

Vragen van statenleden De heer Versluijs (D66), Mevrouw Flaming (PvdA-GL), Mevrouw Van Unen (SP) en De heer Koppejan (CU) ingevolge artikel 44 reglement van orde

tot de notulen van de Provinciale Staten van Zeeland 2025 nummer 181.

(ingekomen: 27 april 2025)

Vragen aan Gedeputeerde Staten	Antwoorden van Gedeputeerde Staten
1. In de eerdere beantwoording op onze vragen van 17 maart 2024 gaven GS aan dat signalen van onveilige schepen aanleiding kunnen zijn voor ILT om aanvullend toezicht toe te passen, buiten de standaardprocedures. Nu blijkt dat er nog steeds verdachte tankers zijn waargenomen voor de kust van Zeeland, willen wij weten: Hebben GS sindsdien contact gelegd met ILT met het verzoek tot (structureel) extra toezicht op de ankerplaats Everingen? Zo ja, met welk resultaat? In juli 2024 heeft ILT twee schepen verboden om de Westerschelde in te varen, is dit sindsdien vaker gebeurd?	1. Het is belangrijk om aan te geven dat wij zeer beperkte bevoegdheden in dit dossier hebben, te weten: - CdK heeft vanuit zijn rijkstaak een aanwijzingsbevoegdheid m.b.t. de bestuurlijke samenwerking; - In diverse gremia waarin GS frequent deelnemen komen de verschillende aspecten die aan dit onderwerp raken aan de orde. De inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) is verantwoordelijk voor toezicht op de naleving van wet- en regelgeving in dit domein. Wij hebben met ILenT geregeld contact over dit dossier. ILenT geeft het volgende aan: - Russisch gevlagde schepen, schepen gelieerd aan Russische personen of entiteiten, schepen die door het Russische Maritime Register of Shipping zijn gecertificeerd en tankers met Russische olie die verkocht is boven het prijsplafond van 60 USD per vat, worden in overeenstemming met de Europese sanctiemaatregelen geweerd uit Nederlandse havens en sluisen. - Het toelatingsbeleid tot een haven wordt bepaald door de havenmeesters, in de Westerschelde is dat de GNA / North Sea Port. De ILT ondersteunt wel adviserend. - Sinds juli 2024 zijn er geen getoetste schepen meer verboden om de Westerschelde in te varen. Wel is er geregeld onderzoek gedaan naar schepen die mogelijk verdacht waren.
2. Uit recente berichtgeving (o.a. via NU.nl) blijkt dat sancties tegen Russische olie regelmatig op slimme wijze worden ontdoken en dat handhavende instanties zoals de douane en de kustwacht hierin niet altijd bevoegd of actief zijn. Zijn GS bereid deze kwestie aan te kaarten bij het Strategisch Kenniscentrum Ondermijning (SKO), met het verzoek dit fenomeen nader te onderzoeken in het licht van ondermijnende criminaliteit?	2. De Sanctiewet 1977 (hierna: Sanctiewet) wijst de minister van Financiën samen met de minister van Buitenlandse Zaken aan als verantwoordelijke ministers voor het beleid op de uitvoering van (financiële) sancties (en de eventuele onderduiking daarvan) in Nederland. Deze sancties richten zich tegen statelijke actoren. Het SKO heeft geen verantwoordelijkheden binnen de Sanctiewet en wij zullen dit onderwerp daar dan ook niet aankaarten.

3. In de beantwoording op onze vorige vragen gaven GS aan dat men contact zou leggen met de Vlaams-Nederlandse Nautische Autoriteit. Heeft dit contact inmiddels plaatsgevonden? Zo ja, wat waren de uitkomsten en zijn er concrete afspraken gemaakt om deze problematiek (gezamenlijk) aan te pakken?	3. Er is contact geweest met de Vlaams-Nederlandse Nautische Autoriteit (= uitvoerende partij van landelijk beleid). Gezien de bevoegdheden van beide partijen zijn er geen afspraken gemaakt met betrekking tot dit onderwerp.
4. In de eerdere antwoorden op onze artikel 44 vragen wordt gewezen op de beperkte bevoegdheden van GS en North Sea Port. Tegelijkertijd blijkt dat de situatie bij Everingen zich herhaaldelijk voordoet en dat onze zorgen blijven bestaan. Zien GS mogelijkheden om, binnen hun invloedssfeer, aanvullende stappen te zetten, bijvoorbeeld door het organiseren van een bestuurlijk overleg met ILT, NSP, Rijkswaterstaat, de douane en de VRZ, om te komen tot een gezamenlijke aanpak?	4. Zie vraag 1 waarin onze bevoegdheden zijn vermeld. Vanuit onze verantwoordelijkheden en bevoegdheden en de terugkoppeling van ILLeT, zien wij geen aanleiding en mogelijkheden voor aanvullende stappen of een gezamenlijke aanpak.
5. Zijn GS op de hoogte dat één van de "flags of convenience" die vaak in verband wordt gebracht met de Russische schaduwvloot en waarvan schepen in Zeeuwse wateren varen, de Maltese vlag is? Delen GS onze constatering dat het opmerkelijk is dat een E.U. land het risico op een milieuramp in Zeeland vergroot? Zo ja, welke stappen worden ondernomen richting ILT of op Europees niveau om deze lacune te dichten?	5. Wij waren daar niet van op de hoogte. ILLeT geeft hierover desgevraagd het volgende aan: - Nederland is lidstaat van het Paris Memorandum of Understanding (MoU). - Paris MoU publiceert lijsten met vlagstaten die als 'wit' worden gecategoriseerd (kwaliteitsvlag), 'grijs' (risico) en 'zwart' (hoog risico). Deze categorisering wordt gedaan op basis van inspecties over de afgelopen drie jaar. - Op de huidige lijst staat Malta gecategoriseerd als een 'witte' vlagstaat en niet als een 'flag of convenience'. De "flags of convenience" die vaak in verband worden gebracht met de Russische schaduwvloot zijn vlagregistraties van vlagstaten die door het Paris MoU zijn gecategoriseerd als 'risico' (Cook Islands, Saint Kitts and Nevis) of 'hoog risico' (Palau, Comoren). - De European Maritime Safety Organisation (EMSA) monitort activiteiten van schepen onder verdachte vlagregisters en brengt lidstaten ervan op de hoogte als deze schepen door hun wateren varen.
6. Zijn GS bereid in Den Haag opnieuw aandacht te vragen voor deze zaak en erop aan te dringen dat de uitvoering van de aangenomen motie van 20 maart in de Tweede Kamer met spoed wordt opgevolgd, bijvoorbeeld via een brief aan de betrokken ministers?	6. Hiervoor verwijzen we naar de antwoorden op de vragen 1, 4 en 8.

7. In het geval van een olieramp op of nabij de Westerschelde lopen meerdere waardevolle en beschermde natuurgebieden groot risico op ernstige schade, waaronder gebieden waarvoor de provincie Zeeland zelf verantwoordelijkheden draagt binnen het Natuurpakket Westerschelde, de Manteling van Walcheren en de Kop van Schouwen. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat een belangrijke beheerrol in Natura2000-gebieden als de Westerschelde, de Vlake van de Raan en de Voordelta. Is GS daarnaast bereid om samen met RWS op te trekken richting het rijk om schepen uit de Russische schaduwvloot te weren?	7. Zie antwoord op vraag 1. Vanuit onze verantwoordelijkheden en bevoegdheden zien wij geen aanleiding om samen met Rijkswaterstaat op te trekken richting het Rijk.
8. Voor de Zeeuwse kust liggen meerdere strategisch vitale onderzeese infrastructuren, waaronder telecomkabels, oliepijpleidingen en elektriciteitskabels. In andere regio's, zoals de Oostzee, zijn verdachte schepen in verband gebracht met sabotage van dergelijke kabels. De aanwezigheid van ankerende of varende schepen met dubieuze vlaggen vormt daarom niet alleen een milieurisico, maar ook een risico voor nationale en Europese infrastructuur. Delen GS deze zorg, en zijn GS bereid deze dreiging te bespreken met het Nationaal Coördinator Terrorismedebestrijding en Veiligheid? Zijn er concrete Zeeuwse of landelijke scenario's opgesteld voor het omgaan met sabotage van onderzeese infrastructuur en wat is hierin de rol van de provincie?	8. Dit onderwerp heeft ook onze aandacht en wij agenderen dit in diverse gremia als punt van zorg. Er is een landelijke actieplan, Actieplan ter Bescherming Noordzee Infrastructuur. Hierin beschrijft het Ministerie van IenW de aanpak omtrent sabotage van onderzeese infrastructuur. Dit actieplan is een product van het interdepartementale Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur waar ook JenV/NCTV actief aan deelneemt.
9. Vorige week werd duidelijk dat de VRZ gaat onderzoeken of Zeeland wel voldoende voorbereid is op een ongeval met riviercruiseschepen op de Westerschelde. Zij zien dit als een van de hoofdrisico's. Een ander incident vond plaats vorige maand bij een aanvaring op de Noordzee waarbij de Russische kapitein is gearresteerd op verdenking van dood door schuld en grove nalatigheid. Deze combinatie van factoren lijkt een extra groot risico te zijn, vooral tussen de monding van de Schelde en ankerplaats Everingen. Delen GS onze zorg en zijn ze bereid om dit bij de GNA en/of bij Rijkswaterstaat aan te kaarten?	9. De VRZ heeft vorige maand de nieuwe Risico-inventarisatie Westerschelde bestuurlijk vastgesteld. Deze inventarisatie biedt inzicht in de risico's op de Westerschelde en is gericht op de periode 2025- 2030. Het uiteindelijke doel van deze inventarisatie is om maatregelen en voorzieningen voor de bestrijdings- en hulpdiensten af te stemmen, waarbij zowel een ramp met een riviercruiseschip als een aanvaring van een schip tot de in kaart gebrachte scenario's behoort. Zowel bij het opstellen van de Risico-inventarisatie Westerscheldedelta als de afstemming van de maatregelen en de voorzieningen zijn Rijkswaterstaat en de GNA betrokken.

MIDDELBURG, 27 mei 2025

Namens fracties: -
statenleden De heer Versluijs (D66),
Mevrouw Flaming (PvdA-GL),
Mevrouw Van Unen (SP)
en De heer Koppejan (CU)

Gedeputeerde Staten
H.M. de Jonge
Drs. M.C.J. Franken