

Vergaderjaar 2025–2026

**30 490**

## **Kustwacht In Nederland**

**Nr. 47**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 april 2026

Hierbij informeer ik u over het beleid aangaande de noodhulp op de Noordzee voor de periode 2026–2030. Deze beleidsnota (hierna nota Noodhulp op de Noordzee) volgt de nota maritieme en aeronautische noodhulp (2010, Kamerstuk 30 490, nr. 16) en de twee daaropvolgende beleidsbrieven (2015, Kamerstuk 30 490, nr. 26 en 2021, Kamerstuk 30 490, nr. 38) op en vervangt deze als vigerend beleid.

De Nederlandse Noordzee is een van de drukst bevaren zeeën ter wereld. Het gebruik zal de komende jaren blijven veranderen en intensiveren. De activiteiten op zee en ontwikkelingen in het maritieme domein brengen risico's met zich mee, het is belangrijk dat de (nood)hulpverlening op zee toekomstbestendig is om de risico's afdoende af te dekken. De toenemende complexiteit van de Noordzee vroeg om een herziening van het beleid voor noodhulpverlening. Ten behoeve van deze herziening heeft lenW een externe evaluatie laten uitvoeren naar het beleid voor noodhulp op de Noordzee<sup>1</sup>, inclusief stakeholderparticipatie van alle betrokken ketenpartners, operators en ministeries. Daarnaast heeft lenW het Maritime Research Institute Netherlands (MARIN) een kwantitatief onderzoek laten uitvoeren naar de reddingscapaciteit op de Noordzee tot 2030.<sup>2</sup> Aan de hand van deze inzichten is de nota noodhulp op de Noordzee opgesteld.

### **Implementatie**

In deze nota wordt het beleid voor noodhulp op de Noordzee voor de periode van 2026 tot 2030 uiteengezet. In principe is dit beleid vanaf publicatie geldend. Daar waar er wijzigingen in het beleid zijn opgenomen die niet direct kunnen worden ingevoerd zal er tijd nodig zijn voor de

<sup>1</sup> «Evaluatie beleid noodhulp op de Noordzee» door Antea Group afgerond in 2025.

<sup>2</sup> «Risicoanalyse Search and Rescue, kwantitatief onderzoek reddingscapaciteit Noordzee tot 2030» door het MARIN afgerond in 2025.

implementatie. Dit is benoemd in de nota bij de relevante passages. De implementatie van deze aspecten zal concreet worden uitgewerkt in het Dienstverleningsplan van de Kustwacht.

### **OvV rapport Hulpverlening Fremantle Highway**

Op 22 mei 2025 heeft de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV) het rapport «Hulpverlening Fremantle Highway» gepubliceerd. Dit onderzoek heeft de door de Kustwacht geboden hulpverlening geëvalueerd aan de hand van de reddingsoperatie van de Fremantle Highway op 25 juli 2023, nadat er een brand aan boord was uitgebroken. De OvV heeft geconcludeerd dat het Nederlandse systeem voor noodhulpverlening op de Noordzee kwetsbaar is. Deze kwetsbaarheid komt vooral naar voren bij complexe hulpvragen. De kans hierop neemt toe gezien de toenemende drukte op de Noordzee. Het OvV rapport heeft enkele heldere aanknopingspunten geleverd om het beleid voor noodhulpverlening te verbeteren. De bevindingen en aanbevelingen van de OvV zijn waar mogelijk verwerkt in deze nota, met name bij de passages met betrekking op de aansluiting op land, middelen, kwaliteit, opleiden, trainen en oefenen, en het vervoer van het Maritime Incident Response Group Netherlands (MIRG NL) brandbestrijdingsteam.

### **Voornaamste wijzigingen**

Hieronder worden de voornaamste wijzigingen in beleid benoemd en kort toegelicht.

#### *Wijzigingen zorgnorm SAR*

De zorgnormen voor SAR zijn op sommige onderdelen verscherpt. In de nota zijn de verbeteringen vastgelegd die reeds van toepassing zijn op de operatie. Met het huidige contract van de helikopteroperator wordt invulling gegeven aan de zorgnorm met twee helikopters, vanaf twee geografisch gespreide locaties. Ook heeft elke SAR helikopter een SAR verpleegkundige aan boord om de eerste-lijn medische zorg te kunnen bieden en de aansluiting op de zorgketen aan land te faciliteren. Deze verbeteringen zijn nu in de nota Noodhulp op de Noordzee vastgelegd om deze te borgen bij de aanbesteding van toekomstige contracten.

#### *Noodsleephulp*

Het hulpbehoevende schip is in eerste instantie zelf verantwoordelijkheid voor het organiseren van commerciële sleephulp indien nodig. In geval deze maatregelen onvoldoende blijken kan de Kustwacht eigen noodsleepcapaciteit inzetten onder de Wet bestrijding maritieme ongevallen (Wbmo). Het organiseren van commerciële sleephulp wordt in de nota «Noodhulp op de Noordzee» gescheiden van de inzet door de Kustwacht en wordt niet door de vaartuigen onder operationeel management van de Kustwacht uitgevoerd. Dit kan namelijk leiden tot verwarring op zee doordat deze schepen in Kustwachtkleuren zijn uitgevoerd. Het acteren als zowel een overheids- als privaat vaartuig geeft onduidelijkheid over de rol en inzet van de Kustwachtschepen. Om deze reden wordt nu gekozen voor een scheiding tussen commerciële en publieke activiteiten. Hiermee komt een einde aan het «uit contract treden» van Kustwachtvaartuigen in Kustwachtkleuren buitenom de publieke inzet op basis van de Wbmo voorwaarden. In de huidige contracten van de Kustwachtvaartuigen bestaat deze optie nog wel. Deze optie zal geleidelijk uit gefaseerd worden met het sluiten van nieuwe contracten voor noodsleephulp. Het uitvoeringskader wordt in het verlengde van de nota «Noodhulp op de Noordzee» uitgewerkt in het

dienstverleningsplan en de operationele plannen voor noodhulpverlening van de Kustwacht.

### *Kwaliteitsmanagement*

Kwaliteitsmanagement is opgenomen als prioriteit. De ontwikkelingen op de Noordzee volgen elkaar op en dit kan leiden tot steeds complexere incidenten. Door het systeem voor noodhulpverlening continue tegen het licht te houden en door te ontwikkelen wordt geborgd dat de noodhulpverlening robuuster is ingericht en het systeem continue op zwakheden wordt getest en versterkt. Een sterk systeem van kwaliteitsmanagement borgt de continue doorontwikkeling en verbetering ten opzichte van de toenemende risico's op de Noordzee.

### *Middelen*

In de nota is het uitgangspunt vastgelegd dat de middelen die aan de Kustwacht ter beschikking worden gesteld ten behoeve van noodhulpverlening altijd prioritair voor noodhulpverleningstaken zijn. Wanneer deze middelen voor andere Kustwachttaken worden ingezet dient er een zorgvuldige afweging en gedegen risicoanalyse plaats te vinden. Dit om ongewenste interferenties te voorkomen en te borgen dat de benodigde middelen bij een noodoproep direct inzetbaar zijn voor hun primaire taak. De directeur Kustwacht is verantwoordelijk deze borging uit te werken in het operationeel plan noodhulpverlening voor de verschillende noodhulpverleningsonderdelen en daarvoor benodigde middelen.

### *Vertrektijden*

In de eerdere nota maritieme en aeronautische noodhulpverlening en daaropvolgende kamerbrieven werden vertrektijden genormeerd, maar zonder scherpe afbakening. In de nota is dit nu scherp gedefinieerd. Er zijn verschillende handelingen tussen een noodoproep en vertrek van hulpeenheden: een noodoproep dient verwerkt te worden door het Kustwachtcentrum, welke de relevante eenheden alarmeert, waarop de eenheden zich voorbereiden voor vertrek, gevolgd door de benodigde tijd voor daadwerkelijk vertrek, zoals lancering van de eenheden, afmeren, of een speedprocedure van het vliegveld. Voor een optimale vertrektijd is maximale effectiviteit vanuit alle schakels benodigd.

### *Opleiden, trainen en oefeningen*

In de nota wordt gesteld dat de Kustwacht minstens jaarlijks een grootschalige oefening in samenwerking met de betrokken partners dient te organiseren en coördineren. Hierbij is expliciet de mogelijkheid voor simulator oefeningen opgenomen. Door minstens jaarlijks de noodhulpverleningsscenario's voor SAR, grootschalige evacuaties, rampen- en incidentbestrijding en noodsleephulp te oefenen kan de taakuitvoering en ketensamenwerking bevorderd worden. Daarbij wordt de planning voor oefeningen en trainingen als bijlage in het dienstverleningsplan opgenomen en wordt dit onderdeel van de rapportage cyclus.

### *Inzet SAR helikopter voor vervoer MIRG team*

In het OvV rapport Hulpverlening Fremantle Highway is het risico voor een interferentie tussen de taak brandbestrijding en de taak het zoeken en redden van mensen naar voren gekomen. Dit risico kan optreden omdat er ten behoeve van de brandbestrijding gebruik wordt gemaakt van de SAR helikopters voor vervoer naar het incident. Om dit risico te mitigeren is in de nota opgenomen dat er in principe één SAR helikopter

beschikbaar is om het MIRG team te vervoeren. Een tweede SAR helikopter kán ingezet worden, maar enkel indien de directeur Kustwacht een gedegen afweging en risico-analyse heeft gemaakt. Hierbij kan ook worden gekeken naar alternatieve maatregelen, zoals het vragen van (helikopter)assistentie van buurlanden of het afzetten van het MIRG team op een nabijgelegen noodsleep- en response vaartuig.

#### *MIRG taakuitbreiding*

In de nota is verder opgenomen om de taken van het MIRG team uit te breiden met de taak bevrijden van beknelde personen en het meten van gevaarlijke stoffen<sup>3</sup>. De taak hoogte- en diepte redding is niet opgenomen. Voor de uitvoering van deze taak zou een aanvullend team moeten worden opgeleid voor het optreden op zee, naast het al bestaande MIRG-team. Daarnaast is deze taak vooral relevant voor de windenergiesector, en heeft de windbranche aangegeven geen noodzaak voor een dergelijk team te zien. Dit kan beter binnen de eigen verantwoordelijkheid van deze sector worden geadresseerd.

#### **Proces en stakeholders**

IenW hecht grote waarde aan een zorgvuldig proces en vindt het van belang om alle betrokken partijen hierbij te betrekken. Ten behoeve van deze herziening van het beleid voor noodhulpverlening heeft IenW een externe evaluatie laten uitvoeren naar het beleid voor noodhulp op de Noordzee<sup>4</sup>, inclusief stakeholderparticipatie van alle betrokken ketenpartners, operators en ministeries. Tijdens dit proces zijn meerdere brede stakeholdersessies gehouden, werden de betrokken partijen middels een nieuwsbrief op de hoogte gehouden en konden zij schriftelijk reageren op het advies. Om de uitvoerbaarheid van dit beleid te waarborgen zijn zowel de Kustwacht als Rijkswaterstaat continue en nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van deze nota.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.P.G. Karremans

---

<sup>3</sup> Maritime Incident Response Group.

<sup>4</sup> «Evaluatie beleid noodhulp op de Noordzee» door Antea Group afgerond in 2025.