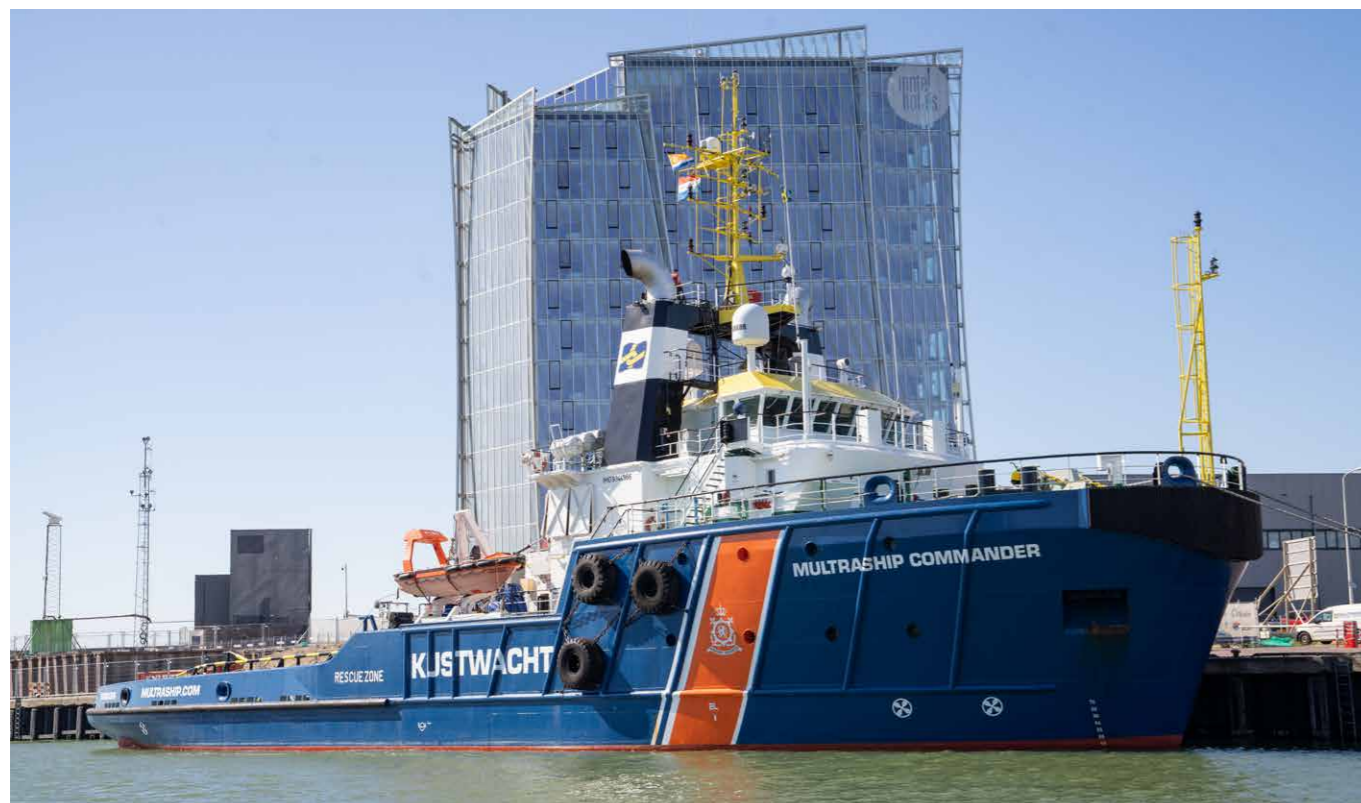


# Iconen van het nieuwe toezicht op zee



In de zomer van 2022 lanceerde de Kustwacht de *Commander* en de *Protector*, twee nieuwe snelle noodhulpslepers. Deze Emergency Response & Towing Vessels (ERTV's) verblijven permanent op zee om de veiligheid in en rond offshore windparken te borgen. “De schepen zijn illustratief voor het nieuwe informatie-gestuurde toezicht op de veranderende Noordzee,” zegt projectleider Sjaco Pas, die beleidsadviseur nautische zaken is bij de Kustwacht.

Om eerlijk te zijn klinken de namen van de twee nieuwe noodhulpslepers strenger dan die van het bekende Kustwachtschip de *Guardian*. “Dat kan misschien kloppen, maar de namen *Commander* en *Protector* omschrijven wel precies wat de schepen gaan doen,” stelt Sjaco Pas, die bij de Kustwacht onder andere gaat over nieuwe vaartuigen.

Net als de *Guardian* komen ook de twee nieuwe noodhulpsleepboten van rederij *Multtraship*. “Maar ze varen wel onder een andere contractvorm. Ter vergelijking: de *Guardian* is bedoeld om de Waddenzee te beschermen, en ligt daarom bij Den Helder. Het schip gaat vanaf windkracht 5 de zee op. Maar de *Commander* en de *Protector* verblijven permanent op zee, met aan boord ervaren bemanning

“De nieuwe Kustwachtschepen moeten nieuwe offshore windparken beschermen, incidenten (zoals aanvaringen) voorkomen, en in geval van nood direct paraat zijn.”

die 24/7 inzetbaar is. De *Commander* ligt bij het windpark *Borssele* om daar de scheepvaartveiligheid te bewaken. De *Protector* werkt in de buurt van de windparken *Hollandse Kust*.”

## Helpers in nood

De komende jaren worden bestaande windenergiegebieden op de Noordzee verder uitgebreid en nieuwe windparken aangelegd. Dit heeft invloed op het scheepvaartverkeer. Rijkswaterstaat treft maatregelen om veiligheidsrisico's voor de scheepvaart te beperken. De inzet van extra noodhulpslepers door de Kustwacht maakt hier onderdeel van uit.

“De nieuwe Kustwachtschepen moeten nieuwe offshore windparken beschermen, incidenten (zoals aanvaringen) voorkomen,

en in geval van nood direct paraat zijn. De twee identieke noodhulpslepers zijn daartoe voorzien van permanente snelle bijboten (RIB's), die dienstdoen als 'first responders'. Daarmee kunnen mensen in nood snel worden verplaatst.” Ook beschikken de schepen over nautische sensoren en allerlei communicatieapparatuur. “Op die manier kunnen de ERTV's ook informatie uitwisselen met de politie, de douane en met helikopters.”

En daar blijft het niet bij. Vanaf het najaar 2022 beschikt de Kustwacht ook over twee nieuwe vliegtuigen voor surveillance vanuit de lucht. Deze worden gestationeerd op Schiphol. “De vliegtuigen (type Dash-8) zijn onze extra ogen, ze gaan nauw samenwerken met de ERTV's op zee.”

## Onderzoek en monitoring

De ERTV's en de vliegtuigen van de Kustwacht blijken deel uit te maken van een maatregelenpakket dat werd ontwikkeld na uitgebreid onderzoek. Sjaco: “In 2018 gaf het ministerie van IenW het maritieme onderzoeksinstituut *MARIN* opdracht om te onderzoeken hoe offshore windparken het beste beschermd kunnen worden, en hoe incidenten met de scheepvaart voorkomen kunnen worden. Het IDON keurde de opdracht voor het uitgebreide onderzoek destijds goed.

Onderzoeksvragen waren toen: hoe druk wordt het precies, en op welke plekken ontstaan mogelijk risico's? Een andere onderzoeksvraag was: wat te doen als het toch mis gaat? Welke technische hulpmiddelen zijn er bruikbaar op de Noordzee in geval van nood, en wat is daarbij kosteneffectief?”

Het maatregelenpakket dat voortvloeide uit dit onderzoek, werd in 2019 vastgesteld en vervolgens uitgevoerd. Het resultaat, de nieuwe ERTV's, vormen een belangrijke maar niet de enige troef uit het totale maatregelenpakket. “Andere voorbeelden om de scheepvaartveiligheid te borgen zijn extra sensoren, zoals radarinstallaties en AIS-ontvangers. Dit om de beeldopbouw te verbeteren en voor het verkrijgen van 24/7 awareness.”

De komende tijd voert Rijkswaterstaat Zee en Delta een monitorings- en onderzoeksprogramma uit om de relatie tussen de windparken op zee en de scheepvaartveiligheid verder te onderzoeken. Dat programma heet *MOSWOZ* (monitoring onderzoek scheepvaart en windparken op zee). Daarbij

zal er gekeken worden naar het effect van de getroffen veiligheidsmaatregelen.

“Het *MOSWOZ* gaat over de effectiviteit van de noodhulpslepers en andere veiligheidsmaatregelen. De ervaringen met de ERTV's en de andere maatregelen kunnen immers gebruikt worden als er opnieuw gesproken gaat worden over veiligheidsvraagstukken rond offshore windparken en andere constructies op zee.”

## Veiligheid en beveiliging

Met 'andere constructies' doelt Sjaco bijvoorbeeld op transformatiestations, kabels en persleidingen, toekomstige hub's voor CO<sub>2</sub>-opslag, en eilanden voor de productie van H<sub>2</sub>-gas. “Zulke nieuwe vormen van energiedragers brengen ook nieuwe risico's mee. Daar is extra aandacht voor nodig, niet alleen voor wat betreft de scheepvaartveiligheid, maar ook voor de beveiliging van de infrastructuur zelf. Daarbij doel ik op securityvraagstukken: hoe voorkomen we het hacken van kabels, of sabotage van energieplatforms. Zulke beveiligingsvraagstukken behoren niet direct tot de taken van de Kustwacht, maar vallen onder andere onder het ministerie van Justitie en Veiligheid en het ministerie van Defensie.”

Maar de nieuwe constructies op zee hebben wel directe gevolgen voor de manier van werken van de Kustwacht. “Vanaf 1 januari 2025 gaat de Kustwacht passieve verkeersbegeleiding aanbieden om schepen beter van informatie te voorzien. Het gaat om actuele informatie over die nieuwe obstakels

rond de verkeersbaan, en over lastige verkeerssituaties die er mogelijk kunnen ontstaan.”

## Informatie-gestuurd toezicht in de praktijk

De informatie die gebruikt wordt voor de passieve verkeersbegeleiding is afkomstig van de eerder genoemde extra sensoren op zee. “De data van al die sensoren gaan naar ons Martieme Operatie Centrum (MOC) in het Kustwachtcentrum in Den Helder. Daar vindt centrale beeldvorming plaats van wat er op zee gebeurt, waardoor we risico's beter in de gaten kunnen houden. Het voordeel van centrale beeldvorming in het MOC is dat een ERTV heel snel ter plekke kan zijn. Overigens doen de ERTV's zelf ook aan eigen beeldopbouw via de eigen sensoren. Over de te nemen acties is altijd eerst overleg met het Kustwachtcentrum.”

## Duurzame toekomst

Nu de ERTV's operationeel zijn is het de vraag: hoe gaat het verder? “Het blijft niet bij de huidige twee ERTV's. Ze markeren slechts een nieuwe fase van toezicht op de Noordzee. Als er versneld meer offshore windparken komen, zullen er wellicht ook meer ERTV's gevraagd worden. Dat roept nieuwe vragen op, ook over duurzaamheid. De *Commander* en de *Protector* varen nog op diesel, maar dat moet in de toekomst schoner kunnen. In opdracht van het ministerie van IenW kijken we daarom alvast vooruit. De komende tijd onderzoeken we hoe we nieuwe noodhulpslepers kunnen verduurzamen.”



De nieuwe noodhulpsleper is op 19 juli officieel in dienst gesteld.