

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2725

Vragen van het lid **Koerhuis** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat een noodhulpsleepboot een stuurloos schip weghoudt bij windpark Borssele* (ingezonden 12 mei 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 30 mei 2023).

Vraag 1

Kent u de berichten «Botsing op zee zorgt voor stuurloos schip Julietta D»¹ voor de kust van IJmuiden en «Noodhulpsleepboot houdt stuurloos schip weg bij windpark Borssele»?²

Antwoord 1

Ja

Vraag 2

Wat is uw reactie op deze berichten?

Antwoord 2

Deze twee incidenten benadrukken het belang van mitigerende maatregelen voor scheepvaartveiligheid bij de ontwikkeling van windparken op zee.

Vraag 3

Hoeveel noodhulpsleepboten heeft u beschikbaar voor dit soort incidenten?

Antwoord 3

De Kustwacht beschikt over drie noodhulpsleepboten (ERTV's, Emergency Response Towing Vessels). Twee van deze ERTV's zijn permanent gestationeerd rondom windpark Borssele en de Hollandse Kust windparken.

Vraag 4

In hoeverre is dit aantal noodhulpsleepboten voldoende?

¹ Kustwacht, 1 februari 2022, <https://kustwacht.nl/incident/botsing-op-zee-zorgt-voor-stuurloos-vrachtschip-julietta-d/>

² Schuttevaer, 26 januari 2023, <https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2023/01/26/noodhulpsleper-houdt-stuurloos-schip-weg-bij-windpark-borssele/>

Antwoord 4

Mede gebaseerd op de analyse van het Marin³, is de inschatting dat het aantal ERTV's, samen met de andere maatregelen die zijn getroffen (zie antwoord op vraag 5), voldoende zijn om de risico's voor scheepvaartveiligheid te beheersen voor de geplande 11 GW uit de routekaart windenergie op zee 2030⁴. De huidige ERTV's zijn al enkele keren van grote waarde gebleken bij het voorkomen van aanvaringen met windturbines. In het kader van de uitbreiding van het aantal windenergiegebieden tot 21 GW zoals opgenomen in de aanvullende routekaart 2030⁵ zal het aantal ERTV's verder worden uitgebreid.

Vraag 5

Welke maatregelen heeft u genomen om dit soort incidenten in de toekomst te voorkomen?

Antwoord 5

Nederland heeft in 2013 in samenwerking met de maritieme sector het zogenaamde afwegingskader veilige afstanden tussen scheepvaartroutes en windparken⁶ ontwikkeld. Hiervoor zijn bufferzones tussen windparken en scheepvaartroutes gecreëerd die schepen in staat moeten stellen om een noodprocedure te kunnen uitvoeren voordat ze in een windpark komen. Het kan desondanks voorkomen dat een schip toch in een windpark terecht komt met alle risico's van dien. In het Programma Noordzee 2022–2027⁷ zijn aanvullende maatregelen opgenomen om de cumulatieve risico's van windparken voor de scheepvaartveiligheid niet te laten toenemen en waar mogelijk te beperken. Het gaat onder andere om verkeersbegeleiding op zee, extra toezicht en handhaving, extra sensoren zoals radar voor een beter actueel beeld van de verkeersbewegingen op zee, extra noodstoeplehulp en meer capaciteit voor Search and Rescue (SAR) en oliebestrijding. Dit maatregelenpakket is afgesproken voor alle windparken die worden gebouwd in het kader van de routekaarten 2023 en 2030. In de beantwoording van eerdere Kamervragen van de heer de Groot⁸ ben ik hier reeds uitgebreider op ingegaan.

Vraag 6

Deelt u de mening dat de vaarwegen rondom platformen en windparken op de Noordzee steeds drukker worden en dat, in combinatie met het toenemend aantal platformen en windparken en het toenemend aantal stormen, de kans steeds groter wordt op dit soort incidenten?

Antwoord 6

De Ministeries van IenW en Economische Zaken en Klimaat (EZK) hebben in het voorjaar van 2018 aan onderzoeksinstituut MARIN opdracht gegeven om de risico's van de uitrol van de routekaart windenergie op zee 2030 te onderzoeken en om (mitigerende) maatregelen te bepalen⁹. Uit de MARIN-analyse blijkt dat zonder mitigerende maatregelen, als gevolg van de autonome ontwikkeling van de scheepvaart, het aantal aanvaringen op de Noordzee toeneemt van de huidige 7,5 aanvaringen per jaar naar 8,4 en dat door de aanleg van de windparken tot 2030 het aantal aanvaringen zal toenemen tot gemiddeld 10,4 per jaar. Verschillende mitigerende maatregelen

³ MARIN, mei 2019. Wind op Zee 2030: gevolgen voor scheepvaartveiligheid en mogelijke mitigerende maatregelen. Kwalitatieve en kwantitatieve analyse. Rapport 31132-3-MSCN rev.1.0

⁴ Kamerstuk 33 561, nr. 42, Routekaart windenergie op zee 2030

⁵ Kamerstuk 33 561, nr. 53, Aanvullende routekaart windenergie op zee 2030

⁶ Nationaal Waterplan 2016–2021: «Ontwerp criterium voor veilige afstanden tussen scheepvaartroutes en windparken op zee».

⁷ Kamerstuk 35 325, nr. 5, Nationaal Water Programma 2022–2027, Bijlage Programma Noordzee 2022–2027

⁸ Antwoord schriftelijke vragen, 23 juni 2022, 2022Z09544: Antwoord op vragen van de leden Tjeerd de Groot en Boucke over de veiligheid van maritieme en energie gerelateerde activiteiten op de Noordzee

⁹ MARIN, mei 2019. Wind op Zee 2030: gevolgen voor scheepvaartveiligheid en mogelijke mitigerende maatregelen. Kwalitatieve en kwantitatieve analyse. Rapport 31132-3-MSCN rev.1.0

(zie antwoord op vraag 5) zijn er op gericht om deze toename in het aanvaringsrisico te beheersen en om te voorzien in het beleidsuitgangspunt uit het Programma Noordzee 2022–2027 om het huidige veiligheidsniveau van de scheepvaart minimaal te handhaven en waar mogelijk te verbeteren.

Vraag 7

In hoeverre gaan de vaarwegen in de Noordzee door de territoriale zone, de aansluitende zone en de exclusieve economische zone?

Antwoord 7

De door de Internationale Maritieme Organisatie vastgestelde vaarroutes op de Nederlandse Noordzee bevinden zich zowel in de territoriale zone alsook in de aansluitende zone en de exclusieve economische zone.

Vraag 8

Wie is verantwoordelijk voor het veilig houden en beveiligen van (toekomstige) platformen en windparken op de Noordzee in de territoriale zone, de aansluitende zone en de exclusieve economische zone?

Antwoord 8

In eerste instantie is dit een verantwoordelijkheid van de beheerder van de installatie. Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) en Rijkswaterstaat (RWS) houden gezamenlijk toezicht op de naleving van de regels in de Wet windenergie op zee en de Waterwet. Daarnaast houdt SodM toezicht op de arbeidsomstandigheden, de arbeidstijden en de productveiligheid voor de Minister van Sociale zaken en werkgelegenheid (SZW). Ten slotte bewaakt de Kustwacht samen met de beheerder het binnenvaren van de veiligheidszones rond windparken en platformen.

Vraag 9

Maakt u afspraken met zeehavens, zeereederijen, platformen, windparken en kustwacht om dit soort incidenten in de toekomst te voorkomen? Zo ja, welke afspraken heeft u gemaakt? Zo nee, bent u bereid om deze afspraken te maken?

Antwoord 9

Nieuwe ruimtelijke plannen en hieraan gekoppelde scheepvaartveiligheidsmaatregelen op de Noordzee worden besproken in het Noordzeeoverleg. In dit overleg zijn alle stakeholders die actief zijn op de Noordzee vertegenwoordigd. De scheepvaartveiligheidsmaatregelen (zie vraag 5) worden daarnaast in nauwe afstemming met de maritieme sector vormgegeven. Hiervoor werk ik bijvoorbeeld samen met de Scheepvaart Adviesgroep Noordzee (SAN). De SAN bestaat onder meer uit vertegenwoordigers van Nederlandse zeehavens, rederijen, het Loodswezen, de visserij, de recreatievaart en de Kustwacht.

Vraag 10

Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de motie Koerhuis en Tjeerd de Groot over een visie, een plan en een groeipad opstellen ten aanzien van duurzame scheepvaartbrandstoffen en nieuwe haventerreinen?¹⁰

Antwoord 10

In de verzamelbrief die ik uw Kamer nog voor het Commissiedebat Maritiem van 30 mei 2023 zal doen toekomen ga ik nader op de uitvoering van de motie. Hierin wordt toegelicht dat voor de ontwikkeling van duurzame brandstoffen in de zeevaart de Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland dit jaar een Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart opstelt. Deze Roadmap zal ingaan op de meest waarschijnlijke transitiepaden voor de zeevaart en op de implicaties hiervan voor de brandstofmix. De uitkomsten van deze Roadmap zullen eind dit jaar met de Kamer worden gedeeld. De zeevaart is ook onderdeel van de uitwerking van het Nationaal Plan Energiesysteem 2050 (NPE). Een concept NPE wordt opgesteld onder regie van de Minister voor Klimaat en Energie en voor de zomer met de Kamer gedeeld en ter publieke

¹⁰ Motie van het lid Koerhuis en Tjeerd de Groot, vergaderjaar 2022–2023, kamerstukdossier: 31409–379

consultatie gepubliceerd. Het NPE is een kabinetsvisie op de gewenste ontwikkeling van het energiesysteem richting 2050, waarbij zowel wordt ingegaan op de ontwikkelrichting en transitieroutes van de energievraag vanuit veel sectoren (o.m. industrie & transport) als op die van het aanbod vanuit de energieketens. Als onderdeel van dit NPE worden de typen en volumes energiedragers die nodig zijn voor verschillende transportmodaliteiten, waaronder de scheep- en luchtvaart, in kaart gebracht voor zover dat op dit moment al mogelijk is. Daarbij wordt ook gekeken naar energiedragers die als grondstof in de industrie worden ingezet en die voor bunkering worden gebruikt. Voor wat betreft het aanbod van duurzame energiedragers kijkt het NPE ook naar de balans tussen import en eigen productie, aangezien er grenzen zijn aan de hoeveelheid bunkerbrandstoffen die nationaal geproduceerd kan worden.

In de Nederlandse zeehavens zijn bedrijven gevestigd en vestigen zich nieuwe bedrijven die duurzame (bio)brandstoffen produceren. De mogelijke productielocaties voor duurzame (bio)brandstoffen in de Rotterdamse haven (en/of andere zeehavens) zijn afhankelijk van de beschikbare (fysieke) ruimte en de gestelde milieu en veiligheidseisen. Inmiddels hebben verschillende bedrijven de Tweede Maasvlakte gekozen als productielocatie voor duurzame (bio)brandstoffen voor industrie en mobiliteit, waaronder biokerosine voor de luchtvaart. Het groeipad van duurzame scheepvaartbrandstoffen en nieuwe haventerreinen loopt mee in de ruimtelijke uitwerking van de ontwikkelperspectieven voor de verschillende NOVEX-gebieden, waaronder de Rotterdamse haven, Amsterdam/Noordzeekanaalgebied en North Sea Port District.

Vraag 11

Neemt u bij de uitvoering van de betreffende motie nieuwe haventerreinen op drijvende eilanden op de Noordzee mee? Wie zou er verantwoordelijk zijn voor het veilig houden en het beveiligen van (toekomstige) drijvende eilanden op de Noordzee in de territoriale zone, de aansluitende zone en de exclusieve economische zone?

Antwoord 11

Er zijn marktpartijen die ideeën voor kunstmatige eilanden verkennen. Er zijn voor zover bekend geen concrete plannen voor de aanleg van (drijvende) eilanden in de territoriale Noordzee. Het ligt wel in de lijn der verwachting dat er energiehub's op de Noordzee zullen worden ontwikkeld en EZK onderzoekt in samenwerking met IenW welke constructievormen hiervoor in aanmerking komen. Of die er komen, en zo ja, waar en met welke functie, zal altijd een besluit van het Rijk zijn. In het programma Noordzee is vastgelegd dat als er sprake is van kunstmatige eilanden, het Rijk de regie heeft over functie, locatie en wijze van beheer. Hier is destijds toe besloten omdat het borgen van de (internationale) veiligheid een verantwoordelijkheid van het Rijk is. Voorlopig is hier geen sprake van maar als er mogelijkheden zijn voor nieuwe haventerreinen zal dit in de uitvoering van de motie worden meenemen.

Vraag 12

Hoe begeleiden Nederland en de andere omliggende landen van de Noordzee op dit moment het scheepsverkeer op de Noordzee?

Antwoord 12

In Nederland en de andere omliggende landen van de Noordzee wordt het scheepvaartverkeer gereguleerd door routeringsmaatregelen en in aanloopgebieden begeleid door actieve verkeersbegeleiding op zee. Daarnaast monitort de Kustwacht het scheepvaartverkeer op zee op passieve wijze en adviseert zij onder andere aan de hand van veiligheidsberichten.

Vraag 13

Bent u bereid om een scheepsverkeersleiding Nederland op te zetten en het scheepsverkeer op de Noordzee beter te begeleiden?

Antwoord 13

De Kustwacht zal vanaf 2025 voorzien in passieve verkeersbegeleiding (Vessel Traffic Monitoring – VTMon) rondom windparken wat moet bijdragen aan een betere informatievoorziening en veiligere zee voor zowel gebruikers als kuststaat.

Vraag 14

Kunt u deze vragen beantwoorden voor het commissiedebat Maritiem op 30 mei 2023?

Antwoord 14

Ja de antwoorden zijn verstuurd op 30 mei 2023.