

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

1833

Vragen van de leden **Gabriëls** en **De Hoop** (GroenLinks-PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de scheepsramp voor de kust van Hull* (ingezonden 13 maart 2025).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 3 april 2025).

Vraag 1

Welke schadelijke effecten op natuur en milieu in de Noordzee moeten we vrezen van de scheepsramp voor de kust van Hull (Groot-Brittanië)? Zijn er effecten voor het Nederlandse of internationale deel van de Noordzee te verwachten?

Antwoord 1

Inschatten van milieueffecten voor mens en dier is complex. Elk organisme heeft een andere reactie op verontreinigingen, het risico op effecten is afhankelijk van de blootstelling en karaktereigenschappen van een bepaalde stof. Het is dus nog niet bekend wat de milieueffecten van dit incident zijn. In deze beantwoording wordt niet vooruitgelopen op het onderzoek door de Britse autoriteiten, waarbij ze ook de milieueffecten van het incident onderzoeken.

Er is echter vooralsnog geen reden om aan te nemen dat er grote effecten voor het Nederlandse deel van de Noordzee zullen zijn. Er zijn inmiddels specialistische vaartuigen ingezet om vervuiling door het incident te bestrijden.

De aangevaren tanker Stena Immaculate vervoerde vliegtuigbrandstof, waarvan zo'n 2.300 ton, ruwweg 8% van de totale lading, is uitgestroomd. Een deel van deze lading is verbrand. De Britse Kustwacht heeft bovendien bekend gemaakt dat er plastic pellets in het zeewater en aan de kust zijn aangetroffen, deze worden nu opgeruimd. Hoeveel pellets in het water terecht zijn gekomen is onbekend.

Vraag 2

Kunt u de Kamer informeren over de oorzaak van het ongeluk?

Antwoord 2

De oorzaak van het ongeval is nog niet bekend. Daarvoor moet eerst het lopende onderzoek van de betrokken (buitenlandse) autoriteiten worden afgewacht. Mocht het onderzoek van de betrokken autoriteiten aanleiding

geven om (een deel van) het Nederlandse veiligheidsbeleid op de Noordzee te heroverwegen, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.

Vraag 3

Gelden er voor het Britse deel van de Noordzee andere regels voor de scheepvaartveiligheid dan voor het Nederlandse of internationale deel?

Antwoord 3

Voor de scheepvaart gelden buiten de territoriale zone¹ overal dezelfde regels en voorschriften. Deze zijn internationaal geharmoniseerd in het Aanvaringsverdrag, beter bekend als COLREGS. Binnen de territoriale zone kan een land aanvullende eisen stellen en maatregelen treffen, zoals in Nederlandse wateren bijvoorbeeld loodsplicht of Vessel Traffic Services (verkeersbegeleiding) in de aanloopgebieden van grote havens gelden. Schepen dienen zich in dergelijke gebieden te melden, een specifiek marifoonkanaal af te luisteren en dienen eventuele verkeersaanwijzingen op te volgen.

De ruimtelijke ordening van de Noordzee voor de Britse kust is echter veel minder uitgebreid dan in Nederlandse wateren. Voor de Britse oostkust, waar veel minder scheepvaartverkeer plaatsvindt dan voor de Nederlandse kust, bevindt zich geen afgebakend verkeersscheidingsstelsel («vaarbanen») voor schepen, waardoor schepen daar vrijer zijn om een eigen route te kiezen. De Stena Immaculate lag bovendien niet in een afgebakend ankergebied.

Vraag 4

Kan een dergelijk ongeluk redelijkerwijs ook voor de Nederlandse kust plaatsvinden? Of zijn er hier maatregelen van kracht die dat onwaarschijnlijk maken of uitsluiten?

Antwoord 4

Een incident is nooit helemaal uit te sluiten, maar er zijn voor de Nederlandse kust wel meer maatregelen van kracht om een dergelijk ongeluk te voorkomen dan voor de Britse oostkust. Vanwege de grote verkeersdrukte en de vele overige activiteiten in het Nederlandse deel van de Noordzee heeft Nederland een strak afgebakend routingssysteem vastgesteld dat, samen met andere maatregelen zoals verkeersbegeleiding en ERTV's (noodsleepboten), het risico dat schepen onverhoopt een ankergebied, windmolenpark of ander onveilig gebied invaren zoveel mogelijk beperkt. In de aanloopgebieden van onze zeehavens hebben we Vessel Traffic Service (VTS) die scheepvaart coördineert. Ook zijn ankergebieden duidelijk afgebakend. Vanaf oktober 2025 start de Nederlandse Kustwacht met Vessel Traffic Monitoring (VTMon), voornamelijk in en om gebieden met windparken op de Noordzee. Dit is een vorm van verkeersbegeleiding waarbij een operator op het Kustwachtcentrum, op basis van verkeersbeelden en meteorologische informatie, mogelijk risicovolle scheepsbewegingen waarneemt. De operator kan als de situatie kritiek dreigt te worden, de betreffende schepen via de marifoon attenderen op het risico. De kans op een aanvaring wordt daarmee kleiner.

Vraag 5

Hoe verhoudt deze scheepsramp zich tot de door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) geconstateerde risico's? Moet deze ramp gevolgen hebben voor het opvolgen van de aanbevelingen uit het OVV-rapport over de scheepvaartveiligheid op de Noordzee? Is uw brief van 17 februari in die zin nog actueel?²

Antwoord 5

Zolang de oorzaak van het incident onbekend is, is nog weinig te zeggen over hoe de ramp zich verhoudt tot de door de OVV geconstateerde risico's. Het ministerie staat in contact met de Britse collega's, ook via de North Sea Shipping Group, dus de lessen die van dit incident geleerd kunnen worden, zullen worden gedeeld met Nederland en andere Noordzeelanden.

¹ De territoriale zone is het zeegebied dat de eerste 12 nautische mijlen, ruim 22 km, vanaf de kust beslaat

² Kamerstuk 31 409, nr. 478

In de brief van 17 februari (kst 31 409, nr. 478) licht het ministerie toe dat het de beheersing van scheepvaartveiligheidsrisico's op de Noordzee gaat verbeteren door onder andere periodieke integrale veiligheidsanalyses uit te voeren, middels scenario-denken te anticiperen op mogelijke toekomstige ontwikkelingen en de risico's van verschillende scenario's beter te begrijpen door verbeterde modellering en simulatie van de scheepvaart op de Noordzee. Deze scheepsramp sterkt het ministerie in haar overtuiging dat deze proactieve benadering om tot een toekomstbestendige risicobeheersing te komen actueel en noodzakelijk is.

Vraag 6

Welke maatregelen neemt u om de scheepvaartveiligheid te verbeteren en risico's zoals deze aanvaring te verkleinen?

Antwoord 6

Door de uitgebreide ruimtelijke ordening van het Nederlandse deel van de Noordzee reduceren wij de kans op aanvaringen. De eerder genoemde routing van het scheepvaartverkeer, de monitoring van het verkeer, de aanwezigheid van noodsleepboten en het duidelijk afbakenen van ankergebieden dragen in hoge mate bij aan het beperken van de kans op een aanvaring met een schip dat voor anker ligt. Het bij vraag 4 genoemde VTMon is een belangrijke nieuwe maatregel om de kans op incidenten te verkleinen. De in de Kamerbrief van 17 februari (kst 31 409, nr. 478) geschetste aanpak van de aanbevelingen uit het OvV-rapport «Schipperen met Ruimte» (zie ook vragen 5 en 10) stelt het ministerie bovendien in staat om ook in de toekomst de juiste maatregelen te treffen om de scheepvaartveiligheid te verbeteren.

Vraag 7

Welke maatregelen neemt u om de gevolgen van aanvaringen te bestrijden?

Antwoord 7

Rijkswaterstaat en de Kustwacht werken bij rampen en incidenten op de Noordzee nauw samen, gecoördineerd door de Kustwacht. Beide hebben hierin een eigen specifieke taak. De Kustwacht draagt zorg voor Search & Rescue (SAR) en de nautische veiligheid van de scheepvaart, terwijl Rijkswaterstaat regie heeft over onder meer de oliebestrijding op zee. Ter plaatse van het incident kunnen noodsleepboten en vaartuigen om olie- of andere vervuiling op te ruimen worden ingezet. Hulpteams kunnen snel ter plaatse worden gebracht met helikopters die stand-by staan.

Vraag 8

Als we bij elk incident met een containerschip moeten vrezen voor ernstige gevolgen voor de Noordzeenatuur door vervuiling met zeer gevaarlijke en giftige stoffen, moeten we dan niet het vervoer van deze stoffen anders regelen? Bijvoorbeeld met strengere eisen aan containers of schepen, apart vervoer of andere maatregelen?

Antwoord 8

Het vervoer van gevaarlijke en milieuverontreinigende stoffen over zee is reeds aan strenge eisen gebonden. Deze eisen worden mede door inzet vanuit Nederland, nog verder aangescherpt. Zo zet Nederland zich binnen IMO (De International Maritime Organization) actief in voor het aanscherpen van de vervoerseisen voor het vervoer van plastic pellets op zeeschepen. Nederland is in IMO-verband bovendien zeer actief in het aanscherpen van de veiligheid van containervervoer op zee, dit ook na aanleiding van het containerverlies van de MSC Zoe. Voor de maatregelen die daartoe worden genomen verwijs ik u naar de laatste voortgangsrapportage MSC Zoe (Kst 31 409, nr. 469).

Vraag 9

Hoe kan de natuur tijdens of na een scheepsramp waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen worden beschermd? Zijn er ook gespecialiseerde schepen of andere apparatuur beschikbaar voor andere lekkages dan alleen olie? Is er iets dat gedaan kan worden als schadelijke, in water oplosbare, stoffen vrij komen?

Antwoord 9

De mogelijkheid om een stof op te ruimen wanneer die in het water terecht komt hangt sterk samen met de eigenschappen van die stoffen. Olie kan met gespecialiseerde schepen zoals het Nederlandse oliebestrijdingsvaartuig Arca worden opgeruimd. Als een wateroplosbare stof eenmaal in het water zit, is het bijna niet mogelijk deze er nog uit te halen of te voorkomen dat ze verspreiden. De belangrijkste stap is om voorkomen dat de stoffen in eerste instantie in het water terecht komen.

Via de Bonn Overeenkomst werkt Nederland al sinds 1984 samen met 10 Noordzeelanden en EU aan de opsporing, melding en bestrijding van verontreiniging van de Noordzee door olie en andere schadelijke stoffen. Tevens wordt er dit verband gewerkt aan het optimaliseren van opruimtechnieken.

Vraag 10

Acht u de huidige aanpak van risicobeheersing op de Noordzee voldoende in lijn met de snelle ontwikkelingen in het gebied, zoals de groei van de scheepvaartindustrie en de uitrol van windparken? In hoeverre houdt de in de Kamerbrief van 17 februari geschetste aanpak gelijke tred met deze ontwikkelingen? Acht u aanvullende maatregelen noodzakelijk om de scheepvaartveiligheid en ecologische bescherming op de Noordzee toekomstbestendig te maken?

Antwoord 10

Het incident voor de kust van Hull vond plaats op een relatief weinig bevaren stuk van de Noordzee en is vooralsnog niet te koppelen aan de groei van de scheepvaartindustrie en de uitrol van windparken.

De aanpak die geschetst wordt in de Kamerbrief van 17 februari (kamerstuk 31 409, nr. 478) houdt niet slechts gelijke tred met de snelle ontwikkelingen op de Noordzee, maar is juist nadrukkelijk bedoeld om vroegtijdig meer zicht te krijgen op de risico's van diverse toekomstscenario's met een nog veel drukkere en vollere Noordzee. De in de brief benoemde inzet op verbetering van de modellering van verkeerssituaties en simulatie van specifieke situaties zijn daarbij belangrijke gereedschappen. Hierdoor kan onder andere vroegtijdig worden ingeschat welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zullen zijn om ook in de toekomst de Noordzee veilig te houden en de ecologie te beschermen.