Provinciale Staten

Provincie Zeeland

Vragen van het statenlid Fred Walravens (Forum voor Democratie) ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2019 **nummer 35.**

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake Toename cruiseschepen zorgt voor meer risico op het water:

	Vragen aan gedeputeerde staten		Antwoorden van gedeputeerde staten
	(ingekomen 8 november 2019		
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?	1.	Ja. Ten aanzien van het Regionaal Risicoprofiel Zeeland (RRP) is het zo dat, conform art 15 lid 3 Wet Veiligheidsregio's (Wvr), het concept ter consultatie wordt aangeboden aan de gemeenteraden en de raden hun wensen kenbaar kunnen maken ten aanzien van het in het beleidsplan op te nemen beleid. De provincie is in kennis gesteld van het concept RRP met het verzoek deze te betrekken bij het opstellen van de provinciale omgevingsvisie en –verordening.
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?	2.	De provincie heeft in relatie tot de Veiligheidsregio Zeeland (VRZ) een toezichthoudende taak. Die strekt tot het financieel toezicht op de VRZ door GS en toezicht op de bestuurlijke samenwerking door de cvdK in zijn rol als rijksorgaan. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) is verantwoordelijk voor de vlotte en veilige doorstroming van de scheepvaart op de Westerschelde. Bij incidenten op de Westerschelde werken in ieder geval VRZ, de GNA en Rijkswaterstaat Zee en Delta (RWS) nauw samen. Voorts ligt in het stelsel van bevoegdheden en verantwoordelijkheden, de verantwoordelijkheid voor de afhandeling van milieu- en verkeersincidenten op Zeeuwse hoofdvaarwegen bij RWS. Daarnaast is VRZ verantwoordelijk voor de risico- en crisisbeheersing en rampenbestrijding. De samenwerking bij incidenten op het water is ook geregeld in het 'Incidentbestrijdingsplan Deltawateren'.

statenstukken

	Vragen aan gedeputeerde staten		Antwoorden van gedeputeerde staten
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?	3.	De cvdK ziet er vanuit zijn toezichthoudende rol op toe dat de VRZ in haar wettelijke taak bestuurlijk goed samenwerkt met de betrokken instanties en voor de totstandkoming van het RRP een zorgvuldig proces doorloopt met de relevante partners. De provincie sluit ambtelijk aan op dit proces. Zie ook antwoord op vraag 1
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 wèl ondergeschikt kan zijn?	4.	Zie antwoord op vraag 2
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?	5.	Zie antwoord op vraag 2
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?	6.	Navraag bij de GNA leert dat, als veiligheidsrisico's daartoe aanleiding geven, kapiteins al verplicht worden een loods aan boord te nemen voordat een tocht over de Westerschelde begint. Met rederijen worden daarnaast ook andere afspraken gemaakt om de veiligheid op het water verder te versterken.
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?	7.	De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) is verantwoordelijk voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied. Het betreft hier een commissie op regeringsniveau van Nederland en België, waar de provincie geen positie in heeft. Vanuit de GNA vindt samenwerking plaats tussen alle diensten die bij de scheepvaartdienstverlening betrokken zijn.
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?	8.	Zie antwoordop vraag 2

	Vragen aan gedeputeerde staten		Antwoorden van gedeputeerde staten
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?	9.	Wij hebben navraag gedaan bij VRZ. Die laat weten dat de incidentbestrijding op de Westerschelde valt onder het werkingsgebied van het bij vraag 2 genoemde 'Incidentbestrijdingsplan Deltawateren'. Voor de bestrijding van waterincidenten wordt uitgegaan van 7 generieke scenario's voor waterincidenten. Onderdeel daarvan zijn ook scenario's als brand op een cruiseschip of ferry en ordeverstoring op een cruiseschip of ferry. VRZ laat weten dat het samen met haar netwerkpartners de consequenties van de toenemende cruisevaart op de Deltawateren momenteel verder uitwerkt.
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?	10.	Zie het antwoord op vraag 2
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?	11.	Zoals bij het antwoord op vraag 2 al is aangegeven, is de GNA verantwoordelijk voor de vlotte en veilige doorstroming van de scheepvaart op de Westerschelde. De GNA onderwerpt het transport van gevaarlijke stoffen op de hoofd(vaar)wegen aan een zorgvuldige risicoanalyse met het oog op de veiligheid.

MIDDELBURG, 17 december 2019

Namens de fractie van : FvD

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman

Fred Walravens

A.W. Smit