

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

## 2923

Vragen van het lid **Tjeerd de Groot** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Vrachtschip verliest ten noorden van Ameland vijf containers»* (ingezonden 9 april 2021).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 26 mei 2021). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 2560.

Vraag 1

Bent u op de hoogte van het bericht «Vrachtschip verliest ten noorden van Ameland vijf containers»<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat de Waddenvereniging al daags van tevoren waarschuwde dat het risico dat een nieuw drama met een containerschip zou voorkomen groot was door de stormachtige omstandigheden? Was u hiervan op de hoogte?<sup>2</sup>

Antwoord 2

Dat bericht is mij bekend.

Vraag 3

Wat is de reden dat de aangenomen motie van de leden Schonis en Postma (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 40) om de Kustwacht zo spoedig mogelijk de bevoegdheid en middelen te geven om bindende aanwijzingen en adviezen te geven nog niet is gerealiseerd? Biedt dit incident reden om de uitvoering hiervan te versnellen?<sup>3</sup>

<sup>1</sup> <https://nos.nl/artikel/2375739-vrachtschip-verliest-ten-noorden-van-ameland-vijf-containers.html>, geraadpleegd op 7-4-2021.

<sup>2</sup> <https://nos.nl/artikel/2375593-vrees-bij-waddenvereniging-voor-nieuw-drama-met-containerschip.html>, geraadpleegd op 7-4-2021.

<sup>3</sup> <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2020Z22226&did=2020D47245>, geraadpleegd op 8-4-2021.

### Antwoord 3

Tijdens het AO Maritiem op 3 december 2020 heb ik aangegeven te gaan onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor verkeersbegeleiding van containerschepen. Ik bekijk dat zowel voor het gebied boven de Wadden, als ook voor de gehele Noordzee met het oog op de bouw van windparken en het daardoor toenemende risico op incidenten. Het instrument van verkeersbegeleiding is ingrijpend en complex, en vraagt om internationale afstemming. In de voortgangsrapportage over de Aanbevelingen uit het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) over de MSC Zoe, die ik voorafgaand aan het AO Maritiem van 2 juni a.s. zal sturen, zal ik hier nader op ingaan. Daarbij zal ik ook de motie Tjeerd de Groot/Geurts<sup>4</sup> betrekken.

### Vraag 4

Heeft u inmiddels in samenspraak met Rijkswaterstaat (RWS) en de Kustwacht bepaald hoe u de interventiebevoegdheid op basis van de Wet maritieme ongevallen kunt inzetten? Zo ja, waarom heeft de Kustwacht die interventie de afgelopen dagen niet ingezet? Zo nee, wat weerhoudt u om deze interventie op zeer korte termijn te realiseren?

### Antwoord 4

Zie het antwoord op vraag 13 van de PvdA.

### Vraag 5

Kunt u toelichten of er inmiddels draaiboeken of rampenplannen voor dergelijke container rampen gereedgemaakt zijn, zoals toegezegd na de ramp met de MSC Zoë? Zo ja, is er met verschillende partijen al mee geoefend? Zo nee, waarom niet?

### Antwoord 5

Afhandeling van ongevallen met containerschepen gebeurt aan de hand van de Wbmo en het Incidentbestrijdingsplan Noordzee. Dat gold voor de MSC Zoe en ook voor de Baltic Tern. Zoals toegezegd tijdens het AO Maritiem van 3 december 2020 zal naar aanleiding van het ongeval met de MSC Zoe de «Samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreiniging RWS-diensten» worden aangepast. Hierin is opgenomen in welke gevallen RWS kustgemeenten te hulp schiet, zoals bij verontreiniging van een strand door olie of dode walvissen. Dit zal in samenspraak met de gemeenten worden uitgebreid met grootschalige vervuiling, zoals door plastics, bij maritieme ongevallen. Daarnaast is er de Coördinatie Regeling Waddenzee (CRW), een netwerk van hulpverleningsorganisaties die gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de incident- en rampenbestrijding op de Waddenzee. De CRW vervult onder meer een rol bij oefeningen en op het gebied van vakbekwaamheid. In 2017 heeft er een driedaagse oefening in olieopruiming plaatsgevonden in het Waddengebied met alle betrokken partijen. Verder wordt er samengewerkt met kustgemeenten naar aanleiding van concrete voorvallen, zoals recent het aanspoelen van een potvis op Ameland.

### Vraag 6

Klopt het dat het incident met de Baltic Tern plaatsvond op de zuidelijke route?

### Antwoord 6

Het ongeval vond plaats in de bovenste verkeersbaan (van oost naar west) van de zuidelijke verkeersroute die langs de Waddeneilanden voert.

### Vraag 7

Had het schip op enig moment de aanwijzing gekregen van de Kustwacht om niet over deze route te varen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom is dit advies genegeerd?

### Antwoord 7

Zie het antwoord op vraag 4 van de PvdA.

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 314

#### Vraag 8

Klopt het dat de capaciteit bij de Kustwacht voor het actief aanroepen van containerschepen tussen de 100 en 200 meter, een categorie waar dit schip onder viel, op dit moment ontoereikend is? Wat weerhoudt u om dit op zeer korte termijn te regelen? Biedt dit incident volgens u aanleiding om deze capaciteit uit te breiden zodat ook deze schepen actief kunnen worden gewaarschuwd, zeker gezien onderzoek van het MARIN heeft uitgewezen dat ook kleinere schepen containers kunnen verliezen door het groene water van de Waddenroutes?<sup>5</sup>

#### Antwoord 8

De Kustwacht voert de taken uit die haar door haar opdrachtgevers (waaronder het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) worden opgedragen. Het waarschuwen van containerschepen is een extra taak die er tussentijds bijgekomen is, en die vooralsnog binnen de bestaande capaciteit moet worden opgevangen. Voor grote containerschepen (Panamax en ULCS) is dit goed werkbaar: het aantal grote containerschepen is relatief klein, en de golfhoogte waarboven gewaarschuwd wordt (4,5 m) komt relatief weinig voor. Voor feeders ligt dit anders: het aantal feeders is relatief groot, en de golfhoogte waarboven gewaarschuwd wordt (3,3 m) komt veel vaker voor. De Kustwacht spant zich op dit moment in om binnen de mogelijkheden van de bestaande capaciteit feeders die in oostelijke richting varen zo veel mogelijk actief te waarschuwen.

MARIN heeft aangetoond<sup>6</sup> dat voor feeders de risico's op containerverlies op de zuidelijke route vergelijkbaar zijn met die op de noordelijke route. Het advies van de Kustwacht aan de bemanning van feeders is daarom om de noodzakelijke maatregelen te nemen om containerverlies tegen te gaan en/of een alternatieve koers aan te houden, waarbij dwarsscheepse golven worden vermeden. Het advies om de noordelijke route te nemen, zou immers het probleem slechts verplaatsen. MARIN voert momenteel in mijn opdracht nader onderzoek uit naar het effect van groenwater<sup>7</sup> op feeders. Het onderzoek dient voor de Kustwacht meer handelingsperspectief op te leveren, zodat deze gerichtere adviezen kan geven. Wanneer het MARIN-onderzoek is opgeleverd, kan ook de bijbehorende capaciteit voor de Kustwacht vastgesteld worden.

#### Vraag 9

Is er op dit moment al een onderzoek ingesteld naar hoe dit incident heeft kunnen gebeuren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer kan de Kamer hiervan de resultaten verwachten? Is hierover reeds contact opgenomen met Duitsland, waar het schip vertrokken was? Zo ja, wanneer en welke acties vloeiden hieruit voort?

#### Antwoord 9

De bevoegdheid tot het doen van onderzoek naar de oorzaak van het ongeval ligt bij de OvV, die zelfstandig besluit of hij overgaat tot een onderzoek. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is bij binnenkomst van het schip in Rotterdam direct een inspectie gestart. Naast een algehele havenstaatcontrole van het schip op basis van de procedures zoals vastgesteld in Paris MoU-verband en conform de Wet havenstaatcontrole, is er specifieke aandacht voor, en aanvullend inspectie ingesteld naar, het overboord slaan van de containers. De inspectieresultaten zijn inmiddels openbaar gemaakt via de internetsite van de Paris Mou<sup>8</sup>. Uit de inspectie bleken meerdere tekortkomingen, o.a. het onjuist en onveilig vervoer van containers. Nadat de tekortkomingen waren verholpen mocht het schip op 17 april weer uitvaren. Zoals gebruikelijk bij dit soort incidenten loopt er een strafrechtelijk onderzoek door de maritieme politie om te beoordelen of er sprake is van strafbare feiten.

<sup>5</sup> <https://www.marin.nl/nl-nl/news/ook-kleinere-containerschepen-kunnen-containers-verliezen-boven-wadden>, geraadpleegd op 7-4-2021.

<sup>6</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 301

<sup>7</sup> Massief water van golven dat langs de zijkant van het schip omhoog spuit en tegen de containers slaat.

<sup>8</sup> <https://www.parismou.org/inspection-search/inspection-search> Zoeken op name Baltic Tern en period 07/04/2021 – 09/04/2021.

#### Vraag 10

Is er op dit moment al een onderzoek ingesteld naar de potentiële ecologische gevolgen van dit incident? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer kan de Kamer hiervan de resultaten verwachten?

#### Antwoord 10

Alle containers en lading zijn inmiddels geborgen. De houtpellets en de houtvezels zijn met zeewater in aanraking geweest en een deel daarvan zal zijn uiteengevallen en in zee zijn achtergebleven. Gezien de aard van dit materiaal (houtproduct) is er geen aanleiding om een ecologisch onderzoek in te stellen.

#### Vraag 11

Heeft u het instellen van niet-vrijblijvende verkeersbegeleiding door een Kustwacht of andere bevoegdheid inmiddels aangekaart bij Duitsland en Denemarken? Zo ja, wat waren hierop de reacties? Zo nee, waarom niet en bent u bereid dit alsnog te doen?

#### Antwoord 11

Ik heb dit onderwerp besproken met Duitsland en Denemarken. Beide landen geven op voorhand aan dat het instrument van verkeersbegeleiding ingrijpend en complex is. Zij zijn bereid om actief mee te werken aan het onderzoek naar de mogelijkheden van (niet-vrijblijvende) verkeersbegeleiding. Op de resultaten van mijn contacten met Duitsland en Denemarken zal ik nader ingaan in mijn voortgangsbrief, die ik u vóór het AO Maritiem van 2 juni zal toesturen.

#### Vraag 12

Gaat u naar aanleiding van dit incident nog een keer met Duitsland en Denemarken om de tafel over het sluiten van de zuidelijke vaarroute, of in elk geval beperken van het bevaren ervan bij stormachtige condities? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer en bent u bereid hierover verslag uit te brengen aan de Kamer?

#### Antwoord 12

Zie het antwoord op vraag 11 van de PvdA.

#### Vraag 13

Geeft dit drama aanleiding om bij de eerstvolgende Transportraad het onderwerp containerrampen en de nasleep ervan opnieuw te agenderen? Zo ja, welke plannen gaat u aankarten om dergelijke incidenten in de toekomst te voorkomen?

#### Antwoord 13

Tijdens het AO Maritiem van 3 december 2020 heb ik op een vraag over het onderzoeksprogramma naar containerverlies aangegeven dat ik dit ter sprake wil brengen in de Transportraad. Mijn voornemen is om hiervoor in de Transportraad van 3 juni a.s. aandacht te vragen. Ik zal daarbij ingaan op de maatregelen die Nederland neemt en nog gaat nemen naar aanleiding van het ongeval met de MSC Zoe, en de urgentie voor deze maatregelen benadrukken.

#### Vraag 14

Kunt u aangeven wanneer de acties die u heeft aangekondigd bij het vorige commissiedebat Maritiem op 2 juni 2021 richting de International Maritime Organization (IMO), zullen worden geagendeerd bij de IMO?

#### Antwoord 14

Er zijn al enkele voorstellen ingediend bij IMO, zoals die voor de elektronische inclinometer en voor de agendering van het detecteren en monitoren van verloren containers. Deze voorstellen worden in mei 2021 behandeld. Daarnaast is het ILT-rapport over het slijten van containers op zeeschepen<sup>9</sup> naar IMO gestuurd. Dit wordt in juli 2021 behandeld. Van de overige

<sup>9</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 277

voorstellen is het tijdstip van behandeling nog niet zeker vanwege de impact van de COVID-maatregelen op de tijdplanning van de IMO-vergaderingen.

Vraag 15

Bent u inmiddels reeds in overleg getreden met het Verbond van Verzekeraars over hun rol in het voorkomen van dergelijke containerrampen en de nasleep ervan? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan de Kamer gezien de urgentie van het probleem eerder op de hoogte worden gesteld van de voortgang?

Antwoord 15

Ja, ik ben hierover in overleg met het Verbond van Verzekeraars. Dat heeft aangegeven dat alleen in internationaal verband stappen gezet kunnen worden, omdat voorbijvarende schepen veelal elders verzekerd zijn. In mijn voortgangsbrief, die ik u vóór het AO Maritiem van 2 juni a.s. toestuur, zal ik hier nader op ingaan.

Vraag 16

Bent u bereid om, gezien de urgentie van het probleem, een extra voortgangsrapportage uit te brengen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 16

In de kabinetsreactie op het OvV-rapport over de MSC Zoe heb ik toegezegd uw Kamer voor het zomerreces van 2021 een eerste voortgangsrapportage te sturen. Vanwege het AO Maritiem op 2 juni a.s. zal ik de planning aanpassen en de voortgangsrapportage tijdig voorafgaand aan dat AO sturen.

Vraag 17

Kunt u deze vragen elk afzonderlijk zo spoedig mogelijk beantwoorden?

Antwoord 17

Ja.

### **Toelichting**

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen van de leden Gijs van Dijk en De Hoop (beiden PvdA), ingezonden 8 april 2021, vraagnummer 2021Z05534