

Vragen van statenleden Versluis (D66), Koppejan (CU), Flameling (PvdA/GL), Van Unen (SP) en Kool (CDA) ingevolge artikel 44 reglement van orde

tot de notulen van de Provinciale Staten van Zeeland 2024 nummer 84.

(ingekomen: 17 maart 2024)

Vragen aan Gedeputeerde Staten	Antwoorden van Gedeputeerde Staten
1. Wat vinden GS van de regelmatige bezoeken van oude, niet verzekerde en slecht onderhouden olietankers aan de ankerplaats nabij Vlissingen-oost?	1. GS zijn uiteraard ook geschrokken van de berichtgeving in het NRC van 16 maart jl. Toch bleek al snel dat het beeld uit de NRC niet zo zwart-wit is als beschreven: het Vlissingse Loodswezen weerlegt het beeld dat het om oude, niet verzekerde en slecht onderhouden olietankers gaat. Loodsen hebben een rapporteringsbevoegdheid. Daarmee zijn ze verplicht om misstanden of defecten te melden. Sinds de oorlog in Oekraïne zijn er geen rapportages geweest (en dus geen vermoedens van de loodsens dat er onveilige schepen in de Westerschelde varen) en daarnaast is de leeftijd van de schepen die komen bunkeren bij Everingen lager dan de schepen die naar Nederlandse havens voeren in de afgelopen 3 jaar.
2. We zijn van mening dat deze bezoeken de kans op een milieuramp vergroten. Om dit te voorkomen moeten deze schepen scherp gecontroleerd en aangepakt worden door Inspectie Leefomgeving en Transport, maar die doen volgens het artikel van NRC niets. Willen GS met grootst mogelijke urgentie aan ILT duidelijk maken dat deze situatie anders moet worden aangepakt en dat ze structureel en vaak in de Westerschelde moeten gaan controleren?	2. In het artikel is aangegeven dat de Inspectie Leefomgeving en Transport niets zou doen. Echter, de inspectie houdt toezicht op Nederlandse en buitenlandse zeeschepen, bemanningen en rederijen. Zij controleren daarbij op onder meer de veiligheid van schepen, bemanning en de bedrijfsvoering. Een en ander wordt, voor buitenlandse schepen, uitgevoerd conform de procedures van de Paris MOU (=Memorandum of understanding) en de EU(=Europese Unie). Dit toezicht wordt beperkt toegepast op de Westerschelde. In geval van signalen zoals deze over 'onveilige' schepen kan de ILT overwegen om buiten de Paris MOU en EU toezicht toe te passen.
3. Zijn GS bereid om via het aandeelhouderschap van North Sea Port deze zorgelijke situatie te bespreken met als doel de schepen te weren?	3. GS zijn bereid om de situatie te bespreken met NSP (=North Sea Port), al is NSP als haven niet bevoegd om alles zelf te controleren en ligt Everingen buiten het beheersgebied van NSP.
4. Zien GS nog andere manieren om de veiligheid betreffende dit soort aftandse schepen te verbeteren?	4. Hiervoor verwijzen we naar het antwoord op de eerste vraag.
5. Willen GS in den Haag aandringen op het instellen van sanctielijsten en maatregelen in navolging van Groot-Brittannië?	5. De Tweede Kamer heeft op 20 maart jl. een motie aangenomen met de volgende twee verzoeken: • Verzoek aan de regering om zo spoedig mogelijk te komen tot een pakket aan maatregelen teneinde de situatie omtrent de

Vragen aan Gedeputeerde Staten	Antwoorden van Gedeputeerde Staten
	Russische schaduwvloot in Nederland aan te pakken; • Verzoek om met de regering in Europees verband te komen tot een effectief pakket aan maatregelen teneinde de ondermijning van de Russische schaduwvloot te intensiveren. Op 8 april jl. heeft het Ministerie van Buitenlandse Zaken aangegeven zich sterk te maken om richting de Europese Commissie te bepleiten dat er een sanctielijst komt met IMO (=International Maritime Organization) genummerde schepen erop, om op deze manier schepen die behoren tot de Russische schaduwvloot effectief te kunnen weren.
6. Willen GS aandringen bij de Vlaams-Nederlandse gemeenschappelijke nautische autoriteit om al het mogelijke in het werk te stellen om deze praktijken tegen te gaan?	6. Ja.
7. Waar liggen bij wie, welke verantwoordelijkheden in geval één van de olietankers kapot gaat en er een milieuramp ontstaat? Gezien de diverse organisaties die uit het artikel een rol spelen en wellicht andere Zeeuwse overheden of organisaties die in actie komen bij een milieuramp graag een duidelijk overzicht.	7. In het geval van een olieramp is Rijkswaterstaat in beginsel de eerste aangewezen partij om de olie op te ruimen en saneringsmaatregelen te nemen. In geval van een olieverontreiniging kan Rijkswaterstaat bij de coördinatie en afhandeling, naast de inzet van eigen oliebestrijdingsvaartuigen, een beroep doen op diverse contracten en samenwerkingsregelingen om olieverontreiniging te bestrijden. VRZ (=Veiligheidsregio Zeeland) coördineert bij een dergelijke ramp de algemene incidentbestrijding onder een GRIP(=Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdings Procedure)-opschaling (net zoals bij andere incidenten). In het Incidentbestrijdingsplan Deltawateren (herziene versie eind 2022) worden de taken en verantwoordelijkheden beschreven van alle betrokken diensten bij maritieme incidenten.
8. De EU heeft een sanctiebeleid tegen Rusland vastgesteld dat aankoop, invoer en overdracht van ruwe aardolie en bepaalde aardolieproducten over zee uit Rusland naar de EU verbiedt. Willen GS in gesprek gaan met NSP om te onderzoeken hoe dit soort ontwikkelingsmogelijkheden kan worden tegengegaan?	8. Zie hiervoor ook het antwoord op de vragen 1 en 3.
9. Zijn er veiligheidsvoorschriften/protocollen voor het bunkeren op de Westerschelde?	9. Ja. Iedere bunkeraanvraag wordt beoordeeld voordat er een vergunning wordt uitgegeven om te mogen bunkeren. In de vergunningseisen wordt onder meer aandacht besteed aan loodsplicht, veiligheidsvoorschriften, incident management en milieuvoorschriften.
10. Hoe actueel is het rampenplan van de VRZ in het geval van een milieuramp met olie?	10. De plannen voor de bestrijding van maritieme (milieu)incidenten op de Westerschelde zijn actueel, zie ook antwoord op vraag 7.

MIDDELBURG, 9 april 2024

Namens fractie: D66, CU, PvdA / GL, SP, CDA,
statenleden Versluijs, Koppejan, Flaming,
Van Unen en Kool

Gedeputeerde Staten

Drs. J.M.M. Polman

Drs. M.C.J. Franken