke ministers, in het voorgaande voldoende aanleiding ziet tot het inwinnen van nadere informatie over de risico's die zijn gemoeid met SAR-operaties vanaf Midden-Zeeland als tweede luchthaven, uitgevoerd door een operator die inherent niet aan meerdere zwaarwegende eisen voor het verrichten van SAR-operaties zal kunnen voldoen en hoogstwaarschijnlijk niet (tijdig) over de vereiste vergunningen zal beschikken. Op basis daarvan vertrouwt NHN er op dat u zult overgaan tot het nemen van stappen die borgen dat de SAR-dienstverlening in de toekomst op het huidige niveau kan worden gecontinueerd.

Hoogachtend,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e [DGLM](#); 5.1.2.e [DGLM](#)
Onderwerp: korte reactie
Datum: vrijdag 3 juni 2022 21:04:09

Hallo 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Even een korte toelichting.

5.1.2.i & 5.2.1

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e DGLM
 Aan: 5.1.2.e DGLM; 5.1.2.e DGLM
 Cc: 5.1.2.e DGLM
 Onderwerp: FW: persoonlijk/vertrouwelijk SAR aanbesteding
 Datum: zaterdag 4 juni 2022 12:01:44
 Bijlagen: [Email van Stichting Aqua Familia van 19 november 2021 over Mogelijke komst SAR-helikopters op Vliegveld Midden-Zeeland.pdf](#)
[brief zeeland reactie extern onderzoek.pdf](#)
[SAR aanbesteding verlenging mei 2022.docx](#)

5.1.2.e

Onderstaande stuur ik toch maar even naar jullie. Voor mij een geheel nieuwe kwestie; 5.1.2.e weet er meer van. De feiten zoals ik ze uit deze en andere mails (allemaal van gistermiddag) haal:

- 5.1.2.e heeft mail gestuurd naar 5.1.2e en 5.1.2e DGLM
- 5.1.2e heeft aarzelingen bij lijn defensie om in te blijven zetten op Bristow als nieuwe partij die SAR op de Noordzee uitvoert. Voorziene startdatum is 1 jan 2023. Onduidelijk op dit moment of Bristow op dat moment ook kan leveren (eerdere startdatum van 1 juli 2022 hebben ze niet gehaald).
- er zijn door diverse partijen waaronder de huidige SAR-aanbieder (NHV) bezwaren gemeld tegen Bristow. Dit oa omdat (trainings)vluchten vanuit Midden Zeeland Zeeland (zoals geoffreerd) qua aantal niet geleverd zouden kunnen worden vanwege luchthavenbesluit. En ook vanwege gedoe met notice-tijd.
- NHV heeft verleden jaar ook rechtszaak aangespannen (verloren) . En ook WOO verzoek ingediend. Defensie heeft veel stukken niet openbaar gemaakt; dat levert weer nieuwe procedure op.
- vraag is of contract met NHV nog verder kan worden verlengd na 1/1/2023. Daartoe moet blijkbaar worden besloten voor 30/6.
- als dat niet gebeurt en Bristow kan niet leveren per 1/1/2023 dan hebben we een stevig veiligheidsissue.
- ik begrijp uit de mails dat de situatie in KW verband de komende weken op de agenda staat.

Ik zal dinsdag met 5.1.2e (die zit er wel goed in) bespreken hoe nu verder.

vr groet
5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

5.2.1, 5.1.2i

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: vrijdag 3 juni 2022 13:37

Aan: 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: persoonlijk/vertrouwelijk SAR aanbesteding

Aan 5.1.2e, 5.1.2e Raad voor de Kustwacht

Onderstaande mail heb ik recent van een van de externe stakeholders, betrokken bij het (nieuwe) SAR-contract ontvangen.

Hoi 5.1.2.e,

Dank voor de moeite. Eigenlijk wat er nu gebeurd is onbegrijpelijk. Defensie adviseert te stoppen met het huidige contract, terwijl het nieuwe contract werkelijk aan alle kanten rammelt. Er is defensie alles aan gelegen om te stoppen met de NHV zodat zij nog de enige partner zijn en het gedoe en discussie kunnen gaan beginnen. Ik begrijp werkelijk niet dat dit niet wordt gezien vanuit IenW en JenV.

Niet onbelangrijk; er wordt niet voldaan aan het Programma van Eisen waaraan de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond actief heeft meegewerkt. in het Programma v Eisen is opgenomen dat wij kunnen oefenen en dat de vertreklocatie Rotterdam wordt. Bristow heeft aangeboden dat zij dit kunnen, terwijl nu blijkt dit helemaal niet is geregeld voor Rotterdam en daarmee het MIRG team, hiermee wordt dus niet voldaan aan het Programma v Eisen.

Vriendelijke groet,

5.1.2.i & 5.2.1

takeholders, waaronder het Loodswezen en de Veiligheidsregio RR zijn bezorgd. De 5.1.2.e Veiligheidsregio, 5.1.2.e, zal u zelf nog een brief sturen. Het Loodswezen heeft gepoogd met DGLM contact te leggen, maar dat is niet gelukt.

Zoals u weet, is er voor de SAR-helikopters een aanbestedingstraject geweest dat door Bristow is gewonnen. Daarna is er een hoop gebeurd: NHV heeft een rechtszaak aangespannen en verloren. Echter een deel van de naar voren gebrachte bezwaren sneden hout, alleen was nog niet duidelijk of deze bezwaren op termijn zouden worden opgelost door Bristow. De rechter heeft ook aangegeven dat een nieuwe rechtszaak een optie is als leemtes blijven. Die leemtes zijn er nog.

Een belangrijk punt betreft de luchthaven Midden Zeeland, een van de twee basissen waar Bristow gebruik van zal maken. Hiervoor was een nieuw luchthavenbesluit nodig. Het concept-besluit, dat in de inspraak is geweest, voorzag nog niet in de (zwarte) SAR helikopters. Deze zijn na de inspraak aan het concept-besluit toegevoegd. De omgeving heeft hier bezwaar tegen gemaakt. Dit heeft er onder andere toe geleid dat de Provincie een extern advies gevraagd heeft over de toekomstige SAR. Het advies, dat door de Provincie is overgenomen, zie bijlage, houdt in dat op deze basis niet voldoende getraind mag worden met de SAR-helikopter en dat er maar een zeer beperkt aantal niet direct SAR-gerelateerde, maar wel belangrijke vluchten met de SAR-helikopter, de zogenaamde ferryvluchten, mogen plaatsvinden. Ook houdt dit in dat de SAR basis Midden Zeeland, die niet centraal ligt, meer gebruikt zal worden voor SAR-vluchten terwijl vanaf Den Helder meer geoefend zal worden. Een onwenselijke situatie.

Experts zijn het erover eens dat voor de veiligheid van de operaties op een SAR-basis voldoende getraind moet kunnen worden.

Een advocatenkantoor heeft namens bewoners van twee recreatieparken in de omgeving een bezwaar bij de Raad van State ingediend over het nieuwe luchthavenbesluit, gericht op het feit dat de SAR helikopters na de inspraak aan het

besluit zijn toegevoegd en dat (daardoor) enkele onderzoeken niet goed zijn uitgevoerd. Het bezwaar moet nog door de Raad van State behandeld worden. Als het wordt toegewezen, kan Bristow niet van luchthaven Midden Zeeland gebruik maken.

Voor het gebruik van een tweede luchthaven is een fictieve korting verstrekt van 50 miljoen euro. Als deze korting wegvalt omdat Zeeland niet (goed) te gebruiken is, zou Bristow de aanbesteding niet hebben gewonnen.

In het Programma van Eisen is voorzien in het faciliteren van een brandbestrijdingsteam van de veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond. Dit team verleent bijstand bij branden op schepen. Dit team moet oefenen en dat kan niet op Midden Zeeland. Tot op heden is nog geen locatie vastgelegd.

Voor 1 juli a.s. moet worden besloten of het contract met de huidige SAR-aanbieder verlengd moet worden van 1 januari 2023 tot 1 juli 2023. Het contract met Bristow zal op 4 november a.s. ingaan. Er is echter geen duidelijkheid op de volgende punten:

- . een oefenplek voor het MIRG-team
- . de uitkomst van het bezwaar van omwonenden tegen het luchthavenbesluit Midden Zeeland
- . ILT kan niet de garantie geven dat de AOC op tijd wordt afgegeven (het wordt 'uitdagend', er zijn geen showstoppers)
- . de provincie Zeeland heeft volgens mijn informatie nog geen vergunning afgegeven
- . de gevolgen van het niet voldoende kunnen oefenen op Midden Zeeland *experts zijn het erover eens dat op een basis getraind moet kunnen worden uit veiligheidsoverwegingen*

Het lijkt risicovol om het huidige contract te beëindigen. Hierbij speelt dan weer dat de fictieve korting kan wegvallen en Bristow niet de winnaar is. Een rechtszaak door NHV is dan te verwachten.

Ik begrijp ook dat in het geval de situatie zich voordoet dat bij de start van het contract slechts 1 heli beschikbaar is of dat de heli van Midden Zeeland naar Den Helder verplaatst wordt, een reële situatie, dit geaccepteerd zal worden door de betrokken departementen IenW en JenV. Dit is in strijd met het Programma van Eisen inclusief de fictieve kortingsbedragen en is dus niet correct en er wordt geen recht gedaan aan het Programma van Eisen.

5.1.2.i & 5.2.1


5.1.2.1 & 5.2.1

5.1.2.i & 5.2.1



Tot op heden is het officiële concept-advies namens IenW en JenV (en DEF) om niet te verlengen en dat zal aan leden van de Raad voor de Kustwacht worden voorgelegd. Gezien bovenstaande adviseer ik om hier een streep door te zetten, te verlengen en ervoor te zorgen dat (eindelijk) het Programma van Eisen als uitgangspunt wordt genomen.

5.1.2.i & 5.2.1

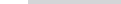


5.1.2.e

DGLM/zeevaart

5.1.2.e



Van: 
Aan: [statengriffier](#)
Onderwerp: Fwd: Mogelijke komst SAR-helikopters op Vliegveld Midden-Zeeland
Datum: vrijdag 19 november 2021 15:09:59
Bijlagen: [2242513_C1.20211111.Br.f.Analyse_gewijzigd_luchthavenbesluit.def\(1\).pdf](#)

Goedemiddag mevrouw,

Bijgaand de email nu inclusief de bijlage. Dank voor uw telefonische bevestiging van zojuist !

Met vriendelijke groet,

Begin doorgestuurd bericht:

Van:
Onderwerp: Mogelijke komst SAR-helikopters op Vliegveld Midden-Zeeland

Datum: 15 november 2021 om 09:47:16 CET

Aan:

Kopie:

Brief aan de fractievoorzitters van de politieke partijen Provinciale Staten Zeeland en in CC naar de griffier.

Goedemorgen heer/mevrouw,

Wij hebben recent kennis kunnen nemen van de zorgen geuit door uw politieke collega's van Groen Links, SP en PvdD met betrekking tot de komst van de SAR-helikopters als 2^e thuishaven op Vliegveld Midden-Zeeland. Als Stichting Aqua Familia delen wij deze zorgen nadrukkelijk. Sterker nog wij constateren politiek-bestuurlijke fouten waardoor de nadelige effecten van de komst van de SAR-helikopters niet zijn te overzien voor met name de (recreatieve) leefomgeving rond het Veerse Meer, de natuurbescherming

alsmede specifiek voor de bewoners van Oranjeplaat, Arnemuiden, Lewedorp en Veere. Voor ons reden genoeg om u allen hierover te informeren.

Even een korte introductie wie wij zijn als Stichting Aqua Familia. Onze Stichting vertegenwoordigt de huidige eigenaren van de woningen op het Waterpark (53 woningen en 12 cottages). Daarnaast zijn wij, sinds het faillissement van het Waterpark Veerse Meer verantwoordelijk voor de exploitatie van het huidige Waterpark; dit tot het moment van de definitieve (her-)ontwikkeling van het Waterpark. Vanuit onze taak/functie hebben we nadrukkelijk belang bij de ontwikkelingen met betrekking tot het Vliegveld Midden Zeeland.

Gelet op ons belang hebben we de deskundige en gespecialiseerde support ingeroepen van Hekkelman Advocaten NV. Deze bevindingen willen we graag met u delen. Uit bijgevoegde heldere analyse, waar we u graag naar verwijzen, blijkt dat er de nodige gebreken kleven aan het gewijzigde luchthavenbesluit en aan de milieueffectbeoordeling die aan dit besluit ten grondslag ligt. De conclusie is dan ook meer dan gerechtvaardigd dat het gewijzigde luchthavenbesluit geen stand houdt!

Als Stichting hopen we dat u als politieke partij binnen de provincie Zeeland uw verantwoordelijkheid wilt nemen en de gevolgde procedure met betrekking tot dit luchthavenbesluit op haar merites wilt beoordelen. Dit in het belang van de natuur, milieu en leefomgeving rond het Veerse Meer ! Wij danken u op voorhand alvast voor uw support.

Natuurlijk zijn wij en/of Hekkelman Advocaten beschikbaar voor het geven van een toelichting op deze brief.

Met vriendelijke groet,

Stichting Aqua Familia

[Redacted signature block]

Wij zijn te bereiken op: info@aquafamilia.nl of [Redacted contact information] of [Redacted contact information]

Aan:
Voorzitter van Provinciale Staten

Onderwerp
Advies SAR-helikopter op vliegveld
Midden-Zeeland

Zaaknummer
122436

Behandeld door

Verzonden

Middelburg, 8 maart 2022

Geachte voorzitter,

Wij hebben de RUD Zeeland om advies gevraagd of het 24/7 stationeren van een SAR-helikopter en de bijbehorende activiteiten van deze SAR-helikopter passen binnen het huidige Luchthavenbesluit.

Hierbij bieden wij Provinciale Staten dit advies ter kennisname aan.

Kort samengevat luidt het advies als volgt:

1. Noodvluchten en spoedeisende vluchten met de SAR-helikopter van Bristow zijn toegestaan vanaf en naar vliegveld Midden-Zeeland.
2. Andere vluchten, zoals trainingsvluchten zijn maximaal 12 keer per jaar toegestaan. Het maximum van 12x per jaar moet wel gedeeld worden met andere (burger)luchtvaartuigen met een hoger startgewicht dan 6.000 die niet onder de definitie vallen van HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht.
3. Het stationeren van een SAR-helikopter 24/7 hoeft niet in een luchthavenbesluit geregeld te worden, daar is het vliegveld vrij in om dit toe te staan en zijn geen regels voor.

Dit betekent dat voor wat betreft de trainingsvluchten (meer dan 12 keer per jaar) het vliegveld een wijziging van het Luchthavenbesluit zal moeten aanvragen bij de Provincie Zeeland. Deze aanvraag voor wijziging van het Luchthavenbesluit zal aan Provinciale Staten (als bevoegd gezag voor luchtvaart in Zeeland) voorgelegd worden ter besluitvorming.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,

5.1.2.e 5.1.2.e

Bijlagen:

1. Bijlage 1. To70 brief over SAR-basis Midden Zeeland

U wordt verzocht om in uw correspondentie steeds het zaaknummer te vermelden.

Betr. SAR aanbesteding/verlenging huidige contract, 26 mei 2022

Naar aanleiding van de terugmelding van het gesprek tussen DGLM/JenV en DEF op 20 mei 2022 het volgende.

5.2.1, 5.1.2i

5.2.1, 5.1.2i

5.2.1, 5.1.2i

. Dat is vastgesteld in een rapport van een extern bureau dat Provincie Midden Zeeland heeft laten opstellen. Dit bureau is een bekende in de luchtvaartwereld, dus ik zie dat als uitgangspunt.

5.2.1, 5.1.2i

Deze vraag is niet afgestemd met andere departementen, wat vreemd is daar sommige vragen wel zijn afgestemd, met name met IL.

We hebben het gehad over al of geen verlenging per 1 januari 2023. Het leek erop dat de voorkeur van enkele aanwezigen uitgaat naar stoppen per 1 januari 2023. Vraag is wie neemt dit besluit en op grond waarvan.

Ik denk dat er voor 1 juli 2022 hele grote mate van zekerheid moet zijn dat er een continue dienstverlening is. Vragen die dan beantwoord moeten zijn, zijn:

. wordt de AOC door de ILT tijdig verstrekt. Deze vraag kan de ILT nu nog niet met zekerheid beantwoorden

. ook moet er een vergunning door de Provincie Midden Zeeland zijn afgegeven. Ik begrijp dat dat nog niet gebeurd is

. Daar de heli's niet naar Den Helder kunnen worden verplaatst is het relevant hoe het traject over het bezwaar tegen het luchthavenbesluit verder gaat. Zonder vergunning mag er niet op Midden Zeeland gevlogen worden

. Dan is ook weer het aantal landingen (ferryvluchten o.a.) van belang, dat beperkt is. Hoe gaat DEF daarmee om?

. Voor MIRG is nog geen oplossing. Het is mogelijk dat de operationele directeur van Rotterdam The Hague Airport positief tegenover de aanvraag staat. Echter, het zal ook moeten passen binnen het

luchthavenbesluit en dat kan een bottleneck zijn. De luchthaven zit qua vluchten vol, is ook bevestigd door **5.1.2.e** Luchtvaart. Vraag is wat hier gaat gebeuren. DEF geeft aan dat MIRG van secundair belang is. Dat klopt maar het faciliteren van MIRG maakt wel onderdeel uit van het Programma van Eisen. Dit kan dus niet geschrapt worden.

Advies

Ik stel voor in het komend KW-overleg de manier waarop over de verlenging wordt besloten, aan de orde komt en dat hier afspraken worden gemaakt over de verlenging op basis van eerdergenoemde vragen/aandachtspunten.

NB

Het is mede aan ons te volgen of het proces juist verloopt. Onze departementen dragen financieel bij en zullen dus ook gevraagd worden of het traject goed is verlopen dwz conform het programma van eisen. Bovendien is gedurende de looptijd een audit mogelijk van de auditdienst, heb ik al een keer gehad met betrekking tot de SAR Heli. Wij zijn mede verantwoordelijk naar de belastingbetaler, de doelgroep, de stakeholders en de overige aanbieders.

5.1.2.e

26 mei 2022

Van: 5.1.2.e DGLM
Aan: 5.1.2.e DGLM; 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e DGLM
Onderwerp: RE: persoonlijk/vertrouwelijk SAR aanbesteding
Datum: zondag 5 juni 2022 17:53:24

Ha,

BRW
BRW

maar de (groeiende) zorgen van 5.1.2.e ten aanzien van de integriteit van de SAR-aanbesteding door DEF, en de mogelijke gevolgen daarvan voor de SAR-dienstverlening, zijn bekend. Zij appte mij vrijdag jl. dat zij besloten had deze stap te zetten.

Het voorgestelde spoedoverleg is zeker verstandig, gezien deze ongebruikelijke stap en de potentiële ernst van de casus. Ik sluit daarbij graag aan. BRW

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: zondag 5 juni 2022 16:36

Aan: 5.1.2.e) - DGLM < 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e - DGLM < 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: persoonlijk/vertrouwelijk SAR aanbesteding

5.1.2.e ik weet niet helemaal wat hier nu aan de hand is. Maar een signaal naar 5.1.2.e en vertrouwenspersoon is voor mij aanleiding genoeg om precies te willen weten wat hier nu aan de hand is. Ik plan deze week spoed overleg. 5.1.2.e in ieder geval met jou maar hoor graag of en wie daar anders bij moet zijn. Groet 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Datum: zaterdag 04 jun. 2022 12:01 PM

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Kopie: 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: persoonlijk/vertrouwelijk SAR aanbesteding

5.1.2 5.1.2

Onderstaande stuur ik toch maar even naar jullie. Voor mij een geheel nieuwe kwestie; 5.1.2.e weet er meer van. De feiten zoals ik ze uit deze en andere mails (allemaal van gistermiddag) haal:

5.1.2.e heeft mail gestuurd naar 5.1.2.e) en 5.1.2.e DGLM

-ze heeft aarzelingen bij lijn defensie om in te blijven zetten op Bristow als nieuwe partij die SAR op de Noordzee uitvoert. Voorziene startdatum is 1 jan 2023. Onduidelijk op dit moment of Bristow op dat moment ook kan leveren (eerdere startdatum van 1 juli 2022 hebben ze niet gehaald).

-er zijn door diverse partijen waaronder de huidige SAR-aanbieder (NHV) bezwaren gemeld tegen Bristow. Dit oa omdat (trainings)vluchten vanuit Midden Zeeland Zeeland (zoals geoffreerd) qua aantal niet geleverd zouden kunnen worden vanwege luchthavenbesluit. En ook

vanwege gedoe met notice-tijd.

-NHV heeft verleden jaar ook rechtszaak aangespannen (verloren) . En ook WOO verzoek ingediend. Defensie heeft veel stukken niet openbaar gemaakt; dat levert weer nieuwe procedure op.

-vraag is of contract met NHV nog verder kan worden verlengd na 1/1/2023. Daartoe moet blijikbaar worden besloten voor 30/6.

-als dat niet gebeurt en Bristow kan niet leveren per 1/1/2023 dan hebben we een stevig veiligheidsissue.

-ik begrijp uit de mails dat de situatie in KW verband de komende weken op de agenda staat.

Ik zal dinsdag met **5.1.2.e** (die zit er wel goed in) bespreken hoe nu verder.

vr groet

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: **5.1.2.e** [@minienw.nl](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)>

Datum: vrijdag 03 jun. 2022 2:07 PM

Aan: **5.1.2.e** [@minienw.nl](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)>

Onderwerp: FW: persoonlijk/vertrouwelijk SAR aanbesteding

5.1.2.i & 5.2.1

Van: **5.1.2e**) - DGLM

Verzonden: vrijdag 3 juni 2022 13:51

Aan: **5.1.2e** [minienw.nl](mailto:5.1.2e@minienw.nl)) **5.1.2e** [@minienw.nl](mailto:5.1.2e@minienw.nl)>

Onderwerp: FW: persoonlijk/vertrouwelijk SAR aanbesteding

5.1.2.i & 5.2.1

5.1.2.i & 5.2.1

Van: 5.1.2.e

Verzonden: vrijdag 3 juni 2022 13:37

Aan: 5.1.2.e

Onderwerp: persoonlijk/vertrouwelijk SAR aanbesteding

Aan de 5.1.2e Raad voor de Kustwacht

Onderstaande mail heb ik recent van een van de externe stakeholders, betrokken bij het (nieuwe) SAR-contract ontvangen.

Hoi 5.1.2.e,

Dank voor de moeite. Eigenlijk wat er nu gebeurd is onbegrijpelijk. Defensie adviseert te stoppen met het huidige contract, terwijl het nieuwe contract werkelijk aan alle kanten rammelt. Er is defensie alles aan gelegen om te stoppen met de NHV zodat zij nog de enige partner zijn en het gedoe en discussie kunnen gaan beginnen. Ik begrijp werkelijk niet dat dit niet wordt gezien vanuit IenW en JenV.

Niet onbelangrijk; er wordt niet voldaan aan het Programma van Eisen waaraan de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond actief heeft meegewerkt. In het Programma van Eisen is opgenomen dat wij kunnen oefenen en dat de vertreklocatie Rotterdam wordt. Bristow heeft aangeboden dat zij dit kunnen, terwijl nu blijkt dit helemaal

niet is geregeld voor Rotterdam en daarmee het MIRG team, hiermee wordt dus niet voldaan aan het Programma v Eisen.

Vriendelijke groet,

5.1.2.i & 5.2.1

Stakeholders, waaronder het Loodswezen en de Veiligheidsregio RR zijn bezorgd. De 5.1.2.e Veiligheidsregio, 5.1.2.e, zal u zelf nog een brief sturen. Het Loodswezen heeft gepoogd met DGLM contact te leggen, maar dat is niet gelukt.

Zoals u weet, is er voor de SAR-helikopters een aanbestedingstraject geweest dat door Bristow is gewonnen. Daarna is er een hoop gebeurd: NHV heeft een rechtszaak aangespannen en verloren. Echter een deel van de naar voren gebrachte bezwaren sneden hout, alleen was nog niet duidelijk of deze bezwaren op termijn zouden worden opgelost door Bristow. De rechter heeft ook aangegeven dat een nieuwe rechtszaak een optie is als leemtes blijven. Die leemtes zijn er nog.

Een belangrijk punt betreft de luchthaven Midden Zeeland, een van de twee basissen waar Bristow gebruik van zal maken. Hiervoor was een nieuw luchthavenbesluit nodig. Het concept-besluit, dat in de inspraak is geweest, voorzag nog niet in de (zwarte) SAR helikopters. Deze zijn na de inspraak aan het concept-besluit toegevoegd. De omgeving heeft hier bezwaar tegen gemaakt. Dit heeft er onder andere toe geleid dat de Provincie een extern advies gevraagd heeft over de toekomstige SAR. Het advies, dat door de Provincie is overgenomen, zie bijlage, houdt in dat op deze basis niet voldoende getraind mag worden met de SAR-helikopter en dat er maar een zeer beperkt aantal niet direct SAR-gerelateerde, maar wel belangrijke vluchten met de SAR-helikopter, de zogenaamde ferryvluchten, mogen plaatsvinden. Ook houdt dit in dat de SAR basis Midden Zeeland, die niet centraal ligt, meer gebruikt zal worden voor SAR-vluchten terwijl vanaf Den Helder meer geoefend zal worden. Een onwenselijke situatie.

Experts zijn het erover eens dat voor de veiligheid van de operaties op een SAR-basis voldoende getraind moet kunnen worden.

Een advocatenkantoor heeft namens bewoners van twee recreatieparken in de omgeving een bezwaar bij de Raad van State ingediend over het nieuwe luchthavenbesluit, gericht op het feit dat de SAR helikopters na de inspraak aan het besluit zijn toegevoegd en dat (daardoor) enkele onderzoeken niet goed zijn uitgevoerd. Het bezwaar moet nog door de Raad van State behandeld worden. Als het wordt toegewezen, kan Bristow niet van luchthaven Midden Zeeland gebruik maken.

Voor het gebruik van een tweede luchthaven is een fictieve korting verstrekt van 50 miljoen euro. Als deze korting wegvalt omdat Zeeland niet (goed) te gebruiken is, zou Bristow de aanbesteding niet hebben gewonnen.

In het Programma van Eisen is voorzien in het faciliteren van een brandbestrijdingsteam van de veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond. Dit team verleent bijstand bij branden op schepen. Dit team moet oefenen en dat kan niet op Midden Zeeland. Tot op heden is nog geen locatie vastgelegd.

Voor 1 juli a.s. moet worden besloten of het contract met de huidige SAR-aanbieder verlengd moet worden van 1 januari 2023 tot 1 juli 2023. Het contract met Bristow zal op 4 november a.s. ingaan. Er is echter geen duidelijkheid op de volgende punten:

- . een oefenplek voor het MIRG-team
- . de uitkomst van het bezwaar van omwonenden tegen het luchthavenbesluit

Midden

Zeeland

. ILT kan niet de garantie geven dat de AOC op tijd wordt afgegeven (het wordt 'uitdagend', er

zijn geen showstoppers)

. de provincie Zeeland heeft volgens mijn informatie nog geen vergunning afgegeven

. de gevolgen van het niet voldoende kunnen oefenen op Midden Zeeland
experts zijn het erover eens dat op een basis getraind moet kunnen worden uit veiligheidsoverwegingen

Het lijkt risicovol om het huidige contract te beëindigen. Hierbij speelt dan weer dat de fictieve korting kan wegvallen en Bristow niet de winnaar is. Een rechtszaak door NHV is dan te verwachten.

Ik begrijp ook dat in het geval de situatie zich voordoet dat bij de start van het contract slechts 1 heli beschikbaar is of dat de heli van Midden Zeeland naar Den Helder verplaatst wordt, een reële situatie, dit geaccepteerd zal worden door de betrokken departementen IenW en JenV. Dit is in strijd met het Programma van Eisen inclusief de fictieve kortingsbedragen en is dus niet correct en er wordt geen recht gedaan aan het Programma van Eisen.

5.1.2.i & 5.2.1

5.1.2.i & 5.2.1

Tot op heden is het officiële concept-advies namens IenW en JenV (en DEF) om niet te verlengen en dat zal aan leden van de Raad voor de Kustwacht worden voorgelegd. Gezien bovenstaande adviseer ik om hier een streep door te zetten, te verlengen en ervoor te zorgen dat (eindelijk) het Programma van Eisen als uitgangspunt wordt genomen.

5.1.2.i & 5.2.1

5.1.2.e

DGLM/zeevaart

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
 Aan: 5.1.2.e
 CC: 5.1.2.e
 Onderwerp: 718: zorgen met betrekking tot de veiligheid en toekomstige borging van de "24/7" continuïteit van Search and Rescue ("SAR") diensten
 Datum: zondag 5 juni 2022 23:20:21
 Bijlagen: [518001.jpg](#)
[@media: 2022 Search and Rescue SAR NL.jpg](#)
[518001.jpg](#)

Ha collega's,

5.1.2.e weet dat hier al een hele historie aan vast zit, het onderwerp ligt zowel politiek als maatschappelijk heel gevoelig. Anders gezegd: samen met defensie moet we ons ervan vergewissen dat de aanbesteding/contractuivering alle toetsen van kritiek kan doorstaan. Graag aandacht hiervoor. Ik zag in de mail al dat 5.1.2 al aangaf het op te pakken. 5.1.2.e ook goed aangesloten houden.

Hgrt.

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: ExCom - ExCom@nhv.nl
 Datum: vrijdag 03 jun. 2022 2:45 PM
 Aan: 5.1.2.e BSK 5.1.2.e @media: nl
 Onderwerp: Zorgen met betrekking tot de veiligheid en toekomstige borging van de "24/7" continuïteit van Search and Rescue ("SAR") diensten

Geachte 5.1.2.e

In het kader van de ernstige bezorgdheden omtrent de 24/7 continuïteit van de SAR dienstverlening en daarmee gepaard gaande veiligheid op de Noordzee is NHV voornemens de brief in bijlage aan de verantwoordelijke ministers te versturen. Het lijkt ons gepast u deze allereerst in concept te laten geworden. 5.1.2.e er 5.1.2.e
 Wij zijn vanzelfsprekend ten allen tijde bereid u te woord te staan voor eventuele vragen/werkzaamheden.

Met de meeste hoogachting



5.1.2.e
 LCU NHV
 Rijkswaterstaat 101, B-6 20 Constance

Privacy Policy: NHV's [Privacy Policy](#) will tell you more about what information NHV can collect, how NHV can use it and if NHV can share it with and how NHV will keep it safe. Furthermore it will help you understand and exercise your rights regarding your personal data.



Ministerie van Defensie
Mevrouw drs. A.Th.B. Bijleveld
Postbus 20701
2500 ES DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. C. van Nieuwenhuizen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

04/08/2021

Hare Excellenties,

Na rijp beraad heeft Noordzee Helikopters Nederland B.V. (hierna: "NHN") gemeend u langs deze weg te informeren over haar zorgen met betrekking tot de toekomstige borging van "24/7" continuïteit van Search and Rescue activiteiten en daarmee de veiligheid op het Nederlands deel van de Noordzee.

Voorlopige uitkomst aanbesteding

Sinds 2011 levert NHN helikopterdiensten aan de Nederlandse Kustwacht voor Search and Rescue en andere taken van de Kustwacht. Deze helikopterdiensten verricht NHN sinds 2015 in opdracht van Rijkswaterstaat (voorheen in opdracht van het Ministerie van Defensie) vanaf de luchthavens Den Helder Airport en Heliport Pistoelhaven Rotterdam. De verstrekte opdracht loopt af op 1 juli 2022.

De verantwoordelijkheid voor het afsluiten van een nieuwe opdracht voor helikopterdiensten is inmiddels ondergebracht bij de Defensie Materieel Organisatie (hierna: "DMO"). Op 16 april 2020 is DMO een aanbestedingsprocedure gestart voor een 10-jarige overeenkomst voor de levering van helikoptercapaciteit aan de Nederlandse Kustwacht.

Onder de nieuwe overeenkomst zijn de eisen aan de dienstverlening aangescherpt en is het beschikbare budget aanzienlijk verruimd. Hierdoor kunnen de Search and Rescue diensten onder meer worden uitgevoerd met twee gelijkwaardige bases: allereerst de militaire luchthaven in Den Helder en daarnaast een door de toekomstige opdrachtnemer zelf aan te bieden basis, mits gelegen in Zuidwest-Nederland (Rotterdam-The Hague Airport of zuidwestelijker daarvan).

NHN wil haar dienstverlening in de toekomst graag blijven voortzetten, zodat zij heeft deelgenomen aan de aanbesteding van DMO. Drie andere marktpartijen hebben dat ook gedaan, waaronder Bristow Helicopters Ltd. (hierna: "Bristow").

Bij brief van 7 april 2021 is NHN geïnformeerd dat DMO het voornemen heeft de opdracht aan Bristow te gunnen. Dit gunningsvoornemen heeft bij NHN de nodige vragen opgeroepen. Omdat adequate beantwoording uitbleef, is NHN uiteindelijk een kortgedingprocedure gestart. Tijdens dit traject is meer duidelijk geworden over de inschrijving van Bristow, waaronder dat zij luchthaven Midden-Zeeland als tweede basis en een FOC-datum (Full Operational Capacity) van 1 juli 2022 aanbiedt.

In de kortgedingprocedure heeft NHN een aantal bezwaren naar voren gebracht tegen het gunningsvoornemen van DMO, waaronder dat de tweede luchthaven waarmee Bristow heeft ingeschreven (luchthaven Midden-Zeeland) niet aan de gestelde eisen voldoet.

Waarschuwing risico's luchthaven Midden-Zeeland

Het is uiteraard aan de voorzieningenrechter om te oordelen over de verschillende bezwaren van NHN tegen het gunningsvoornemen van DMO. Naar aanleiding van een daartoe strekkende opmerking van Rijkswaterstaat, en na enig wikken en wegen, heeft NHN desalniettemin gemeend u te moeten informeren over de risico's voor de veiligheid en continuïteit van de Search and Rescue diensten indien deze in de toekomst mede zouden worden uitgevoerd vanaf luchthaven Midden-Zeeland. NHN doet dit niet omdat zij een slechte verliezer is, maar – zoals gezegd – omdat zij zich als zittende en professionele dienstverlener oprecht zorgen maakt.

Luchthaven Midden-Zeeland niet permanent ("24/7") beschikbaar

De bases voor de Search and Rescue diensten dienen permanent ("24/7") beschikbaar te zijn. Deze eis geldt zowel voor de militaire luchthaven in Den Helder als voor de door de toekomstige opdrachtnemer aan te bieden basis. De luchthaven Midden-Zeeland voldoet niet aan deze eis.

Luchthaven Midden-Zeeland is alleen tussen zonsopgang en zonsondergang geopend. Na zonsondergang mag de luchthaven alleen worden gebruikt in het kader van spoedeisende hulpverlening en/of de uitoefening van politietaken, en dit tot een maximum van 30 vluchten (oftewel 60 afzonderlijke start en landingen) per jaar. Andere vluchten dan die voor spoedeisende hulpverlening en/of de uitoefening van politietaken – zoals bijvoorbeeld trainingsvluchten – zijn niet toegestaan na zonsondergang, terwijl dergelijke vluchten uitdrukkelijk wel onderdeel uitmaken van de scope van de overeenkomst¹.

Het maximum aantal van 30 spoedeisende vluchten per jaar na zonsondergang moet bovendien worden gedeeld met de Politie en de ANWB.

¹ DMO gaat ervan uit dat de helft van de vluchttijd zal worden besteed aan andere vluchten dan Search and Rescue acties. In de praktijk zal dit waarschijnlijk meer dan de helft van de vluchttijd zijn. Onder de huidige overeenkomst zijn ruim 80% van de vluchten geen Search and Rescue vluchten.

Tijdens de zitting heeft DMO kenbaar gemaakt dat zij uitgaat van 16 spoedeisende Search and Rescue vluchten vanaf luchthaven Midden-Zeeland op jaarbasis. De resterende 14 vluchten (dus 28 bewegingen) zouden dan overblijven voor de Politie en de ANWB. Dit uitgangspunt van DMO is niet alleen zeer discutabel². Hieraan is ook nog eens inherent dat op luchthaven Midden-Zeeland geen trainingsvluchten en andere nachtelijke niet-spoedeisende vluchten worden toegelaten.

Dit alles laat zich niet oplossen door trainings- en andere nachtelijke niet-spoedeisende vluchten te laten uitvoeren vanaf de luchthaven Den Helder, zoals tijdens de zitting aan de zijde van DMO is opgemerkt. Zoals iedere Search and Rescue piloot zal beamen, is het oefenen vanaf beide luchthavens essentieel voor een goede, veilige en adequate uitvoering van Search and Rescue acties. Het in de nacht uitvoeren van Search and Rescue acties vanaf luchthaven Midden-Zeeland zonder voorafgaande trainingsoefeningen ter plekke, is onrealistisch en onveilig. Een dergelijke 'oplossing' zullen piloten noch de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers accepteren. Kortom, een dergelijke 'oplossing' is onverantwoord. Dit alles nog los van het feit dat het oefenen vanaf een andere luchthaven logistieke onmogelijkheden met zich brengt en strijdig is met de door DMO zelf geformuleerde eisen.

Gewicht in te zetten helikopters te hoog

Het tweede gebrek aan luchthaven Midden-Zeeland betreft het maximale startgewicht dat op deze luchthaven geldt. Dat is onder het huidige luchthavenbesluit voor luchthaven Midden-Zeeland beperkt tot maximaal 6.000 kg. Ook het in de maak zijnde ontwerp-luchthavenbesluit hanteert deze grens, waarbij wel een uitzondering op het maximum startgewicht zal worden gemaakt voor HEMS (Helicopter emergency medical services)-vluchten, Search and Rescue vluchten en kustwachtvluchten.

In de nieuwe overeenkomst zal worden gevlogen met helikopters die ruim twee keer zo zwaar zijn als de helikopters waarmee op dit moment wordt gevlogen. Deze helikopters zijn aanzienlijk zwaarder dan 6.000 kg. Zo heeft Bristow ingeschreven met de AgustaWestland AW189, die een maximaal startgewicht van 8.600 kg heeft.

In de procedure heeft DMO in dit verband gewezen op de hiervoor genoemde – in de maak zijnde – uitzonderingsbepaling voor HEMS-vluchten, Search and Rescue vluchten en kustwachtvluchten. DMO miskent hiermee echter dat deze uitzonderingsbepaling niet dekkend is voor alle vluchten die moeten worden gemaakt vanaf de luchthaven Midden-Zeeland. Zo vallen onderhoudsvluchten, opleidingsvluchten en trainingsvluchten sowieso niet onder de uitzonderingsbepaling. Zonder het kunnen uitvoeren van dergelijke vluchten is instandhouding van een operationele basis onmogelijk.

² Onder de nieuwe overeenkomst wordt óók vanaf de zuidelijk basis gevlogen met medische ondersteuning aan boord. Gelet daarop ligt in de rede dat sprake zal zijn van meer dan 16 spoedeisende Search and Rescue acties vanuit de tweede zuidelijke basis. Indien dat niet mogelijk is omdat de limiet van 16 vluchten is bereikt, zullen acties – waaronder met medische ondersteuning – die geografisch gezien logischerwijs vanuit deze zuidelijke basis plaats zouden moeten vinden, niet meer vanuit Midden-Zeeland kunnen worden uitgevoerd. Het strategisch voordeel van een tweede basis wordt alsdan compleet teniet gedaan.

Daarbij komt dat in geval geen onderhouds-, opleidings- en trainingsvluchten kunnen worden gemaakt, niet aan de eisen voor een volwaardige luchthaven wordt voldaan. De vorenbedoelde uitzonderingsbepaling is bovendien enkel bedoeld voor ad hoc vluchten, maar niet om op luchthaven Midden-Zeeland een permanente operationele basis mogelijk te maken.

Door het niet kunnen uitvoeren van o.a. trainingsvluchten, zowel 's nachts als overdag, komt de (vlieg)veiligheid van Search and Rescue operaties serieus in gevaar.

Afrondend

Naar NHN hoopt ziet u in het voorgaande voldoende aanleiding tot het inwinnen van nadere informatie over de risico's die zijn gemoeid met Search and Rescue acties vanaf Midden-Zeeland als tweede luchthaven en tot stappen die u op basis daarvan gerade voorkomen.

Hoogachtend,

5.1.2.e

Authorized Director Noordzee Helicopter Nederland B.V.

Aan:
Voorzitter van Provinciale Staten

Onderwerp
Advies SAR-helikopter op vliegveld
Midden-Zeeland

Zaaknummer
122436

Behandeld door

Verzonden

Middelburg, 8 maart 2022

Geachte voorzitter,

Wij hebben de RUD Zeeland om advies gevraagd of het 24/7 stationeren van een SAR-helikopter en de bijbehorende activiteiten van deze SAR-helikopter passen binnen het huidige Luchthavenbesluit.

Hierbij bieden wij Provinciale Staten dit advies ter kennisname aan.

Kort samengevat luidt het advies als volgt:

1. Noodvluchten en spoedeisende vluchten met de SAR-helikopter van Bristow zijn toegestaan vanaf en naar vliegveld Midden-Zeeland.
2. Andere vluchten, zoals trainingsvluchten zijn maximaal 12 keer per jaar toegestaan. Het maximum van 12x per jaar moet wel gedeeld worden met andere (burger)luchtvaartuigen met een hoger startgewicht dan 6.000 die niet onder de definitie vallen van HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht.
3. Het stationeren van een SAR-helikopter 24/7 hoeft niet in een luchthavenbesluit geregeld te worden, daar is het vliegveld vrij in om dit toe te staan en zijn geen regels voor.

Dit betekent dat voor wat betreft de trainingsvluchten (meer dan 12 keer per jaar) het vliegveld een wijziging van het Luchthavenbesluit zal moeten aanvragen bij de Provincie Zeeland. Deze aanvraag voor wijziging van het Luchthavenbesluit zal aan Provinciale Staten (als bevoegd gezag voor luchtvaart in Zeeland) voorgelegd worden ter besluitvorming.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Bijlagen:

1. Bijlage 1. To70 brief over SAR-basis Midden Zeeland

U wordt verzocht om in uw correspondentie steeds het zaaknummer te vermelden.



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

Postbus 192
1170 AD Badhoevedorp

Dellaertlaan 61
1171 KZ Badhoevedorp
T 020 449 8585
www.vnv.nl

NHV Group
Oostende
Het NHV-management
Kalkaertstraat 101
8400 OOSTENDE
Belgium

E-mail: info@nhv.be
Datum: 25 juni 2021
Ons kenmerk: 2106-0964
Betreft: notice tijd van tien minuten (SAR)
Blad: 1 van 1

Geachte,

Wij hebben vernomen dat in de gunning van de SAR uitgegaan wordt van een notice tijd van tien minuten of minder. Daarom schrijf ik u.

Op 3 december 2020 heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de kamer geschreven dat er voor het nieuwe contract een twintig minuten norm gesteld wordt op grond van een aanbeveling in het ANTEA-rapport [1].

Zoals u weet zjn wij op professionele gronden van oordeel dat deze voorgeschreven twintig minuten notice time, met name gedurende de nacht, gevaarlijke situaties oplevert. Op 21 april hebben wij hierover uitgebreid gesproken met de bij de SAR betrokken personen van het ministerie van IenW en Defensie. Tevens hebben wij bijgevoegde positie op papier met hen gedeeld. Dit document weerlegt inhoudelijk de argumenten die door het ministerie en ANTEA worden gehanteerd waarom een norm van twintig minuten notice tijd in de nacht voor de SAR nodig is. De genoemde kamerbrief en de bijlage (het ANTEA-rapport) hebben wij mede gebruikt als uitgangspunt van onze standpunten. Het ANTEA-rapport roept echter een aantal vragen bij ons op en de onderbouwing voor de twintig minuten notice tijd uit het ANTEA-rapport lijkt op sommige punten contradictoir en zelfs onverenigbaar met de wetenschappelijke inzichten in de luchtvaart t.a.v. vermoeidheid.

Het behoeft weinig betoog dat waar twintig minuten al zeer moeilijk te verantwoorden is, dit voor een notice tijd van tien minuten of minder onmogelijk is. Zeker omdat het een complexe operatie als Search and Rescue gedurende de nacht betreft. De nadelige effecten van ontwakken uit slaap kort voor de vlucht laten zich moeilijk overschatten [2][3]. Maar ook als er geen sprake is van slaap doordat uitsluitend met korte diensten gepland wordt is de onvermijdelijke vermoeidheid die samenhangt met een nachtdienst niet veilig te verenigen met een dergelijke korte tijd. Daarnaast hebben wij sterke twijfels of het mogelijk is om op een verantwoorde wijze de vluchtvoorbereiding en startup procedures uit te voeren in een dergelijk kort tijdsbestek. (De Minister gaat uit van vijf minuten tussen rotorstart en vertrek waardoor er in het beste geval vijf minuten resteert om naar de helikopter te komen en de noodzakelijke technische en operationele voorbereidingen en checks uit te voeren [4]).

In het twee minuten debat SAR-zorgnorm van 27 mei jl. heeft Minister van Nieuwenhuizen-Wijbenga de kamer toegezegd de bestaande zorgen van de Kamer over de vermoeidheid mee te nemen in het verbeterprogramma [5]. Op basis hiervan en gegeven het voorgaande is voor ons dan ook onvoorstelbaar dat Minister nu akkoord gaat met tijden die ruim de helft korter zijn dan de al betwiste norm. Hiermee plannen achter wij volstrekt onrealistisch en in strijd met een veilige (SAR)-operatie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

vicepresident

Standpunt VNV over de norm “notice tijd” in de Search And Rescue (SAR) operatie in Nederland

Huidige situatie en overwegingen Nederlandse notice tijd SAR-operatie

- De kaders van de SAR-operatie in Nederland worden bepaald door vigerende regel- en wetgeving voor de luchtvaart of zijn vastgelegd in de zorgnorm SAR-helikopters en het Programma van Eisen van de SAR-aanbesteding. Bij de vorige aanbesteding is een notice tijd van 20 minuten à 24/7 vastgelegd. Daarvoor gold een notice tijd in de nacht van 45/60 minuten en was dit geen norm maar een streven.
- De notice tijd is onlangs op basis van de evaluatie van de zorgnorm SAR-helikopters door ANTEA (in opdracht van het ministerie) verder aangescherpt. De aangescherpte definitie (van melding tot vertrek) is bovendien door het ministerie van Defensie, als uitvoerder van de aanbesteding, opgenomen in het programma van eisen voor de nieuwe aanbesteding voor de SAR operatie per medio 2022. Daarmee is het voldoen aan de notice tijd een toetsbaar onderdeel van de SAR operatie waar de operator zich contractueel aan committeert.
- Daarmee hanteert Nederland in de SAR-operatie ook een notice tijd van 20 minuten in de nacht. Met uitzondering van Zweden hanteert elk land een langere notice tijd in de nacht bij 24uur diensten. Dit is 30 minuten in Denemarken, 45 minuten in België en Verenigd Koninkrijk en 60 minuten in Duitsland. Een keuze voor een langere notice tijd in de nacht is op verschillende factoren gebaseerd, waaronder vermoeidheid risicostudies, kosten-batenanalyses en complicerende operationele factoren in de nacht.
- Deze overwegingen hebben in Nederland niet geleid tot een wijziging in de gevraagde notice tijd. Uit het gesprek tussen het ministerie IenW en Defensie (d.d. 21 april) en de VNV werden daarvoor de volgende redenen gegeven:
 1. Geen van de aanbestedende partijen hebben dit bij de nieuwe aanbesteding ter discussie gesteld;
 2. Dit zou ten koste gaan van de kwaliteit van de SAR operatie;
 3. Het zou een nadelig effect hebben op de ondersteunende functie van de SAR-helikopter naar varende eenheden;
 4. De SAR-praktijk kent in het recente verleden geen incidenten vanwege de huidige reactietijd.
 5. Vergelijkbare hulpdiensten zoals traumahelikopters of brandweer kennen ook deze, of scherpere, reactietijd;
 6. Twee onderzoeksbureaus, waaronder het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR), zouden een *Fatigue Risk Management* studie op de roosters hebben uitgevoerd en zouden de notice tijd van 20 minuten niet als een risico voor de vliegveiligheid van de Nederlandse SAR-operatie identificeren, en;
 7. De SAR helikopterbemanning altijd kan afwijken van de norm vanuit vliegveiligheidsoverwegingen.

Notice tijd dient gebaseerd te zijn op wetenschappelijke consensus over vermoeidheidsrisico's in de luchtvaart

De VNV constateert op basis van eigen expertise en internationaal wetenschappelijk onderzoek dat de gestelde 20-minuten notice norm weldegelijk een risico is voor de vliegveiligheid van de Nederlandse SAR-operatie. Deze norm in situaties waarbij de vliegers potentieel in hun slaap gestoord worden om te gaan vliegen is onverantwoord voor een veilige SAR-operatie, omdat het op gespannen voet staat met internationale wetenschappelijke inzichten rondom vermoeidheid¹. De VNV stelt daarom dat de notice norm gebaseerd moet worden op wetenschappelijke inzichten rondom vermoeidheid in de luchtvaart. In reactie op de argumenten van de overheid om aan de 20 minuten notice tijd vast te houden, het volgende:

1. De validiteit van het argument dat tijdens de aanbestedingsperiode de gestelde 20 minuten notice tijd niet ter discussie is gesteld, is voor de VNV betwistbaar. Allereerst omdat het ter discussie stellen van de norm, opgenomen in de het programma van eisen, door een aanbestedende partij hun eigen kansen op het toekennen van de SAR operatie kan verkleinen. Daarenboven heeft de VNV wél signalen over de 20

¹ Scheer FA, Shea TJ, Hilton MF, Shea SA (2008) An endogenous circadian rhythm in sleep inertia results in greatest cognitive impairment upon awakening during the biological night. *J Biol Rhythms* 23, 353–61.

minuten norm ontvangen van vliegers die de dagelijkse SAR operatie uitvoeren. De VNV heeft de zorgen over de 20 minuten notice tijd in context met 24 uursdiensten al op 15 juni 2020 met de Inspectie SZW en ILenT schriftelijk gedeeld en aangegeven dat die onverantwoord is². Ook is in gesprek op 28 oktober 2020 met het ministerie van Defensie, DMO, onze zorgen over deze norm kenbaar gemaakt. In ons overleg op 21 april 2021 hebben wij betoogd dat een 20-minuten norm alleen veilig mogelijk is bij achtereenvolgende diensten onder de 12 uur en buiten de WOCL³ (circadiaanse periode tussen 02:00-06:00uur in de nacht).

2. In het ANTEA-rapport, dat de nieuwe norm voor de notice tijd bij de SAR-helikopters bepleit, wordt in het geheel niet onderbouwd waarom die uniek strenge nachtnorm noodzakelijk is. Omringende landen hanteren veelal een notice tijd van meer dan 30 minuten voor de SAR operatie. Nergens blijkt uit onderzoek dat de langere notice tijd in andere landen heeft geleid tot een lagere SAR-kwaliteit. De VNV verzet zich dan ook tegen de claim dat de moeilijke weersomstandigheden voor de Nederlandse kust aanleiding zou moeten zijn voor een kortere notice tijd aangezien het VK, waar een notice tijd van 45 minuten wordt gehanteerd, met grotendeels dezelfde (weers)omstandigheden te maken heeft als de Nederlandse SAR. Dan zou het gevolg moeten zijn dat de SAR-kwaliteit in het VK navenant slechter is dan in Nederland. Daar is geen bewijs voor. Integendeel, bij uitdagende (weers)omstandigheden zoals die zich vaak op de Noordzee voordoen zou, gelet op de vliegveiligheid, juist een langere notice tijd noodzakelijk kunnen maken⁴. Dat geldt overdag, maar telt nog zwaarder in de nacht als een crew uit een diepe slaap gewekt moet worden. Uitdagende (weers)omstandigheden worden overigens door de ANTEA-onderzoekers juist (blz. 14) als reden gegeven waarom de huidige ruimere notice tijd niet wordt gehaald. Onduidelijk blijft waarom dit grond geeft om de notice tijd dan nog verder aan te scherpen.
3. Verder stellen de onderzoekers in het ANTEA-rapport, in lijn met het ministerie, dat zo'n langere notice tijd een nadelig effect zou hebben op de ondersteunende functie van de SAR-helikopter naar varende eenheden en wijzen op de vaak slechte omstandigheden in de nacht. Hoewel het *an sich* een logische argumentatie lijkt, is de startpremissie onjuist. Startpunt voor de maximale notice tijd in de nacht zouden de wetenschappelijke inzichten op het gebied van vermoeidheid in de luchtvaart moeten zijn, niet de wens te voldoen aan de notice tijd die varende eenheden klaarblijkelijk hanteren. Het handelen conform die wetenschappelijke inzichten waarborgt het best een veilige SAR en is daarmee voorwaardelijk voor de beoogde hoge kwaliteit van de SAR operatie in Nederland alsook ondersteuning aan varende eenheden. De beoogde notice tijd kan dus alleen gebaseerd worden binnen de randvoorwaarden van wetenschappelijk onderbouwde fatigue risks in de luchtvaart.

Het argument dat de varende eenheden een kortere notice tijd aanhouden, kan niet als valide argument gehanteerd worden om de notice tijd voor de SAR helikopters hierop aan te passen. De operatie in de luchtvaart is op vele aspecten anders dan die van de zeevaart. Ondanks dat kan het zo zijn dat de balans tussen de *fatigue risks* en de aard van de werkzaamheden aan boord van een schip ertoe kan leiden dat een scherpere notice tijd wordt gehanteerd dan bijvoorbeeld in de burgerluchtvaart. Dit laat onverlet dat het altijd moet voldoen aan de wetenschappelijk onderbouwde minimale grenswaarden waarbinnen die werkzaamheden veilig kunnen plaatsvinden.

4. Verder geeft in het gesprek van 21 april jl. het ministerie IenW aan dat de 20 minuten noticetijd norm gehandhaafd kan worden, omdat de afgelopen jaren geen incidenten bekend zijn die oorzaak vinden in deze norm. Het feit dat iets al jaren zonder ongelukken goed gaat, is op zichzelf geen kwalificatie dat het ook in de toekomst goed gaat. Juist in de luchtvaart wordt de veiligheidstandaard gehanteerd waarbij er vooraf wordt bezien wat de risico's zijn. Het leren van incidenten gebeurt natuurlijk nog wel, maar veel minder dan vroeger het geval was. Deze wetenschappelijke onderbouwde minimale notice tijd in de luchtvaart is natuurlijk ook voortgekomen uit ervaringen en incidenten in het verleden. De VNV is van mening dat met deze norm niet de veiligheidstandaard wordt nagestreefd zoals die gebruikelijk en noodzakelijk is in de luchtvaart.

² Tietzel AJ, Lack LC (2001) The short-term benefits of brief and long naps following nocturnal sleep restriction. *Sleep* 24, 293–300.

³ Jewett ME, Wyatt JK, Ritz-De Cecco A, Khalsa SB, Dijk DJ, Czeisler CA (1999) Time course of sleep inertia dissipation in human performance and alertness. *J Sleep Res* 8, 1–8.

⁴ Ikeda H, Hayashi M (2010) The effect of self-awakening from nocturnal sleep on sleep inertia. *Biol Psychol* 83, 15–9.

5. Het argument dat traumahelikopters of andere hulpdiensten ook een reactietijd hanteren en daarmee die dus ook voor SAR helikopters kan gelden is irrelevant omdat deze, zoals eerder aangegeven, een totaal andere operatie en risicoprofiel omvatten.
6. Een externe toets op de roosters, zoals zou zijn gedaan, kan alleen indien daarbij alle factoren zijn meegewogen. Te denken valt dan aan het type operatie, maar ook basis-vermoeidheid bij aanvang van een dienst. Daarnaast dienen er op vele verschillende momenten bij een grote representatieve groep vliegers enquêtes, tests en onderzoeken gedaan te worden. Wij hebben geen weet van een dergelijk omvangrijk onderzoek, en hebben dit onderzoek ook nergens kunnen inzien. Daarnaast werd het bestaan hiervan niet genoemd tijdens het gesprek met de overheid. Dat is opmerkelijk wanneer dat in de schriftelijke antwoorden van het ministerie op vragen van de Tweede Kamer wordt gebruikt om aan te geven dat er geen probleem zou zijn met 20 minuten notice tijd.
7. In Nederland geldt het “safety first” principe, waardoor crew kan afwijken van normen zonder dat daar financiële consequenties vanuit de overheid aan vast mogen zitten. Ook wordt betoogd dat het ook de verantwoordelijkheid van de crew is, en nadrukkelijk die vrijheid ook geborgd wordt door de overheid, om vanuit veiligheidsoverwegingen niet te voldoen aan de 20 minuten notice tijd norm. Maar met het stellen van een harde norm ervaren onze leden, de vliegers van de SAR-operatie, dat in praktijk druk wordt gevoeld in relatie tot het overschrijden van de norm, en dat dit wel degelijk meespeelt bij de beslissing om dan wel of niet de 20 minuten notice tijd te negeren. Dat is ongewenst vanuit veiligheidsoverwegingen en moet derhalve vermeden worden. De afspraken moeten vooraf helder zijn en een minimale vliegveiligheid waarborgen. Mochten er echter onvoorziene zaken spelen, pas dan zullen de bemanningen hun verantwoordelijkheid nemen.

Aanbevelingen VNV

- Het is inherent aan de SAR operatie dat een crew altijd zo snel als de veiligheid het toelaat, airborne zal zijn. Een kortere reactietijd zal dat feit niet veranderen maar kan als harde norm de veiligheid van de operatie negatief beïnvloeden, vooral in de nacht.
- Die negatieve invloed moet ten alle tijden voorkomen worden. Dat kan indachtig de SAR zorgnorm volgens de VNV door:
 1. Een richtlijn i.p.v. norm voor de reactietijd te hanteren zodat onder alle omstandigheden de crew zich niet beperkt voelt in het maken van veilige keuzes, en;
 2. Een toetsbare norm voor de organisatie van de SAR operatie die een 20 minuten airborne-zijn 24uur per dag faciliteert. Daar dient ook op gemonitord te worden. Daarmee wordt de crew dus wel gefaciliteerd om binnen 20 minuten airborne te kunnen zijn, maar is het op geen enkele wijze een norm waar een vlieger in een situatie wordt gebracht waarin de vlieger de keus moet maken om van de norm af te wijken op basis van vliegveiligheid.
- Indien de overheid vast blijft houden aan een toetsbare norm voor de reactietijd van de SAR bemanning, dan pleit de VNV voor een reactietijd gebaseerd op wetenschappelijke vermoeidheidsrisico. Dat betekent concreet een reactietijd van 40 minuten in de WOCL-periode en met maximale dienstroosters van 12 uur.



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

Postbus 192
1170 AD Badhoevedorp

Dellaertlaan 61
1171 KZ Badhoevedorp
T 020 449 8585
www.vnv.nl

NHV Group
T.a.v. het management
Luchthavenweg 4
1786 PP DEN HELDER

E-mail: infoNHV@nhv.be
Datum: 6 september 2021
Ons kenmerk: 2109-0095
Betreft: Zorgen nieuwe Search & Rescue-operatie
Blad: 1 van 2

Geachte heer, mevrouw,

Rondom de invulling van de SAR-operatie vanaf volgend jaar (vanaf het moment van het aflopen van het huidige contract) leven er bij ons vragen en zorgen. Wij hebben onze vragen ons zorgen ook bij de politiek onder aandacht gebracht, langs de lijn van onderstaande positie. Middels deze brief deel ik deze positie met u.

Notice tijd en trainingsmogelijkheid nieuwe Search & Rescue-operatie op gespannen voet met veiligheid

- Op woensdag 11 augustus is het [vonnis](#) door de voorzieningsrechter gepubliceerd over de zaak die de huidige SAR aanbestedder, NHN, heeft aangespannen tegen de overheid en Bristow (nieuwe SAR aanbestedder). Op basis van een aanbesteding heeft de overheid vanaf juli 2022 de SAR operatie aan Bristow gegund. De VNV staat in principe neutraal in welke uitvoerder de SAR operatie uitvoert, mits het aan de hoogste kwaliteits- en veiligheidsvoorschriften voldoet. Wel zouden wij de gunning bij voorkeur zien aan een in de EU gevestigd bedrijf, hetgeen hier niet het geval lijkt.
- De VNV maakt zich op basis van het gepubliceerde vonnis zorgen over de toekomstige veiligheid en kwaliteit van de SAR operatie in Nederland. Zo blijkt dat Bristow voornemens is onder andere vanuit een basis in midden-Zeeland de SAR operatie uit te voeren. Met deze keus zien wij de veiligheid en kwaliteit van de SAR operatie onder druk gezet:
 - Op midden-Zeeland zijn geen trainingsmogelijkheden voor helikopter zwaarder dan 6000 kilogram. Daarmee wordt zonder training onder moeilijke omstandigheden geopereerd.
 - Door een basis in midden-Zeeland en te kunnen voldoen aan de gestelde aankomsttijd (90 minuten) op de Noordzee, kan de notice tijd (van melding tot opstijgen) – gezien de vaste vliegtijd – niet meer dan 10 minuten bedragen, ook gedurende de nacht. Hiermee is de overheid akkoord gegaan. Die veel kortere notice tijd staat wat de VNV betreft haaks op internationale vermoeidheidsstudies en zet ongekende druk op vliegers.
- Daarnaast staat het haaks op de conclusies van ANTEA die op verzoek van de overheid een beleidsevaluatie van de SAR-zorgnorm heeft opgesteld (op 27 november 2020). Daarin concludeert ANTEA dat een notice tijd van 20 minuten realistisch is, niet 10 minuten.
- De VNV heeft zich daar in combinatie met 24 uurroosters vanuit veiligheidsoverwegingen overigens tegen verzet, omdat een notice tijd van 20 minuten al op gespannen voet staat met de internationale erkende vermoeidheidsstudies in de luchtvaart.

- Wij vragen ons af hoe de overheid deze 10 minuten notice tijd kan verenigen met een veilige operatie en wij vragen ons af of de minister het eens is met de constatering dat dit uitsluitend kan in combinatie met korte diensten waarbij de vliegers gedurende deze dienst niet slapen.
- Daarnaast blijkt uit het nieuwe luchthavenbesluit van de Provincie Zeeland (juli 2020) dat na zonsondergang alleen vliegbewegingen mogen plaatsvinden t.b.v. helikopters in kader van spoedeisende hulpverlening of politietaken. Die uitzondering is beperkt tot maximaal 60 nachtelijke vliegbewegingen in totaal per jaar, te delen met ANWB en politie. Daarmee is er in praktijk geen mogelijk voor trainingsvluchten voor SAR-operaties aangezien die niet spoedeisend zijn, terwijl trainingen cruciaal zijn. Dat wordt ook erkend door Bristow en de overheid. Vliegers moeten voor een complexe operatie dag en nacht op specifieke locatie kunnen oefenen. Daar wordt nu niet aan voldaan. Het trainen op een andere locatie of simulator is daar geen sluitend alternatief voor. Het in de nacht uitvoeren van Search and Rescue acties vanaf luchthaven Midden-Zeeland zonder voorafgaande trainingsoefeningen ter plekke, is onrealistisch en onveilig.

Hopend u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

vicepresident

Directeur OenD
Cc directeur IenP

Ter behandeling en advies



10.2.e

**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Inspectie Leefomgeving & Transport
inspecteur-generaal Inspectie Leefomgeving en
Transport
De heer mr. J.A. van den Bos
Postbus 16191
2500 BD 'S-GRAVENHAGE

Postbus 192
1170 AD Badhoevedorp

Dellaertlaan 61
1171 KZ Badhoevedorp
T 020 449 8585
www.vnv.nl

E-mail: **10.2.e**@ilent.nl
Datum: 16 november 2021
Ons kenmerk: 2111-0497
Betreft: Oproep aandachtspunten toetsing van de vergunningsaanvraag SAR
Blad: 1 van 4

Geachte heer Van den Bos,

De Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) vertegenwoordigt helikopervliegers (piloten) belast met de Search and Rescue (SAR)-taak. De VNV heeft zich afgelopen jaren hard gemaakt voor een veilige en goede SAR-operatie in Nederland. Dat heeft onder meer geleid tot aanbevelingen door ADSE voor de SAR, aanpassing van het toezichtskader voor de SAR alsmede de ontwikkeling van een aparte beleidsregel werk- en rusttijden voor de SAR door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ontwikkelingen die de VNV van harte onderschrijft. Wij maken ons echter zorgen over de implementatie van de nieuwe aanbesteding door marktpartijen. In deze brief lichten wij onze zorgen toe en vragen wij ILenT bij de toetsing van de vergunningsaanvraag en ook vanuit haar bredere rol als toezichthouder deze zorgen en vragen te betrekken.

Het Ministerie van Defensie (afdeling DMO) heeft de aanbesteding afgerond voor de SAR-operaties voor de Nederlandse Kustwacht na juli 2022. De looptijd van deze aanbesteding is tien jaar met één partij. Inschrijvers konden ervoor kiezen om de SAR-operaties alleen vanaf Den Helder Airport uit te voeren, maar werden door middel van gunningscriteria aangespoord om ook een tweede, volwaardige basis aan te bieden in het zuidwesten van Nederland. Bristow Helicopters Ltd. (Bristow) is als winnende inschrijver uit de beoordeling gekomen en heeft de opdracht voorlopig gegund gekregen.

Bristow heeft in haar inschrijving aangeboden om de uitgevraagde SAR-operaties met helikopters van het type AW189 (maximaal startgewicht 8.600 kg) vanaf Den Helder Airport en vanaf vliegveld Midden-Zeeland te verrichten. Zowel Bristow als Defensie menen dat vliegveld Midden-Zeeland op grond van het (nog niet in werking getreden) Ontwerp Luchthavenbesluit ([Billage 1](#)) geschikt is om als volwaardige basis te dienen voor het verrichten van SAR-operaties, zowel tijdens de daglichtperiode als tijdens de donkere uren (24/7). Een aantal elementen uit de gegunde aanbesteding leidt bij de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) tot grote zorgen en roept vragen op over:

1. De gevolgen van de locatie Midden-Zeeland voor de maximale notice tijd in de nacht;
2. Consequenties inzet basis Midden-Zeeland voor de trainingsmogelijkheden voor SAR-bemanning;
3. Voldoet de vergunningaanvraag aan Europese verordening en waarborgt het de toepasbaarheid van relevante Nederlandse en Europese toezichtskaders?

1. Gevolgen locatie Midden-Zeeland voor de maximale notice tijd in de nacht

De VNV heeft bij de politiek en overheid al eerder haar zorgen geuit over de maximale notice tijd die in Nederland in de nacht voor de SAR-operatie wordt gehanteerd. In het ANTEA-rapport ([Bijlage 2](#)) d.d. 27 november 2020 wordt aanbevolen een maximale notice tijd te hanteren van 20 minuten. Die wordt door het Ministerie IenW in de begeleidende brief aan de Tweede Kamer ook overgenomen: "In het nieuwe contract is de *notice*-tijd volgens de door Antea aanbevolen definitie gesteld op 20 minuten." (Kamerstuk 30490, nr. 34 2020-2021). De gestelde notice tijd in het ANTEA-rapport roept echter een vragen bij ons op en de onderbouwing voor de 20 minuten notice time uit het ANTEA-rapport lijkt op sommige punten contradictoir en zelfs onverenigbaar met de wetenschappelijke inzichten in de luchtvaart ten aanzien van vermoeidheid. De VNV heeft eerder in een brief ([Bijlage 3](#)) aan het Ministerie IenW en Defensie onderbouwd waarom het hanteren van 20 minuten de veiligheid en kwaliteit van de SAR operatie onder druk kan zetten. Het gebruik van Midden-Zeeland als 24/7 SAR-basis levert echter een situatie op dat, gegeven de eis om vanaf het moment van alarmering binnen 90 minuten 55N te kunnen bereiken, de beschikbare notice tijd wordt gereduceerd tot maximaal 10 minuten.

Het behoeft weinig betoog dat waar een maximale 20 minuten notice time al zeer moeilijk te verantwoorden is, dit bij het gebruik van Luchthaven Midden-Zeeland als 24/7 SAR-basis met een beoogde notice time van 10 minuten of minder onmogelijk is. Zeker daar waar het complexe operaties zoals SAR-operaties in de nacht (buiten de daglichtperiode) betreft. De nadelige effecten van ontwaken uit slaap kort voor de vlucht, laten zich moeilijk overschatten. Maar ook als geen sprake is van slaap doordat uitsluitend met korte diensten in de nacht gepland wordt, is de onvermijdelijke vermoeidheid die samenhangt met een nachtdienst niet veilig te verenigen met een dergelijke korte notice time, hiervoor bestaat zeer overtuigend wetenschappelijk bewijs. Daar wordt in bijlage 3 ook in voetnoten naar verwezen.

Wij vinden deze 10 minuten notice tijd onverantwoord. De VNV heeft haar zorgen over de 20 minuten notice tijd in context met 24 uursdiensten al op 15 juni 2020 met de Inspectie SZW en ILenT schriftelijk gedeeld. Ook is in gesprek op 28 oktober 2020 met het Ministerie van Defensie, DMO, onze zorgen over deze norm kenbaar gemaakt. Op 21 april 2021 hebben wij in een overleg met de DMO en I&W aan de orde gehad dat een 20-minuten norm alleen onder specifieke voorwaarden veilig kan zijn.

Daarnaast hebben wij sterke twijfels of het mogelijk is om op een verantwoorde wijze de vluchtvoorbereiding en startup procedures uit te voeren in een dergelijk kort tijdsbestek. Vluchtvoorbereiding behelst meer dan het instappen en starten. Het omvat onder meer de laatste controle van het actuele weer op de plaats van vertrek, en-route en in het inzetgebied, evenals rond mogelijke bestemming(en) en uitwijkhavens. Met de in de nieuwe aanbidding beoogde notice time van tien minuten moet worden uitgegaan van een periode van 5 minuten tussen rotorstart en vertrek, waardoor er voor de crew slechts 5 minuten resteert om naar de helikopter te komen en de noodzakelijke technische en operationele voorbereidingen en checks uit te voeren. In het geval van Luchthaven Midden-Zeeland geldt hierbij nog eens als verzwarende omstandigheid dat vertrokken wordt van, en teruggekeerd naar een onverlicht (gras-)vliegveld, dat niet is ingericht voor nachtoperaties.

In het Tweeminutendebat (VAO) over de SAR-zorgnorm (d.d. 27 mei 2021) heeft toenmalig minister van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer toegezegd de bestaande zorgen van de Kamer over de vermoeidheid mee te nemen in het SAR-verbeterprogramma. Op basis hiervan en gegeven het voorgaande is het voor ons dan ook onvoorstelbaar dat het Ministerie van IenW en Defensie nu akkoord lijken te gaan met een notice time die ruim de helft korter is dan de door ons al betwiste norm van 20 minuten. Hiermee instemmen, achten wij volstrekt onrealistisch en in strijd met veilige SAR-operaties. Wij vragen u als toezichthouder en verantwoordelijke voor toetsing van de vergunningsaanvraag te beoordelen hoe een maximale notice tijd van 10 minuten in de nacht is te vereenzelvigen met de wetenschappelijke inzichten, aanbevelingen van ANTEA op de SAR-zorgnorm, de toezegging van de minister ten aanzien van de huidige praktijk (omringende landen) en (vertrouwelijke) dienstroosters van de mogelijk nieuwe SAR uitvoerder. In ons overleg op 21 april 2021 hebben wij toegelicht dat een 20-minuten norm alleen veilig mogelijk is bij achtereenvolgende diensten onder de 12 uur en buiten de WOCL (circadiaanse periode tussen 02:00- 06:00uur in de nacht). Tot op heden hebben wij echter geen informatie gezien waaruit blijkt dat dit ook daadwerkelijk de intentie is.

2. Consequenties inzet basis Midden-Zeeland voor de trainingsmogelijkheden voor SAR-bemanning

Alle vliegoperaties vereisen regelmatige training, dat geldt onverminderd voor SAR-operaties. EASA-regelgeving (OPT-IN voor SAR is 1 juli 2021 in werking getreden, waarmee de SAR in Nederland volledig onder EASA-regelgeving komt te vallen) vereist regelmatige training om geoefend te blijven op routes en vliegvelden, ook wanneer gebruik wordt gemaakt van nachtkijkers of PBN-aanvliegroutes. Het is in de ogen van VNV zeer onwenselijk dat vanuit Midden-Zeeland 24/7 zou worden geopereerd voor een veeleisende SAR-operatie zonder dat daar training op locatie plaats kan vinden, met name tijdens de donkere uren. Specifiek nachtelijke training, ook vanaf Midden-Zeeland in het lokale inzetgebied is zeer belangrijk voor de vliegveiligheid. Zeeland kenmerkt zich door lange zeearmen, omringd met vele obstakels. Goede, actuele gebiedskennis en regelmatige training in de nacht zijn onontbeerlijk om de vliegveiligheid tijdens SAR-operaties te garanderen. Dit geldt temeer omdat Luchthaven Midden-Zeeland niet is uitgerust voor nachtelijke operaties. De luchthaven is gesloten buiten de daglichtperiode, er is geen verlichting en zijn er geen voorgeschreven laagvliegroutes. De landingsbaan is niet berekend op het dragen van een gewicht van meer dan 6.000 kg, terwijl de door Bristow aangeboden helikopter een maximaal start- en landingsgewicht heeft van 8.600 kg heeft.

De beperkingen in het Ontwerp Luchthavenbesluit voor Luchthaven Midden-Zeeland maken dat overdag zeer beperkt (maximaal 12 bewegingen/6 vluchten per jaar) en in de nacht helemaal niet getraind kan worden. Ook kan de samenwerking met de KNRM, de reddingsbrigades en het MIRC-team niet vanaf Midden-Zeeland geoefend worden. De bekendheid met deze operaties zou alleen tijdens actuele reddingsacties kunnen worden opgedaan, wat de vliegveiligheid in het gedrang brengt. Voor een zeer beperkt aantal trainingen kan een alternatief gevonden worden in trainingen in de simulator of vanaf andere luchthavens. Dit kan naar onze mening echter geenszins vervanging zijn van trainingen ter plaatse onder actuele omstandigheden, welke onontbeerlijk zijn om de recente ervaring van de vliegers, zoals ook door EASA voorgeschreven, te onderhouden. Daarvoor zijn de te oefenen (SAR-)procedures te complex en ontbreekt het aan natuurgetrouwe simulatoren.

De trainingen vanaf Luchthaven Midden-Zeeland kunnen ook niet vervangen worden door trainingen vanaf de luchthaven in Den Helder. Dit omdat de kennis van het lokale gebied hiermee niet op peil kan worden gehouden. De SAR-helikopter moet ook tijdens trainingsvluchten oproepbaar blijven en kan daarom niet ver weg van Den Helder trainen (om aan de vereiste notice tijden te blijven voldoen), waardoor het zuidelijke deel van Nederland buiten het trainingsbereik komt te liggen.

3. Voldoet de vergunningaanvraag aan de Europese regelgeving en waarborgt het de toepasbaarheid van relevante Nederlandse en Europese toezichtskaders?

Bristow Helicopters Ltd. is een in het Verenigd Koninkrijk gevestigde onderneming waardoor wij ons afvragen of zij daarmee voldoen aan de vereisten van 'ownership' en 'control' van artikel 4 sub f Verordening 1008/2008 (Bijlage 4). Deze Europese regelgeving stelt dat een aanbestedende partij op een Europese aanbesteding, met het oog op het krijgen van een exploitatievergunning, voor ten minste 50% in de Europese Unie gevestigd is en dat de daadwerkelijke controle op de onderneming vanuit de EU plaatsvindt. Of Bristow deze eisen voldoet kunnen wij niet vaststellen. De VNV merkt daarbij op dat geen enkele bedrijfsmatige constructie ertoe kan leiden dat er op enige wijze afbreuk gedaan wordt aan het toezicht op de kwaliteit en veiligheid van de SAR, en dientengevolge de Nederlandse en/of Europese toezichtskaders altijd leidend zijn en adequaat toezicht door de Nederlandse overheid gegarandeerd is. Wij krijgen graag bevestiging van ILenT dat dit geborgd is.

Tot slot

De VNV heeft uitdrukkelijk geen voorkeur voor enige aanbieder. Al onze zorgen en vragen zijn gericht op het waarborgen en bevorderen van de veiligheid en kwaliteit van de SAR-operatie in Nederland: van de SAR-bemanningen die deze operaties uitvoeren in opdracht van de Nederlandse Staat en de lucht- en zeevarenden die in het SAR-dekkingsgebied moeten kunnen rekenen op adequate en continue SAR-hulp in geval van een ongeval, calamiteit of ramp.

Ons kenmerk: 2111-0497

Blad: 4 van 4

VNV verzoekt ILenT bovenstaande geïdentificeerde zorgpunten te betrekken bij de voorliggende vergunningsaanvraag en op te pakken vanuit uw toezichthoudende rol. Wij zien een schriftelijke reactie op afwikkeling van deze punten met belangstelling tegemoet, bij voorkeur voor afronding van de vergunningsaanvraag. Mocht ILenT naar aanleiding van deze brief behoefte hebben aan nader overleg met VNV, dan zijn wij daartoe uiteraard graag bereid.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

drs. R.G.M. Stegers
vicepresident

Kopie aan 10.2.e @minienw.nl
10.2.e @minienw.nl
10.2.e @minienw.nl

Bijlage(n) 2111-0455 v1.0 - Bijlage 1 Ontwerpbesluit EHMZ
2111-0456 v1.0 - Bijlage 2 Antea_Rapport
2111-0476 v1.0 - Bijlage 3 Standpunt VNV ten aanzien van notice tijd in Search And Rescue
2111-0454 v1.0 - Bijlage 4 Verordening1008_2008

Ministerie van Defensie
Bestuursstaf

5.1.2.e

Postbus 20701
2500 ES DEN HAAG

DATUM 16 mei 2022
UW REFERENTIE BS2022007645
ZAAKNUMMER 2021028
INZAKE NHN/DMO -
bezwaarschrift

VAN

TELEFOON
E-MAIL

5.1.2.e

Geachte lezer,

1. Op 24 september 2021 heb ik het ministerie van Defensie (hierna: "Defensie") namens mijn cliënte Noordzee Helikopters Nederland B.V. (hierna: "NHN") op grond van de Wet openbaarheid van bestuur (hierna: "Wob") verzocht diverse documenten openbaar te maken (hierna: "het Wob-verzoek"). Op 5 april 2022 heeft Defensie een besluit op het Wob-verzoek genomen (hierna: "het besluit"). Een afschrift van het besluit treft u aan als **bijlage 1**. Het besluit van Defensie volgde na een aanzienlijke overschrijding van de wettelijke termijn. In plaats van de maximale termijn van acht weken, nam Defensie een termijn van bijna 28 weken. Nadat in beroep is gegaan tegen het uitblijven van een tijdige beslissing over het Wob-verzoek heeft de feitelijke verstrekking van de documenten naar aanleiding van het alsnog genomen besluit plaatsgevonden op 20 april 2022.
2. Namens cliënte maak ik hierbij tijdig bezwaar tegen het besluit van Defensie d.d. 5 april 2022. Het bezwaar van cliënte komt er in de kern op neer dat Defensie ten onrechte bepaalde weigeringsgronden uit de Wob heeft ingeroepen om (onderdelen van de) documenten niet openbaar te maken. Dit standpunt wordt hieronder nader onderbouwd.

Bezwaren tegen het besluit

3. Defensie heeft beoordeeld dat op (onderdelen van) een groot aantal documenten artikel 2.57, eerste en tweede lid, van de Aw 2012 van toepassing is. Vervolgens is het Wob-verzoek van NHN met betrekking tot de documenten waar op grond van de Aanbestedingswet 2012 geen weigeringsgronden voor bestaan, getoetst aan de Wob.
4. Daarnaast zijn bij de openbaarmaking van de documenten derdebelanghebbenden betrokken. Vóór het publiceren van het besluit heeft Defensie drie derdebelanghebbenden gevraagd naar hun zienswijze over de voorgenomen openbaarmaking. Belanghebbende 3 – vermoedelijke Bristow – heeft in haar zienswijze aangegeven dat zowel zij als de Staat onevenredig worden benadeeld als de informatie die op haar betrekking heeft openbaar wordt gemaakt. Belanghebbende 3 heeft – blijkens het besluit – erop gewezen dat bij openbaarmaking van bepaalde documenten de besluitvorming in en rondom de gunning in twijfel kan worden getrokken en dat de informatie gebruikt zal worden om de gunning te betwisten. De vermeende strategische informatie zou de concurrenten van belanghebbende 3 een onevenredig voordeel opleveren en zou leiden tot onevenredige benadeling van de belanghebbende. Dat zou te meer gelden wanneer de informatie wordt gebruikt in procedures over de gunning. De belanghebbende concludeert dat het steeds om informatie gaat die benut kan worden om de gunning te betwisten. Defensie heeft deze zienswijze overgenomen, waardoor zij onder andere documenten 31, 49, 50, 53, 54, 55, 58 en 60 niet of niet geheel openbaar heeft gemaakt.
5. NHN kan zich niet vinden in het besluit van Defensie.

Onevenredige benadeling van betrokkenen dan wel derden

6. Artikel 10, tweede lid, onder g van de Wob is de meest algemene uitzonderingsgrond die kan worden toegepast als door het verstrekken van informatie andere belangen dan de in artikel 10, tweede lid, aanhef en onder a tot en met f, van de Wob genoemde belangen te zeer worden geschaad. Deze uitzonderingsgrond fungeert derhalve als 'restgrond' ten opzichte van de andere meer specifieke relatieve uitzonderingsgronden uit artikel 10 tweede lid van de Wob en dient terughoudend te worden toegepast. Voor een beroep op het tweede lid, aanhef en onder g, van artikel 10 van de Wob moet de openbaarmaking van de informatie niet alleen nadelig maar ook *onevenredig* nadelig zijn voor de bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel derden.
7. In het besluit van 5 april 2022 heeft Defensie op grond van artikel 10, tweede lid, aanhef en onder g, van de Wob document 31 niet openbaargemaakt. De betreffende notitie maakt Defensie niet openbaar omdat dat onevenredig benadelend zou zijn voor het functioneren van haar ministerie en de Staat. Als motivering wordt hieraan ten grondslag gelegd dat het risico bestaat dat partijen die op de aanbesteding hebben ingeschreven de informatie zullen gebruiken om de definitieve gunning ter discussie te

stellen op basis van onofficiële en niet vastgestelde documenten. Deze redenering kan NHN niet volgen.

8. Allereerst volgt niet uit het besluit wat Defensie met 'onofficiële en niet-vastgestelde documenten' bedoelt. De terminologie kan NHN derhalve niet plaatsen. Voor het openbaar maken van documenten onder de Wob geldt niet dat de documenten 'vastgesteld' of 'officieel' moeten zijn. De stelling van Defensie dat document 31 'onofficieel en niet-vastgesteld' is maakt niet dat Defensie een geslaagd beroep kan doen op artikel 10 tweede lid onder g van de Wob.
9. Daarnaast stelt NHN dat de motivering van Defensie niet de grondslag voor de weigering van openbaarmaking kan dragen. Zoals Defensie bekend moet zijn, kan NHN zich niet vinden in de gunning van de opdracht voor de levering van helikoptercapaciteit voor de Nederlandse Kustwacht door Defensie (Defensie Materieel Organisatie (DMO)) aan Bristow. Dit omdat de inschrijving van Bristow hoogstwaarschijnlijk niet voldoet aan de gestelde eisen in de gevoerde aanbestedingsprocedure voor de opdracht voor de levering van helikoptercapaciteit voor de Nederlandse Kustwacht. NHN heeft op 24 september 2021 een Wob-verzoek ingediend strekkende tot openbaarmaking van documenten om haar bezwaren te staven en haar rechtspositie in een eventuele gerechtelijke procedure te verstevigen.
10. Het argument om document 31 niet openbaar te maken omdat het risico bestaat dat NHN de opgevraagde informatie kan gebruiken om de definitieve gunning ter discussie te stellen, is opmerkelijk. Indien informatie bestaat waarmee de definitieve gunning aan Bristow ter discussie gesteld kan worden, betekent dat dat Defensie mogelijk onrechtmatig handelt door de opdracht willens en wetens aan Bristow te (blijven) verstrekken. Document 31 zou derhalve relevant kunnen zijn voor de rechtspositie van NHN in een eventuele gerechtelijke procedure. Daarnaast heeft Defensie onvoldoende aannemelijk gemaakt dat openbaarmaking van document 31 *onevenredig* benadelend zou zijn voor het functioneren van haar ministerie en de Staat, waardoor Defensie geen rechtmatige grond heeft om document 31 niet openbaar te maken. Het argument van Defensie valt niet binnen de reikwijdte van de weigeringsgrond uit artikel 10, tweede lid, aanhef en onder sub g, van de Wob.
11. Indien een derde in de ogen van Defensie verkeerde conclusies zou verbinden aan de inhoud van document 31, is het aan Defensie om dat dan op dat moment te weerspreken. Voorafgaande censuur door documenten niet openbaar te maken om het risico op onjuiste conclusies te voorkomen is in ieder geval niet toegestaan.
12. Tevens heeft Defensie een deel van de informatie in de documenten 49, 50, 53, 54, 55, 58 en 60 niet openbaar gemaakt op grond van artikel 10, tweede lid, aanhef en onder g van de Wob. Defensie volgt daarin de zienswijze van een derdebelanghebbende, vermoedelijk Bristow, die heeft aangegeven dat zij onevenredig benadeeld wordt als deze informatie openbaar wordt gemaakt.

13. De informatie in de documenten 49, 50, 53, 54, 55, 58 en 60 heeft met name betrekking op (de publicatie van) het Luchthavenbesluit en de Verklaring veilig gebruik luchtruim (VVGL). Voordat een luchthavenbesluit in werking kan treden moet namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat een VVGL worden afgegeven. Bij de beoordeling van een aanvraag van een VVGL onderzoekt en toetst de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van het voornoemde ministerie of de beoogde luchtvaartactiviteit past binnen de bestaande luchtruimstructuur. Dit behelst dus een technisch onderzoek. De stellingname van de derdebelanghebbende dat de informatie in de voornoemde documenten strategische informatie bevat, betwist NHN. De publicatie van het nieuwe Luchthavenbesluit betreft een beleidsaangelegenheid. Hierbij is het van belang dat burgers en organisaties desgewenst zicht krijgen op de besluitvorming omtrent deze beleidsaangelegenheid. NHN ziet niet in dat openbaarmaking van voornoemde documenten een nadelig gevolg kunnen hebben voor derdebelanghebbenden, laat staan een *onevenredig* nadelig gevolg. Defensie heeft niet dan wel onvoldoende aannemelijk gemaakt dat openbaarmaking onevenredig nadelige gevolgen zal hebben voor de derdebelanghebbende. Op welke "nadelige" gevolgen Defensie in het besluit doelt, wordt niet duidelijk.

14. Bovendien volgt uit vaste rechtspraak dat de bepaling van artikel 10, tweede lid, onder g van de Wob er niet toe mag leiden dat een bestuursorgaan gegevens zou mogen achterhouden omdat publicatie daarvan mogelijk een ongunstig licht zou werpen op het door hen gevoerde beleid of de kans op aanvaarding van het door hen voorgenomen beleid zou verkleinen.

Zie:

- ABRvS 27 juni 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2143, r.o. 7.2.

15. Defensie stelt de weigering om bovenvermelde stukken geheel openbaar te maken te rechtvaardigen met een beroep op haar positie en die van de derdebelanghebbende die, volgens Defensie, in geval van openbaarmaking onevenredig zou kunnen worden benadeeld. Dat lijkt te impliceren dat het vermoeden van NHN dat Bristow niet aan de in de aanbestedingsstukken gestelde eisen voldoet door (volledige) inzage in deze stukken zou kunnen worden bevestigd. Uit het besluit lijkt een bevestiging te volgen dat uit de opgevraagde, maar onleesbaar gemaakte informatie, volgt dat de inschrijving van Bristow niet voldoet aan de in de aanbestedingsstukken gestelde eisen. De informatie, neergelegd in de documenten 31, 49, 50, 53, 54, 55, 58 en 60 kan derhalve in een eventuele gerechtelijke procedure ten nadele van de Defensie (en Bristow) worden aangewend. Dit is daarentegen geen rechtmatige grond waarop openbaarmaking geweigerd kan worden.

16. Het is voor NHN niet duidelijk waar de benadeling, laat staan onevenredige benadeling, van derdebelanghebbenden uit bestaat. NHN heeft niet verzocht om bedrijfsgeheimen van Bristow of anderen. Ten aanzien van voornoemde documenten heeft NHN onder meer behoefte aan duidelijkheid (omtrent het Luchthavenbesluit). Eveneens wenst zij

Defensie te behoeden voor onrechtmatig handelen (door onrechtmatige gunning aan Bristow).

17. Daarbij komt dat de aanbestedingsprocedure is afgerond en de opdracht definitief is gegund aan Bristow. Evenmin kan de openbaarmaking van de documenten de daadwerkelijke gunning, zoals omschreven in het besluit, aantasten. De documenten kunnen hoogstens de rechtmatigheid van de gunning aantasten.
18. Defensie heeft zodoende onvoldoende aannemelijk gemaakt dat sprake is geweest van een belangenafweging op de juiste gronden van de Wob dan wel van een gedegen belangenafweging. De belangen van Defensie en de betreffende derdebelanghebbende die hierbij in het geding zijn wegen niet op tegen het met de Wob beoogde publieke belang van het verstrekken van informatie. In dit geval prevaleert het algemeen belang van een goede en democratische bestuursvoering dat door de Wob wordt gediend boven het belang van het voorkomen van vermeende onevenredige benadeling. Het belang van Defensie om de documenten niet openbaar te maken omdat het haar positie en de positie van de derdebelanghebbende zou benadelen weegt niet op tegen het belang van NHN om haar rechtspositie te verstevigen.
19. Daarbij komt dat bij de Wob wordt uitgegaan van het algemeen belang van openbaarheid van publieke informatie voor de democratische samenleving. Het belang van openbaarheid geldt altijd, en alleen in uitzonderingsgevallen prevaleert een bijzonder belang. Defensie lijkt de doelstelling van de Wob uit het oog te verliezen en de redenering om te draaien. Zij lijkt de uitzonderingsgevallen als uitgangspunt te nemen en te toetsen of er een algemeen belang bestaat om de gevraagde documenten openbaar te maken.
20. Gelet op het voorgaande heeft Defensie openbaarmaking van documenten 31, 49, 50, 53, 54, 55, 58 en 60 niet mogen weigeren op grond van artikel 10, tweede lid, onder g van de Wob.

Persoonlijke beleidsopvattingen in documenten voor intern beraad

21. Op grond van artikel 11 lid 1 van de Wob heeft Defensie document 62 niet geheel openbaar gemaakt. Het gaat om een e-mail van de provincie Zeeland aan de landsadvocaat van 3 juni 2021 12:01 uur, evenals een reactie van de landsadvocaat op de e-mail. Beide e-mails worden niet geheel openbaar gemaakt omdat het om persoonlijke beleidsopvattingen zou gaan. Defensie stelt eveneens dat zij het document op grond van artikel 11, tweede lid, van de Wob niet geanonimiseerd openbaar kan maken. NHN betwist dat Defensie zich ten aanzien van document 62 kan beroepen op de weigeringsgrond van artikel 11 van de Wob.
22. Van belang is dat de e-mailconversatie in document 62 heeft plaatsgevonden in het kader van het door NHN aanhangig gemaakte kort geding.

23. Artikel 1, aanhef en onder c, van de Wob luidt: "In de wet en de daarop berustende bepalingen wordt onder intern beraad verstaan: het beraad over een bestuurlijke aangelegenheid binnen een bestuursorgaan, dan wel binnen een kring van bestuursorganen in het kader van de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor een bestuurlijke aangelegenheid." Uit de jurisprudentie blijkt dat aan een beraad het interne karakter ontvalt indien daarbij een externe partij is betrokken die een eigen belang behartigt dat als zodanig bij het beraad een rol speelt.

Zie:

- Raad van State 20 december 2017, [ECLI:NL:RVS:2017:3497](#), r.o. 7.2.

24. Document 62 bevat correspondentie over het Luchthavenbesluit tussen de advocaat van Defensie en de provincie Zeeland. Het betreft informatie die de advocaat van Defensie met de provincie Zeeland heeft gedeeld, dan wel die de provincie Zeeland aan de advocaat van Defensie heeft voorgelegd. Van belang is dat de advocaat van Defensie niet als advocaat van de provincie Zeeland optreedt.
25. Bij het beraad ten aanzien van het Luchthavenbesluit hebben Defensie en de provincie Zeeland geen gezamenlijke verantwoordelijkheid. De provincie Zeeland is hiermee in dit geval niet een externe derde die uitsluitend adviseert in het belang van Defensie en die geen ander belang heeft dan vanuit de eigen ervaring en deskundigheid een opvatting te geven. De provincie Zeeland heeft gehoor gegeven aan het verzoek van de advocaat van Defensie met betrekking tot informatie over het Luchthavenbesluit. Defensie had belang bij deze informatie in verband met het door NHN aanhangig gemaakte kort geding. Defensie heeft überhaupt geen invloed (gehad) op het Luchthavenbesluit. Gelet op het voorgaande betreft de informatie in document 62 geen intern beraad en heeft Defensie die niet op grond van artikel 11, eerste lid, van de Wob mogen weigeren.

Conclusie

26. De conclusie is dat met betrekking tot voornoemde documenten ten onrechte een beroep is gedaan op de weigeringsgrond van artikel 10, tweede lid, aanhef en onder g en de weigeringsgrond van artikel 11, eerste lid, van de Wob. Ik verzoek Defensie diensengevolge documenten 31, 49, 50, 53, 54, 55, 58, 60 en 62 volledig openbaar te maken voor zover op voornoemde weigeringsgronden een beroep is gedaan.
27. Ten overvloede wijst NHN op de beslistermijn van zes weken uit artikel 7:10, eerste lid, van de Awb. NHN gaat ervan uit dat Defensie zorgvuldig met deze termijn om zal gaan. Graag verneemt NHN zo spoedig mogelijk van Defensie.

Hoogachtend,

5.1.2.e

BIJLAGE 1



Ministerie van Defensie
Mw. drs. K.H. Ollongren
Postbus 20701
2500 ES DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Dhr. M.G.J. Harbers
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

03/06/2021

Excellenties,

Bij brief van 4 augustus 2021 heeft Noordzee Helikopters Nederland B.V. ("NHN") uw voorgangers geïnformeerd over haar zorgen met betrekking tot de toekomstige borging van de "24/7" continuïteit van Search and Rescue ("SAR") diensten en daarmee de veiligheid op het Nederlandse deel van de Noordzee (zie bijlage 1).

In de afgelopen maanden zijn de zorgen van NHN alleen maar versterkt. Daarom acht NHN het nodig u via deze brief nogmaals te waarschuwen voor het feit dat Bristow Helicopters Ltd. ("Bristow") – de partij aan wie het door de Defensie Materieel Organisatie ("DMO") aanbestede SAR-contract inmiddels definitief is gegund – niet aan meerdere zwaarwegende eisen voor het verrichten van SAR-operaties zal kunnen voldoen en zodoende de toekomstige veiligheid en continuïteit van SAR-dienstverlening in gevaar brengt. Daarnaast wil NHN u met deze brief waarschuwen voor het reële risico dat Bristow de uiterlijke operationele startdatum van 4 november 2022 niet zal halen.

In het navolgende schetst NHN eerst de relevante feiten en achtergronden. Vervolgens licht NHN toe dat en waarom de beoogde setup van Bristow niet aan de gestelde eisen voldoet. Tot slot wijst NHN op het gebrek aan transparantie in dit dossier aan de zijde van het ministerie van Defensie ("Defensie").

Feiten en achtergronden

In april 2020 heeft DMO een aanbesteding gehouden voor het leveren van helikoptercapaciteit voor het verrichten van SAR-operaties voor de Nederlandse Kustwacht. Het doel van deze aanbesteding was het sluiten van een overeenkomst voor de duur van 10 jaar met één partij. NHN is de zittende SAR-dienstverlener en heeft samen met 3 andere marktpartijen, waaronder Bristow, op de aanbesteding ingeschreven.

Inschrijvers konden ervoor kiezen de SAR-operaties alleen vanaf Den Helder Airport uit te voeren, maar kregen een fictieve korting van € 50.000.000 op hun inschrijfprijs als zij tevens een tweede permanente (24/7) operationele basis in het zuidwesten van Nederland aanboden. Daarnaast konden inschrijvers een fictieve korting van € 20.000.000 op hun inschrijfprijs verdienen als zij uiterlijk op 1 juli 2021 *full operational* zouden zijn (de zogenaamde “FOC-datum”).

Bristow heeft in haar inschrijving aangeboden de SAR-operaties met helikopters van het type AgustaWestland AW189 (“AW189”) vanaf Den Helder Airport én vanaf Luchthaven Midden-Zeeland als tweede basis uit te voeren. Daarbij heeft Bristow een uiterlijke FOC-datum (operationele startdatum) van 1 juli 2021 aangeboden. Op basis hiervan heeft DMO aan Bristow de voornoemde fictieve kortingen toegekend, waardoor zij als winnaar uit de bus kwam.

Op 7 april 2021 heeft Defensie de opdracht voorlopig aan Bristow gegund. NHN kon zich met deze voorlopige gunningbeslissing niet verenigen en is op 26 april 2021 een kortgedingprocedure bij de rechtbank Den Haag gestart. Hangende deze procedure heeft NHN uw beide voorgangers bij brief van 4 augustus 2021 gewezen op de risico's voor de veiligheid en continuïteit van de SAR-diensten indien deze in de toekomst door Bristow zouden worden uitgevoerd (zie bijlage 1).

Bij vonnis van 11 augustus 2021 heeft de voorzieningenrechter de door NHN ingestelde vorderingen afgewezen. De voorzieningenrechter oordeelde kort gezegd dat NHN in de procedure onvoldoende ‘hard’ had gemaakt dat Bristow haar inschrijving niet zou kunnen nakomen. Daardoor kon de voorzieningenrechter – op dat moment – niet tot het oordeel komen dat DMO de inschrijving van Bristow evident onjuist had beoordeeld.

Op 7 september 2021 heeft NHN tegen dit vonnis hoger beroep (spoedappel) ingesteld bij het gerechtshof Den Haag. Op 4 november 2021 – 3 maanden na het vonnis in eerste aanleg en slechts 2 weken voor de zitting in hoger beroep – heeft DMO de opdracht zonder nadere aankondiging definitief aan Bristow gegund en is de overeenkomst tot stand gekomen.

Omdat het gerechtshof op grond van vaste jurisprudentie in hoger beroep niet (meer) kan ingrijpen in een reeds gesloten overeenkomst, kon NHN niet anders beslissen dan het hoger beroep in te trekken. Door deze handelswijze van DMO kan NHN zich niet aan de indruk onttrekken dat DMO een rechterlijk oordeel in hoger beroep over de rechtmatigheid van de gunning aan Bristow wilde ontlopen en van het contract met Bristow een *fait accompli* wilde maken.

De landsadvocaat heeft aan NHN bevestigd dat een uiterlijke FOC-datum van 4 november 2022 geldt, omdat Bristow de door haar aangeboden FOC-datum van 1 juli 2022 niet kon waarmaken vanwege de verlate gunning. Om de veiligheid en continuïteit van de SAR-dienstverlening te waarborgen, heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ("I&W") naar aanleiding hiervan besloten het huidige contract met NHN tot en met 31 december 2022 te verlengen. Een eventuele verdere verlenging van het huidige contract dient uiterlijk op 30 juni 2022 met NHN te zijn overeengekomen.

Beoogde setup Bristow voldoet niet aan gestelde eisen

In de periode nadien hebben zich verschillende ontwikkelingen voorgedaan die bevestigen dat de geuite zorgen van NHN niet onterecht waren. Gebleken is dat de beoogde setup van Bristow op verschillende punten niet aan de gestelde eisen voldoet. NHN licht dit puntsgewijs toe.

Luchthaven Midden-Zeeland niet geschikt als tweede permanente (24/7) operationele basis

Als gezegd heeft Bristow in haar inschrijving aangeboden de SAR-operaties met helikopters van het type AgustaWestland AW189 ("AW189") vanaf Den Helder Airport én vanaf Luchthaven Midden-Zeeland als tweede basis uit te voeren.

NHN heeft meermaals gewaarschuwd voor het feit dat het op grond van het (gewijzigde) Luchthavenbesluit van Luchthaven Midden-Zeeland ("het Luchthavenbesluit") niet is toegestaan om vanaf deze luchthaven trainingsvluchten voor de SAR-crews, oefenvluchten voor gezamenlijke oefeningen met andere reddingsdiensten (zoals de Kustwacht en het MIRG-team) en onderhouds- en ferryvluchten uit te voeren. Dergelijke vluchten zijn echter noodzakelijk om een permanente (24/7) operationele basis in stand te houden. Daar komt bij dat het Luchthavenbesluit slechts maximaal 60 bewegingen (lees: 30 vluchten) buiten de daglichtperiode (m.a.w. in het donker / in de nacht) per gebruiksjaar vanaf Luchthaven Midden-Zeeland toestaat.

Dit aantal geldt voor alle vluchten gezamenlijk, dus inclusief politiehelikopters en ANWB traumahelikopters. Gelet op het huidige aantal SAR-operaties vanaf de huidige zuidelijke basis (Pistoolhaven Rotterdam) en de duidelijk stijgende vraag naar SAR-operaties op de Noordzee, is de kans aanmerkelijk groot dat het maximaal aantal van 30 vluchten op jaarbasis ontoereikend zal zijn. Voor trainings-, oefen-, onderhouds- en ferryvluchten in de nacht is sowieso geen ruimte. Aan de in de aanbesteding gestelde eis van permanente (24/7) beschikbaarheid en de eis dat de tweede basis *'equal in all aspects'* dient te zijn en dezelfde status moet hebben als de basis in Den Helder wordt aldus niet voldaan.

Dat de tweede basis *'equal in all aspects'* dient te zijn, is tijdens de aanbestedingsprocedure ook meerdere malen door DMO aan NHN bevestigd. Zie:

- Feedback to NHV after negotiation:

"10. If you offer two bases in the Bid, they shall be permanent available. Both bases have the same status as operational base;

11. If you offer two (operational) helicopters in the Bid, both helicopters shall be permanent available. Both operational helicopters have the same status."

- Questions and remarks for NHV:

"(..) "If you offer to operate with two helicopters from two bases the status of Home Base and 2nd base is equal in all aspects, CGC [Kustwacht, toevoeging NHN] decides in all cases which helicopter from what base will be tasked; (..)"

Deze standpunten van NHN worden onderschreven door luchtvaartadviesbureau To70, dat op 21 februari 2022 op verzoek van de Provincie Zeeland een onafhankelijk advies over de uitleg van het Luchthavenbesluit heeft uitgebracht (zie bijlage 2). De conclusie van dit adviesbureau is duidelijk:

"Het 24/7 stand-by plaats(en) van een reddingshelikopter type AW189, en de daarmee gepaard gaande vluchten met deze helikopter, uitgaande van de opgave van vliegveld Midden-Zeeland, is niet zondermeer mogelijk.

Het kunnen uitvoeren van het beoogde aantal niet-SAR vluchten (zoals trainingsvluchten) met een reddingshelikopter van het type AW189, vereist een aanpassing in de regels voor het luchthavenluchtverkeer van het Luchthavenbesluit."

Naar aanleiding van het onafhankelijke advies van To70 heeft Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland bij brief van 8 maart 2022 geconcludeerd dat het Luchthavenbesluit zal moeten worden gewijzigd om trainings-, oefen-, onderhouds- en ferryvluchten vanaf Luchthaven Midden-Zeeland mogelijk te maken (zie bijlage 3). Een operationele basis zonder voldoende mogelijkheden voor onderhouds- en ferryvluchten is in de praktijk onmogelijk en het niet kunnen trainen en/of oefenen vanuit een operationele basis brengt ernstige veiligheidsrisico's met zich (zie in dit kader ook het standpunt van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers in het navolgende).

Nog los van de vraag of de Provincie Zeeland überhaupt bereid zou zijn met een dergelijke wijziging in te stemmen, en aldus veel zwaardere, luidruchtigere en vervuilenendere helikopters op Luchthaven Midden-Zeeland toe te staan dan waarmee is gerekend voor het Luchthavenbesluit, ligt niet voor de hand dat de wijziging voor de overeengekomen FOC-datum van 4 november 2022 zal zijn doorgevoerd.

NB. Overigens wijst NHN er op dat het Luchthavenbesluit ook nog ter vernietiging voorligt bij de Raad van State in het kader van een door omwonenden ingesteld beroep tegen dit Luchthavenbesluit.

Oftewel: Luchthaven Midden-Zeeland kan door Bristow niet worden gebruikt als tweede permanente (24/7) operationele basis voor het uitvoeren van SAR-operaties. Hiermee staat vast dat Bristow ten onrechte een fictieve korting van € 50.000.000 op haar inschrijfprijs toegekend heeft gekregen voor het aanbieden van een tweede permanente (24/7) operationele basis in het zuidwesten van Nederland, waardoor zij als winnaar uit de bus is gekomen.

Back-up helikopter

Op grond van de aanbestedingsstukken dienden inschrijvers een identieke en direct beschikbare operationele back-up helikopter aan te bieden om onder meer aan de eisen 28 en 41 van de Programme of Requirements ("PoR") te voldoen.

- Eis 28 PoR:

"Exercises, training and demonstrations. The Service provider shall execute exercises, training missions and demonstration flights by the Operational helicopter(s) and flight crew(s) or by the back-up helicopter(s) and flight crew(s). Approximately 50% of these missions shall be executed by the Operational helicopter(s) and crew(s);"

- Eis 41 PoR:

"Availability. (a) The Service provider shall ensure an availability of more than 98% of one or more Operational helicopter(s) at all times for the required rescue capacity of 16 persons in all weather conditions and times of day. (...)"

In zijn conclusie van antwoord in de kortgedingprocedure bij de rechtbank Den Haag heeft de landsadvocaat verklaard dat Bristow een derde back-up helikopter heeft aangeboden, die gelijk is aan de twee helikopters van Bristow op Den Helder Airport en Luchthaven Midden-Zeeland:

“2.24 Het laatste punt waar NHN nog mee komt is de "sterke twijfel of Bristow een back-up helikopter heeft aangeboden en zo ja of deze identiek is aan de andere twee helikopters". Hierover kan de Staat kort zijn: Bristow heeft een back-up helikopter aangeboden. Dit is hetzelfde type helikopter als Bristow zal hanteren op de Home Base en op de Second Base.”

Inmiddels rijzen er bij NHN grote twijfels of Bristow wel over een identieke en direct beschikbare operationele back-up helikopter beschikt. Zo heeft NHN vernomen dat DMO in verschillende overleggen heeft aangegeven dat een back-up helikopter niet (langer) vereist is en dat Bristow de SAR-helikopter op Den Helder Airport als back-up wil laten fungeren voor de SAR-helikopter op Luchthaven Midden-Zeeland en andersom. Het moge duidelijk zijn dat met deze ‘oplossing’ niet aan de vorenbedoelde eisen uit de PoR wordt voldaan.

Daar komt bij dat NHN in haar inschrijving wél een identieke en direct beschikbare operationele back-up helikopter heeft aangeboden, die in Den Helder of Pistoelhaven zou worden gestationeerd. Deze helikopter kan direct worden ingezet als één van de twee operationele helikopters (door bijvoorbeeld een onverwachts defect of onderhoud) niet kan worden gebruikt. Ook kunnen met deze helikopter 50% (of meer) van de oefenvluchten worden uitgevoerd, zodat oefeningen niet hoeven te worden onderbroken door SAR-operaties. Een en ander conform eisen 28 en 41 van de PoR.

Los van het feit dat Bristow niet voldoet aan de PoR door géén direct inzetbare back-up helikopter aan te bieden, is ook sprake van vervalsing van de mededinging. In haar inschrijving heeft NHN immers wél rekening gehouden met de kosten van een derde (back-up) helikopter die altijd direct beschikbaar is, waardoor appels met peren zijn vergeleken.

Notice time

Op grond van eis 11 PoR geldt voor beide bases een notice time van maximaal 20 minuten vanaf het moment van alarm c.q. melding door de Kustwacht tot het opstijgen. Eis 12 PoR vereist vervolgens dat de tijd vanaf de operationele basis tot het 55°N-punt maximaal 90 minuten mag bedragen, gemeten vanaf het moment van alarm c.q. melding door de Kustwacht.

De vliegtijd vanaf Luchthaven Midden-Zeeland tot het 55°N-punt bedraagt minstens 80 minuten. Dit betekent dat Bristow in alle gevallen, zowel overdag als 's nachts, op deze luchthaven een notice time van 10 minuten dient te hanteren om aan eis 12 PoR te kunnen voldoen. NHN heeft al meerdere malen toegelicht dat dit in de praktijk volstrekt onrealistisch is. Het zou de tijd tussen het ontvangen van een melding en het opstarten van de rotor (voor het warmdraaien van de motoren en de flightchecks, hiervoor staat in de praktijk minimaal 5 minuten) tot maximaal 5 minuten beperken. In minder dan 5 minuten moet de crew dan wakker worden, zich omkleden (inclusief het aantrekken van droogpakken en persoonlijke uitrusting), moeten de mission briefing en de meteo checks plaatsvinden en moet de helikopter worden voorzien van de juiste hoeveelheid brandstof, al naar gelang de missie.

Ook de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers ("VNV") – al ruim 90 jaar de belangenbehartiger van de beroepsgroep – heeft hierover een helder standpunt ingenomen, ook richting de politiek. Zij acht een notice time van 10 minuten of minder onmogelijk en onverenigbaar met veilige SAR-operaties, zeker in de nacht (zie bijlagen 4 en 5).

Vereiste vergunningen

Om per 4 november 2022 SAR-operaties in Nederland uit te kunnen voeren, dient Bristow tijdig over de vereiste vergunningen te beschikken, waaronder een geldige AOC- en exploitatievergunning.

NHN heeft al diverse keren aan de orde gesteld dat de kans dat Bristow tijdig over de vereiste vergunningen zal beschikken zeer klein is, omdat met de door Bristow beoogde opzet niet wordt voldaan aan de cumulatieve vereisten van "ownership" en "control" als bedoeld in artikel 4 sub f van de Europese Verordening 1008/2008.

Ook de VNV maakt zich hierover zorgen en heeft dit al enige tijd geleden kenbaar gemaakt bij de Inspectie Leefomgeving & Transport ("ILT"), die als vergunningverlener de vergunningsaanvragen van Bristow toetst (zie bijlage 6).

NHN heeft van verschillende betrokkenen begrepen dat DMO inmiddels te kennen heeft gegeven dat Bristow de overeengekomen uiterlijke FOC-datum van 4 november 2022 naar verwachting niet zal halen in verband met de lange vergunningstrajecten voor het regelen van helikopter-spots. Hiermee erkent DMO dat Bristow naar verwachting zal tekortschieten in haar contractuele verplichtingen. NHN plaats dan ook grote vraagtekens bij de fictieve korting van € 20.000.000 die Bristow van DMO voor de door haar aangeboden FOC-datum van 1 juli 2021 toegekend heeft gekregen.

Conclusie

Nu Bristow niet aan meerdere zwaarwegende eisen voor het verrichten van SAR-operaties zal kunnen voldoen, maakt NHN zich ernstig zorgen over de toekomstige veiligheid en continuïteit van de SAR-dienstverlening op het Nederlandse deel van de Noordzee.

Indien DMO vanwege de ongeschiktheid van Luchthaven Midden-Zeeland zou toestaan dat Bristow de door haar aangeboden operationele helikopters beide op Den Helder Airport stationeert, wijst NHN er voorshands op dat dit een ontoelaatbare wezenlijke wijziging van de opdracht met zich brengt, wat op grond van vaste jurisprudentie enkel tot gevolg kan hebben dat de overeenkomst met Bristow moet worden beëindigd. In dit kader is ook van belang op te merken dat het op dat moment beëindigen van de opdracht met Bristow, zonder dat sprake is van een overeengekomen nadere verlenging van het huidige contract met NHN tot ná 1 januari 2023, zal leiden tot een situatie waarbij het toerekenbaar tekortschieten van Bristow zal worden 'beloond' met een tijdelijke opdracht van meerdere jaren aan Bristow. Deze tijdelijke opdracht zal dan zien op het overbruggen van de periode vanaf de ontbinding van de aanbestede opdracht tot het afgerond hebben van een nieuwe aanbestedingsprocedure. Aangezien deze tijdelijke opdracht een rechtstreeks gevolg zou zijn van de onrechtmatige gunning aan Bristow, zal de schade die NHN alsdan lijdt op DMO worden verhaald.

Gebrek aan transparantie

Om meer informatie boven tafel te krijgen, heeft NHN in de afgelopen maanden verschillende Wob/Woo-verzoeken bij Defensie ingediend. Het besluit van Defensie op het eerste Wob-verzoek van NHN van 24 september 2021 volgde pas na 28 weken, nadat NHN beroep had ingesteld bij de bestuursrechter tegen het uitblijven van een tijdige beslissing op het Wob-verzoek. Op de andere verzoeken van NHN om informatie is door Defensie ook nog niet beslist, ondanks herhaaldelijk aandringen.

Het besluit van Defensie van 5 april 2022 op het eerste Wob-verzoek van NHN (zie bijlage 7) is tekenend voor de houding van Defensie in dit dossier en het gebrek aan transparantie. Uit het besluit valt op te maken dat Defensie bewust en op oneigenlijke gronden belangrijke informatie achterhoudt om te voorkomen dat NHN met informatie bekend raakt die door haar kan worden gebruikt in een procedure tegen de gunning.

Ter illustratie enkele citaten uit het besluit van Defensie:

“Zouden interne notities die zijn opgesteld om tot definitieve gunningcriteria te komen, na de definitieve gunning — ingevolge de Wob - openbaar moeten worden gemaakt dan kan dat de uitvoering van aanbestedingsprojecten en van definitief gegunde projecten in de toekomst frustreren, omdat het risico bestaat dat partijen die op de aanbesteding hebben ingeschreven die informatie zullen gebruiken om de definitieve gunning ter discussie te stellen op basis van onofficiële en niet vastgestelde documenten.”

en

“Het betreft strategische en gevoelige informatie van en over (de uitvoering van het SAR-project door) de derdebetalende die — als het niet in de juiste context wordt geplaatst — gebruikt kan worden in een procedure tegen de gunning.”

Gelet op de weigerachtige houding van Defensie om transparantie te betrachten, heeft NHN het nodig geacht bezwaar te maken tegen het genomen Wob-besluit van 5 april 2022 (zie bijlage 8). Indien Defensie het bezwaar van NHN ongegrond verklaart, zal NHN de beroepsprocedure bij de bestuursrechter voortzetten om te bewerkstelligen dat zij over de informatie komt te beschikken waar zij recht op heeft.

Afrondend

NHN gaat ervan uit dat u, als verantwoordelijke ministers, in het voorgaande voldoende aanleiding ziet tot het inwinnen van nadere informatie over de risico's die zijn gemoeid met SAR-operaties vanaf Midden-Zeeland als tweede luchthaven, uitgevoerd door een operator die inherent niet aan meerdere zwaarwegende eisen voor het verrichten van SAR-operaties zal kunnen voldoen en hoogstwaarschijnlijk niet (tijdig) over de vereiste vergunningen zal beschikken. Op basis daarvan vertrouwt NHN er op dat u zult overgaan tot het nemen van stappen die borgen dat de SAR-dienstverlening in de toekomst op het huidige niveau kan worden gecontinueerd.

Hoogachtend,

5.1.2.e

Chief Executive Officer NHV

Van: 5.1.2e) - DGLM
 Aan: 5.1.2e DGLM
 Cc: 5.1.2e - DGLM; 5.1.2e DGLM
 Onderwerp: SAR heli
 Datum: dinsdag 7 juni 2022 09:44:00

Dag 5.1.2e,
 Ik begrijp dat 5.1.2.e inmiddels per email heeft gereageerd richting 5.1.2.e naar
 aanleiding van haar signaal over de SAR heli, en haar heeft uitgenodigd om nog deze week
 (vóór haar 2 weken vakantie) hierover met 5.1.2.e te praten.

Gezien 5.2.1, 5.1.2i, 5.1.2e, lijkt me dat een zuivere stap, dus goed dat
 zo'n gesprek plaatsvindt. 5.1.2i, 5.2.1

Ik heb 5.1.2.e (sinds eind
 vorig jaar 5.1.2e) gevraagd om vóór het eind van deze
 week een nota gereed te hebben, in beginsel geschikt om aan M te sturen, met een schets van
 wat hier nu aan de hand is, waar de verantwoordelijkheid van onze M aan de orde is, en vooral
 ook waar eventuele afbreukrisico's liggen (en hoe die te ondervangen) voor wat betreft hetgeen
 onder verantwoordelijkheid van onze M valt. Die nota was al in voorbereiding, maar zal nu nog
 met extra urgentie worden afgerond.

Daarop vooruitlopend lijkt het me goed om het door jou bedoelde spoedoverleg te hebben,
 zodat door 5.1.2.e en mij een beeld kan worden geschetst wat hier volgens ons wel/niet aan de
 hand is, en van waaruit nog zaken kunnen worden meegegeven om in de nota van 5.1.2e te
 verwerken. Ik ga er van uit dat jij in de tussentijd wel contact met 5.1.2.e zult hebben.

Groeten,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2e - DGLM
Aan: 5.1.2e - DGLM
Onderwerp: RE: sargesprek morgen met 5.1.2
Datum: dinsdag 7 juni 2022 17:47:22

Ik wil nog een punt toevoegen. Er blijft discussie over het niet kunnen trainen op Midden Zeeland. De kamer heeft hier een vraag over gesteld.

Dit antwoordt LV: Om door te gaan op het punt van 5.1.2.e : naast de VNV gaf ook de ILT aan dat zij vraagtekens stellen bij het voorstel om niet te trainen van Midden Zeeland. Zo is het volgens hen belangrijk dat *low visibility departure en approach procedures* en *low-level-recoveries* specifiek op Midden Zeeland kunnen worden getraind. Bijgaand mijn suggesties, (NB en wordt weer rechtgepraat wat krom is).

Ook de cursusleiders van vorige week gaven aan dat niet trainen geen optie is.

5.1.2.i & 5.2.1

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2e - DGLM
Verzonden: dinsdag 7 juni 2022 17:27
Aan: 5.1.2e minienw.nl>
Onderwerp: sargesprek morgen met 5.1.2e

Hallo 5.1.2.e

Morgen mogen we naar 5.1.2.e mbt SAR. Ik wil niet herhalen wat ik eerder heb geschreven. Ik heb wat andere punten op papier gezet. 5.1.2.i & 5.2.1

Daarna wil ik ingaan op de verantwoordelijkheid tussen DEF en lenW met het feit dat DEF geen info wil verstrekken. Misschien kunnen we daar de visie van 5.1.2e ophalen.

Ik wil eindigen met het feit dat het contract mbt de ontwikkelingen in Midden Zeeland te ontbinden is. Daar is de rechter al op in gegaan.

Verder horen wat 5.1.2e wil weten. Is dat ok?

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e DGLM; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: status tweede heli op Midden Zeeland
Datum: woensdag 8 juni 2022 09:12:00
Bijlagen: [feedback to nhv after negotiations_def.pdf](#)

Hallo 5.1.2.e 5.1.2.e en 5.1.2.e

Er bestaat iedere keer verwarring over de status van de basis Midden Zeeland. Er moeten kamervragen worden beantwoord en hierin staat dat de tweede basis dingen als training en oefenen niet hoeft te leveren. Er zou sprake zijn van een operational base en een tweede, met blijkbaar een andere status.

Zoals in de brief van NHV van mei jl staat, op pagina 4 worden er twee teksten aangehaald waarin DEF wel degelijk aangeeft dat de tweede basis de status heeft van operationele basis. Deze tekst komt uit bijgevoegd document, zie de punten 10 en 11. En als je vervolgens leest wat er op de operationele basis moet, is de cirkel rond.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @mindef.nl
Aan: 5.1.2.e mininv.nl; 5.1.2.e) - BSK; 5.1.2.e @belastingdienst.nl;
 5.1.2.e @mininv.nl; 5.1.2.e @knrm.nl; 5.1.2.e 5.1.2.e @minez.nl;
 5.1.2.e @mininv.nl; 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @knrm.nl; 5.1.2.e @mindef.nl;
 5.1.2.e ZD)
Cc: 5.1.2.e (ZD); 5.1.2.e @mindef.nl; 5.1.2.e @mindef.nl; 5.1.2.e @mindef.nl
Onderwerp: KWNL RvdKW en SGMP SARHC: stand van zaken aanbesteding SARHC - eerste nieuwe kustwachthelikopter
 klaar voor trainingen
Datum: woensdag 8 juni 2022 10:17:38

Geachte leden van de Raad van de Kustwacht en de Stuurgroep SARHC,

Zoals eerder is gecommuniceerd zouden wij u op de hoogte houden over de stand van zaken rondom de aanbesteding van de SARHC.

Namens 5.1.2.e de SGMP SARHC en Raadslid gen Steur, stuur ik u onderstaand bericht door.

Afgelopen vrijdag heeft de eerste AW189 helikopter in de kleuren van Kustwacht Nederland een kort bezoek gebracht aan Den Helder Airport. Vervolgens is de helikopter doorgevlogen naar Lee-on-Solent (U.K.), waar de trainingen op deze helikopter gaan beginnen voor de bemanningen van Bristow. Op 4 november 2022 zijn naar verwachting twee AW189 helikopters van Bristow 24/7 inzetbaar voor Kustwacht Nederland.

Meer informatie en foto's zijn ook te vinden via <https://kustwacht.nl/nieuws/eerste-nieuwe-kustwachthelikopter-klaar-voor-trainingen/>

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

5.1.2.e

.....
Directie Plannen

Defensiestaf

Ministerie van Defensie

Kalvermarkt 28 | 2511 BS | Den Haag | 5.1.2.e
Postbus 20701 | 2500 ES | Den Haag | MPC 58B

.....
M +31 (0) 5.1.2.e
@mindef.nl
www.defensie.nl

Disclaimer: De informatie verzonden met dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is verboden. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en / of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan en wordt u verzocht dit bericht terug te sturen, het origineel te vernietigen op al uw systemen en contact op te nemen met de afzender.

Disclaimer: The information sent in this email is intended solely for the addressee(s) and may contain personal or confidential information. Use of this information by anyone other than the addressee(s) and use by those who are not authorised to take note of this information is prohibited. If you are not the addressee or are not authorised to take note of this information, the disclosure, reproduction and/or distribution of this information to third parties is not permitted and you are requested to return this message, destroy the original on all of your systems and to contact the sender.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's

verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e - DGLM
Aan: 5.1.2e - DGLM
Onderwerp: RE: Vraag over SAR-helikopter
Datum: woensdag 8 juni 2022 14:26:00
Bijlagen: [image002.png](#)

Hallo 5.1.2e

Ik heb het even met 5.1.2e besproken. 5.1.2e adviseert om bij andere (regionale) luchthavens na te gaan hoe het daar geregeld is, bijv. bij Rotterdam The Hague Airport. (Ik begreep trouwens dat trainingsvluchten daar wel inbegrepen zijn). Maar ook de voor- en nadelen aan te geven om in te grijpen. Dit zal grote impact hebben op de regio. Het is nl. een groot politiek issue. GL heeft in de Provincie Zeeland dit onderzoek afgedwongen. En daar is dus al een standpunt uitgekomen en uitgedragen. Hoe wenselijk is het om dat te overrulen, maanden later?

Vervolgens zal een advies als je zou willen overrulen aan M moeten worden voorgelegd.

Dan zijn nog niet alle problemen van de baan: want dan zijn de ferryvluchten nog gelimiteerd. Tenzij je die ook in je advies wil meenemen.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e DGLM
Verzonden: woensdag 8 juni 2022 14:04
Aan: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Vraag over SAR-helikopter

Hallo 5.1.2e

Dit is een bijzonder geval. De provincie heeft deze vraag aan het bureau to70 voorgelegd: zie hierbij het rapport. De uitspraak, dat de SAR-vluchten zelf onder SAR vallen, maar de trainingen niet, is overgenomen door GS en gepubliceerd, zie brief. Er hebben zelfs nog 2 interviews over in de PZC gestaan: een boze luchthavendirecteur eerst, en daarna een reactie van GS of PS dat de luchthaven eerst maar eens had moeten vragen wat wel en niet kan. Is het aan ons om bij het rapport en de reactie in te grijpen?

Vorige week had ik cursus met ILT over de SAR-heli en daar kwam dit punt aan de orde. De redenering was als volgt: Omdat de SAR-heli op Midden Zeeland staat, valt het onder de provincie. De gedachte was dat HBJZ niet zou kunnen interveniëren omdat het een provinciale aangelegenheid is.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 8 juni 2022 13:46
Aan: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Vraag over SAR-helikopter

Van: 5.1.2.e @zeeland.nl>

Verzonden: dinsdag 7 juni 2022 11:43

Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Vraag over SAR-helikopter

Beste 5.1.2.e,

In Zeeland hebben wij te maken dat er een SAR-heli op vliegveld Midden-Zeeland gestationeerd gaat worden. Dit n.a.v. een aanbesteding door Defensie.

Nu las ik vorige week in de beleidsnota van de provincie Drenthe dat medische en politie vluchten niet onder de bevoegdheid van provincies vallen. Ik heb 5.1.2.e van de Provincie Noord-Holland vragen over de SAR-helikopter gesteld, zie hieronder.

Vraag is eigenlijk concreet: valt de SAR-heli onder bevoegdheid van provincies? Of is het een medische vlucht, wie is dan bevoegd?

Moeten wij ons luchthavenbesluit aanpassen aan de training- en onderhoudsvluchten die niet passen in het luchthavenbesluit, of vallen trainings- en onderhoudsvluchten onder de definitie van noodvluchten die de SAR- heli uitvoert?

Noodvluchten met SAR, HEMS, politie en kustwacht zijn namelijk onder ons luchthavenbesluit onbeperkt toegestaan.

Graag zou ik eens met u spreken hierover.

Groeten 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @noord-holland.nl>

Verzonden: dinsdag 7 juni 2022 10:37

Aan: 5.1.2.e @zeeland.nl>

Onderwerp: RE: Vraag over SAR-helikopter

Hoi, 5.1.2.e

Interessant vraagstuk. Wat mij betreft is dit een duidelijk onderwerp voor de RBML evaluatie. Ik heb eerder met het ministerie van I&W besproken, dat zij de starts en landingen van de HEMS vluchten moeten inpassen, omdat zij ook de vrijstelling hebben vastgesteld. De Wlv maakt die uitzondering echter niet. Die stelt, dat de provincie een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling moet vaststellen voor een luchthaven van regionale betekenis. En dat zij daarin de EV en geluidscontouren moeten opnemen. Of en hoeveel vluchten van de SAR of traumahelikopter daarin moeten worden verwerkt daarover stelt de wet niks, alleen de toelichting (en wat die precies stelt weet ik nu niet zo uit mijn hoofd; strekking is in ieder geval de best mogelijke inschatting).

Overigens is die vraag nu ook al gesteld in ICL voor plaatsen waar regelmatig met drones wordt gevlogen. De vrijstelling van starten/landen geldt voor drnes, maar de Wlv heeft geen vrijstelling voor het vaststellen van een luchthavenregeling hiervoor. Hier volgt dus binnenkort dezelfde discussie voor....

Ik praat hierover bij het ministerie met 5.1.2.e . Ik heb hem dezelfde vragen voorgehouden, die jij nu aan mij stelt wel goed denk ik om dat ook met hem te bespreken.

Hartelijke groeten,

5.1.2.e

31 5.1.2.e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

Website: [PNH Luchtvaart](#)

Email [5.1.2.e@noord-holland.nl](#)



Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Van: 5.1.2.e [@zeeland.nl](#)>

Verzonden: dinsdag 7 juni 2022 09:44

Aan: 5.1.2.e [@noord-holland.nl](#)>

Onderwerp: RE: Vraag over SAR-helikopter

Beste 5.1.2.e,

Bedankt voor je heldere antwoord. Alleen een puntje: jij geeft aan dat SAR waarschijnlijk wel onder de definitie van HEMS valt, dat betekent medische vluchten. In de beleidsnota luchtvaart van de Provincie Drenthe staat dat medische en politievluchten niet onder bevoegdheid van provincies vallen.

Defensie heeft een aanbesteding gedaan en de opdracht gegund aan een partij die op vliegveld Midden-Zeeland de SAR-heli gaan stationeren, als tweede standplaats naast Den Helder. Dat zou dan betekenen dat De SAR-heli dan onder bevoegdheid van Defensie valt? En het toch niet in ons luchthavenbesluit geregeld dient te worden?

Wat denk jij?

BRW

Groeten 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e [@noord-holland.nl](#)>

Verzonden: vrijdag 3 juni 2022 14:54

Aan: 5.1.2.e [@zeeland.nl](#)>

Onderwerp: RE: Vraag over SAR-helikopter

Beste 5.1.2.e

Volgens mij valt de SAR heli onder de definitie van HEMS (Helicopter Emergency Medical Services): 'HEMS flight' means a flight by a helicopter operating under a HEMS approval, the

purpose of which is to facilitate emergency medical assistance, where immediate and rapid transportation is essential, by carrying:

- (a) medical personnel;
- (b) medical supplies (equipment, blood, organs, drugs); or
- (c) ill or injured persons and other persons directly involved;

Wij hebben onze trauma standplaats besproken met de operator, de huidige standplaats en de nieuwe standplaatsluchthaven. Dat is gebaseerd op het historisch aantal vliegbewegingen met een inschatting van de toekomstige veranderingen. Bij een standplaats kun je volgens mij ook reëler inschatten wat die aantallen zijn, dan bij een drop-off (maar dat geldt voor trauma, is voor SAR misschien net anders....).

Ik heb hierover ook gesproken met I&W en hun standpunt is, dat het luchthavenbesluit moet zijn gebaseerd op een realistische inschatting van het verwachte aantal vliegbewegingen. Daarom moet het luchthavenbesluit dit zeker meenemen; wat er gebeurt als dat aantal wordt overschreden, daar kwamen we niet uit (wie gaat handhaven, relatie met vrijstelling etc.). Dat is voor ons dus echt een punt voor de RBML evaluatie.

Mocht je nog even willen sparren, dan kan dat. **BRW**

Hartelijke groeten,

5.1.2.e
5.1.2.e

T +31 **5.1.2.e**
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

Website: [PNH Luchtvaart](#)

Email **5.1.2.e** [@noord-holland.nl](#)



Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Van: **5.1.2.e** [@zeeland.nl](#)>

Verzonden: donderdag 2 juni 2022 16:13

Aan: **5.1.2.e** [@noord-holland.nl](#)>

Onderwerp: Vraag over SAR-helikopter

Hoi **5.1.2.e**

Op de website van de provincie Noord-Holland heb ik gelezen dat jullie 4 helihavens hebben:

Noord-Holland heeft 4 specifieke helikopterluchthavens. Deze hebben over het algemeen een maatschappelijke functie. Zij dienen bijvoorbeeld als **standplaats** of drop-off locatie voor traumahelikopters en **Search-and-Rescue-helikopters (SAR)**.

[Regionale luchtvaart - Provincie Noord-Holland](#)

In Zeeland is er veel commotie over de komst van een SAR-heli die op luchthaven Midden-Zeeland gestationeerd zal worden. Wij hebben onlangs T070 om advies gevraagd of de SAR-activiteiten onder ons Luchthavenbesluit passen. Conclusie was: het 24/7 stationeren van een SAR-heli is iets wat niet in een LHB geregeld hoeft te worden, noodvluchten naar en van de luchthaven mogen altijd (wij hebben een bepaling in het LHB die dit toestaat), echter training- en ferryvluchten kunnen maar max. 12 per jaar omdat wij een bepaling in ons LHB hebben die maximaal 12 maal per jaar voor luchtvaartuigen boven 6000 kg toestaat. De SAR-heli is 8.600 kg.

Ons LHB zal dus hierop gewijzigd dienen te worden door PS. Dat zal nog veel discussie veroorzaken.

Nu vroeg ik mij af hoe hebben jullie de standplaats van de SAR-heli in het luchthavenbesluit geregeld?

Ook vroeg ik mij af of dat wel een provinciale bevoegdheid is omdat medische en politievvluchten niet onder bevoegdheid provincies vallen. Is een SAR-dienst medisch?

Ik had je gebeld maar nu maar even via de mail.

Spreek je graag hierover ☺

Groeten **5.1.2.e**

5.1.2.e

T. +31 118 **5.1.2.e** | M. +31 6 **5.1.2.e** | E. **5.1.2.e** [zeeland.nl](mailto:5.1.2.e@zeeland.nl)



Provinciehuis | Abdij 6, 4331 BK Middelburg | +31 **5.1.2.e**

Postbus 6001, 4330 LA Middelburg | www.zeeland.nl | [@provzeeland](https://twitter.com/provzeeland) | facebook.com/provinciezeeland | instagram.com/provinciezeeland | dataportaal.zeeland.nl

Van: 5.1.2.e [DGLM](#)
Aan: 5.1.2.e [- DGLM](#)
Onderwerp: RE: SAR contract met Bristow
Datum: woensdag 8 juni 2022 16:42:00

Volgens mij klopt deze zo.

Beste,

Graag zou ik op zeer korte termijn met je willen spreken over het SAR contract met Bristow. Ik maak me hier zorgen over. Dit contract moet 4 november a.s. ingaan, maar ik hoor dat een aantal punten nog niet geregeld is en dat onduidelijk is of dat op 4 november gaat lukken. Het gaat dan onder andere om de situatie op Midden-Zeeland, de opstapplaats voor het MIRG-team, de startdatum Air Operation Certificate, maar ook de reden voor het verschil in aanbidding van het aantal heli's gebaseerd op hetzelfde Programma van Eisen, maar wel met separate toelichting 5.1.2.e heeft een aantal malen geprobeerd meer duidelijkheid te krijgen door het sturen van mails en het stellen van vragen in de Stuurgroep Materiele Projecten, ook heeft ze een bezoek gebracht 5.1.2.e, maar er kwamen nooit inhoudelijke antwoorden. Gezien 5.1.2.e en de verantwoordelijkheid van mijn minister voor de SAR wil ik dit graag met je bespreken.

Ik wil graag zekerheid dat met ingang van 4 november de SAR-operatie conform het programma van eisen geleverd kan worden.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2e [DGLM](#)
Aan: 5.1.2e [DGLM](#); 5.1.2e [DGLM](#)
Onderwerp: overleg over SAR aanbesteding
Datum: donderdag 9 juni 2022 09:41:18
Bijlagen: [brief VRR mei 2022.pdf](#)
[Toelichting items SAR mei 2022.docx](#)

Hallo 5.1.2e en 5.1.2e,

Ik hoorde dat er morgen een managersoverleg is over de aanbesteding. Nav het gesprek met 5.1.2e heb ik een paar punten trachten te verduidelijken.

Ik stuur dit bericht alleen naar jullie. Als andere aanwezigen hier kennis van moeten hebben, kunnen jullie deze info dan doorsturen?

Voor 5.1.2e: de verlenging van het SAR contract voor een half jaar is rond de 2.57 aw
5.1.2e is op de hoogte.

Groet,

5.1.2e

Toelichting enkele onderwerpen SAR-aanbesteding

Aantal helikopters

Gister kwam in het gesprek met **5.1.2.e** het aantal aangeboden helikopters aan de orde door Bristow en NHV. Hierbij de uitleg.

Bristow heeft 2 heli's aangeboden. Uiteraard hebben we geen inzage in het contract, maar dat is wat DEF in een persbericht naar buiten heeft gebracht. Er is sprake van een derde heli, hier is ook een Nederlandse registratie voor aangevraagd (info ILT). Hoewel deze dan volgens de regels in NL moet staan, is dat nog de vraag. DEF heeft een vraag hierover niet willen beantwoorden. Ook al staat deze derde heli in Nederland, deze heeft geen actieve functie en valt pas in als een van de 2 operationele heli's uitvalt (info via verslag MIRG). DEF heeft aangegeven dat de 2 heli's elkaars back up zijn. Alleen deze 2 heli's zullen trainingen doen. Daar er vanaf Midden Zeeland, de 2^e basis van Bristow niet getraind mag worden, blijft er maar 1 heli over voor trainingen, de heli op Den Helder. Wat dit onder meer betekent kom ik terug onder het kopje MIRG. Overigens heeft Bristow in het buitenland meer heli's staan die zullen invallen als een heli uitvalt).

NHV heeft 2 heli's aangeboden en een derde back up heli. Deze back up heli zal een deel van de trainingen doen zoals omschreven in requirement 28 van het Programma van Eisen (PvE). Daarbuiten heeft NHV ook heli's die in zullen vallen als er een heli uitvalt. Deze staan in het buitenland (soms aangeduid met de verwarrende term 4^e heli).

De basissen

Beide maatschappijen hebben als primaire basis Den Helder. Dat was een eis. Als tweede basis heeft Bristow Midden Zeeland en NHV de Pistoolhaven. Daar op midden Zeeland niet getraind mag worden, is de tweede basis niet equal aan de basis Den Helder. Dit was wel een eis, zie requirement 6 en 28. Deze eisen interpreteert niet iedereen hetzelfde, maar is in ieder geval duidelijk in de requirements 10 en 11, die DEF als feedback naar NHV heeft gestuurd:

10. If you offer two bases in the Bid, they shall be permanent available. Both bases have the same status as operational base;

11. If you offer two (operational) helicopters in the Bid, both helicopters shall be permanent available. Both operational helicopters have the same status.

En dit lijkt een bijzonder document. Wat is de werkwijze? Er wordt een PvE opgesteld dat voor alle aanbieders beschikbaar is. Vervolgens kunnen aanbieders vragen stellen. Deze vragen en antwoorden worden naar alle aanbieders gestuurd, zo is er een lijst van ca. 150 vragen en antwoorden. Het is onduidelijk waarom deze feedback, die toch relevante info bevat, niet op de vragenlijst staat. Het is ook onduidelijk of deze info alleen naar NHV is gestuurd En dan wreekt zich weer het feit dat DEF met niemand over de aanbesteding wil praten. We kunnen het niet navragen of we kunnen het wel navragen maar krijgen geen antwoord.

Basis Midden Zeeland

Zoals beschreven kan op Midden Zeeland niet getraind, geoefend en 'geferryd' (verplaatsing van de heli buiten SAR-opdrachten, dus bijv. voor een veiligheidsrondje of als de heli voor onderhoud weg moet) worden. Dit is de uitkomst van een extern onderzoek dat GS Zeeland heeft laten uitvoeren, na aanhoudende vragen van GroenLinks (en de SP). Het onderzoek is uitgevoerd door to70. De uitkomst van het onderzoek heeft GS overgenomen en meegedeeld aan PS. Daaraan heeft GS toegevoegd dat als er toch een wens is tot oefenen, een nieuw verzoek bij de Provincie moet worden ingediend om het luchthavenbesluit hierop te laten aanpassen. Zo'n aanpassing is zeker niet gereed op 4 november a.s., de startdatum van het nieuwe contract. Daarna hebben nog twee interviews in de PZC gestaan. Eerst een reactie van de directeur vliegveld Zeeland die woedend was over de

uitspraak, daarna een interview met het GS-lid dat verantwoordelijk is voor dit onderwerp die aangeeft dat de directeur vliegveld zich eerst tot de provincie had moeten wenden om te vragen wat de mogelijkheden zijn.

Defensie maakte zich geen zorgen over de uitspraak: er zou alleen getraind worden vanaf Den Helder. Dat heeft DEF aan het MIRG team meegedeeld en staat in een verslag. Inmiddels dragen experts uit dat een SAR-heli op het terrein waarvan hij opereert, moet kunnen oefenen. Die experts zijn de VNV, maar ook onze afdeling luchtvaart en de ILT. Inmiddels maakt DEF zich blijkbaar wel zorgen, want DEF heeft zich tot de Provincie Zeeland gewend met de vraag of er toch geoefend kan worden. De Provincie heeft deze vraag niet direct ontkennend beantwoord (beetje vreemd als je net een heel duidelijk standpunt hebt uitgedragen) en is gaan onderzoeken en kwam zo ook uit bij onze directie Luchtvaart, die zich tot mij gewend heeft. Ik had inmiddels contact met de Provincie ivm een andere vraag en nu blijkt dat DEF volgende week bij de Provincie op bezoek gaat om over deze kwestie te praten. De provincie gaf naar mij aan mogelijk naar een gedoogconstructie te kijken totdat er een nieuw luchthavenbesluit is. Vraag is of Bristow met een gedoogconstructie aan de eisen voldoet. De omgeving en GL en de SP zijn fel tegen de SAR-heli en zullen een gedoogconstructie niet accepteren. Er loopt nu al een beroep bij de Raad van State tegen het huidige luchthavenbesluit dat eind november 2021 van kracht is geworden. Zo'n gedoogconstructie zal dus ook een gang naar de rechter/Raad van State opleveren. Vraag is ook of zo'n voorstel tijdig, dus voor 4 november a.s., door GS/PS kan worden behandeld.

De vraag van de provincie was een collegiale vraag en zal niet verder uitgezocht worden door luchtvaart. Luchtvaart heeft geen voorbeeld in deze. De luchthaven Midden Zeeland valt onder provinciale wetgeving. Het Rijk heeft geen zeggenschap.

MIRG-team

Voor brandbestrijding op de Noordzee is een MIRG-team opgezet, dat valt onder de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond. Dat team bestaat uit professionele brandweerlieden die actief zijn in de regio. Als het team met de SAR-heli moet trainen, moeten deze mensen uit hun roosters worden gehaald. Het is dus van groot belang dat een training doorgaat. Toen dit team pas van start ging, was er geen speciale helikoptercapaciteit en ging een training nog wel eens niet door. Dat was voor deze mensen niet werkbaar en daarom zijn speciale trainingsuren ingekocht. In het nieuwe SAR-contract is hiervoor de back-up heli. Bij NHV is dat deels een aparte heli, bij Bristow is het alleen een van de twee operationele heli's. MIRG voelt zich weer terug bij af en daarom heeft de directeur een brief naar lenW gestuurd, zie bijlage.

Overigens is er ook nog geen locatie voor het MIRG-team. Het MIRG-team zou niet vanaf Midden Zeeland trainen, er zou een andere locatie worden gezocht. Die locatie is tot op heden niet gevonden. DEF heeft gesprekken met Rotterdam The Hague Airport, maar vraag is of het luchthavenbesluit deze extra activiteit toestaat.

5.1.2.i & 5.2.1

Van: 5.1.2e - DGLM
Aan: 5.1.2e - DGLM
Onderwerp: sar-heli
Datum: vrijdag 10 juni 2022 12:42:00

5.1.2.e

Ik heb wel behoefte om met jou nog af te concluderen, hoe we nu verder gaan met actie rond SAR-heli. Er ligt nu een wat vage actie bij 5.1.2.e. Wachten we dat af, of moeten we proactief richting 5.1.2.e nog contact opnemen? En er liggen inmiddels diverse conceptstukken van 5.1.2.e bij mij; i.c. concept Kamerbrief en nota in reactie op toezegging uit laatste CD, en een RWS notitie over het niet verlengen van het contract met NHV na 1 januari 2023.

Nogal rommelig traject zo, dus ik probeer daar weer lijn in te krijgen. Graag even met jou paar dingen scherp krijgen. Zit zelf helaas ook wat lastig vanmiddag.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e DGLM
Aan: 5.1.2.e DGLM
Onderwerp: RE: Brief zorgen dienstverlening SAR-helikopters t.b.v. MIRG
Datum: zondag 12 juni 2022 16:35:17
Bijlagen: [image001.png](#)

Jij zal de reactie van def wel goed volgen. Ook al gaat 5.1.2.e deze week naar de provincie Zeeland, het lijkt mij onmogelijk dat gs voor het eind van de maand haar standpunt tav oefenen kan herzien incl reactie partijen die juist om het bewuste rapport gevraagd hadden.

Groet
5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: zondag 12 jun. 2022 4:29 PM
Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Brief zorgen dienstverlening SAR-helikopters t.b.v. MIRG

Ah. Buenos dias senora. Dat was waar ook, maar in de eerste 2 weken zie ik nog geen antwoordbrief richting VRR gaan hoor.

BRW

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: zondag 12 juni 2022 16:28
Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e -
 DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Brief zorgen dienstverlening SAR-helikopters t.b.v. MIRG

Ja ik kan blijven meelezen BRW

Groet
5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: zondag 12 jun. 2022 4:23 PM
Aan: 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - DGLM
 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Brief zorgen dienstverlening SAR-helikopters t.b.v. MIRG

Ha,
Willen jullie hier, samen met RWS, een antwoord op dichten? Lijkt me dat we eerst even de reactie van DEF op email van 5.1.2.e moeten afwachten. En de Kamerbrief zal ook (kort) voorafgaand aan antwoord op deze brief de deur uit moeten zijn. Laten we de regie op wat er

nu allemaal speelt 'compact' houden. Dus primair, zou ik zeggen, 5.1.2.e en ik samen optrekken.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: zondag 12 juni 2022 07:59

Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Brief zorgen dienstverlening SAR-helikopters t.b.v. MIRG

Urgentie: Hoog

Hi, graag een antwoord laten maken.

Gr, 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e BSK 5.1.2.e @minienw.nl>

Datum: zaterdag 11 jun. 2022 6:10 PM

Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Brief zorgen dienstverlening SAR-helikopters t.b.v. MIRG

Beste 5.1.2.e,

Wil jij een antwoord voorbereiden? We hebben dit al samen met 5.1.2.e besproken.

Hgrt.,

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e vr-rr.nl> namens 5.1.2.e vr-rr.nl>

Datum: donderdag 09 jun. 2022 3:39 PM

Aan: 5.1.2.e BSK 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Brief zorgen dienstverlening SAR-helikopters t.b.v. MIRG

Beste 5.1.2.e,

Namens 5.1.2.e zend ik u deze brief toe.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

| Directie | 5.1.2.e

5.1.2.e M: 06 5.1.2.e |

5.1.2.e @vr-rr.nl www.veiligheidsregio-rr.nl | Postbus 9154, 3007 AD Rotterdam | Wilhelminakade 947, Rotterdam.

Bij bezoek aan het WPC bent u verplicht zich te legitimeren. U kunt (betaald) parkeren in Q-park De Rotterdam. Parkeren in het WPC is helaas niet mogelijk.



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

-----DISCLAIMER VEILIGHEIDSREGIO ROTTERDAM-RIJNMOND-----

Op dit email-bericht is de disclaimer van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond van toepassing zoals weergegeven op het internet: <https://vr-rr.nl/algemeen/proclaimer/>. Please refer to our disclaimer, shown on previous line.

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - DGLM
Cc: 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: FW: Aanbesteding
Datum: maandag 13 juni 2022 07:32:05
Prioriteit: Hoog

Ha 5.1.2.e

Akkoord met het voorstel van 5.1.2.e

Hgrt.,
5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e @mindef.nl 5.1.2.e @mindef.nl>
Datum: zondag 12 jun. 2022 11:43 AM
Aan: 5.1.2.e BSK 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Re: Aanbesteding

Vervelend 5.1.2.e dat bij jullie die indruk bestaat. Ik hoor dat er donderdag ook een RvdK is en dat in de stuurgroep vorige week juist geconcludeerd zou zijn dat de voortgang in track was. Zullen we na donderdag iets plannen?

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

5.1.2.e

Van: "Dronkers, J.H. (Jan Hendrik) - BSK" 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: zaterdag 11 juni 2022 om 18:34:12
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e @mindef.nl>
Onderwerp: Aanbesteding

Beste 5.1.2.e,

Graag zou ik op korte termijn met je willen spreken over het SAR contract met Bristow. Ik maak me hier zorgen over. Dit contract moet 4 november a.s. ingaan, maar ik hoor dat een aantal punten nog niet geregeld is en dat het onduidelijk is of dat op 4 november gaat lukken. Het gaat in dit verband onder andere om de situatie op Midden-Zeeland, de opstapplaats voor het MIRC-team, de startdatum Air Operation Certificate, maar ook over de reden voor het verschil in aanbidding van het aantal heli's gebaseerd op hetzelfde Programma van Eisen. 5.1.2.e 5.1.2.e heeft een aantal malen geprobeerd meer duidelijkheid te krijgen door het sturen

van mails en het stellen van vragen in de Stuurgroep Materiële Projecten en ze heeft een bezoek gebracht 5.1.2.e maar er kwamen naar haar mening geen inhoudelijke antwoorden. Gezien 5.1.2.e en de verantwoordelijkheid van mijn minister voor de SAR wil ik dit graag met je bespreken. De kern voor mij is de zekerheid dat met ingang van 4 november de SAR-operatie conform het programma van eisen geleverd kan worden.

Uiteraard licht ik e.e.a. graag verder toe aan jou en je mensen.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e - DGLM
Aan: 5.1.2e @mindef.nl
Onderwerp: RE: brief minister
Datum: woensdag 15 juni 2022 14:55:20
Bijlagen: [bijlage bij brief nhv mei 2022.pdf](#)
[brief nhv mei 2022.pdf](#)

Van: 5.1.2e @mindef.nl 5.1.2e @mindef.nl>
Verzonden: woensdag 15 juni 2022 14:40
Aan: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: brief minister

Doe maar beiden.

5.1.2e

.....
Directie Plannen
Defensiestaf
Ministerie van Defensie

Kalvermarkt 28 | 2511 BS | Den Haag | 5.1.2e
 Postbus 20701 | 2500 ES | Den Haag | MPC 58B

5.1.2e

www.defensie.nl

Disclaimer: De informatie verzonden met dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is verboden. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en / of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan en wordt u verzocht dit bericht terug te sturen, het origineel te vernietigen op al uw systemen en contact op te nemen met de afzender.

Disclaimer: The information sent in this email is intended solely for the addressee(s) and may contain personal or confidential information. Use of this information by anyone other than the addressee(s) and use by those who are not authorised to take note of this information is prohibited. If you are not the addressee or are not authorised to take note of this information, the disclosure, reproduction and/or distribution of this information to third parties is not permitted and you are requested to return this message, destroy the original on all of your systems and to contact the sender.

From: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Sent: woensdag 15 juni 2022 14:39
To: 5.1.2e 5.1.2e @mindef.nl>
Subject: RE: brief minister

Er is sprake van een brief en een bijlage – wil je beide hebben? – dan zet ik ze op de email

Van: 5.1.2e @mindef.nl 5.1.2e @mindef.nl>
Verzonden: woensdag 15 juni 2022 14:36
Aan: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: brief minister

Hi 5.1.2e

Wij hebben als Defensie officieel nog steeds geen brief vanuit NHN ontvangen aan onze minister.

Is het mogelijk dat je de bijlage in ieder geval dan aan mij door kan zetten? Dan kunnen wij ook even bekijken of en welke acties er nog benodigd zijn.

Alvast dank.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

.....
Directie Plannen

Defensiestaf

Ministerie van Defensie

Kalvermarkt 28 | 2511 BS | Den Haag | 5.1.2.e

Postbus 20701 | 2500 ES | Den Haag | MPC 58B

.....
5.1.2.e

www.defensie.nl

Disclaimer: De informatie verzonden met dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is verboden. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en / of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan en wordt u verzocht dit bericht terug te sturen, het origineel te vernietigen op al uw systemen en contact op te nemen met de afzender.

Disclaimer: The information sent in this email is intended solely for the addressee(s) and may contain personal or confidential information. Use of this information by anyone other than the addressee(s) and use by those who are not authorised to take note of this information is prohibited. If you are not the addressee or are not authorised to take note of this information, the disclosure, reproduction and/or distribution of this information to third parties is not permitted and you are requested to return this message, destroy the original on all of your systems and to contact the sender.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde

bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e) - DGLM
Aan: 5.1.2e - DGLM
Cc: 5.1.2e - DBO
Onderwerp: RE: SPOED: SAR-helikopters in hoofddossier CD
Datum: woensdag 15 juni 2022 18:15:10
Bijlagen: [Redeneerlijn SAR-helikopter.docx](#)

Hierbij de gevraagde redeneerlijn

Van: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 15 juni 2022 10:17
Aan: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
cc: 5.1.2e DBO 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: SPOED: SAR-helikopters in hoofddossier CD
Urgentie: Hoog

Hoi 5.1.2e

Ik heb zojuist 5.1.2e gesproken en er moet toch een bijdrage over de SAR in het hoofddossier komen. Dit heeft als reden dat de minister nog niet eerder het dossier heeft gezien en wel moeten weten waar het in de basis over gaat. Bijdrage moet dan vooral inhouden waar het onderwerp over gaat en waar eventueel de problemen liggen, maar hoeft nog niets te zeggen over de ontwikkelingen nu, dat kan op een later moment worden toegevoegd (of hopelijk helemaal niet als de brief ná de zomer kan worden gestuurd).

Graag dus een redeneerlijn en/of Q&A opstellen over de SAR. Ik heb in deze email wat een oude Q&A bijgevoegd uit het schaduw dossier de vorige keer, misschien kun je op basis hiervan wat maken.

Lukt het om dit vandaag zsm aan te leveren? Dan kan het dossier verder de lijn door. Excuus voor de spoed, we kregen het net pas te horen.

Hartelijke groet,

5.1.2e en 5.1.2e

Van: 5.1.2.e - DGLM
 Aan: 5.1.2.e DGLM; 5.1.2.e - DGLM
 Onderwerp: RE: sar heli
 Datum: donderdag 16 juni 2022 14:24:55

Hallo 5.1.2.e,

Goed voorstel. Ik ben al uitgenodigd. To n 5.1.2.e me vroeg wie verder, heb ik ook geantwoord dat dat aan 5.1.2.e is. Het woord is natuurlijk aan 5.1.2.e en 5.1.2.e, maar ik ben zo vrij te denken inhoudelijk het best op de hoogte te zijn zodat ik op een gegeven moment gevraagd kan worden of alle punten aan bod zijn gekomen. Het gaat om alle afwijkingen mbt pve.

Als je voor wil praten ben ik beschikbaar, het liefst vroeg in de ochtend omdat ik dan op locatie zit en ik een betere verbinding heb.

Groet
 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
 Datum: donderdag 16 jun. 2022 12:06 PM
 Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl> 5.1.2.e DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>
 Onderwerp: sar heli

Ha 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Even naar jullie beiden reagerend om de infostromen bij elkaar te houden.

Goed dat er een overleg is gepland van 5.1.2.e met 5.1.2.e op woensdagochtend 22/6 9.30 – 10 uur. Ik laat het aan 5.1.2.e wie zij daar verder bij wil hebben. Ik vind het belangrijker dat we 5.1.2.e goed hebben voorbereid over verdere handelingsopties. Ik probeer me het gesprek voor te stellen, en ongetwijfeld zal 5.1.2.e DEF de voor haar voorbereide antwoorden gaan inbrengen, die waarschijnlijk niet veel zullen afwijken van wat DEF tot nu toe tegen ons vertelt. Nu is 5.1.2.e kritisch genoeg om door te vragen, maar ik vind dat wij zelf goed moeten nadenken (en 5.1.2.e moeten brieven), op hoe nu verder na dat gesprek; wellicht uitgaande van een paar opties afhankelijk van hoe overtuigend het gesprek wel/niet verloopt. Inclusief welke conclusie trekken we dan nu m.b.t. wel/niet extra verlengen van contract met NHV, in geval er bijvoorbeeld toch twijfels blijven of alles wel tijdig voldoende operationeel is en je bijvoorbeeld dat onderwerp wilt maken van een externe second opinion in de zomermaanden.

Svp even goed over nadenken, en tijdig vooraf schakelen met 5.1.2.e

Verder: goed te horen dat ook 5.1.2.e (na 5.1.2.e en DBO) akkoord is met aangepaste Kamerbrief in antwoord op nog openstaande vragen uit laatste CD Maritiem. Zoals eerder met 5.1.2.e gedeeld: goed om nu geen brief te sturen waar we wellicht later spijt van gaan krijgen, dus beter nu een meer neutrale procesbrief waarmee we wat meer tijd kopen. Mocht DEF daar moeilijk over gaan doen, kan dat ook nog afgehecht worden in gesprek 5.1.2.e met 5.1.2.e.

Ik denk graag mee, BRW

Groeten,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2e) - DGLM
Aan: 5.1.2e) - DGLM; 5.1.2e - DBO
Cc: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e) - DGLM 5.1.2e) - DGLM
Onderwerp: RE: aanbesteding SAR
Datum: maandag 20 juni 2022 14:38:05

Dag allen,

Gesprek tussen de opdrachtgevers (IenW/JenV/DEF) 5.1.2e over evt verlenging van 1/1/23 tot 1/7/23 is ingepland voor a.s. do 23/6. 5.1.2e is daarbij vanuit IenW.

Gr.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 20 juni 2022 13:12
Aan: 5.1.2e DBO 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
cc: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: aanbesteding SAR

Inderdaad hoe gaat het dan met het besluit over contractverlenging? Bristow voldoet tot op heden echt niet aan het programma van eisen.

Verzonden met BlackBerry Work
www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e DBO < 5.1.2e @minienw.nl>
Datum: maandag 20 jun. 2022 10:33 AM
Aan: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e) - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: aanbesteding SAR

Dank voor het signaal! Is daar ruimte voor? Wordt wel heel erg krap tot 1 juli dan

5.1.2e

Van: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 20 juni 2022 10:23
Aan: 5.1.2e DBO 5.1.2e @minienw.nl>
cc: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e) - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: aanbesteding SAR

Ha 5.1.2.e

Even een *heads up*:

Ik sprak vanochtend mijn counterpart bij DEF 5.1.2.e en zij gaf aan dat 5.1.2.e de afspraak wil verplaatsen. Verzoek van DEF zal jou neem ik aan spoedig bereiken.

Gr.,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e DBO 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 15 juni 2022 18:21

Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - DGLM
< 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>;
5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: aanbesteding SAR

Hoi 5.1.2.e,

Het is nu een webex, ik houd in de gaten dat het digitaal/hybride blijft

Heel fijn!

@5.1.2.e, heb jij de documenten waar 5.1.2.e naar verwijst? Anders kan ik die waarschijnlijk wel via de box van 5.1.2.e laten doorsturen vanuit het secretariaat?

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 15 juni 2022 18:18

Aan: 5.1.2.e - DBO 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e -
DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: aanbesteding SAR

Als het (deels) via Webex gaat, kan ik aansluiten (of via speaker op de telefoon. De zorgpunten staan in mijn mail en de twee brieven van vrr en Nhv. Die moet iemand op een rijtje kunnen zetten, ik kan het helaas niet zelf doen.

Groet

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e DBO 5.1.2.e @minienw.nl>

Datum: woensdag 15 jun. 2022 4:17 PM

Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: aanbesteding SAR

Beste 5.1.2.e ,

Begin juni hebben 5.1.2.e en 5.1.2.e gesproken over de zorgen rondom de aanbesteding van de SAR-helikopters. 5.1.2.e heeft hierover contact opgenomen met 5.1.2.e van Defensie. Afgesproken is dat hier z.s.m. een afspraak wordt belegd om de zorgen boven tafel te krijgen. Spreekt voor zich dat dit goed voorbereid moet worden. Kunnen jullie dit binnen dglm in gang zetten?

Daarnaast de vraag wie aanwezig moeten zijn naast de huidige genodigden:
5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e @mindef.nl; 5.1.2.e @minienw.nl;
5.1.2.e @mindef.nl

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Bestuursondersteuning

.....
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
.....

M 06 5.1.2.e
minienw.nl
.....

Van: 5.1.2.e) - DGLM
Aan: 5.1.2.e DGLM; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e) - DGLM;
 5.1.2.e
Onderwerp: RE: concept gespreksnota SG-overleg SAR-helikopter
Datum: maandag 20 juni 2022 14:44:52

Hallo 5.1.2.e

Een paar punten zijn nog niet meegenomen..

5.1.2.i & 5.2.1

[Redacted content]

Groet

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: maandag 20 jun. 2022 2:31 PM
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e) -
 DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e DGLM <5.1.2.e @minienw.nl>,
 5.1.2.e (ZD) <5.1.2.e @rws.nl>
Onderwerp: concept gespreksnota SG-overleg SAR-helikopter

Bijgevoegd een eerste concept – graag z.s.m. jullie tekstvoorstellen en evt opmerkingen

Van: 5.1.2e) - DGLM
Aan: 5.1.2e - DGLM
Cc: 5.1.2e - DGLM
Onderwerp: FW: vragen voor gesprek IenW-Defensie
Datum: maandag 20 juni 2022 20:15:12
Bijlagen: [Vragen en antwoorden Bristow SAR helikopters 13062022.pdf](#)

Hallo 5.1.2.e

Ik ben niet de enige die me zorgen maakt. Zie op de valreep nog bijgaande mail en ik stuur er direct nog een door. In jouw opzet stellen we weer vragen aan def. Volgens mij kunnen we stellen dat een aantal dingen naar ons idee niet kloppen en dan is het aan def om uit te leggen of we fout denken.

Groet
5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e @vr-rr.nl>
Datum: maandag 20 jun. 2022 7:06 PM
Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e @vr-rr.nl>
Onderwerp: FW: vragen voor gesprek IenW-Defensie

Hoi 5.1.2.e

Vorige week vrijdag heb ik een document naar je verstuurd, nogmaals even bijgevoegd. Hier nog even in het kort de problematiek die blijkt uit de antwoorden van DMO op de gestelde vragen (bijlage).

2.57 aw

[Redacted content]

[Redacted content]

5.2.1

2.57 aw

De provincie Zeeland heeft aangegeven dat voor een SAR operatie vanaf vliegveld Midden Zeeland een wijziging in het Luchthavenbesluit noodzakelijk is. Hiermee moeten de Provinciale Staten eerst akkoord gaan. Tot op heden is er naar ons weten geen aanvraag voor een wijziging van het LHB aangevraagd door Bristow of DMO.

5.2.1

!

Vriendelijke groet,

5.1.2.e

Team Strategische Informatievoorziening / Maritiem Brandweeroptreden Rotterdam Rijnmond
/ Brandweer Rotterdam-Rijnmond / 5.1.2.e / Bezoekadres Slotlaan 121 / 2902 AL / Tel nr 088-
8779110 / Capelle aan den IJssel.

E-mail adres: 5.1.2.e

-----DISCLAIMER VEILIGHEIDSREGIO ROTTERDAM-RIJNMOND-----

Op dit email-bericht is de disclaimer van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond van toepassing zoals weergegeven op het internet: <https://vr-rr.nl/algemeen/proclaimer/> Please refer to our disclaimer, shown on previous line.

Van: 5.1.2.e DGLM
Aan: 5.1.2.e DGLM
Cc: 5.1.2.e DGLM
Onderwerp: FW: Bevestiging 2 helikopter Bristow
Datum: maandag 20 juni 2022 20:21:01

Dit gaat nog over de back up die 50 procent van de training moet doen, aldus het progr van eisen.

Groet
5.1.2.e

Groet
5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: vrijdag 17 jun. 2022 2:08 PM
Aan: 5.1.2.e @vr-rr.nl>
Onderwerp: RE: Bevestiging 2 helikopter Bristow

Dank voor je mail. Heb hem naar 5.1.2.e doorgestuurd omdat hij het dossier maakt voor 5.1.2.e
Ik zal de input woensdag meenemen.

Groet
5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e @vr-rr.nl>
Datum: vrijdag 17 jun. 2022 12:01 PM
Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e @vr-rr.nl>
Onderwerp: FW: Bevestiging 2 helikopter Bristow

Hoi 5.1.2.e

In de bijlage beantwoording vanuit DMO op vragen gesteld door Nogepa. Het document komt uit een Wob-verzoek van de NHV

Duidelijk is dat er inderdaad maar 2 helikopters zullen zijn, met een 'papieren' backup in de UK die dus niet ad-hoc inzetbaar zal zijn.

5.2.1

Vr groet,

5.1.2.e

-----DISCLAIMER VEILIGHEIDSREGIO ROTTERDAM-RIJNMOND-----

Op dit email-bericht is de disclaimer van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond van toepassing zoals weergegeven op het internet: <https://vr-rr.nl/algemeen/proclaimer/> Please refer to our disclaimer, shown on previous line.

Van: 5.1.2.e) - DGLM
Aan: 5.1.2.e) - DGLM; 5.1.2.e - DGLM; CFB Helpdesk Trim
Cc: 5.1.2.e) - DGLM
Onderwerp: RE: IENW/BSK-2022/149289 U heeft opnieuw een recordactie in CM, Brief aan M IenW van NHV inzake de zorgen met betrekking tot de toekomstige borging van de "24/7" continuïteit van Search and Rescue ("SAR") diensten en daarmee de veiligheid op het Nederland
Datum: donderdag 23 juni 2022 17:21:15

Hoi allen,

Inhoud is bekend. Wordt komende dagen over gesproken. Na maandag verder.

5.1.2.e zal wel aangeven naar wie de brief gaat

De brief is in concept ook naar 5.1.2.e gestuurd.

Groet

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: donderdag 23 jun. 2022 5:12 PM
Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.i
 5.1.2.i @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e -
 DGLM 5.1.2.e minienw.nl>
Onderwerp: RE: IENW/BSK-2022/149289 U heeft opnieuw een recordactie in CM, Brief aan M IenW van NHV inzake de zorgen met betrekking tot de toekomstige borging van de "24/7" continuïteit van Search and Rescue ("SAR") diensten en daarmee de veiligheid op het Nederland

Deze brief gaat over de gunning van het SAR contract aan Bristow en de bezwaren die NHV daarbij heeft. Vanuit Luchtvaart gaan we alleen over de toepasselijke regelgeving t.a.v. de SAR operaties; Defensie heeft deze aanbesteding uitgevoerd. Deze zorgen van NHV betreffen met name de geschiktheid van de tweede basis door Bristow aangeboden. Daar zal in de vergunningverlening door de ILT naar gekeken moeten worden. Ik kan hier verder ook weinig mee. Lijkt me dat deze brief beter behandeld kan worden door Maritiem (5.1.2.e); overigens denk ik niet dat het nodig is dat deze brief beantwoord wordt door IenW hoewel er wel een beroep wordt gedaan op beide ministers, maar dat Defensie de beantwoording op zich moet nemen.

Groet,

5.1.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 5.1.2.e) - DGLM <5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 23 juni 2022 16:04
Aan: 5.1.2.i 5.1.2.i @minienw.nl>, 5.1.2.e DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: IENW/BSK-2022/149289 U heeft opnieuw een recordactie in CM, Brief aan M IenW van NHV inzake de zorgen met betrekking tot de toekomstige borging van de "24/7" continuïteit van Search and Rescue ("SAR") diensten en daarmee de veiligheid op het Nederland

Beste 5.1.2.e,

Heb de brief gelezen, maar ik ben niet bekend met het dossier rond de aanbesteding van de SAR-dienstverlening.

@5.1.2.e weet jij hier toevallig meer van? Of anders degene die hier bij betrokken is vanuit IenW?

Overigens kreeg ik gisteren vanuit het ministerie van EZK ook al een vraag over SAR operaties in windparken, dus daar ligt een afschrift van de brief ook al.

Als DMO van Defensie de aanbestedende partij is lijkt het me logisch dat Defensie ook het voortouw neemt in de beantwoording van deze brief.

Groeten,

5.1.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 5.1.2.i @minienm.nl 5.1.2.i @minienm.nl>

Verzonden: donderdag 23 juni 2022 13:45

Aan: 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: IENW/BSK-2022/149289 U heeft opnieuw een recordactie in CM, Brief aan M IenW van NHV inzake de zorgen met betrekking tot de toekomstige borging van de "24/7" continuïteit van Search and Rescue ("SAR") diensten en daarmee de veiligheid op het Nederlands...

Opmerking:

"donderdag 23 juni 2022 om 13:44:28 (GMT+02:00) 5.1.2.e :"

Beste 5.1.2.e,

Deze brief van de NHV was door de postkamer bij de verkeerde medewerker uitgezet. De stakeholderbrief gaat over de toekomstige borging van de "24/7" continuïteit van Search and Rescue ("SAR") diensten en daarmee de veiligheid op het Nederlandse deel van de Noordzee. 5.1.2.e

Mijn vraag is of jij bekend bent met deze stakeholder en of jij deze brief in behandeling wilt nemen?

De collega bij wie deze brief verkeerd was uitgezet gaf ook aan dat deze brief misschien ook naar de provincie Zeeland (als bevoegd gezag van luchthaven Midden-Zeeland) moet worden gestuurd. Wat denk jij?

Ik verneem het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Er staat een recordactie voor u klaar in CM. Open bijgevoegde bijlage om in CM de recordactie van record IENW/BSK-2022/149289 te kunnen uitvoeren.

De deadline voor het uitvoeren van de recordactie is 24-06-2022 at 13:23.

Om de informatie en het bestand alleen te bekijken, kunt u de volgende link naar de CM webclient gebruiken:

5.1.2.i

--

Dit e-mailbericht is automatisch gegenereerd door CM (01 Productie).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - DGLM
Cc: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e (ZD)
Onderwerp: RE: Gespreksnota eventuele verlenging contract SAR-helikopters - v1
Datum: woensdag 22 juni 2022 19:54:29

5.1.2.i & 5.2.1

Groet
5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: woensdag 22 jun. 2022 4:54 PM
Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e (ZD)
 5.1.2.e @rws.nl>
Onderwerp: RE: Gespreksnota eventuele verlenging contract SAR-helikopters - v1

Na overleg met 5.1.2.e nog even de afwijkingen:

5.1.2.i & 5.2.1

Groet
5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: woensdag 22 jun. 2022 4:38 PM
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e (ZD)
 5.1.2.e @rws.nl>

Onderwerp: RE: Gespreksnota eventuele verlenging contract SAR-helikopters - v1

Ha,
Dat is wat mij betreft bedoeld met de verwijzing naar de zorgpunten die we eerder hebben
geuit, maar lijkt me prima om dat ook zo te expliciteren in deze gespreksnota.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 22 juni 2022 16:34

Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e (ZD)

5.1.2.e @rws.nl>

Onderwerp: RE: Gespreksnota eventuele verlenging contract SAR-helikopters - v1

Hallo 5.1.2.e,

5.1.2.i & 5.2.1

Groet

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Datum: woensdag 22 jun. 2022 2:49 PM

Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Kopie: 5.1.2.e (ZD) 5.1.2.e @rws.nl>, 5.1.2.e DGLM

5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Gespreksnota eventuele verlenging contract SAR-helikopters - v1

Ha 5.1.2.e,

Bijgaand enkele aanvullingen op de gespreksnota. En ik zou de mail van 5.1.2.e aan 5.1.2.e
DEF met onze zorgpunten ook als bijlage hier bij doen.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: FW:
Datum: vrijdag 24 juni 2022 09:40:37

Ter informatie

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 24 juni 2022 09:38

Aan: 5.1.2.e) - DGLM <5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e) - DGLM
<5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE:

Hi, 5.1.2.e maakt nog een verslagje.

We zijn alle punten doorgelopen. Er staat niets nu op oranje of rood, dus volgen het eerdere advies dat er lag: geen extra verlenging na 1-1-2023.

1^e helicopter is al in juiste kleuren gemaakt. Trainingen lopen.

Heb punt van Midden-Zeeland aangekaart: is aan Bristow om te regelen.

Heb punt van MIRC aangekaart: MIRC beroept zich deels op punten waar ze geen recht op hebben. 5.1.2.e komt met een duidelijke analyse voor het overleg van 5.1.2.e. Bristow en MIRC moeten nadere afspraken maken (hoeft niet vanaf Midden Zeeland, kan ook vanuit Rdam/TH).

Gr, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 23 juni 2022 19:45

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE:

En?

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Datum: donderdag 23 jun. 2022 11:43 AM

Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE:

Tuurlijk

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 23 juni 2022 11:36

Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp:

Hallo 5.1.2.e

Kan jij straks terugmelden hoe het 5.1.2.e overleg sar is gegaan?

Dank je en groet

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e) - DGLM; 5.1.2.e) - DGLM
Onderwerp: RE: KWNL: 5.1.2.e overleg SARHC (IenW, JenV, DEF) 23 juni 2022 notulen incl. bijlage memo
Datum: vrijdag 24 juni 2022 18:12:47

5.1.2.i & 5.2.1

Groet

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: vrijdag 24 jun. 2022 5:31 PM
Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e!e @minienw.nl>, 5.1.2.e) -
 DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: KWNL: 5.1.2.e overleg SARHC (IenW, JenV, DEF) 23 juni 2022 notulen incl. bijlage memo

Van: 5.1.2.e @mindef.nl 5.1.2.e @mindef.nl>
Verzonden: vrijdag 24 juni 2022 17:11
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e minienw.nl>, 5.1.2.e @minjenv.nl;
 5.1.2.e @mindef.nl
CC: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e minjenv.nl;
 5.1.2.e @mindef.nl; 5.1.2.e (ZD) 5.1.2.e @rws.nl>
Onderwerp: KWNL: 5.1.2.e overleg SARHC (IenW, JenV, DEF) 23 juni 2022 notulen incl. bijlage memo

Beste 5.1.2.e ,

Bijgaand de notulen van het 5.1.2.e overleg over SAR-helikopter van 23 juni 2022 met gemaakte afspraak inclusief de memo als bijlage.

Mochten er nog vragen of aanvullingen zijn verneem ik deze graag.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

.....
Directie Plannen
Defensiestaf

Ministerie van Defensie

Kalvermarkt 28 | 2511 BS | Den Haag | 5.1.2.e
Postbus 20701 | 2500 ES | Den Haag | MPC 58B

5.1.2.e

www.defensie.nl

Disclaimer: De informatie verzonden met dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is verboden. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en / of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan en wordt u verzocht dit bericht terug te sturen, het origineel te vernietigen op al uw systemen en contact op te nemen met de afzender.

Disclaimer: The information sent in this email is intended solely for the addressee(s) and may contain personal or confidential information. Use of this information by anyone other than the addressee(s) and use by those who are not authorised to take note of this information is prohibited. If you are not the addressee or are not authorised to take note of this information, the disclosure, reproduction and/or distribution of this information to third parties is not permitted and you are requested to return this message, destroy the original on all of your systems and to contact the sender.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e DGLM
Aan: 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: FW: KWNL: DO overleg SARHC (IenW, JenV, DEF) 23 juni 2022 notulen incl. bijlage memo
Datum: maandag 27 juni 2022 09:57:03
Bijlagen: [20220623 Memo Extra verlenging SAR helikoptercontract_def.pdf](#)
[20220623 DO overleg Capacity Gap SARHC_gemaakte afspraken.docx](#)

Ha 5.1.2.e

Dit is de uitkomst van het 5.1.2.e overleg over de verlenging van het SAR-helikoptercontract van afgelopen donderdag 23/6. Speel jij dit nog door aan 5.1.2.e of zal ik het in de rondzendmap erbij plaatsen?

Gr.,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 24 juni 2022 17:31
Aan: 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: KWNL: DO overleg SARHC (IenW, JenV, DEF) 23 juni 2022 notulen incl. bijlage memo

Van: 5.1.2.e @mindef.nl 5.1.2.e @mindef.nl>
Verzonden: vrijdag 24 juni 2022 17:11
Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minjenv.nl; 5.1.2.e mindef.nl
CC: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minjenv.nl; 5.1.2.e mindef.nl; 5.1.2.e (ZD) 5.1.2.e @rws.nl>
Onderwerp: KWNL: DO overleg SARHC (IenW, JenV, DEF) 23 juni 2022 notulen incl. bijlage memo

Beste 5.1.2.e ,

Bijgaand de notulen van het DO overleg over SAR-helikopter van 23 juni 2022 met gemaakte afspraak inclusief de memo als bijlage.

Mochten er nog vragen of aanvullingen zijn verneem ik deze graag.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

.....
Directie Plannen

Defensiestaf

Ministerie van Defensie

Kalvermarkt 28 | 2511 BS | Den Haag | Kamernummer 5.1.2.e
 Postbus 20701 | 2500 ES | Den Haag | MPC 58B

M +31 (0)6 5.1.2.e

5.1.2.e@mindef.nl

www.defensie.nl

Disclaimer: De informatie verzonden met dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is verboden. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en / of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan en wordt u verzocht dit bericht terug te sturen, het origineel te vernietigen op al uw systemen en contact op te nemen met de afzender.

Disclaimer: The information sent in this email is intended solely for the addressee(s) and may contain personal or confidential information. Use of this information by anyone other than the addressee(s) and use by those who are not authorised to take note of this information is prohibited. If you are not the addressee or are not authorised to take note of this information, the disclosure, reproduction and/or distribution of this information to third parties is not permitted and you are requested to return this message, destroy the original on all of your systems and to contact the sender.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

5.1.2.e overleg Capacity Gap SARHC – IenW, JenV en Defensie – interdepartementaal vertrouwelijk

Datum overleg: 23 juni 2022, 14.20-14.50, via Webex

Aanwezigen bij overleg: 5.1.2.e (IenW), 5.1.2.e (JenV), 5.1.2.e (Defensie), 5.1.2.e (Defensie ambtelijke ondersteuning).

Bijlage: 20220623_Memo Extra verlenging SAR helikoptercontract.def

Naar aanleiding van het begeleidend schrijven wordt het ambtelijk advies besproken om te komen tot besluit wel of niet afroepen van de extra verlengingsoptie van het huidige SARHC contract met NHN. Ambtelijk advies is door IenW, JenV en Defensie in gezamenlijk opgesteld en luidt als volgt:

1. Er nu geen signalen zijn dat FOC-datum van 4 november 2022 niet gehaald gaat worden.
2. Er moet nu wel al een besluit genomen worden over de extra verlenging na 31 december 2022 met bijbehorende risico's van leegloop personeel etc.
3. Aan de voorwaarden van NHN zijn additionele kosten bij afroep van de extra verlenging verbonden.
4. Er, gezien de overlap in contracten, in ieder geval twee maanden als mitigerende maatregel zijn, mocht de FOC-datum van 4 november in gevaar dreigt te komen.

Derhalve wordt een extra verlenging op ambtelijk niveau niet noodzakelijk geacht en wordt geadviseerd aan de bestuurders om de extra verlenging niet af te roepen. Het niet afroepen van een extra verlenging betekent dat er geen gebruik wordt gemaakt van de aanwezige optie in het bestaande contract met de huidige dienstverlener.

Besproken overwegingen

- Grootste belang is continuïteit van de dienstverlening van de SARHC.
- Alle seinen staan op groen waarbij contract met Bristow per 4 november 2022 in kan gaan.
 - o Defensie voldoet aan eisen van het PvE;
 - o Met het MIRG zijn afspraken gemaakt over hun opstaplocatie;
 - o Bristow is primair verantwoordelijk voor het voldoen van luchthaven Midden Zeeland aan de gestelde eisen, tot op heden zijn door Bristow geen afwijkingen gerapporteerd.
- Eventuele mitigerende maatregel:
 - o Er is een overlap van het huidige contract met 2 maanden vanaf 4 november 2022.
- Kortom, geen aanleiding om contract met NHN na 31 december 2022 verder te verlengen.

Besluit

IenW, JenV en Defensie zijn akkoord met het volgende besluit:

Het niet afroepen van de extra verlengingsoptie van het huidige SARHC contract met NHN.

Van: 5.1.2e) - DBO
Aan: 5.1.2e) - DGLM; 5.1.2e) - DGLM; 5.1.2e DGLM
Cc: 5.1.2e) - DGLM; 5.1.2e) - DGLM
Onderwerp: RE: aanbesteding SAR
Datum: maandag 27 juni 2022 11:35:07

Dag allen,

Ik begrijp dat er nog wat verwarring is over de deelnemers straks. In overleg met Defensie is besloten het overleg in klein verband te houden (5.1.2e van beide ministeries). Zelf sluit ik aan voor het noteren van de actiepunten. Dat heb ik wel telefonisch met 5.1.2e besproken, maar niet meer op de mail gezet.

Gr.
5.1.2e

Van: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 22 juni 2022 11:55
Aan: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DBO
 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM
 5.1.2e @minienw.nl>
CC: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: aanbesteding SAR

Hi, ik zou 5.1.2e laten aansluiten 5.1.2e .

Gr, 5.1.2e

Van: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 15 juni 2022 18:18
Aan: 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e
 DGLM 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e DGLM
 5.1.2e @minienw.nl>
CC: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: aanbesteding SAR

Als het (deels) via Webex gaat, kan ik aansluiten (of via speaker op de telefoon. De zorgpunten staan in mijn mail en de twee brieven van vrr en Nhv. Die moet iemand op een rijtje kunnen zetten, ik kan het helaas niet zelf doen.

Groet

5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work
www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e DBO 5.1.2e @minienw.nl>
Datum: woensdag 15 jun. 2022 4:17 PM
Aan: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM
 5.1.2e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2e) - DGLM 5.1.2e minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM
 5.1.2e inienw.nl>

Onderwerp: aanbesteding SAR

Beste 5.1.2.e 5.1.2.e

Begin juni hebben 5.1.2.e en 5.1.2.e gesproken over de zorgen rondom de aanbesteding van de SAR-helikopters. 5.1.2.e heeft hierover contact opgenomen met 5.1.2.e Defensie. Afgesproken is dat hier z.s.m. een afspraak wordt belegd om de zorgen boven tafel te krijgen. Spreekt voor zich dat dit goed voorbereid moet worden. Kunnen jullie dit binnen dglm in gang zetten?

Daarnaast de vraag wie aanwezig moeten zijn naast de huidige genodigden:

5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @minienw.nl;
5.1.2e mindef.nl

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Bestuursondersteuning

.....
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
.....

M 06 5.1.2e
.....@minienw.nl
.....

Van: 5.1.2e) - DGLM
Aan: 5.1.2e - DGLM
Onderwerp: Nota SAR-helikopter
Datum: dinsdag 28 juni 2022 15:20:12
Bijlagen: [Nota bij Kamerbrief VVD-vragen SAR-helikopters - v2.docx](#)
[Kamerbrief VVD-vragen SAR-helikopters - v6.docx](#)

En hierbij de Nota bij de Kamerbrief SAR-helikopters

Ik heb ook de brief er nogmaals bijgedaan – die is aangepast n.a.v. ons gesprek vanochtend

Van: 5.1.2.e) - [DGLM](#)
Aan: 5.1.2.e - [DGLM](#)
Onderwerp: RE: sar heli
Datum: woensdag 29 juni 2022 07:27:47

5.1.2.i & 5.2.1

Groet

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: woensdag 29 jun. 2022 1:34 AM
Aan: 5.1.2.e DGLM <5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: sar heli

Hallo 5.1.2 e,

5.1.2.i & 5.2.1

5.1.2.i & 5.2.1

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e DBO
Onderwerp: RE: concept terugkoppeling
Datum: donderdag 30 juni 2022 11:55:35

Zou fijn zijn als je tegen vieren die knoop kunt hakken – na vieren gaat er intern Kustwacht een bericht uit over niet-verlengen, en ook de huidige contractant (NHN) wordt op de hoogte gebracht – maar liever niet o.b.v. een conceptverslag

Van: 5.1.2.e - DBO 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 30 juni 2022 10:07
Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: concept terugkoppeling

Geen opmerkingen ontvangen nog. Als dat einde dag nog zo is, ga ik er van uit dat dit m is en zal ik m breder versturen.

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 30 juni 2022 10:05
Aan: 5.1.2.e DBO 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: concept terugkoppeling

Heb je voor mij nog het definitieve verslag?

Van: 5.1.2.e DBO 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 28 juni 2022 08:51
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: concept terugkoppeling

Dank, ga ik deze zo verzenden

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: dinsdag 28 jun. 2022 8:44 AM
Aan: 5.1.2.e DBO 5.1.2.e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: concept terugkoppeling

Hi 5.1.2.e ik heb de tekst hier en daar aangevuld.

Gr, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e DBO 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 27 juni 2022 20:12

Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: concept terugkoppeling

Ha 5.1.2.e,

Kun jij je vinden in onderstaande weergave van het gesprek vandaag?

5.1.2.e

Beste collega's,

Hierbij een korte weergave van het gesprek over de SAR-helikopters gisteren. Eventuele opmerkingen/aanvullingen verneem ik graag.

5.1.2i, 5.2.1

5.1.2i, 5.2.1

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Bestuursondersteuning

.....
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
.....

5.1.2.e

Van: 5.1.2e) - DGLM
Aan: 5.1.2e) - DGLM; 5.1.2e) - DGLM
Onderwerp: Crews sar heli
Datum: donderdag 30 juni 2022 15:17:06

Hallo heren,

Nhv vroeg mij met hoeveel crews er gevlogen moet worden. 2.57 Aw
. Kunnen jullie dit aangeven?

Met dank en groet

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e @mindef.nl
Aan: 5.1.2.e DBO; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e) - DGLM;
 5.1.2.e @mindef.nl; 5.1.2.e @mindef.nl
Cc: 5.1.2.e DGLM; 5.1.2.e @mindef.nl
Onderwerp: RE: terugkoppeling overleg SAR
Datum: donderdag 30 juni 2022 15:38:24

All,

Defensie heeft wel degelijk opmerkingen **5.1.2.e** zal die vandaag, doch uiterlijk morgen nog mailen

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e

Verzonden: donderdag 30 juni 2022 14:54

Aan: 5.1.2.e) - BSK; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e

@mindef.nl; 5.1.2.e

cc:5.1.2.e DGLM;5.1.2.e

Onderwerp: terugkoppeling overleg SAR

Beste allen,

Hierbij een korte weergave van het gesprek over de SAR-helikopters afgelopen maandag. Ik heb geen opmerkingen meer ontvangen op het eerdere concept, dus ik ga ervan uit dat deze weergave herkend wordt, daarom ook 5.1.2.e en 5.1.2.e meegenomen in deze versie.

Tijdens dit overleg staan 4 punten centraal:

5.1.2i, 5.2.1

5.1.2i, 5.2.1

@5.1.2.e, mag ik jou vragen dit verder te leiden naar 5.1.2.e ? Ik beschik niet over zijn gegevens.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Bestuursondersteuning
.....

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
.....

5.1.2.e
.....
.....

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e) - DGLM
Aan: 5.1.2.e @mindef.nl
Onderwerp: RE: Vragen aangaande voorbereiding CD Maritiem
Datum: vrijdag 1 juli 2022 14:15:43

Ik heb aan BO gevraagd hoe M zou willen antwoorden – BO dacht dat M in principe wel antwoord wil geven, dus niet steevast verwijzen naar zijn collega van DEF onder het mom “daar ga ik niet over” – hij zal dan wel aangeven “dat hij van DEF heeft begrepen dat ...” – afstemmen tussen ministers lijkt me een erg zwaar middel zonder aanwijzingen dat dit een hoofdonderwerp gaat worden tijdens het debat – laten we even afwachten wat er uit de sondering komt

Als extra O&A heb ik 5.1.2.i, 5.2.1

Van: 5.1.2.e @mindef.nl 5.1.2.e @mindef.nl>
Verzonden: vrijdag 1 juli 2022 12:05
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Vragen aangaande voorbereiding CD Maritiem

Hi 5.1.2.e

Aangaande aankomende dinsdag over het CD Maritiem nog twee vragen:

1. Heeft jullie minister afgestemd met onze minister over stand-by staan en het beantwoorden van vragen?
 - a. Ik heb namelijk intern Defensie even navraag gedaan en het schijnt wel gebruikelijk te zijn om dat de bewindslieden dat onderling met elkaar afstemmen, met name ook omdat jullie M vragen over een onderwerp wil beantwoorden maar daar geen verantwoordelijkheid voor heeft.
2. Heb jij nog aanvullende vragen voor de Q&A?
 - a. Gezien de dienstreis is daar nog geen update van. Ik kan je pas aankomende maandagochtend van een volledig antwoord voorzien. Ik hoop op enig begrip.

Mocht het handig zijn om nog even te bellen, hoor ik het graag.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

.....
Directie Plannen
Defensiestaf
Ministerie van Defensie

Kalvermarkt 28 | 2511 BS | Den Haag | 5.1.2.e
 Postbus 20701 | 2500 ES | Den Haag | MPC 58B

.....
M +31 (0) 5.1.2.e
 @mindef.nl
www.defensie.nl

Disclaimer: De informatie verzonden met dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is verboden. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en / of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan en wordt u verzocht dit bericht terug te sturen, het origineel te vernietigen op al uw systemen en contact op te nemen

met de afzender.

Disclaimer: The information sent in this email is intended solely for the addressee(s) and may contain personal or confidential information. Use of this information by anyone other than the addressee(s) and use by those who are not authorised to take note of this information is prohibited. If you are not the addressee or are not authorised to take note of this information, the disclosure, reproduction and/or distribution of this information to third parties is not permitted and you are requested to return this message, destroy the original on all of your systems and to contact the sender.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e) - DGLM
Aan: 5.1.2.e @mindef.nl"
Cc: 5.1.2.e @mindef.nl"; 5.1.2.e @mindef.nl"; 5.1.2.e @mindef.nl"
Onderwerp: aangepaste Nota
Datum: maandag 4 juli 2022 10:52:04
Bijlagen: [IENW BSK-2022 159562 01. Nota bij Kamerbrief VVD-vragen SAR-helikopters 5.1.2.e docx](#)

Ha 5.1.2.e ,

Zoals afgelopen vrijdag besproken, heb ik de Nota bij de Kamerbrief aangepast, zie bijgevoegd. De Nota volgt nu strakker de brief. Daarnaast heb ik de bewoording hier en daar aangepast aan het door DEF aangepaste verslag van het 5.1.2.e overleg van 27/6.

Ik hoor graag spoedig of jullie hiermee kunnen instemmen.

Gr.,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e - FIB-CDMO
Cc: 5.1.2.e DGLM
Onderwerp: RE: SPOED Kamerbrief beantwoording vragen VVD over de SAR-helikopter
Datum: maandag 4 juli 2022 23:06:46

Beste 5.1.2.e,

Dank voor je reactie. 5.1.2.i & 5.2.1

We keep in touch!

Hgrt.,
5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - FIB-CDMO 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: maandag 04 jul. 2022 9:49 PM
Aan: 5.1.2.e BSK 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: SPOED Kamerbrief beantwoording vragen VVD over de SAR-helikopter

5.1.2.i & 5.2.1

Van: 5.1.2.e - FIB-CDMO 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 1 juli 2022 09:28
Aan: 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: SPOED Kamerbrief beantwoording vragen VVD over de SAR-helikopter

dag 5.1.2.e

Goed dat je meteen actie onderneemt en eens met je insteek. Ik werd hier gisteren door 5.1.2.e

kort over geïnformeerd en hij gaf aan dat 5.1.2.e waarschijnlijk ook met mij /mijn team contact gaat opnemen.

Groet 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e BSK 5.1.2.e @minienw.nl>

Datum: donderdag 30 jun. 2022 10:59 PM

Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Kopie: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: SPOED Kamerbrief beantwoording vragen VVD over de SAR-helikopter

Beste 5.1.2.e

Ik heb je mail vandaag gelezen en gelijk actie ondernomen naar 5.1.2.e. Met haar heb ik afgesproken dat zij met spoed op haar niveau met Defensie contact zou opnemen om jouw waarnemingen met hen te delen. Dan kunnen zij bepalen of daar nog consequenties uit moeten worden getrokken. Defensie is immers verantwoordelijk voor de aanbesteding.

Naar aanleiding van je vorige mail heb ik in overleg met 5.1.2.e contact gezocht met mijn collega van Defensie. Samen met haar heb ik met de verantwoordelijken een bijeenkomst belegd om onze inhoudelijke zorgen te delen. 5.1.2.e was daarbij en kan je hierover een terugmelding geven.

5.1.2.i & 5.2.1

Ik wil je bedanken voor je mails. Indien nodig kunnen 5.1.2.e, jij en ik hierover nog contact hebben.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e @minienw.nl>

Datum: donderdag 30 jun. 2022 9:46 AM

Aan: 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl>

Kopie: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: SPOED Kamerbrief beantwoording vragen VVD over de SAR-helikopter

5.1.2.i & 5.2.1

5.1.2.i & 5.2.1

neemt rws mee

neemt rws mee

Overleg 5.1.2.e IenW en 5.1.2.e Defensie op 27 juni 2022

Aanwezig: 5.1.2.e IenW, 5.1.2.e DEF, 5.1.2.e (IenW 5.1.2.e DGLM), 5.1.2.e (DEF 5.1.2.e DPlan), 5.1.2.e (IenW/5.1.2.e)
Op stand-by voor inhoudelijke vragen: 5.1.2.e (DEF/5.1.2.e), 5.1.2.e (DEF/5.1.2.e)

Datum: 27 juni 2022 13.30-14.00 via Webex

Hierbij een korte weergave van het gesprek over de SAR-helikopters. Tijdens dit overleg stonden 4 punten centraal:

1. Geografische positionering
 - 1 helikopter zal worden gepositioneerd in Den Helder, 1 helikopter op Midden-Zeeland.
 - Daarnaast is er 1 back-up helikopter, deze komt naar verwachting in Den Helder te staan.
 - In november 2021 is een nieuw luchthavenbesluit in werking gesteld voor de luchthaven Midden-Zeeland.
 - Naar verluidt zijn hiertegen 3 bezwaren bij de Raad van State ingediend waarvan er naar verluidt reeds 2 zijn ingetrokken. Er zou dan nog 1 bezwaar resteren.
 - Een uitspraak kan jaren op zich laten wachten en een bezwaar heeft geen opschortende werking voor het luchthavenbesluit. Dit betekent dat het huidige luchthavenbesluit in werking is.
 - Het risico dat luchthaven Midden Zeeland eventueel niet beschikbaar zou zijn voor SAR-vluchten ligt bij Bristow, zij zijn verantwoordelijk voor het voldoen aan de gestelde eisen.
2. Opstaplocatie MIRC-team
 - Defensie/KWNL/Bristow/MIRC zijn sinds december met elkaar in overleg voor het maken van operationele afspraken. Daarbij is in gezamenlijk overleg de voorkeurslocatie als opstaplocatie voor het MIRC vastgesteld. Wat vervolgens heeft geleid tot een formeel verzoek aan Rotterdam The Hague Airport (RTHA) in mei 2022.
 - Het verzoek aan RTHA om te dienen als opstaplocatie voor het MIRC-team is besproken in het CRO, Commissie Regionaal Overleg.
 - Hieruit volgt een advies waarop RTHA tot een besluit zal komen. Defensie ziet dit proces met vertrouwen tegemoet.
3. Beschikbaarheid van een (reserve-)helikopter voor trainingen van het MIRC-team
 - Het contract leidt tot een situatie waarin er twee operationele helikopters beschikbaar zijn. Daarnaast is er een back-up helikopter voor de opvang van (on)gepland onderhoud.
 - De RvdKW heeft ingestemd met gestelde eisen en gunningscriteria van de aanbesteding. De uitkomst van de aanbesteding had ook 1 operationele helikopter op Den Helder kunnen zijn.
 - Natuurlijk zou het mogelijk kunnen zijn dat er een training uitvalt als er een helikopter uitvalt of als er twee SAR-inzetten tegelijkertijd plaats moeten vinden.
 - De Kustwacht gaat over de inzet van de twee SAR-helikopters. De trainingen worden door de Kustwacht ingepland in overleg met de betrokkenen. Uitgangspunt is 'train as you fight'. De daadwerkelijke oefeningen van het MIRC zullen i.v.m. het beperken van overlast waarschijnlijk wel elders worden gehouden, bijvoorbeeld op de Maasvlakte, maar vanaf de overeengekomen opstaplocatie plaats vinden.
4. Start per 4 november 2022.:
 - We zijn op 2/3e van de implementatiefase. Defensie heeft wekelijks contact met Bristow. Er zijn geen signalen dat de startdatum niet gehaald wordt. De risico's zijn in beeld en zullen daar waar nodig gemitigeerd worden. Defensie volgt de verdere implementatie nauwgezet.
 - Verlenging van het huidige, aflopende contract per 1/1/2023 is hiermee niet nodig.

5.1.2.6 DEF informeert naar de reden achter het uitstel voor de beantwoording van Kamervragen en verzoekt de beantwoording met DEF af te stemmen. IenW zegt dit toe.



Aan
Van

Minister

5.1.2e

(DGLM/Zeevaart)

nota

SAR-helikopter (Search and Rescue)

TER BESLISSING

Datum

16 juni 2022

Onze referentie

IenW/BSK-2022/159562

Opgesteld door

5.1.2e, Bestuurskern

T 06- 5.1.2e

Beslistermijn

15 juli 2022

Bijlage(n)

7

Aanleiding

Nederland is volgens internationale verdragen verplicht om op het eigen grondgebied 24/7 een adequate SAR-dienst (*Search and Rescue*) te leveren. De Nota maritieme en aeronautische noodhulp¹ en daaropvolgende Kamerbrieven² beschrijven uw politieke verantwoordelijkheid hiervoor. SAR wordt deels uitgevoerd met reddingboten van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM). Daarnaast wordt gebruik gemaakt van SAR-helikopters.

De SAR-helikopterdienstverlening vindt op dit moment plaats door het bedrijf NHN, onder een contract met RWS. De Raad voor de Kustwacht heeft in 2020 besloten dat het ministerie van Defensie (DEF) de aanbesteding verzorgt voor het nieuwe contract. In de lopende aanbesteding is het contract daarbij voor tien jaar gegund aan het bedrijf Bristow. Planning van DEF is dat de dienstverlening door Bristow op 4 november a.s. van start gaat. ILT toetst als vergunningverlener de vergunningsaanvragen van Bristow, waaronder die van het *Air Operation Certificate* (AOC).

Tijdens het Commissiedebat Maritiem van 24 november 2021 is door het lid Rudmer Heerema (VVD) een aantal vragen gesteld over de nieuwe SAR-helikopter. Uw ambtsvoorganger heeft in dat debat aangegeven de vragen te zullen opnemen met haar ambtsgenoot van Defensie. Met deze Nota wordt u de Kamerbrief met de beantwoording van de vragen (mede namens de minister van Defensie) voorgelegd.

NHN, de huidige aanbieder van de SAR-helikopterdienstverlening, heeft de aanbesteding voor het nieuwe contract niet gegund gekregen. Bijgevoegde brieven, gericht aan de minister van Defensie en aan u, geven weer hoe het bedrijf tegen het aanbestedingsproces aankijkt. De Landsadvocaat heeft op verzoek van DEF een antwoordbrief opgesteld namens het Rijk (bijgevoegd).

Geadviseerd besluit

- Ik adviseer u bijgevoegde Kamerbrief te ondertekenen en te laten versturen.
- Ik adviseer u akkoord te gaan met bijgevoegde concept antwoordbrief van de Landsadvocaat.

¹ Kamerstuk 30 490, nr. 15.

² Kamerstuk 30 490, nrs. 26 en 38.

Kernpunten

Contract SAR-helikopterdienstverlening

Het contract voor de SAR-helikopterdienstverlening van RWS met NHN eindigde formeel op 1 juli 2020, maar bevatte de mogelijkheid om met twee jaar te verlengen. Deze verlenging eindigde op 1 juli jl. DEF heeft op 4 november 2021 een contract getekend met Bristow, met als beoogde startdatum 4 november a.s. Om te voorkomen dat er in de periode van 1 juli tot 4 november 2022 een gat zou vallen in de dienstverlening is het contract met NHN met zes maanden verlengd tot 1 januari 2023. Naar verwachting is op 4 november a.s. in ieder geval één helikopter beschikbaar waarmee aan de zorgnorm (zie hierna) kan worden voldaan. De eerste helikopter van Bristow heeft op 3 juni jl. een tussenstop gemaakt op Den Helder Airport (zie bijgevoegd persbericht van de Kustwacht).

Zorgnorm

Voor de inzet van de SAR-helikopters wordt een zorgnorm gehanteerd. Die houdt in dat er 24/7 binnen 90 minuten capaciteit ter plaatse moet zijn voor het redden van 16 personen (boven de 55^e breedtegraad is dit, gezien de langere vluchtduur, 120 minuten). De zogenaamde noticetijd (tijd tussen alarmering en vertrek van de helikopter) is met ingang van het nieuwe contract gesteld op 20 minuten. U bent politiek verantwoordelijk voor het behalen van de zorgnorm.

In het nieuwe contract wordt er een helikopter gestationeerd op Den Helder Airport en een tweede op Vliegveld Midden Zeeland. Een SAR-actie in het noordelijkste puntje van het Nederlands continentaal plat vereist een noticetijd van tien minuten als vanaf Vliegveld Midden Zeeland wordt vertrokken. 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 en heeft in een lopend contract aangetoond dat de helikopter veelal binnen tien minuten na alarmering in de lucht is.

Luchthavenbesluit

De Provincie Zeeland heeft op 24 november 2021 het aangepaste luchthavenbesluit gepubliceerd. De komst van de SAR-helikopter naar Zeeland heeft lokaal voor onrust gezorgd. Tegen het luchthavenbesluit Midden-Zeeland is beroep aangetekend bij de Raad van State.

Oefenen en trainen

In het luchthavenbesluit is opgenomen dat SAR-helikoptervluchten, ondanks het hogere maximum startgewicht van de helikopter, vanaf Vliegveld Midden Zeeland mogen plaatsvinden. Daarbij is geen limiet gesteld aan het aantal SAR-helikoptervluchten dat jaarlijks wordt uitgevoerd. In een rapport dat de Provincie Zeeland heeft laten opstellen, wordt geconcludeerd dat dit niet geldt voor SAR-oefenvluchten en -trainingen. In de praktijk zal Bristow daarom naar verwachting vooralsnog SAR-oefenvluchten en -trainingen voor het merendeel uitvoeren vanaf Den Helder Airport. Het is overigens geen vereiste dat trainingen vanaf de tweede basis (Vliegveld Midden Zeeland) worden uitgevoerd.

Toelichting

In de aanloop naar het nieuwe contract speelt een aantal aandachtspunten. In een gesprek tussen **5.1.2.e** lenW en DEF is recent vastgesteld dat de risico's in beeld zijn en waar nodig gemitigeerd zullen worden.

Datum

16 juni 2022

Onze referentie

lenW/BSK-2022/159562

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

7

Aan

Minister

Van

5.1.2.e

MIRG-team

Het MIRG-team voor brandbestrijding op de Noordzee staat onder aansturing van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR). In voorkomende gevallen moet het MIRG-team in Rotterdam worden opgepikt. Onder het huidige contract gebeurt dit op de Pistooldhaven. In mei is een formeel verzoek ingediend om onder het nieuwe contract Rotterdam The Hague Airport als opstaplocatie voor het MIRG-team te gebruiken. Dit verzoek is besproken in de Commissie Regionaal Overleg. Hieruit volgt een advies waarop Rotterdam The Hague Airport tot een besluit zal komen.

Back-up helikopter

Een back-up helikopter dient voor die gevallen waarin de SAR-helikopter vanwege onderhoud of reparatie tijdelijk niet beschikbaar is. In het nieuwe contract wordt Bristow gehouden aan een 98%-beschikbaarheidseis van de helikopter. Naar verwachting wordt er een back-up helikopter gestationeerd in Den Helder.

Politieke context

De SAR-helikopter staat al lang in de politieke belangstelling. Aandachtspunten in de Kamer zijn vooral de noticetijd en de werk- en rusttijden van het vliegend personeel. In het SO Zorgnorm SAR-helikopters en SAR-verbeterprogramma van 23 februari 2021 werden hier de meeste vragen over gesteld³. In het daaropvolgende VSO werd door het lid Hagen (D66) een motie ingediend over de werk- en rusttijden (zie bijgevoegd). Aan uitvoering van deze motie, die met algemene stemmen werd aangenomen, wordt nog gewerkt door DGLM/Luchtvaart.

Krachtenveld

Verschillende partijen (naast NHN) zijn actief en vocaal in het SAR-dossier:

VRR is in gesprek met DEF, de Kustwacht en Bristow over de taakuitoefening van het MIRG-team onder het nieuwe contract. VRR heeft recent een brief gestuurd aan 5.1.2.e IenW waarin een aantal zorgpunten wordt benoemd (zie bijgevoegd). Deze brief zal op korte termijn beantwoord worden, waarbij het voortouw bij IenW ligt en DEF feitelijke informatie aanlevert.

De Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) heeft zich in het verleden meerdere keren kritisch uitgelaten over de noticetijd en de werk- en rusttijden.

De Kamerbrief is ambtelijk afgestemd met DEF en wordt parallel voorgelegd aan de minister voor medeparaaf.

Financiële/juridische overwegingen

Binnen de Raad voor de Kustwacht is een verdeelsleutel afgesproken voor de SAR-helikopters. Deze houdt in dat IenW 57% van de kosten betaalt, JenV 23 % en DEF 20%.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Geen.

Datum

16 juni 2022

Onze referentie

IenW/BSK-2022/159562

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

7

Aan

Minister

Van

5.1.2.e

³ Kamerstuk 30 490, nr. 36.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief SAR-helikopter	
2	Brief van NHV van 9 juni jl.	
3	Brief van VRR	
4	Persbericht Kustwacht	
5	Motie Hagen (D66)	
6	Brief van Croon advocaten (namens NHN) van 6 juli jl.	
7	Concept antwoordbrief van de Landsadvocaat	

Datum

16 juni 2022

Onze referentie

IenW/BSK-2022/159562

Uiterlijk bij**Bijlage(n)**

7

Aan

Minister

Van

5.1.2 e