



Forum voor Democratie

College van Gedeputeerde Staten
Provinciehuis
Abdij 6
4331 BK MIDDELBURG

Hulst, 8 november 2019

Geacht College,

Betreft schriftelijke vragen conform Art. 44 van het Reglement van Orde van het Statenlid Fred Walravens, FORUM VOOR DEMOCRATIE (FVD),

Naar aanleiding van het artikel in de PZC d.d. 7 november 2019 “Toename cruiseschepen zorgt voor meer risico op het water”.

Toelichting 1:

Volgens het betreffende artikel zorgt de verwachte toename in het aantal cruiseschepen in combinatie met de verwachte toename van de zee- en binnenvaart na ingebruikname van de nieuwe zeesluis in Terneuzen in 2022 (en op langere termijn door het tot stand komen van de Seine-Schelde verbinding), voor een aanmerkelijk groter veiligheidsrisico op de Westerschelde.

Daarbij komt het PZC-artikel d.d. 20 april 2019 “Zorgen om cruisevaart op de Westerschelde” waarin naar aanleiding van een aanvaring van een Zwitsers cruiseschip met een Maltese chemicaliëntanker in de nacht van 31 maart op 1 april, gewag wordt gemaakt van grote ongerustheid ten aanzien van de veiligheid op en rond de Westerschelde en cruisepassagiers in het bijzonder.

De toename van het scheepvaartverkeer is één van ontwikkelingen die de Veiligheidsregio Zeeland schetst in het [Regionaal Risicoprofiel Zeeland 2019-2023](#), waarvan een concept momenteel door verschillende instanties wordt beoordeeld.

Vragen:

1. Is GS op de hoogte van beide artikelen in de PZC en bekend met de inhoud van het Regionaal Risicoprofiel Zeeland 2019-2023 zoals dat in concept voorligt?

2. Beschouwt GS zich als netwerk- en ketenpartner van de Veiligheidsregio Zeeland medeverantwoordelijk voor de veiligheid op en om de Westerschelde? Zo nee, waarom niet?
3. Is de provincie Zeeland op enige manier betrokken geweest bij het tot stand komen of beoordelen van het Regionaal Risicoprofiel Zeeland 2019-2023? Zo nee, waarom niet?
4. Is GS samen met het FVD van mening dat de veiligheid op de Westerschelde en aanliggende gebieden nooit ondergeschikt mag worden gemaakt aan economische en/of operationele belangen vanuit de scheepvaart? Zo niet, wat zijn dan de mogelijke scenario's waarin die veiligheid wél ondergeschikt kan zijn?

Toelichting 2:

De cruisevaart op de Westerschelde betreft hoofdzakelijk zogenaamde binnenvaart/rivier cruiseschepen. Dit zijn passagiersschepen met overnachtingsmogelijkheid waarop (veelal oudere) passagiers naar verschillende bestemmingen een reisje maken. In de regel zijn deze schepen ontworpen en bemand voor varen op de Rijn en de Donau.

De laatste jaren komen steeds meer van deze schepen naar Zeeland. Ze komen dan bijvoorbeeld bij Hansweert de rivier op en moeten via Terneuzen naar Gent. Op de Westerschelde moeten deze schepen dan tussen de zeeschepen zoals de grote containerschepen, tankers, bulkcarriers etc. door varen, zeeschepen die compleet andere manoeuvreereigenschappen hebben dan binnenschepen. Bovendien komen ze op de Westerschelde in een getijdengebied met (voor hen) ruim en open water met stroom en golven waar ze over het algemeen geen ervaring mee hebben.

Deze rivier-cruiseschepen zijn gebouwd voor toeristen, passagiers die graag uit het raam kijken. De schepen hebben om die reden grote, lage raamoppervlakken die gevoelig zijn voor golfslag.

Een andere uitdaging bij deze schepen is de voertaal. Op de Westerschelde zijn de voertalen Nederlands en Engels, conform de richtlijnen van de IMO (International Maritime Organization) en conform vastgesteld door de Permanente Commissie voor de Scheldevaart. Echter veel kapiteins (schippers) van deze schepen blijken deze voertalen niet of nauwelijks te spreken en al helemaal niet als de situatie hachelijk wordt en ze onder nautisch moeilijke (dus stressvolle) omstandigheden moeten reageren.

Vragen:

5. Is GS op de hoogte van het verhoogde risico die (buitenlandse) binnenvaart/rivier cruiseschepen (met tot 150 passagiers en 50 bemanningsleden) lopen, zoals hiervoor beschreven op het moment dat zij een getijdenwater als de Westerschelde met druk zeevaartverkeer bevaren?

6. Is GS samen met het FVD van mening dat de veiligheid op en rond de Westerschelde gebaat is bij een loodsplicht voor binnenvaart/rivier cruiseschepen die de Westerschelde willen bevaren? Zo nee, waarom niet?
7. Is GS bereid om samen met partners zoals Rijkswaterstaat, Veiligheidsregio Zeeland, Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit te pleiten voor een loodsplicht voor binnenvaart/rivier cruiseschepen die de Westerschelde willen bevaren? Zo nee, waarom niet?

Toelichting 3:

Op de Westerschelde wordt er op de ankerplaatsen in de Everingen door zeeschepen gebunkerd. Hiervoor wordt per keer een vergunning aangevraagd die op grond van artikel 9 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit onder voorwaarden wordt verleend.

Er is een trend dat er steeds meer grote tankers komen bunkeren, dat geldt met name voor tankers die kort daarvoor uit de haven van Antwerpen zijn vertrokken. Deze tankers zijn geladen met, dan wel leeg van, gevaarlijke stoffen zoals olie en andere brandgevaarlijke stoffen of chemicaliën. Indien er met zo'n tanker iets gebeurt, zijn de gevolgen vele malen groter dan met gewone general cargo schepen (denk aan de olie in de Westerschelde, brand etc.).

Tankers die in de haven van Antwerpen liggen, bunkeren vaak niet meer in de haven maar willen dit op een ankerplaats doen. In 2018 betrof dit 100 tankers, de cijfers voor 2019 zijn nog niet exact bekend maar duidelijk is dat er een stijgende tendens is, zo zijn er in slechts één maand tijd tussen 4 oktober en 4 november al 17 grote tankers vanuit Antwerpen naar de ankerplaatsen in de Everingen gekomen om te bunkeren.

Men beroept zich op het verhaal dat terminals in de haven het bunkeren niet meer toelaten. Een andere ligplaats innemen kost dan geld en er wordt om economische redenen steeds meer gekozen voor bunkeren op de Westerschelde. Voor het bunkeren op een ankerplaats in de Everingen betaalt men niets. Enkel de kosten van een agent die dit administratief moet aanvragen. Zeeland heeft hier geen enkel profijt van deze activiteit, maar draagt wel de enorme extra risico's.

Veiligheid:

Bunkeren op een ankerplaats is meer risicovol dan het bunkeren in de veilige periferie van een haven. Immers in een haven ligt een schip gemeerd en mocht er iets gebeuren dan zijn de hulpdiensten dichtbij. Op een ankerplaats kan een schip gaan drijven, is het meer onderhevig aan slecht weer zoals storm, hoge golven etc. Een ten anker liggend schip zwaait op de stroom met het tij. Er zijn passerende schepen die zuiging en golfslag veroorzaken. Reddingsdiensten zijn verder weg.

Vragen:

8. Is GS met het FVD van mening dat het bunkeren van tankers op een drukbevaren getijdenrivier als de Westerschelde met veel grotere gevaren verbonden is dan bij het bunkeren in een haven? Zo nee, waarom niet?
9. Is GS bereid om bij de Veiligheidsregio Zeeland aan te dringen op het uitwerken van een scenario waarbij het risico geanalyseerd wordt wanneer een voor anker liggende tanker tijdens het bunkeren wordt aangevaren door een binnenvaart/rivier cruiseschip met volle bezetting? Zo nee, waarom niet?
10. Is GS samen met het FVD van mening dat gezien de risico's, bunkeren in een haven de voorkeur verdient boven bunkeren op de Westerschelde? Zo nee, waarom niet?
11. Is GS samen met het FVD van mening dat het bunkeren van tankers, geladen met, dan wel leeg van, gevaarlijke stoffen in bulk, vertrekkend uit een Scheldehaven op ankerplaatsen in de Westerschelde zoals de Everingen zou moeten worden verboden en indien ja, wil GS daarvoor pleiten bij de verantwoordelijke instanties? Zo nee, waarom niet?

In afwachting van uw beantwoording, verblijven wij,

Hoogachtend,

Statenfractie Forum voor Democratie (FVD),

Fred Walravens, Fractievoorzitter