

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/167647

Datum 22 juni 2021
Betreft Ongevalscijfers scheepvaart 2020

Geachte voorzitter,

Op 9 juli 2020 stuurde ik u een brief¹ met de ongevals cijfers van de zee- en binnenvaart in 2019. Met deze brief informeer ik u over de ongevals cijfers van 2020.

Tabel 1: Scheepsongevallen Nederlands deel van de Noordzee²

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ZESO ^a	4	2	0	0	2	2	1	5	1
ESO ^b	15	13	12	11	8	12	10	4	6
MESO ^c	46	44	28	21	49	16	32	31	24
Tot. aantal ongevallen	65	59	40	32	59	30	43	40	31

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Aantal doden en vermisten	13	3	0	0	0	1	0	3	0
Aantal gewonden	6	2	0	2	3	3	0	4	2

^a Zeer ernstig scheepsongeval: ongeval waarbij het schip verloren is gegaan, een dodelijk slachtoffer is gevallen, of ernstige schade aan het milieu is ontstaan.

^b Ernstig scheepvaartongeval: ongeval dat geen zeer ernstig ongeval is, dat gepaard gaat met brand, explosie, gronding, contact, slecht weer schade, schade door ijs, rompschade, of vermoedelijke rompschade enzovoort, met als resultaat:

- structurele schade die het schip niet zeewaardig maakt, zoals lekkage onderwaterschip, uitval voortstuwing, grote schade aan accommodatie, etc., of
- schade aan het milieu, of
- averij die sleephulp of walassistentie noodzakelijk maakt.

^c Minder ernstige scheepsongevallen: alle overige scheepsongevallen die niet onder de categorieën zeer ernstige of ernstige scheepsongevallen vallen.

¹ Kamerstuk 31 409, nr. 295.

² Inclusief vissersvaartuigen, recreatievaart en Nederlandse en buitenlandse koopvaardij.

In 2020 is één zeer ernstig scheepsongeval geregistreerd, en zes ernstige scheepsongevallen. Het zeer ernstige scheepsongeval betrof de kotter UK-171 Spes Salutis, een vissersvaartuig dat omsloeg en gezonken is. Ik heb u recent het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid opgestuurd³, dat naar aanleiding van dit en een eerder vergelijkbaar ongeval is opgesteld. Er zijn in 2020 geen dodelijke slachtoffers gevallen bij de (zeer) ernstige scheepsongevallen op de Noordzee.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/167647

Tabel 2: Scheepsongevallen Nederlandse binnenwateren⁴

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
(Zeer) ernstige scheepsongevallen ^a	157	140	139	159	163	161	176	160	175
Andersoortige ongevallen ^b	806	854	876	891	1166	973	1179	1119	1068
Totaal aantal ongevallen	963	994	1015	1050	1329	1134	1355	1279	1243

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Aantal doden en vermisten	4	9	4	6	7	8	2	5	3
Aantal gewonden	63	35	44	34	38	33	53	71	39

^a Hier wordt bedoeld op de "significante ongevallen", waar het gaat om ongevallen waarbij een schip niet meer verder kan of mag varen als gevolg van dat scheepsongeval of als er ernstige schade aan lading, infrastructuur of milieu is, en daarbij een stremming van de vaarweg optreedt of als er (in uitzonderlijke gevallen) doden en zwaargewonden te betreuren zijn. Voor de overzichtelijkheid is hier gebruik gemaakt van de termen die bij de Noordzee worden gehanteerd. Het verschil in terminologie voor scheepvaartongevallen op de Noordzee (zeer ernstig en ernstig) en binnenwateren (significant) wordt verklaard door de internationale afspraken die hierover zijn gemaakt binnen de IMO (*International Maritime Organization*).

^b Andersoortige scheepsongevallen zijn alle overige scheepsongevallen die niet onder de categorie (zeer) ernstige scheepsongevallen vallen.

Op de Nederlandse binnenwateren (inclusief de zeehavens) zijn in 2020 in totaal 1243 ongevallen geregistreerd, waarvan 175 (zeer) ernstige scheepsongevallen. Op de binnenwateren waren in 2020 drie dodelijke slachtoffers te betreuren.

Inzet op nautische veiligheid

Er is veel inzet op het verbeteren van de nautische veiligheid. Naast het begeleiden van de scheepvaart op drukke knooppunten, probeert Rijkswaterstaat beroeps- en recreatievaart zoveel mogelijk te scheiden op de vaarwegen. Ook vindt toezicht en handhaving plaats om de veiligheid te verbeteren, naast voorlichting voor beroeps- en recreatievaart.

Verder wordt ingezet op de risicogestuurde aanpak, zoals verwoord in het Beleidskader maritieme veiligheid dat op 24 november 2020 naar uw Kamer is verzonden⁵. Een proactieve inzet op het borgen van de nautische veiligheid gebeurt door het uitvoeren van de acties die zijn benoemd in het beleidskader,

³ Kamerstuk 29 675, nr. 201.

⁴ Sommige cijfers betreffen een correctie van eerder gepresenteerde cijfers. Het verschil in terminologie voor scheepvaartongevallen op de Noordzee (zeer ernstig en ernstig) en binnenwateren (significant) wordt verklaard door de internationale afspraken die hierover zijn gemaakt binnen de IMO (*International Maritime Organization*).

⁵ Kamerstuk 31 409, nr. 307.

zoals het meer delen van kennis tussen de verschillende nautisch beheerders over risico's en maatregelen die worden ingezet.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Hoogachtend,

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/167647

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga