

Vragen van het statenlid Maarten Janssens en Hannie Kool-Blokland (CDA) ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2019 nummer 294.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake Economische schade door bezettings- en organisatorische problemen bij het Schelde Coördinatie Centrum

(ingekomen 7 december 2018)

Antwoorden van gedeputeerde staten:

1. Is het college bekend met de bezettings- en organisatorische problemen bij het SCC?

1. Antwoord op de vragen 1 t/m 4
Het SCC valt onder het gezag van Rijkswaterstaat Zee en Delta. Omtrent de door u aangehaalde bezettingsproblematiek, hebben wij navraag gedaan bij Rijkswaterstaat Zee en Delta. Daaruit blijkt dat de verkeerscentrales van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer in zowel Nederland als Vlaanderen sinds enige tijd een zogeheten onderbezettingsproblematiek kennen, als gevolg van onder andere plotse linge uitval van een medewerker door ziekte. Bij een lichte onderbezetting (een persoon minder) is op sommige momenten sprake van beperkte nautische dienstverlening.
Bij een zwaardere onderbezetting (twee personen minder) -wat zeer incidenteel voorkomt volgens Rijkswaterstaat- kan het gebruikelijke veiligheidsniveau niet gehandhaafd worden en worden nautische maatregelen getroffen. Scheepvaart en ketenpartners worden van deze onderbezetting en maatregelen op de hoogte gebracht via kennisgevingen aan de scheepvaart.

Rijkswaterstaat Zee en Delta laat weten geen onderzoek te kennen, waaruit blijkt dat er een (in)direct verband ligt tussen de tijdelijke onderbezetting op sommige momenten en de economische effecten daarvan voor het loodswezen en/of andere bedrijfstakken.

De problematiek van de onderbezetting van de verkeerscentrales wordt opgevolgd in de bestuurlijke Permanente Commissie voor het toezicht op de Scheldevaart (PC). In opdracht hiervan wordt zes-maandelijks gerapporteerd aan de PC over de onderbezetting(scijfers) en over het effect van de (structurele) maatregelen per verkeerscentrale in zowel in Nederland als Vlaanderen.

- Door zowel Nederland als Vlaanderen worden structurele maatregelen genomen om onderbezetting te voorkomen. Zo wordt onder andere gekeken of binnen de geldende kaders flexibeler kan worden omgegaan met de roosterbezetting en wordt voor de Nederlandse verkeerscentrales geïnvesteerd in de werving en opleiding van nieuwe medewerkers.
2. Indien niet, wat is daarvan de reden? 2. Zie antwoord op vraag 1
 3. Stilleleggen of vertragen van het scheepvaartverkeer leidt volgens het CDA niet alleen tot directe economische schade voor het loodswezen maar tevens tot een vele malen hogere directe economische schade voor het bedrijfsleven in Zeeland, haar achterland en - niet te vergeten - voor de Vlaamse havens aan de Schelde. Is het college dat eens met het CDA? 3. Zie antwoord op vraag 1
 4. Is het college het met het CDA eens dat stilleleggen of vertragen van het scheepvaartverkeer kan leiden tot een voor rederijen lagere betrouwbaarheid van de havens binnen het zeehavengebied Scheldemonden, waardoor de kans bestaat dat rederijen zullen gaan zoeken naar alternatieve locaties binnen en/of buiten Nederland? 4. Zie antwoord op vraag 1
 5. Is het college het met het CDA eens dat het stilleleggen of vertragen van het scheepvaartverkeer in het zeehavengebied Scheldemonden door bezettings- en organisatorische problemen bij een overheidsdienst onacceptabel is? 5. Binnen de scheepvaartketen kunnen onvoorziene omstandigheden of incidenten tijdelijke gevolgen hebben voor de overheidsdienstverlening. Binnen de bestaande mogelijkheden worden die gevolgen tot een aanvaardbaar niveau teruggebracht, waarbij uiteindelijk de veiligheid van de scheepvaart voorop staat.
 6. Is het college het met het CDA eens dat het stilleleggen of vertragen van het scheepvaartverkeer in het zeehavengebied Scheldemonden negatieve consequenties heeft voor de unieke en ook voor Zeeland zeer belangrijke Vlaams-Nederlandse samenwerking in dit gebied en daarom eveneens onacceptabel is? 6. Antwoord op vraag 6 en 7: Van de veronderstelde negatieve consequenties voor de samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen is, volgens Rijkswaterstaat Zee en Delta, geen sprake. Bovendien worden aandachtspunten, zoals eerder aangegeven, bestuurlijk geadresseerd in de PC voor het toezicht op de Scheldevaart.
 7. Zo ja, heeft het college de bereidheid om een bestuurlijke rol op zich te nemen waarin zij kan zorgen dat de scheepvaart geen hinder ondervindt van problemen bij het SCC? 7. Zie antwoord op vraag 6
 8. Indien niet, welke andere mogelijkheden ziet het college dan voor zichzelf om ervoor te zorgen dat de scheepvaart in de toekomst geen hinder ondervindt van eventuele bezettings- en organisatorische problemen bij het SCC? 8. Antwoord op vraag 8 en 9: Het gezag over de SCC en de verantwoordelijkheid voor een veilige scheepvaart op de Schelde ligt bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De van Rijkswaterstaat Zee en Delta ontvangen informatie, geeft naar onze mening voldoende blijk van het blijvend onder de aandacht

hebben van de problematiek. Wij zien daarnaast geen mogelijkheden de problematiek, meer of beter beheersbaar te krijgen dan nu het geval is. Als rijksheer brengt de cvdK, in zijn periodieke contacten met de Hoofdingenieur-Directeur (HiD) van Rijkswaterstaat Zee en Delta, deze problematiek wel onder de aandacht.

9. En algemeen: is het college bereid om haar contacten met het Rijk zoveel mogelijk te benutten om te voorkomen dat bezettings- en organisatorische problemen bij het SCC leiden tot stremmingen binnen het zeehavengebied Scheldemonden?

9. Zie antwoord op vraag 8

MIDDELBURG, 12 februari 2019

Namens de fractie van CDA,

Maarten Janssens en Hannie Kool-Blokland

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman
A.W. Smit