Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Nota

Noodhulp op de Noordzee

2026-2030

Wij werken aan een mooier Nederland

Inhoud

Inleiding 4

Algemeen 5
- Zelfredzaamheid 5
- Beleidskeuzes 5
- Kwaliteit 6
- Opleiden, trainen en oefenen 6
- Middelen 6
- Definities vertrektijden en opkomsttijden 7
- Weersomstandigheden 8
- Geografisch werkgebied 8

1 Het zoeken en redden van mensen in nood (SAR) 10
- Beleidsdoelstelling 10
- Zorgnorm 10
- Taak 11

2 De inzet bij brand aan boord van schepen 13
- Beleidsdoelstelling 13
- Zorgnorm 13

3 Het bestrijden van rampen en incidenten 15
- Beleidsdoelstelling 15
- Zorgnorm 15

4 Het inzetten van noodsleephulp 16
- Beleidsdoelstelling 16
- Zorgnorm 16

5 Het regelen van nood-, spoed- en veiligheidsverkeer 19
- Beleidsdoelstelling 19
- Zorgnorm 19

6 Het verstrekken van radio medische adviezen 21
- Beleidsdoelstelling 21
- Zorgnorm 21

7 Het aanwijzen van Places of Refuge (PoR) 22
- Beleidsdoelstelling 22

Inleiding

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 brengen risico's met zich mee. Het is daarom belangrijk dat de (nood)hulpverlening op zee toekomstbestendig is om de risico's afdoende af te dekken. In deze nota wordt het beleid voor noodhulp op de Noordzee uiteengezet.

Het Kustwachtcentrum coördineert de noodhulp op het Nederlandse deel van de Noordzee. Het Kustwachtcentrum (KWC) is 24 uur per dag, 365 per jaar bereikbaar voor hulpverlening. Voor de uitvoering van de taken op zee maakt de Directeur kustwacht gebruik van personeel en varend en vliegend materieel (inclusief bemanning) dat door de overheid en maatschappelijke organisaties ter beschikking wordt gesteld. De hulpverlening op zee vraagt nauwe samenwerking met de hulpverleners op het land. Slachtoffers die van zee komen moeten aan land opgevangen worden en indien nodig naar ziekenhuizen worden vervoerd. Daarom is ook de samenwerking tussen de Kustwachtorganisatie en de veiligheidsregio's van belang. De noodhulpverplichtingen van Nederland als kuststaat volgen voornamelijk uit het SOLAS-verdrag (Safety of Life at Sea), het Internationale Verdrag inzake opsporing en redding op zee van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en het Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken alsmede uit nationale wetgeving, waaronder de Wet bestrijding maritieme ongevallen (Wbmo) die regels stelt over de bestrijding van maritieme ongevallen.

Nederland geeft met de nota noodhulp op de Noordzee invulling aan de kuststaatverplichtingen die het heeft op grond van verdragen, de wet en aanvullende beleidsmatige keuzes. In het verlengde daarvan biedt de nota noodhulp op de Noordzee een beleidskader als basis voor de operationele noodhulpverleningsplannen, -capaciteiten, en de uitvoering daarvan onder aansturing van de directeur Kustwacht.
De minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is eindverantwoordelijk voor de noodhulpverlening op de Noordzee. In deze nota worden de beleidsdoelstellingen en zorgnormen gesteld. Het dienstverleningsplan Kustwacht is de operationele doorvertaling en opdracht aan de Kustwacht voor de inrichting en uitvoering van deze beleidsdoelstellingen. Binnen de Kustwacht wordt de noodhulpverlening vanuit het dienstverleningsplan doorvertaald in een operationeel noodhulpverleningsplan en onderliggende werkafspraken en -procedures met partners.

Deze nota volgt de nota maritieme en aeronautische noodhulp (2010) en de twee daaropvolgende beleidsbrieven (2015 en 2021) op en vervangt deze als vigerend beleid.
De toenemende complexiteit van de Noordzee vroeg om een herziening van het beleid voor noodhulpverlening.
Ten behoeve van deze herziening heeft IenW een externe evaluatie laten uitvoeren naar het beleid voor noodhulp op de Noordzee, inclusief stakeholderparticipatie van alle betrokken ketenpartners, operators en ministeries.[1]
Daarnaast heeft IenW het MARIN een kwantitatief onderzoek laten uitvoeren naar de reddingscapaciteit op de Noordzee t.o.v. het aantal te verwachtte noodhulpbehoevenden.[2]
Aan de hand van deze inzichten is deze beleidsnota opgesteld. Deze is als volgt ingedeeld: eerst worden de algemene uitgangspunten en definities uiteengezet, gevolgd door een zevental hoofdstukken waarin de verschillende taken van noodhulpverlening op de Noordzee aan bod komen en zorgnormen worden vastgesteld.

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

[1] 'Evaluatie beleid noodhulp op de Noordzee' door Antea Group afgerond in 2025.
[2] 'Risicoanalyse Search and Rescue, kwantitiatief onderzoek reddingscapaciteit Noordzee tot 2030' door het MARIN afgerond in 2025.

Algemeen

Zelfredzaamheid

Het principe van zelfredzaamheid staat aan de basis van het noodhulpverleningsbeleid. Het uitgangspunt voor de noodhulpverlening op de Noordzee is dat gebruikers in eerste instantie zelfredzaam en zelfvoorzienend zijn.

In het geval dat er incidenten plaatsvinden of dreigen plaats te vinden hebben de gebruikers van de Noordzee primair een eigen verantwoordelijkheid voor de veiligheid van mensen, materieel en de omgeving. Dit principe is verankerd in (internationale) wet- en regelgeving, vergunningen, industrienormen, bedrijfsbeleid en het toezicht daarop vanuit de Nederlandse inspectie- en handhavingsdiensten. Daarnaast is de omringende scheepvaart verplicht bij een noodoproep hulp te bieden. In het geval dat dit niet toereikend is om de dreiging of het gevaar weg te nemen zal de overheid met de mensen en middelen die zij ter beschikking heeft aanvullende hulp bieden, om verdere escalatie en eventuele gevolgen voor de samenleving te voorkomen. Het Kustwachtcentrum coördineert de hulpverlening en werkt in de uitvoering samen met verschillende ketenpartners.

Beleidskeuzes

In aanvulling op het principe van zelfredzaamheid en het coördineren van zoek- en reddingsacties, zijn er beleidsmatige keuzes gemaakt met betrekking tot het ondersteunen van de scheepvaart en andere gebruikers van de Noordzee. Om de beleidsdoelstellingen in deze nota te kunnen realiseren kiest de Nederlandse kuststaat ervoor aanvullende middelen in te zetten ter bevordering van zoek- en reddingsacties en ter voorkoming of beheersing van complexe maritieme ongevallen. De Noordzee is in beweging, wordt intensiever gebruikt en bebouwd en dat vraagt om aanvullende maatregelen. De omgevingsfactoren zoals de toename van vaste infrastructuur in de Nederlandse exclusieve economische zone (EEZ) zorgen ervoor dat de kans op en gevolgen van maritieme ongevallen toenemen. Naast de veiligheidsaspecten, leidt de aanwezigheid van kwetsbare natuurgebieden op zee en in de kustzone, de economische belangen en de energie zekerheidsaspecten tot het nemen van deze aanvullende maatregelen.



Kwaliteit

Noodhulpverlening op zee is vaak een complexe operatie, onder zware condities, op afstand van het land en het Kustwachtcentrum, waarbij meerdere organisaties multidisciplinair samenwerken. Bij alle noodhulptaken die de overheid uitvoert spelen kwaliteitsaspecten een grote rol. De kwaliteitsborging en het continu verbeteren van de noodhulpverleningsketen onder regie van de directeur Kustwacht is dan ook een prioriteit deze beleidsperiode. Dit betekent dat de Plan-Do-Check-Act (PDCA) cyclus van de noodhulpverlening op de Noordzee deze beleidsperiode geborgd moet worden met een gecertificeerd kwaliteitsmanagementsysteem.

De drukte op de Noordzee neemt toe en de ontwikkelingen volgen elkaar op. Het systeem voor noodhulpverlening moet continu doorontwikkelen om adequaat op de noodhulptaak voorbereid te zijn. Door helder processen vast te leggen en deze periodiek te evalueren, controleren en waar nodig aan te passen wordt geborgd dat de noodhulpverlening goed voorbereid is op de continu veranderende omstandigheden op de Noordzee. Een sterk systeem van kwaliteitsmanagement borgt de continue doorontwikkeling en verbetering ten opzichte van de toenemende risico's op de Noordzee.

Parallel ontwikkelt IenW een overkoepelend risicomanagement proces voor de scheepvaartveiligheid op de Noordzee. De veranderingen op de Noordzee worden hier elke 5 jaar onderzocht, o.a. met een periodieke scenariostudie en doorvertaald in een risicobeeld. In het kwaliteitsmanagement van de noodhulpverlening wordt de link gelegd met het brede risicomanagement van de scheepvaartveiligheid op de Noordzee en worden de inzichten benut om het systeem voor noodhulpverlening door te ontwikkelen.

Door kwaliteitsbeleid als prioriteit op te nemen in het beleid voor noodhulpverlening en deze met partners in de gehele noodhulpverleningsketen te implementeren wordt er een structurele doorontwikkeling en verbetering ingericht. Deze werkwijze borgt de ketensamenwerking, zorgt dat de organisatie zich blijft mee-ontwikkelen met de omgeving, biedt houvast en structuur, en versterkt de gezamenlijke, integrale aanpak.

De directeur Kustwacht krijgt daarbij expliciet de coördinerende taak voor kwaliteitsmanagement van deze gehele hulpverleningsketen. De Kustwacht stelt hiervoor een plan voor de kwaliteitszorg op, zowel voor Kustwacht intern als voor de keten die de Kustwacht coördineert. In deze aanpak worden de inzichten van het incidentmanagement en de crisisbeheersing op land voor zover mogelijk toegepast, enerzijds om deze kennis te benutten en anderzijds om de aansluiting en samenwerking te bevorderen. In de keten neemt de Kustwacht een coördinerende rol in het ketenbrede kwaliteitsmanagement door de opvolging van de plannen en afspraken te monitoren en waar nodig bij te sturen. Zo geeft de Kustwacht invulling aan haar coördinerende rol, niet alleen ten tijde van een incident maar ook in de ketenbrede voorbereiding op incidenten.

De werking van de kwaliteitskwaliteitsmanagement zal periodiek (extern) worden getoetst. Deze beleidsperiode zal dit stapsgewijs worden geconcretiseerd. Om dit proces op te starten zal het eerste jaar een interne audit worden uitgevoerd, het tweede jaar een audit door een ketenpartner in de noodhulpverlening en het derde jaar een externe audit. Deze audits worden onderdeel van de reguliere rapportagecyclus van de Kustwacht aan de opdrachtgevers.

Opleiden, trainen en oefenen

Opleiden, trainen en oefenen is randvoorwaardelijk om adequaat voorbereid te zijn op incidenten. Dit bestaat uit mono- en multidisciplinaire trainingen en oefeningen. Daarom heeft de directeur Kustwacht de taak om minimaal jaarlijks een grootschalige (simulator)oefening in samenwerking met de betrokken partners te organiseren en coördineren. Bij deze oefeningen coördineert en organiseert de directeur Kustwacht meerdere noodhulpverleningscenario's, in samenwerking met betrokken partners ter bevordering van de taaktuitvoering. Dit wordt in ieder geval uitgevoerd voor de taken Search- and Rescue (SAR); grootschalige evacuaties; brandbestrijding; rampen- en incidentbestrijding; en noodsleephulp. De Directeur Kustwacht stelt een jaarlijkse oefenplanning op, gebaseerd op de uitkomsten van eerdere oefeningen, audits, ontwikkelingen in de omgeving en risicoanalyses. De aandachtspunten die voortkomen uit deze oefeningen worden opgenomen in het kwaliteitsmanagement, opdat de oefeningen bijdragen aan het structureel verbeteren van de noodhulpverlening. Deze planning voor oefeningen en trainingen wordt opgenomen in het dienstverleningsplan en de uitvoering en opvolging van de aandachtspunten wordt onderdeel van de rapportagecyclus.

Middelen

De directeur Kustwacht voert de kustwachttaken uit met de mensen en middelen die daarvoor beschikbaar zijn gesteld. Deze middelen bestaan o.a. uit varende en vliegende eenheden, zoals de SAR-helikopters, de Kustwachtvliegtuigen, de varende SAR-eenheden van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM), en de noodsleep en responsevaartuigen.

Het uitgangspunt voor de middelen die aan de Kustwacht ter beschikking worden gesteld ten behoeve van noodhulpverlening is dat deze primaire taak altijd prioritair is ten opzichte van andere taken van de Kustwacht. Het zoeken en redden van mensen (SAR) heeft hierbij altijd de hoogste prioriteit. Wanneer deze middelen voor andere Kustwachttaken worden ingezet dient er een zorgvuldige afweging en gedegen risico-analyse plaats te vinden, om ongewenste interferenties te voorkomen, en te borgen dat de benodigde middelen bij een noodoproep direct inzetbaar zijn voor hun primaire taak.

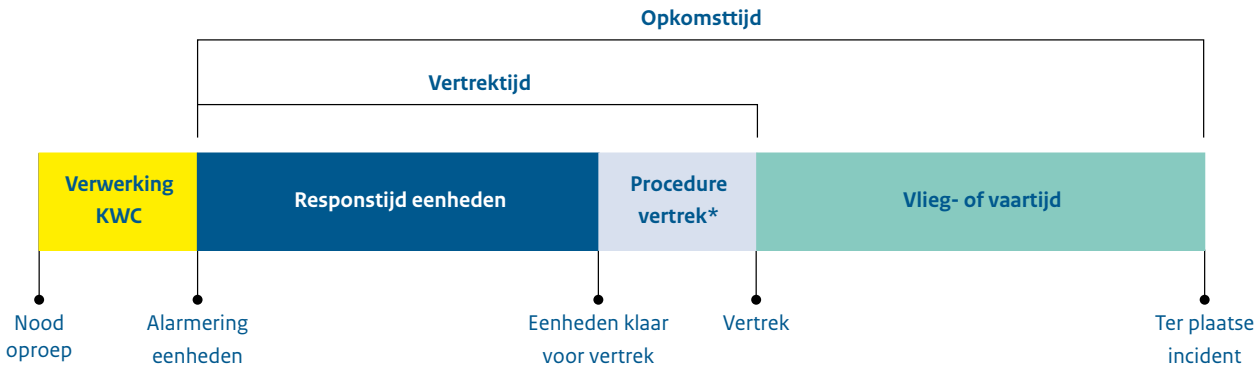
Het inzetten van dezelfde middelen voor verschillende taken heeft voordelen, maar brengt in sommige gevallen ook risico's voor ongewenste interferenties met zich mee. Het OvV-rapport Hulpverlening Fremantle Highway (2025) laat zien dat de gecombineerde taakuitvoering kan leiden tot interferenties van het zoeken en redden van mensen in nood, de hoogste prioriteit van de Kustwacht. Het is belangrijk dat de risico's op ongewenste interferenties in beeld worden gebracht en dat er mitigerende maatregelen worden genomen om te borgen dat de essentiële middelen beschikbaar zijn voor een 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.

Definities vertrektijden en opkomsttijden

In deze nota "Noodhulp op de Noordzee" worden voornamelijk *vertrektijden* genormeerd in plaats van *opkomsttijden*. Vertrektijden worden niet beïnvloed door onvoorspelbare situationele omstandigheden op zee, waar opkomsttijden hier wel van afhankelijk zijn. De praktijk op zee is immers sterk afhankelijk van de weersomstandigheden en de afstand vanaf land. Voor Search and Rescue (SAR) is hier een aanvulling op gemaakt en zijn ook *opkomsttijden* genormeerd omdat bij het redden van mensen elke minuut van levensbelang kan zijn. Deze normering is geconcretiseerd naar afstand en tijd.

Tussen een noodoproep van een hulpbehoevende aan de Kustwacht en het vertrek van de hulpeenheden zitten verschillende schakels. Voor vertrektijd zijn ook de schakels melding, alarmering, missie voorbereiding en vertrek van wezenlijk belang. Voor opkomsttijden komt daar ook nog de vaar- of vliegtijd bij om op de locatie van het incident te komen. De directeur Kustwacht is verantwoordelijk voor deze schakels, waaronder afspraken met vliegvelden over spoedprocedures, afspraken met operators over reactietijden en de verwerkingstijden van het Kustwachtcentrum. Hiermee wordt bewerkstelligd dat maximale effectiviteit van alle schakels van de keten wordt benut. De directeur Kustwacht is hiertoe bevoegd en heeft de taak bindende afspraken te maken met ketenpartners.

Figuur 1.0 Vertrektijden en opkomsttijden



* Lancering reddingsboten, afmeren of spoedprocedure vliegveld.

Definitie vertrektijden

De vertrektijden zijn gedefinieerd vanaf het moment van alarmering van het Kustwachtcentrum aan eenheden (helikopters, vliegtuig, KNRM, schepen) tot en met vertrek.

Definitie opkomsttijden

De opkomsttijden zijn gedefinieerd vanaf het moment van alarmering van het Kustwachtcentrum totdat eenheden op de locatie van het incident ter plaatse zijn.[3]

De definitie van vertrektijden die in deze nota gehanteerd wordt is exclusief de verwerkingstijd die het Kustwachtcentrum nodig heeft om een noodoproep te verwerken. De ambitie is om in een volgende beleidsperiode ook voor deze schakel een tijdsduur te kunnen normeren.

Om dit te kunnen realiseren is informatie over de verwerkingstijd van het Kustwachtcentrum nodig. Gedurende deze beleidsperiode zal het Kustwachtcentrum de benodigde tijd voor het verwerken van een noodoproep en alarmeren van eenheden monitoren. Het streven is om in 2027 afspraken te maken over de benodigde verwerkingstijden van het Kustwachtcentrum, aan de hand van de gemonitorde gegevens.[4]

Weersomstandigheden

In deze nota worden de verschillende taken die onderdeel uitmaken van noodhulpverlening genormeerd. De operationele noodhulpverlening wordt daarbij beïnvloed door de hydro- en meteorologische omstandigheden. Er zijn omstandigheden waarin hulpverlening in het geheel niet mogelijk is, bijvoorbeeld vanwege weersomstandigheden waarbij de risico's voor de hulpverleners te hoog kunnen. De analyse van omstandigheden en de afweging voor een doeltreffende en veilige noodhulpverlening is, binnen de kaders van wet- en regelgeving, aan de SAR missie coördinator en aan de gezagvoerders van de in te zetten middelen.

Geografisch werkgebied

In zijn algemeenheid is het geografisch werkgebied voor de noodhulpverlening op de Noordzee, de Nederlandse Territoriale Zee (TZ) en de Nederlandse Exclusieve Economische Zone (EEZ). Voor de bepaalde taken zijn hier variaties op, waarbij aanvullende zones of grenzen worden aangegeven, dit is bij de relevante taken uiteengezet.

[3] Deze definitie van opkomsttijden is in lijn met de gehanteerde definitie in het handboek incidentbestrijding op het water.
[4] Dit betreft de situatie in 2026, de *scheepsnamen zijn afhankelijk van de contracten*.

Figuur 2.0 Aanvaar en aanvliegtijden eenheden KW bij gunstige (weers)omstandigheden.4



1 Het zoeken en redden van mensen in nood (SAR)

Beleidsdoelstelling

De beleidsdoelstelling bij het opsporen en redden van mensen in nood is het garanderen dat er 24 uur per dag, 365 dagen per jaar een adequate SAR-dienst is in het Nederlandse werkgebied.

Uitgangspunt van het beleid is dat als zich een incident voordoet op zee waarbij de veiligheid in het geding komt, dit met de ter plaatse aanwezige capaciteit, middelen en kennis gemitigeerd moet kunnen worden. Wanneer dit niet het gewenste resultaat heeft, dan dienen bemanning en passagiers over voldoende middelen, kennis en tijd te beschikken om het schip, het luchtvaartuig en/of de installaties dan wel andere objecten te kunnen verlaten om te overleven. De omringende scheepvaart is verplicht bij een noodoproep door de bemanning of de Kustwacht hulp te bieden. Deze uitgangspunten gelden internationaal en zijn in verdragen vastgelegd.

De overheid verleent indien noodzakelijk (aanvullende) noodhulp. De aangeboden overheidsdiensten zijn aanvullend ten opzichte van de eerdergenoemde eigen verantwoordelijkheid van gebruikers van de Noordzee. Bij iedere melding wordt door de Kustwacht een risico-inschatting en triage gemaakt. Indien daaruit blijkt dat aanvullende noodhulp nodig is, wordt deze hulp aangeboden. Ondanks de inzet van deze hulp kan de overheid niet garanderen dat deze hulp in alle gevallen succesvol te zijn.

Zorgnorm

Voor het opsporen en redden van mensen in nood (SAR) gelden de volgende **zorgnormen:**

Voor de varende middelen:

- Binnen gemeentelijk ingedeelde wateren (ruim binnenwater en de kuststrook) geldt een opkomstnorm van 30 minuten vanaf alarmering Kustwachtcentrum voor de varende SAR-eenheden.
- Tot 40 Nautische Mijl geldt de volgende norm: binnen 90 minuten vanaf alarmering Kustwachtcentrum moet er capaciteit voor het redden van 400 personen ter plaatste zijn, en binnen 180 minuten moet er een capaciteit voor het redden van 1200 personen Dit betreft capaciteit om een reddingsoperatie te starten en heeft betrekking op alle varende middelen die de directeur Kustwacht kan inzetten, waaronder die van de KNRM.
- Buiten 40 NM geldt dat reddingsacties door de KNRM worden uitgevoerd *voor zover de omstandigheden dat toestaan.*
- De noodsleep- en responsevaartuigen zijn uitgerust met een adequate Fast-Rescue-Boat (FRB), die in ieder geval tot en met sea state 4 inzetbaar is.
- De vertrektijd van de noodsleep- en responsevaartuigen in Den Helder of overige havens is 30 minuten vanaf alarmering Kustwachtcentrum aan de gezagvoerder van het noodsleep- en responsevaartuig. In het geval van stand-by op zee is dit direct vanaf alarmering.
- De vertrektijd van de handhavingsvaartuigen is, indien het schip in de haven ligt en is bemand, 30 minuten vanaf alarmering Kustwachtcentrum aan de gezagvoerder. Indien varend op zee is dit direct vanaf alarmering. In het geval dat het vaartuig bezig is met het uitvoeren van een missie, is de vertrektijd missie-afhankelijk.

Voor de vliegende middelen:

- Voor de helikopters geldt een vertrektijd van maximaal 20 minuten vanaf alarmering van het Kustwachtcentrum aan de helikopteroperator.
- Binnen 90 minuten vanaf alarmering van het Kustwachtcentrum aan de helikopteroperator moet helikoptercapaciteit op de locatie van het incident zijn voor het redden van 16 personen. Boven de grens van 55° NB geldt gezien de langere vluchtduur een verruiming van deze norm, namelijk binnen 120 minuten vanaf alarmering.
- Er wordt invulling gegeven aan deze norm voor helikoptercapaciteit met (minimaal) twee helikopters vanaf twee geografisch gespreide locaties, waarbij de opstaplocatie van het MIRG team binnen 60 minuten vanaf alarmering van het Kustwachtcentrum bereikbaar is.
- Elke SAR-helikopter heeft een SAR-verpleegkundige aan boord om de eerste-lijn medische zorg te kunnen bieden en de aansluiting op de zorgketen aan land te faciliteren.
- De SAR-helikopter heeft voldoende brandstofcapaciteit en voldoende beschikbare tankfaciliteiten voor het uitvoeren van reddingoperaties in de gehele Nederlandse EEZ.

Offshore tankfaciliteiten zijn randvoorwaardelijk voor het uitvoeren van reddingsoperaties in de noordelijke punt van de Nederlandse EEZ. De beschikbaarheid hiervan dient te worden gemonitord door de directeur

Kustwacht, in samenwerking met de helikopteroperator en Rijkswaterstaat, opdat tijdig actie kan worden ondernomen als in de toekomst de beschikbaarheid in het geding komt.

Taak

De Kustwacht is in Nederland aangewezen als reddingcoördinatiecentrum (RCC) voor zowel de maritieme als de aeronautische hulpverlening (JRCC[5]). De verantwoordelijkheid voor het functioneren van de SAR-dienst is belegd bij de directeur Kustwacht.[6] Deze voert de SAR-dienst met de hoogst mogelijke prioriteit uit. Voor de uitvoering van opsporing en redding kan de Kustwacht middelen inzetten zoals de reddingboten van de KNRM, de varende middelen van de Kustwacht, de Kustwachtvliegtuigen en de SAR-helikopters. Bovendien werkt de Kustwacht wereldwijd samen met andere RCC's zodat in voorkomende gevallen en ter afdekking van restrisico's internationale assistentie gevraagd kan worden. Voor SAR is het geografisch werkgebied de Noordzee (TZ en EEZ), de Waddenzee, het IJsselmeergebied en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse wateren.

Spoedeisende medische zorg

Spoedeisende medische zorg wordt uitgevoerd conform de zorgnorm voor SAR. Er is een speciaal opgeleide verpleegkundige (SAR nurse) aan boord van elke SAR-helikopter om de medische hulpverlening te bieden. De Kustwacht hanteert een HKZ (Harmonisatie Kwaliteitsbeoordeling in de Zorgsector) ketennorm voor het uitvoeren van een MEDEVAC (Medische Evacuatie). Dit houdt in dat de medische zorg vanuit de SAR-dienst aansluit op de medische zorgketen op land.

Daarnaast kan het Maritime Incident Response Group (MIRG team) door de directeur Kustwacht ingezet worden voor het bevrijden van beknelde personen[7]. Door dit team hiervoor in te zetten kan de specifieke kennis en expertise van het specialistische team ook voor deze taak worden benut.

Aansluiting op land

De directeur Kustwacht heeft de verantwoordelijkheid voor het coördineren van de overdracht van slachtoffers van zee naar de hulpverlening op land. De veiligheidsregio's, met name indien aan de kust gelegen, hebben de verantwoordelijkheid om voorbereid te zijn op de opvang van een groot aantal slachtoffers van een incident op zee. Om de aansluiting tussen de hulpverlening op zee (Kustwacht) en de hulpverlening op land (veiligheidsregio's) soepel te laten verlopen, moeten de afspraken, procedures en informatielijnen goed geborgd zijn. Het proces van de overdracht van slachtoffers van zee naar land en de taak van de Kustwacht in dit proces is uitgewerkt in het operationeel plan noodhulpverlening. Hierin wordt uitgewerkt op welke wijze en op welk moment het SAR-proces onder de verantwoordelijkheid van de directeur Kustwacht eindigt en de hulpverleningsketen onder de verantwoordelijkheid van de veiligheidsregio op land continueert. De directeur Kustwacht maakt afspraken in relatie tot de aansluiting op land met de betrokken veiligheidsregio's en neemt deel aan de relevante overlegstructuren. Overkoepelend waarborgt het kwaliteitsmanagement een sluitende keten van planvorming, operationele uitvoering, evaluatie en waar nodig het verbeteren van de werkprocessen.

Ver op zee

Ver op zee geldt dat hulpverlening voorstelbaar langer duurt vanwege de afstand tussen de beschikbare noodhulpcapaciteit en de locatie van het incident.[8] Daarnaast kan het incident buiten het bereik van sommige reddingseenheden liggen. De eerdergenoemde verantwoordelijkheid voor zelfredzaamheid van de gebruikers ver op zee is van belang, omdat hulpverlening meer tijd nodig zal hebben om ter plaatse te komen. De gebruikers ver op zee dienen zich bewust te zijn van de langere aanvaar- en aanvliegtijden en indien nodig zelf aanvullende veiligheidsmaatregelen te nemen opdat zij daartoe zijn voorbereid en geëquipeerd. Dit is met name relevant voor gebruikers die op locaties ver op zee verblijven, zoals personeel voor windenergie en/of mijnbouw. Met dit doel dienen de relevante sectoren toe te werken naar een uniform kader voor veiligheidsmaatregelen voor operaties ver op zee.

Om de inzetbaarheid van de SAR-helikopters voor reddingen ver op zee te borgen is het noodzakelijk dat er voldoende offshore tankfaciliteiten zijn voor de helikopters. De beschikbaarheid hiervan dient te worden gemonitord door de directeur Kustwacht, in samenwerking met de helikopteroperator en Rijkswaterstaat, opdat tijdig actie kan worden ondernomen als in de toekomst de beschikbaarheid in het geding komt. Rijkswaterstaat monitort daarbij ook de voorspelling i.r.t. de positionering en ontmanteling van mijnbouwplatforms, om tijdig te kunnen signaleren en actie te ondernemen wanneer de reikwijdte van de SAR-helikopters beperkt dreigt te worden.

[5] Wanneer een Rescue Coördination Centre zowel Maritiem als Aeronautisch is wordt gesproken van een Joint Rescue Coördination Centre (JRCC).
[6] Zoals vastgesteld in de Regeling inzake de SAR-dienst 1994.
[7] Het bevrijden van beknelde personen is een nieuwe taak voor het MIRG team. Deze wordt i.sm. RWS en KW uitgewerkt en geïmplementeerd.
[8] Er wordt van SAR ver op zee gesproken bij een afstand van meer dan 30 NM vanaf de Kust (Evaluatie beleid noodhulp op de Noordzee).

Daarnaast is ervoor gekozen om de stand-by noodsleep- en responsevaartuigen op zee uit te rusten met *Fast Rescue Boats (FRB)*, die in ieder geval tot en met sea state 4[9] ingezet kunnen worden.

SAR in gemeentelijk ingedeeld gebied

De directeur Kustwacht treedt in alle gemeentelijk ingedeelde kuststroken en de ruime binnenwateren op als de verantwoordelijke crisispartner die de SAR-dienst uitvoert voor zover de werkzaamheden betrekking hebben op maritieme hulpverlening.[10] De directeur Kustwacht is onder bestuurlijk gezag van de desbetreffende burgemeester SAR-procesverantwoordelijk in de gemeentelijk ingedeelde zones van de Noordzee en op de ruime binnenwateren genoemd in de SAR-regeling 1994 en de Regeling organisatie Kustwacht Nederland. De afspraken tussen directeur Kustwacht en de veiligheidsregio's over de uitvoering van de SAR-dienst in gemeentelijk ingedeeld gebied zijn vastgelegd in convenanten waar ook de afspraken over de overdracht van slachtoffers van zee naar land zijn verwerkt. De basis voor de inrichting van de SAR-dienst door de Kustwacht zijn onderdeel van het operationeel plan noodhulp, waar SAR en overdracht van zee naar land onderdeel van zijn, inclusief een geografische weergave van geografische verantwoordelijkheden.

[9] Sea State beschrijft de algemene conditie van het oppervlak van de open zee. Deze bestaat uit twee kernmetingen: de golfhoogte en de deining. Voor Sea State geldt de schaal van Douglas, vergelijkbaar met de schaal van Beaufort.
[10] Artikel 5. Geografisch gebied. Regeling organisatie Kustwacht Nederland.



2 De inzet bij brand aan boord van schepen

Beleidsdoelstelling

De beleidsdoelstelling is erop gericht dat de scheepvaart volgens internationale regels zelfvoorzienend is voor brandbestrijding aan boord. De Nederlandse overheid biedt assistentie aan die additioneel is ten opzichte van de eigen verantwoordelijkheid van de scheepvaart.

Hiertoe is een specialistisch brandweerteam (het MIRG team) beschikbaar dat ondersteuning kan bieden bij de brandbestrijding zowel op afstand als aan boord van een schip. De werkwijze en procedures worden nader uitgewerkt door de Kustwacht in het operationeel plan noodhulpverlening, waar het operationeel plan scheepsbrandbestrijding onderdeel van is.

Zorgnorm

Voor de verschillende onderdelen van deze taak gelden de volgende **zorgnormen:**

Incidentbestrijdingsadvies

Een leidinggevende brandweerfunctionaris is 24 uur per dag/365 dagen per jaar bereikbaar om binnen 15 minuten vanaf alarmering Kustwachtcentrum telefonisch contact te kunnen leggen met het Kustwachtcentrum en Rijkswaterstaat voor het geven van incidentbestrijdingsadvies op alle soorten scheepsbranden. Daarnaast is een Fire Liaison Officer (FLO) van het Korps Marine Brandweer 24 uur per dag, 365 dagen per jaar oproepbaar om binnen 60 minuten vanaf alarmering door het Kustwachtcentrum op het Kustwachtcentrum aanwezig te zijn ter ondersteuning in de advisering.

Advisering gevaarlijke stoffen

Een adviseur gevaarlijke stoffen van het Landelijk Informatiepunt Ongevallen Gevaarlijke Stoffen (LIOGS) is 24 uur per dag, 365 dagen per jaar bereikbaar om binnen 15 minuten vanaf alarmering door het Kustwachtcentrum telefonisch contact te kunnen leggen met het Kustwachtcentrum en de voorzitter van het bestrijdingsteam van Rijkswaterstaat, ter ondersteuning in de advisering.



Deze adviseur is breed inzetbaar voor situaties met gevaarlijke stoffen, niet enkel bij brand.

Inzet ter plaatse

De inzet ter plaatse is afhankelijk van het assessment, dat in afstemming tussen het MIRG team de Kustwacht en de gezagvoerder van het hulpbehoevende schip plaatsvindt.

Het MIRG team is permanent beschikbaar en staat binnen 60 minuten vanaf alarmering door het Kustwachtcentrum klaar op de plaats voor vertrek. Dit team is beschikbaar voor het uitvoeren van een eerste verkenning, het bieden van ondersteuning en advies aan boord bij alle soorten brandsituaties op een schip, het bepalen van de aanwezigheid en/of meten van concentratie van gevaarlijke stoffen[11], en wordt per helikopter naar de plaats van het incident vervoerd. Een tweede team staat binnen 120 minuten na initiële alarmering klaar op de plaats van vertrek. Bij een langdurige inzet en voor ondersteuning bij nood is aflossing beschikbaar.

De KNRM en de Kustwachtvaartuigen met reddings-mogelijkheden worden bij inzet ter plaatste van het MIRG ook gealarmeerd om als reddingcapaciteit ter ondersteuning van het MIRG team op plaats incident beschikbaar te zijn.

Vervoer MIRG team

Het Kustwachtcentrum voert de regie over het vervoer van de MIRG teams en neemt op basis van een risicoafweging een besluit over de inzet van een SAR-helikopter voor deze taak. Één SAR-helikopter is binnen 60 minuten vanaf alarmering van het Kustwachtcentrum aanwezig op de vertreklocatie van het MIRG team en vertrek-klaar om het team naar het incidentschip te vervoeren. De directeur Kustwacht maakt de afweging en bijbehorende risicoanalyse, om de SAR helikopter in te zetten voor het vervoer van het MIRG team. In principe wordt er in eerste instantie één SAR helikopter ingezet om het MIRG team te vervoeren. In geval er noodzaak is een tweede SAR helikopter in te zetten, zal de directeur Kustwacht een gedegen afweging en risico-analyse maken ter voorkoming van interferenties. De directeur Kustwacht kan daarbij de overweging maken om het team naar een nabijgelegen noodsleep- en response vaartuig te verplaatsen, indien de situatie daar om vraagt. In de afweging dient de beschikbaarheid van de SAR helikopter voor het redden van mensen gewogen te worden. De helikopterinzet voor het vervoer en afzetten van het MIRG team wordt voldoende beoefend en getraind. De directeur Kustwacht ziet er op toe dat de geoefendheid adequaat is.

Noodsleep- en responsevaartuigen

De noodsleep- en responsevaartuigen hebben een algehele functie als first-responsevaartuig en algeheel ondersteunings- en on-scene coördinator functie bij incidenten, afhankelijk waar de concrete situatie om vraagt. Dit geldt ook ter ondersteuning bij een brandincident op zee. Deze schepen zijn voor de primaire taken van de Kustwacht, zoals de taken SAR en noodsleephulp op strategische locaties op zee gepositioneerd en zijn daarbij uitgerust met voldoende middelen en faciliteiten[12] ter ondersteuning van de brandbestrijding- en het MIRG team. De ambitie is komende beleidsperiode een verkenning te doen naar de inzet van ondersteunende middelen ter plaatse vanaf de noodsleep- en responsevaartuigen, zoals extra MIRG brandweeruitrusting en/of mobiele luchtverkenningscapaciteit.

Kustwachtvliegtuig

Ook het Kustwachtvliegtuig kan hier als in te zetten middel worden genoemd voor het assessment, de on-scene coördinator en ondersteuning bij communicatie, afhankelijk waar de concrete situatie om vraagt.

[11] Het meten van gevaarlijke stoffen is een nieuwe taak voor het MIRG team. Deze wordt i.sm. RWS en KW uitgewerkt en geïmplementeerd.
[12] Deze uitrusting betreft tenminste FIFI-1, waarbij de ambitie is om toe te werken naar FIFI-2 zodra nieuwe contractafspraken dit toelaten.

3 Het bestrijden van rampen en incidenten

Beleidsdoelstelling

De beleidsdoelstelling is het voorkomen, beperken en/of ongedaan maken van de schadelijke gevolgen van ongevallen op de Noordzee die uitstralen naar de Nederlandse kust, territoriale zee en Exclusieve Economische Zone. Het bestrijden van rampen en incidenten wordt georganiseerd en gecoördineerd door Rijkswaterstaat. Deze taak is nader uitgewerkt in het Uitvoeringskader bestrijding olieverontreiniging rijkswateren (UBOR).

Zorgnorm

De zorgnorm houdt in dat binnen drie dagen na eerste melding tot een volume van 15.000 m^3 olie opgeruimd moet kunnen worden. Er wordt periodiek getoetst of de oliebestrijdingscapaciteit voldoende is.

De vertrektijden van de oliebestrijdingscapaciteit zijn onderdeel van deze zorgnorm, hiervoor gelden de volgende normen:

- Het eerste lijn gespecialiseerd oliebestrijdingsvaartuig van de overheid vertrekt uiterlijk 3 uur na alarmering door Rijkswaterstaat;
- Tweede lijn oliebestrijdingsvaartuigen (beunschepen) permanent uitgerust met oliebestrijdingsapparatuur vertrekken uiterlijk 8 uur na alarmering door Rijkswaterstaat, op werkdagen 3 uur na alarmering door Rijkswaterstaat;
- Het vliegtuig vertrekt binnen 60 minuten na alarmering door Kustwachtcentrum.[13]

Figuur 3.0 Capaciteit oliebestrijding

Capaciteit			Streefwaarden	
Watertypen	**Maatgevend incident**		**Uiterlijk starten met opruimen in**	**Op te ruimen in**
Noordzee				
Nabij Zeeland	Open zee	5.000 m^3	21 uur	2 dagen
Hollandse kustzone	Open zee	7.500 m^3	21 uur	2 dagen
Boven de Waddeneilanden	Open zee	2.500 m^3	21 uur	2 dagen
Zeegebied	Open zee	15.000 m^3	21 uur	3 dagen

[13] Deze norm is momenteel nog niet operationeel uitvoerbaar. Momenteel loopt er een pilot voor een vertrektijd van 60 minuten. Deze beleidsperiode wordt er gewerkt om deze norm zo spoedig mogelijk te kunnen realiseren.

4 Het inzetten van noodsleephulp

Beleidsdoelstelling

De beleidsdoelstelling is het adequaat bestrijden van maritieme ongevallen om een veilige vaart en de veiligheid van personen te verzekeren, het mariene milieu en kustmilieu te beschermen en schade aan de kustlijn of daarmee samenhangende belangen te voorkomen. Het inzetten van noodsleephulp is hiertoe één van de maatregelen die de Minister kan nemen. Het inzetten van de maatregel noodsleephulp betreft het wegslepen of in positie houden van onmanoeuvreerbare, op drift geraakte, stuurloze schepen (NUC) totdat deze geen direct gevaar meer vormen voor de omgeving. De scheepseigenaar is ingevolge internationale verdragen eerstverantwoordelijk om alle maatregelen te treffen voor het voorkomen, beperken of wegnemen van het gevaar dat in dit geval ontstaat. Dit houdt in dat het de verantwoordelijkheid van de scheepseigenaar is om noodsleephulp te organiseren.[14] Mocht de eigenaar zijn verplichtingen wat dit betreft niet naleven (o.a. wanneer de maatregelen onvoldoende blijken), kan de kuststaat overgaan tot het zelfstandig optreden en het nemen van maatregelen. Deze maatregelen dienen te allen tijde evenredig te zijn en te passen binnen de kaders van (inter) nationale regelgeving.

Inzet van Kustwachtschepen in dienst van de Staat

Het uitgangspunt van het beleid is dat de aan de Kustwacht ter beschikking staande noodsleep- en responsevaartuigen voor het bieden van noodsleephulp op publiekrechtelijke basis geschiedt[15]. De Kustwacht positioneert deze noodsleep- en responsevaartuigen strategisch in de EEZ op basis van verkeers- en NUC-monitoring en risicoprofilering van schepen. Voor de uitvoering van deze taak heeft het Kustwachtcentrum een 24 uur per dag, 365 dagen per jaar verkeersmonitoringsdesk, die deze beleidsperiode verder geoptimaliseerd wordt met ondersteunende systemen om risocovolle situaties eerder te kunnen waarnemen.

Publiekrechtelijke inzet van noodsleephulp door de Kustwacht

De directeur Kustwacht zet de Kustwacht ter beschikking staande noodsleep- en responsevaartuigen in voor de taak noodsleephulp. Deze noodsleep- en responsevaartuigen zijn uitgevoerd in Kustwachtkleuren en opereren in opdracht- en namens de Kustwacht. De Kustwacht voert dan ook de regie over deze noodhulpverleningstaak met als wettelijk kader de Wet bestrijding maritieme ongevallen (Wbmo). De voorwaarden, werkwijze en procedures waaronder de Kustwacht opereert zijn opgenomen in het Operationeel Plan Noodhulpverlening, waar het Operationeel Plan Noodsleephulp onderdeel van is.

Zorgnorm

Voor de inzet van noodsleephulp gelden de volgende normen:[16]

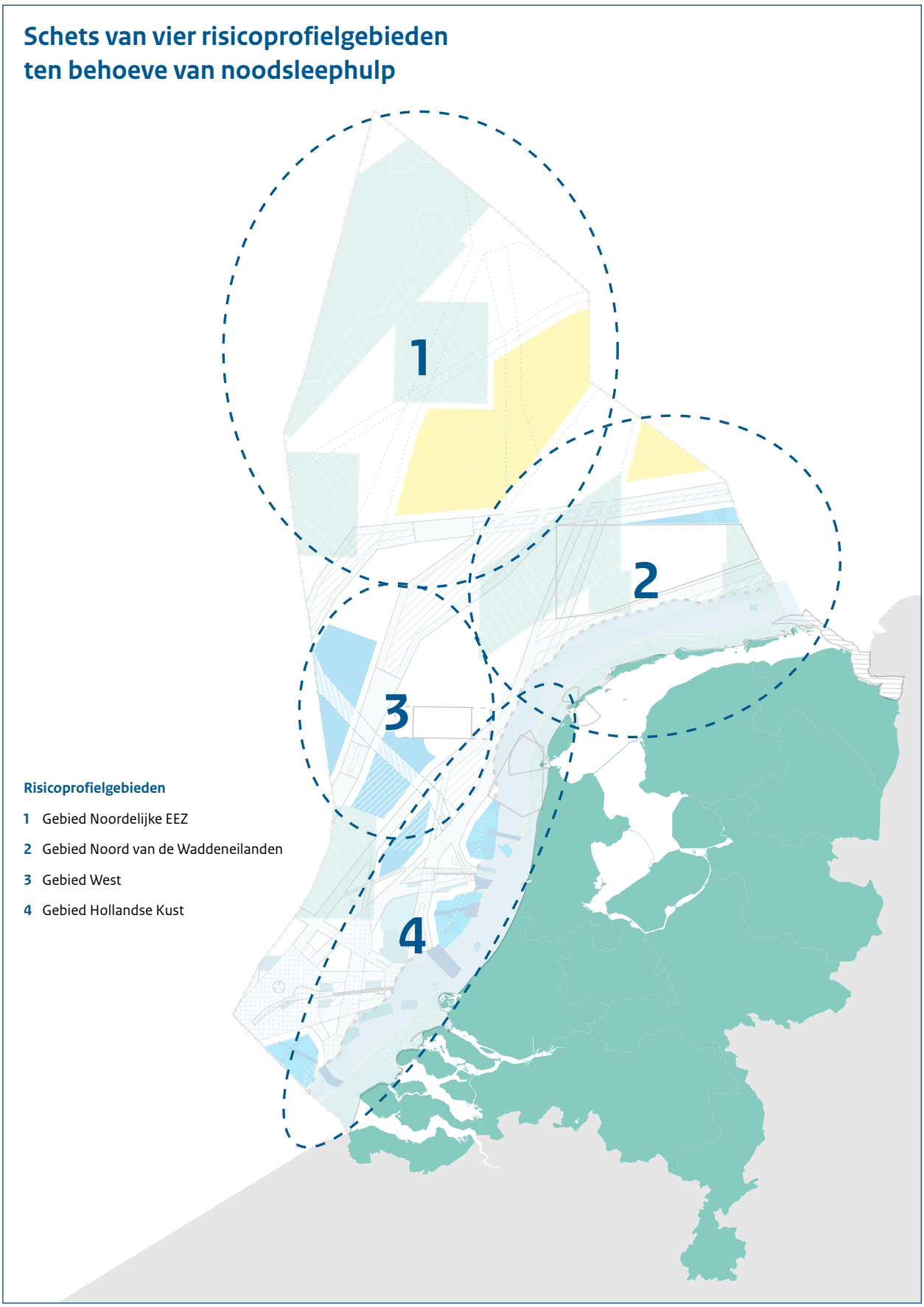
- De noodsleep- en responsevaartuigen zijn uitgerust met een adequate Fast-Rescue-Boat (FRB), die tenminste tot en met sea state 4 inzetbaar zijn.
- De vertrektijd van de noodsleep- en responsevaartuigen vanuit een haven is 30 minuten vanaf alarmering Kustwachtcentrum aan de gezagvoerder van het noodsleep- en responsevaartuig. In het geval van stand-by op zee is dit direct vanaf alarmering Kustwachtcentrum aan de gezagvoerder van het noodsleep- en responsevaartuig.[17]

Inzetbaarheid noodsleep- en responsevaartuigen

Elke van de aan de Kustwacht ter beschikking staande noodsleep- en responsevaartuigen zijn 24/7 uur per dag, 7 dagen per week inzetbaar en 98% van de tijd inzetbaar op jaarbasis.

[14] Niet zijnde de aan de Kustwacht ter beschikking staande noodsleep- en responsevaartuigen.
[15] Dit beleid geldt vanaf het eerstvolgende nieuwe contract of contractverlenging na 1 januari 2026.
[16] Extreme zee-condities, zijn ter beoordeling aan de gezagvoerder van het noodsleep- en responsevaartuig. De algehele verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het schip, personen en de omgeving, kunnen van invloed zijn op de bovengenoemde zorgnormen.
[17] Uitgezonderd zijn operaties als bunkeren, kleine reparaties, bevoorraden en bemanningswissels. Deze gaan in goed overleg met de Kustwacht wanneer omstandigheden het toelaten en de kans op een maritiem incident zo laag als redelijkerwijs mogelijk is (ALARP). Dit gebeurt zo efficiënt als mogelijk in de dichtstbijzijnde haven. Verdergaande afspraken hierover worden vastgelegd in de contracten en operationele plannen.

Figuur 4.0 Schets van vier risicoprofielen ten behoeve van noodsleephulp



Aantal, locaties en opkomsttijden van noodsleep- en responsevaartuigen

De aan de Kustwacht ter beschikking staande noodsleep- en responsevaartuigen worden zodanig gepositioneerd in de Nederlandse EEZ dat:

- op alle locaties in het gebied Noordelijke EEZ (figuur 4.0, gebied 1) binnen 12 uur na alarmering van het Kustwachtcentrum een noodsleep- en responsevaartuig op de locatie van het incident aanwezig is;[18]
- op alle locaties in het gebied Noord van de Waddeneilanden (figuur 8.6, gebied 2) binnen 5 uur na alarmering van het Kustwachtcentrum een noodsleep- en responsevaartuig aanwezig is, waarbij er afspraken tussen Nederland en Duitsland zijn vastgelegd over grensoverschrijdende noodsleephulp;
- er één noodsleepvaartuig primair gepositioneerd is voor bescherming van de PSSA Waddenzee;
- op alle locaties in het gebied West (figuur 8.6, gebied 3) deze beleidsperiode binnen 4 uur na alarmering van het Kustwachtcentrum een noodsleep- en responsevaartuig aanwezig is.
- op alle locaties in het gebied Hollandse Kust (figuur 8.6, gebied 4) binnen 2 uur na alarmering van het Kustwachtcentrum een noodsleep- en responsevaartuig aanwezig is;
- een tweede noodsleep- en responsevaartuig kan het eerste noodsleep- en responsevaartuig assisteren indien nodig.

Specificaties van de noodsleep- en responsevaartuigen

Het noodsleep- en responsevaartuig is in beginsel in staat om tot en met windkracht 9 Bft zijn primaire taak: te weten een noodsleepverbinding maken, uit te voeren, en heeft:

- een vaart van minimaal 15 knopen onder gunstige hydro- en metrologische omstandigheden;[19]
- een trekkracht van minimaal 150 ton bollard pul (BP);[20]
- samenwerkingsprocedures tussen noodsleep- en responsevaartuigen voor windgevoelige en zeer grote schepen die meer dan 150 ton BP vereisen.

Ambities ter verbetering van de operationele inzet van noodsleep- en responsevaartuigen

De meerwaarde en mogelijkheden voor het inzetten van een assistentie team voor het overbrengen van de sleeptros wordt deze beleidsperiode nader onderzocht door Rijkswaterstaat;

Kwaliteitsborging

Onderdeel van het overkoepelende kwaliteitsmanagement is dat er periodiek een risicoanalyse wordt uitgevoerd waarin de Noordzeegebieden op (wijzigingen in) kans- en effectfactoren worden beoordeeld. Hieruit volgen mogelijke aanpassingen in het aantal en de ligging van noodsleep- en responsevaartuigen. Een inventarisatie van de beschikbaarheid van private sleepbootcapaciteit én de bergingscapaciteit vanuit de sleep- en bergingsbedrijven in omringende havens vormen een integraal onderdeel van de risicoanalyse. Ook worden de positie, tijd, aantal, type en grootte van onmanoeuvreerbare schepen door het Kustwachtcentrum gemonitord en jaarlijks gerapporteerd. Tevens wordt het 24 uur per dag, 365 dagen per jaar tijdig signaleren van onmanoeuvreerbare schepen verbeterd door middel van de Vessel Traffic Monitoringsdesk (VTMon-desk) op het Kustwachtcentrum.

De noodsleep- en responsevaartuigen worden periodiek geauditeerd op de naleving van de contracten door Rijkswaterstaat, waar het voldoende oefenen met verschillende scenario's en partners onderdeel van uitmaakt.

[18] Wanneer na 2030 ook in dit gebied windenergiegebieden worden gerealiseerd zal in de volgende beleidsperiode rekening worden gehouden met aanvullende noodsleepcapaciteit die de responsetijd in dit gebied zal verlagen.

[19] Onder gunstige hydro- en meteo-omstandigheden wordt hier verstaan: Maximaal sea state 3 windkracht 4 Bft. Indien de sleepboot wind en/of stroom mee heeft kunnen ook hogere waarden 'gunstig' zijn voor de snelheid.

[20] Dit beleid geldt vanaf het eerstvolgende nieuwe contract of contractverlenging na 1 januari 2026. In de lopende aanbestedingstrajecten wordt de haalbaarheid van deze verhoogde norm van minimaal 130 ton naar 150 ton nader onderzocht.

5 Het regelen van nood-, spoed- en veiligheidsverkeer

Nood-, spoed- en veiligheidsverkeer (NSV-verkeer) is een randvoorwaarde voor het verlenen van alle vormen van noodhulp op zee door de overheid. Het ontvangen en afhandelen van het NSV-verkeer kent vele aspecten. Het meest kritieke proces is de juiste afhandeling van noodoproepen en de informerende en coördinerende rol vanuit het Kustwachtcentrum.

Beleidsdoelstelling

De beleidsdoelstelling is dat deze taak zo optimaal mogelijk is ingericht om de noodhulpverlening te kunnen verlenen. Daarbij wordt voldaan aan de internationale eisen aangaande de ontvangst en afhandeling van berichten die behoren tot het nood-, spoed- en veiligheidsverkeer voor de aan Nederland toegewezen gebieden.

Zorgnorm

Voor de verschillende onderdelen van NSV gelden de volgende zorgnormen:

NSV-dienstverlening

NSV-verkeer met het Kustwachtcentrum (KWC) wordt geboden aan:

- Alle varende en verblijvende gebruikers in de TZ en de EEZ van de Noordzee.
- Alle varende en verblijvende gebruikers op de ruime binnenwateren.

Tevens behandelt het KWC NSV-verkeer met zeeschepen wereldwijd.

NSV-verkeer met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) wordt geboden aan vliegende gebruikers boven de ruime binnenwateren en in de North Sea Area Amsterdam (NSAA) en Area V.



Bereikbaarheid

Voor varende en verblijvende gebruikers:

- Het KWC is voor NSV-verkeer bereikbaar via de wettelijk voorgeschreven GMDSS-communicatiemiddelen.[21]
- Het KWC heeft een inspanningsverplichting om telefonisch, per fax en per e-mail bereikbaar te zijn ten behoeve van NSV-verkeer.
- Ambitie: Volledige marifoondekking voor het KWC op alle ruime binnenwateren en in de EEZ ten zuiden van 54º.20' NB, indien voldoende vaste opstelpunten dit toelaten. Aan deze ambitie wordt uitvoering gegeven door de huidige dekking met antennes aan wal te onderhouden en aanvullende dekking te realiseren door het benutten van de mogelijkheden om VHF-apparatuur te plaatsen op bestaande en toekomstige platformen en windturbines op zee.

Voor vliegende gebruikers:

- LVNL is voor NSV-verkeer in de NSAA en Area V bereikbaar via de aeronautische VHF-radio.
- Ambitie: Volledige dekking voor LVNL met één of meer communicatiemiddelen in de NSAA en Area V ten zuiden van 54º20' NB en rondom helikopterdekken die ten noorden van deze lijn liggen. Aan deze ambitie wordt uitvoering gegeven door LVNL.

Responstijd

- Na ontvangst van de noodoproep via GMDSS-communicatiemiddelen wordt door het KWC uiterlijk binnen vijf minuten een bevestiging naar de afzender gestuurd.
- LVNL heeft een inspanningsverplichting om Alerting Service te verzorgen voor het offshore vliegverkeer in de NSAA. Passende actie door LVNL wordt ondernomen als:
  1. contact wordt verloren voor een periode langer dan 20 minuten, of
  2. er binnen 10 minuten na ETD geen contact tot stand is gebracht, of
  3. een helikopter niet binnen 10 minuten na ETA is geland.

Kwaliteit

- De communicatie en de daarvoor gebruikte apparatuur voldoet aan de eisen van internationale wetgeving.
- Er is een stabiele digitale verbinding (spraak, beeld en geluid) tussen het KWC en de landelijke meldkamers.
- Communicatieprotocollen en opleidingen, oefenen en trainingen voor het KWC-personeel met andere spelers in de hulpverleningsketen zijn geborgd.
- De dekking en stabiliteit van het marifoon netwerk wordt jaarlijks geverifieerd met behulp van aanwezige (Kustwacht) vaartuigen en vliegende eenheden.

Beschikbaarheid

De beschikbaarheid is 24 uur per dag, 365 dagen per jaar. KWC en LVNL hebben een contingency plan waarmee uitval van essentiële communicatiemiddelen ten behoeve van NSV-verkeer tijdelijk kan worden opgevangen en beoefenen dit plan periodiek.

Werkgebied

Het geografisch werkgebied voor NSV is de TZ, EEZ, en de ruime binnenwateren. Noodoproepen van zeeschepen elders op de wereld worden echter ook in behandeling genomen.

[21] Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) is internationaal vastgelegd.

6 Het verstrekken van radio medische adviezen

Radio medisch advies gaat om het voorzien van adviezen over gezondheidsvragen van opvarenden van schepen. Het radio medisch advies wordt in Nederland gegeven door de Radio medische dienst (RMD) van de KNRM.

Beleidsdoelstelling

De beleidsdoelstelling is dat de overheid zorgt voor gratis radio medische hulp aan zeevarenden 24 uur per dag, 365 dagen paar jaar. Dit geldt zowel voor Nederlandse zeevarenden wereldwijd als voor buitenlandse zeevarenden in het Nederlandse verantwoordelijkheidsgebied[22].

Zorgnorm

Voor de verschillende onderdelen gelden de volgende zorgnormen:

Beschikbaarheid

Voor het geven van radio medisch advies is een arts permanent beschikbaar.

Voor het uitvoeren van spoedeisende medische evacuaties van alle gebruikers in de Nederlandse EEZ zijn de KNRM-vaartuigen en de SAR-helikopters beschikbaar.

Kwaliteit

De kwaliteit van de medische advisering moet voldoen aan de maatstaven van de medische beroepsuitoefening voor huisartszorg zoals deze geldt in Nederland. De radio medische hulpverlening is gecertificeerd conform de HKZ-norm “Huisartsendiensten” en de keten van medische hulpverlening is ook genormeerd “Keten medische hulpverlening op zee[23]”.

Tijd

Het contact tussen een aanvrager en de dienstdoende arts is mede afhankelijk van de urgentie van de aanvraag. Dit wordt door de aanvrager zelf aangeven als deze via e-mail een aanvraag doet. Bij een melding bij het KWC geldt dat er binnen 10 minuten contact moet zijn tussen aanvrager van advies en een arts.

Figuur 5.0 Response tijd op basis van urgentieVoor inzet van de KNRM reddingboten en de SAR helikopters gelden de zorgnormen zoals vastgesteld bij SAR.

Urgentie	Tijd
Urgent/medische assistentie	Binnen 10 minuten
Regulier/medisch advies	Binnen 2 uur
Niet-urgent	Binnen 24 uur

Een medische evacuatie vind in principe plaats op basis van het besluit van een RMD-arts of een bij Kustwacht bekende back-up arts. Deze artsen zijn bekend met de situatie op zee en offshore. De offshore mijnbouwsector heeft zelf medische voorzieningen ingericht, er wordt gewerkt met back-up artsen die bij de Kustwacht bekend zijn. Het uitgangspunt is dat de offshore windsector hier in de toekomst ook naar toe moet werken, waarbij indien mogelijk gebruik wordt gemaakt van dezelfde structuren als de mijnbouwsector.

[22] In 2024 is de werkwijze afgesproken dat op de ruime (gemeentelijk ingedeelde) binnenwateren een melding wordt verbonden naar een regionale meldkamer ambulancezorg i.p.v. het Kustwachtcentrum. Op ruime binnenwateren speelt de RMD met deze werkwijze geen rol.

[23] HKZ 164:2017 nl

7 Het aanwijzen van Places of Refuge (PoR)

Places of Refuge (PoR) zijn beschutte plaatsen waar incidentschepen kunnen verblijven om de situatie onder controle te kunnen krijgen en verdere escalatie te voorkomen. Het aanwijzen van een PoR is er voor om de eventuele escalatie in een gecontroleerde omgeving te laten plaatsvinden, maar de risico's lokaal kunnen groot zijn.

Beleidsdoelstelling

De beleidsdoelstelling is om een beschutte plaats te verlenen aan een incidentschip om de risico's te reduceren. Voor de beschutte plaats, in Nederland doorgaans een haven, zijn er echter risico's verbonden aan de toegang tot en verblijf in een haven van het incidentschip.

Een verzoek tot opvang van een schip in nood wordt per geval beoordeeld en daarbij wordt ook gekeken welke haven daarvoor het meest geschikt is. Alle Nederlandse zeehavens zijn daarbij als potentiële vluchthaven aangemerkt. Het Kustwachtcentrum onderzoekt in samenwerking met betrokken partijen alle relevante informatie over de aard van het incident, de toestand van het schip en de omstandigheden op zee. Aan de hand van een beslisboom, opgenomen in het Incidentenbestrijdingsplan (IBP) Noordzee, wordt door het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN) per geval een afweging over het bieden van een PoR gemaakt. Hierbij wordt gebruik gemaakt van internationaal en Europees afgesproken richtlijnen. Het verlenen van een beschutte plaats kan in een uiterste situatie, en indien passend binnen de wettelijke kaders, afgedwongen worden op grond van de Wbmo, waar mogelijk in afstemming met de regionale overheden en havens, dit proces is uitgewerkt in het IBP Noordzee.

Een norm voor het aanwijzen van een PoR is niet nodig omdat het proces voor het aanwijzen van een PoR in wetgeving en onderliggende procedures voldoende concreet beschreven is.


GUARDIAN

Colofon

Dit is een uitgave van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

© april 2026