

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

1493

Vragen van de leden **Peter de Groot**, **Brekelmans** en **Erkens** (allen VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Russische schepen die bijtanken bij Vlissingen? Daarmee helpt Nederland Poetins oorlogseconomie»* (ingezonden 21 maart 2024).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 12 april 2024).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Russische» schepen die bijtanken bij Vlissingen? Daarmee helpt Nederland Poetins oorlogseconomie?»¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is het correct dat de scheepvaart bij ankerplaats Everingen geen havengeld betaalt? Zo ja, waarom is dit niet het geval?

Antwoord 2

Ja, dat is correct. Op de ankerplaatsen in de Westerschelde, waaronder de ankerplaats Everingen, wordt door de scheepvaart geen havengeld betaald. Ankerplaatsen maken geen onderdeel uit van een haven, waarmee het recht van de vrije scheepvaart geldt. Op die locaties is het niet toegestaan havengeld te vragen.

Vraag 3

Is het aantal schepen dat aanmeert bij deze ankerplaats de afgelopen maanden inderdaad fors toegenomen? Kan dit cijfermatig nader worden onderbouwd? Waarom wel, waarom niet?

Antwoord 3

Het aantal schepen is de afgelopen maanden niet fors toegenomen. In het afgelopen jaar was er per kwartaal sprake van een stabiel aantal schepen die voor anker gingen op locatie Everingen, zie hieronder:

¹ NRC, 19 maart 2024, Wat vindt NRC | «Russische» schepen die bijtanken bij Vlissingen? Daarmee helpt Nederland Poetins oorlogseconomie – NRC

2024 kwartaal 1 (tot nu toe): 276 schepen

2023 kwartaal 4: 274 schepen

2023 kwartaal 3: 255 schepen

2023 kwartaal 2: 321 schepen

2023 kwartaal 1: 332 schepen

De afgelopen jaren was er wel sprake van een toename. Het aantal schepen, dat voor anker ging op locatie Everingen, steeg van 440 in 2020 via 548 in 2021 naar 1.149 in 2022 en 1.182 in 2023.

Vraag 4

Klopt de bewering dat er zeven Russische schepen de afgelopen tijd zijn aangemeerd bij deze ankerplaats? Zo nee, hoeveel Russische schepen zijn hier de afgelopen tijd dan aangemeerd?

Antwoord 4

Er hebben geen Russisch gevlagde schepen voor anker gelegen op de Everingen. De vier schepen die met naam genoemd zijn in het NRC artikel, hebben wel toestemming gekregen om de Westerschelde op te varen en voor anker te gaan, omdat deze niet onder de Europese sancties vielen.

Vraag 5

Klopt het dat de kans op ongelukken is toegenomen door «schaduwschepen», zoals benoemd in het artikel?

Antwoord 5

Op dit moment kunnen we nog geen inschatting geven of de kans op een ongeluk is toegenomen. Dat verkent de ILT momenteel. De eerste stap hierbij is het scherper in kaart brengen van de schaduwvloot.

Voor zeegaande schepen gelden internationale veiligheidseisen. De verantwoordelijkheid om in compliance te zijn met die internationale eisen ligt in eerste instantie bij de reder en Vlaggenstaat. Het controleren van buitenlandse schepen die Nederlandse havens aandoen is een recht dat dient als vangnet om te controleren of er aan deze eisen wordt voldaan. Hiervoor zijn er wereldwijd verschillende samenwerkingsverbanden van lidstaten die havenstaatcontroles uitvoeren. Nederland is lid van het samenwerkingsverband ParisMoU en CaribbeanMoU. Schepen welke Nederland aandoen worden op basis van een risicoprofiel geselecteerd voor inspectie. Deze profielen worden gebaseerd op gegevens van de ParisMoU en de EU.

Vraag 6

Wat kan er op korte termijn gedaan worden om ongelukken met deze «schaduwschepen» te voorkomen?

Antwoord 6

Op korte termijn wordt er gekeken wat er gedaan kan worden om de «schaduwvloot» scherper in kaart te brengen. Door meer inzicht te hebben in welke schepen onderdeel uitmaken van deze vloot en die hiermee trachten sancties te omzeilen, kan er gericht worden gecontroleerd op de technische staat van deze schepen.

Daarnaast is het van belang dat er Europees afspraken worden gemaakt als het gaat om het omzeilen van sancties door middel van deze schaduwvloot. Door samen met andere lidstaten gericht te monitoren op deze schepen, kan er een duidelijker beeld ontstaan waar de schepen zich bevinden.

Vraag 7

Is het correct dat de douane en Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) niet handhavend optreden tegenover deze Russische schepen?

Antwoord 7

Het is onwenselijk dat schepen de Europese sanctieregels kunnen omzeilen en daarbij ook mogelijk een gevaar zijn voor mens en milieu. De ILT neemt deze signalen uiterst serieus en gaat daarmee aan de slag. Inspecties op buitenlandse schepen gaan in Nederland op basis van risicolijsten van de ParisMoU en de EU. Deze inspecties vinden plaats in havens en op enkele ankerplaatsen (Everingen A en Put bij Terneuzen). De ILT gaat, samen met andere betrokken partijen, aan de slag om ervoor te zorgen

dat er meer zicht en controle komt op de risicoschepen die we niet in kaart hebben, waaronder de schaduwvloot.

Verder voert de ILT sanctie-inspecties uit aan boord van schepen die worden geselecteerd door de Kustwacht. Het betreffen dan schepen die op enigerlei wijze in verband kunnen worden gebracht met de sanctielijst. Russische schepen hebben geen toegang tot Nederlandse havens op basis van de sancties tegen Rusland. De schaduwvloot bestaat met name uit schepen die onder andere vlag varen, mogelijk geen Europese havens aandoen en hierdoor onder de radar kunnen blijven op de risicolijsten.

Vraag 8

Deelt u de mening dat het verboden moet worden om aan te meren bij deze ankerplaats?

Antwoord 8

Nee, want Everingen is – net als de andere ankerplaatsen in het Scheldegebied – aangewezen als ankerplaats onder het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest vanuit het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer in het Scheldegebied. Deze ankerplaatsen vervullen een belangrijke functie voor veilig en vlot scheepvaartverkeer in het Scheldegebied en worden gebruikt als noodankerplaats, voor overslagwerkzaamheden en bunkeringen. De ankerplaats Everingen is nautisch gezien een verantwoorde en veilige ankerplaats.

Vraag 9

Als dit niet mogelijk is, kunnen burgemeesters dan de bevoegdheid krijgen handhavend op te treden tegenover deze schepen?

Antwoord 9

Nee, in Nederland hebben burgemeesters geen directe verantwoordelijkheid voor het toezicht en handhaving op schepen. Het toezicht en de handhaving op schepen vallen onder de verantwoordelijkheid van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Vraag 10

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 10

Ja, zie hierboven.