Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
1 april 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/29856

Opgesteld door
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Dir.Maritieme Zaken
Afdeling Zeevaart

Beslistermijn
08-04-2026

Bijlage(n)
2

Aan Minister

nota

Nota 'Noodhulp op de Noordzee'

Aanleiding

Het beleid voor noodhulpverlening op de Noordzee wordt elke 5 jaar geëvalueerd. Het staande beleid is in 2010 vastgesteld in de nota 'Maritieme en Aeronautische Noodhulp' en opgevolgd door twee kamerbrieven: in 2015 en 2021. De toenemende complexiteit van de Noordzee vroeg om een herziening van het beleid voor noodhulpverlening. Alsook het kritische rapport van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV) 'Hulpverlening Fremantle Highway' (mei 2025), waarin wordt gesteld dat het systeem voor noodhulpverlening kwetsbaar is. Dit heeft geleid tot een grondige evaluatie door IenW, inclusief stakeholderparticipatie van alle betrokken ketenpartners, operators en ministeries.[1] IenW heeft ondersteunend daaraan het MARIN een kwantitatief onderzoek laten uitvoeren naar de reddingcapaciteit op de Noordzee ten opzichte van het aantal te verwachtte noodhulpbehoevenden.[2] Aan de hand van deze inzichten is de nota Noodhulp opgesteld waarin het beleid voor noodhulpverlening op de Noordzee voor de periode 2026-2030 uiteen is gezet.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u in te stemmen met Nota Noodhulp op de Noordzee 2026-2030 en de bijbehorende Kamerbrief en deze aan te bieden aan de Kamer.

Kernpunten en voornaamste wijzigingen

- In het OvV rapport Hulpverlening Fremantle Highway is 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. De bevindingen en aanbevelingen van dit rapport zijn waar mogelijk geland in het nieuwe beleid.
- Voor SAR (Search and Rescue) zijn de verbeteringen die nu van toepassing zijn met de huidige invulling van het helikopter-contract vastgelegd opdat deze geborgd zijn voor de toekomst.
- Voor noodsleephulp is een heldere koers uitgezet met betrekking tot de privaatrechtelijke inzet van de gecontracteerde noodsleep- en response

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

vaartuigen. In de huidige situatie is het mogelijk dat de partij die de noodsleepvaartuigen voor de Kustwacht levert (in Kustwachtkleuren) om bij een incident 'uit contract' te treden en commerciële bergingsdiensten aan te bieden. Dit is niet wenselijk omdat dit tot verwarring leidt op zee in noodsituaties[3]. Daarnaast is het van belang om voor bergingswerkzaamheden een gelijk speelveld te hebben. Op het moment dat een Kustwachtvaartuig bij een SAR incident is, kan er mogelijk een voordeel ontstaan bij het aanbieden van commerciële activiteiten aangezien het schip reeds ter plaatse is. Het aanbieden van commerciële noodsleephulp door een vaartuig in Kustwachtkleuren zal geleidelijk worden uitgefaseerd.

- Kwaliteitsmanagement is opgenomen als prioriteit deze beleidsperiode. Een sterk systeem van kwaliteitsmanagement borgt de continue doorontwikkeling en verbetering ten opzichte van de toenemende risico's op de Noordzee.
- In de nota is het uitgangspunt vastgelegd dat indien middelen voor noodhulpverlening worden ingezet voor andere Kustwachttaken er een zorgvuldige afweging en risicoanalyse moet worden uitgevoerd.
- In de eerdere nota werden vertrektijden van varende en vliegende middelen genormeerd, maar was dit niet helder afgebakend. In de nota is dit nu scherp gedefinieerd vanaf de melding door het Kustwachtcentrum aan de hulpeenheden tot en met dat deze onderweg[4] zijn.
- In de nota wordt gesteld dat voor de belangrijkste noodhulptaken minstens jaarlijks een grote oefening wordt georganiseerd met de betrokken ketenpartners. Hierbij is expliciet de mogelijkheid voor simulator oefeningen opgenomen.
- Om het risico voor ongewenste interferentie tussen SAR en het vervoer van het MIRG[5] team (een gespecialiseerd brandweerteam van de veiligheidsregio) te mitigeren is opgenomen dat er in principe één SAR helikopter ingezet wordt 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. Hiermee wordt tegemoetkomen aan een van de aanbevelingen van de OvV.
- In de nota is een besluit genomen om de taken van het MIRG team uit te breiden met de taak bevrijden van beknelde personen en het meten van gevaarlijke stoffen.

[3] Private partijen worden vanuit het internationale hulpverleningsverdrag gestimuleerd om andere schepen te helpen in geval van nood. In geval van succesvolle noodhulpverlening kan er hulploon geclaimd worden. Dit geldt niet voor overheidsvaartuigen en schepen in dienst van de overheid. Het uit contract treden levert een onduidelijke situatie op omdat het schip uitstraalt dat het een overheidsschip is, maar acteert als een privaat schip en dus onderhandelt over hulploon dan wel een hulploonclaim achteraf indient. Deze verwarring en onderhandelingen kosten extra tijd en verzwakken de regie op de noodhulpverlening vanuit de Kustwacht. Om daadkrachtig te kunnen handelen heeft de Kustwacht baat bij een eenduidig handelingskader. Dat handelingskader is nu eenzijdig de Wet bestrijding maritieme ongevallen zonder uitzonderingen als het uit contract treden.
[4] Dat wil zeggen opgestegen in de lucht of gelanceerd dan wel ontmeren van de steiger of kade (dit is exclusief de verwerkingstijd van het Kustwachtcentrum, deze zal worden gemonitord om hier in de toekomst normen aan te koppelen).
[5] Maritime Incident Response Group, gespecialiseerd brandweerteam van de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond wat beschikbaar is voor advies en ondersteunende inzet bij scheepsbrandbestrijding.

- In principe is dit beleid vanaf publicatie geldend op enkele uitzonderingen na. 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 bij de relevante passages benoemd, bijvoorbeeld het verkorten van de notice-tijd van het vliegtuig van 90 naar 60 minuten of de implementatie van het beleid voor noodsleephulp bij de nieuwe contracten.

Krachtenveld
De totstandkoming van de nota Noodhulp heeft een grondig proces doorlopen, met uitgebreide stakeholderparticipatie. Om vervolgens de uitvoerbaarheid van dit beleid te waarborgen zijn zowel de Kustwacht als Rijkswaterstaat continue en nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van de nota. Na besluitvorming zal dit beleid worden vertaald in een opdracht aan de Kustwacht, in samenhang met een impactanalyse. Specifiek op het gebied van noodsleephulp wordt een duidelijke scheiding aangebracht tussen de eigen verantwoordelijkheden van hulpbehoevende schepen en de publieke taken van de kuststaat. Hiermee wordt er duidelijkheid gegeven over wat er van de Kustwacht en partners verwacht kan worden. Het aanbieden van commerciële noodsleephulp door een vaartuig in Kustwachtkleuren wordt geleidelijk uitgefaseerd omdat het toestaan uit contract te treden onder andere leidt tot verwarring op zee bij de noodhulpverlening. De impact op commerciële dienstverleners kan minimaal zijn door de contracten anders in te richten met een aanvullend beloningssysteem bij inzet. Dit dient nader afgestemd te worden tussen DGLM, Rijkswaterstaat en de Kustwacht bij nieuwe contracten en tussentijdse verlengingsopties.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing

Bijlagen

Volgnummer	**Naam**	**Informatie**
01	Kamerbrief nota 'Noodhulp op de Noordzee'	Kamerbrief om de nota aan de Kamer aan te bieden.
02	Nota 'Noodhulp op de Noordzee'.	De beleidsnota voor noodhulpverlening op de Noordzee voor de periode 2026-2030
03	Evaluatie beleid noodhulp op de Noordzee	Het evaluatie en advies rapport over het noodhulp beleid op de Noordzee t.b.v. de herziening van beleid van Antea Group
04	'Risicoanalyse Search and Rescue, kwantitiatief onderzoek reddingscapaciteit Noordzee tot 2030' door het MARIN afgerond in 2025.	Kwantitatief onderzoek naar de reddingscapaciteit op de Noordzee, uitgevoerd door het MARIN.