

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

2115

Vragen van de leden **De Hoop** (PvdA) en **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het containerverlies van de Marcos V boven de Waddeneilanden* (ingezonden 23 februari 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 17 maart 2022).

Vraag 1

Vindt u het ook volstrekt onacceptabel dat er nu alweer containers overboord zij gegaan rond de Waddeneilanden?

Antwoord 1

Containerverlies op zee is iets wat alle betrokkenen bij het proces van containervervoer proberen te voorkomen, door een zorgvuldige belading, vastzetten van containers en het maken van een goede reisvoorbereiding. De overheid draagt er hard aan bij om het risico op containerverlies zo klein mogelijk te maken, door het nemen van aanvullende maatregelen na het incident met de MSC Zoe. Uw Kamer is daarover in een aantal voortgangsbrieven geïnformeerd¹, waaronder op 19 november 2021. Ondanks deze inspanningen is een incident helaas nooit helemaal uit te sluiten.

Vraag 2

Hoe staat het met de opsporing van de 26 containers?

Antwoord 2

De eigenaar van de Marcos V heeft een berger ingeschakeld. Die kon vanwege slechte weersomstandigheden niet eerder dan zaterdag 26 februari starten met de opsporings- en bergingsoperatie. De verloren containers zijn allemaal gezonken. Er moest een groot oppervlakte van de zeebodem worden afgezocht. Rijkswaterstaat houdt toezicht op de operatie. Alle 26 containers van de Marcos V zijn inmiddels aangetroffen. Daarvan zijn er tot nu toe 18 geborgen en aan land gebracht. Het bergen zal nog enkele dagen in beslag nemen.

¹ lenW/BSK-2021/136672 en Kamerstukken 31 409, nr. 308 en nr. 337

Vraag 3

Betaalt de reder alle kosten die gemaakt moeten worden om de containers op te sporen en te bergen?

Antwoord 3

Ja. Rijkswaterstaat heeft de geregistreerde eigenaar en de verzekeraar van de Marcos V op grond van de Wet bestrijding maritieme ongevallen verantwoordelijk gesteld voor de berging en opsporing van de verloren containers. De eigenaar heeft daarop een berger ingeschakeld. Zie ook het antwoord op vraag 2. De kosten van het opsporen en bergen van containers komen voor rekening van de eigenaar en de verzekeraar van de Marcos V.

Vraag 4

Wat vindt u ervan dat er gevaren wordt boven de Wadden tijdens een uitzonderlijk zware storm als Eunice?

Antwoord 4

Kapiteins dienen tijdens een storm extra alert te zijn en moeten rekening houden met de risico's die zulk weer met zich meebrengt. Het betrachten van goed zeemanschap is hier in het bijzonder van toepassing.

Vraag 5

Waarom liet de Kustwacht de Marcos V via de Noordelijke route varen, terwijl ook deze route volgens de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) niet veilig is tijdens een storm?

Antwoord 5

De Marcos V kwam van Duitse wateren en heeft, zoals door de Duitse autoriteiten geadviseerd, de noordelijke route gevaren conform het met de Nederlandse Kustwacht geharmoniseerde advies. Deze route is tijdens een storm voor een schip van deze afmetingen veiliger dan de zuidelijke route, omdat het risico op bodemcontact hier beduidend kleiner is. De Kustwacht kan een schip niet verbieden om op zee te verblijven en kan ook geen dwingende vaarroute opleggen.

Vraag 6

Vindt u ook dat de Kustwacht de bevoegdheid moet hebben om tijdens een zware storm in te grijpen als schepen langs de Wadden willen varen?

Antwoord 6

De Kustwacht speelt een belangrijke rol in het reduceren van het risico op containerverlies. Daartoe waarschuwt en adviseert de Kustwacht containerschepen die tijdens bepaalde weersomstandigheden de routes boven de Waddeneilanden bevaren, door deze aan te bevelen te voorkomen om dwars op de golven te komen en zo nodig de noordelijke route te nemen. Daarnaast is er door Arcadis onderzoek gedaan naar de mogelijkheid voor actievere verkeersbegeleiding van schepen². Ik heb u het rapport op 19 november 2021 toegestuurd. Ik streef ernaar om u hierover voor het zomerreces nader te informeren.

Vraag 7

Bent u het eens dat een containerschip dat vaart tijdens windkracht 10 à 11 met golven van 4,5 meter hoog een concrete en ernstige dreiging van (milieu)schade met zich meebrengt? Zo ja, ben u het dan eens dat er volgens de Wet bestrijding maritieme ongevallen maatregelen getroffen mogen worden in het kader van scheepsveiligheid en de bescherming van het mariene milieu op grond van de interventiebevoegdheid?

Antwoord 7

Onder bepaalde weersomstandigheden bestaat er een verhoogd risico van containerverlies voor containerschepen die containers aan dek vervoeren. De Kustwacht wijst containerschepen hierop en waarschuwt en adviseert hen. Schepen kunnen vervolgens passende maatregelen nemen om dit risico

² Kamerstuk 31 409, nr. 337

zoveel mogelijk te beperken. De Marcos V heeft dit advies (van de Duitse autoriteiten) opgevolgd. Ik kan in het kader van de Wet bestrijding maritieme ongevallen (Wbmo) de interventiebevoegdheid toepassen voor een individueel schip dat een ernstige en onmiddellijke dreiging vormt voor het Waddengebied, maar het internationale recht waarop de Wbmo is gebaseerd, verbindt hier strenge voorwaarden aan. Dit moet steeds per situatie worden beoordeeld. Ik kan de interventiebevoegdheid dus niet in generieke zin toepassen, bijvoorbeeld op een bepaalde categorie schepen, of in bepaalde omstandigheden. Het feit op zich dat een containerschip tijdens bepaalde omstandigheden een bepaalde route kiest maakt niet dat er sprake is van een concrete en ernstige dreiging van (milieu)schade.

Vraag 8

Vindt u ook dat de Kustwacht in ieder geval moet *adviseren* om zowel de zuidelijke als noordelijke vaarroute niet te nemen, maar bijvoorbeeld om ergens te ankeren of met lage snelheid «met de kop op de golven» te gaan liggen?

Antwoord 8

Op basis van onderzoek van MARIN is een advies opgesteld dat door de Kustwacht wordt verstrekt aan containerschepen om het risico van containerverlies zoveel mogelijk te beperken, en waarin onder meer wordt aangeraden om te voorkomen dat het schip dwars op de golven komt. De kapitein blijft altijd verantwoordelijk voor de veilige navigatie van zijn schip, en zal moeten beslissen welke actie onder dergelijke omstandigheden de meest veilige is. Het is belangrijk dat de verantwoordelijkheid zo veel mogelijk daar blijft waar zij thuishoort: bij de kapitein op de brug van het schip. Het is aan de kapitein van een containerschip om te overwegen zowel de noordelijke als de zuidelijke route niet te nemen en te voorkomen dat het schip dwars op de golven komt.

Vraag 9 en 10

Welke acties heeft u ondernomen om internationale afspraken aan te passen ter bescherming van het Waddengebied? Wat is het resultaat daarvan? In welke mate kunt u de PSSA-status (Particularly Sensitive Sea Area) nog gebruiken om de Waddenzee te beschermen voor containerverlies, zoals de OVV adviseert?

Antwoord 9 en 10

De OvV stelt dat de richtlijnen van de IMO voor PSSA's (*Particularly Sensitive Sea Areas*) meer ruimte bieden voor beschermende maatregelen, zoals «*adoption of ships*» *routing and reporting systems*». Dat is precies het initiatief dat ik genomen heb om, samen met Duitsland en Denemarken, een voorstel in te dienen bij de IMO voor aanpassing van bestaande, internationaal vastgestelde routeringsmaatregelen boven de Wadden. In dit voorstel wordt de verbinding gelegd met de PSSA-status van de Waddenzee. Door deze aanpassing wordt de kapitein alert gemaakt op het risico op containerverlies boven de Wadden, nog voordat hij door de Kustwacht gewaarschuwd wordt.

Vraag 11

Begrijpt u dat veel mensen denken dat de overheid, door containervaart tijdens storm toe te staan en gasboringen onder de Waddenzee te accepteren, economische belangen boven het ecologisch belangen van het Waddengebied stelt?

Antwoord 11

Ik zou het jammer vinden als die indruk bestaat. Ik werk er hard aan om het risico op containerverlies in de buurt van het Waddengebied zo klein mogelijk te maken.

Vraag 12

Wat is uw plan om ervoor te zorgen dat containerverlies in het Waddengebied niet meer voorkomt?

Antwoord 12

Ik vind het belangrijk om het risico op containerverlies boven de Waddeneilanden te verkleinen. Daartoe voer ik een groot aantal acties uit, zoals onderzoeken en initiatieven in IMO, waarover uw Kamer in een aantal voortgangsbrieven is geïnformeerd³, waaronder op 19 november 2021. Ik streef ernaar om uw Kamer voor het zomerreces een volgende voortgangsbrief te sturen, waarin ik onder meer inga op de mogelijkheden voor het instellen van verkeersbegeleiding van containerschepen boven de Waddeneilanden.

Vraag 13

Waarom duurde het bij de vorige storm vele uren voordat een sleepboot werd gemobiliseerd, toen de Julietta D een ander schip en een transformatorstation ramde en op een haar na windmolens en een waterstofstation miste?

Antwoord 13

Direct nadat het maritieme ongeval van de Julietta D was gemeld heeft de Kustwacht de dichtstbijzijnde noodhulpseper (Emergency Response Towing Vessel, ERTV) gemobiliseerd. Het zou deze ERTV echter minstens zes uur kosten om in stormcondities de zuidwaarts drijvende Julietta D te bereiken. De berger die inmiddels door de eigenaar van de Julietta D was gecontracteerd bleek sneller ter plaatse te kunnen zijn met de sleepboot Sovereign. De ERTV is daarop teruggekeerd naar het noorden om weer inzetbaar te zijn voor eventuele andere incidenten. Omdat de bemanning van de Julietta D was geëvacueerd heeft de berger eerst met een helikopter mensen aan boord moeten brengen om een sleepverbinding met de Sovereign te kunnen maken.

Vraag 14

Wat waren de gevolgen geweest als de Julietta D een gasplatform of waterstofstation had geramd?

Antwoord 14

De gevolgen van een aanvaring zijn op voorhand niet in te schatten, aangezien veel factoren hierbij een rol spelen zoals de windrichting, de windkracht, snelheid van het schip, golfhoogte, aanvaringshoek en dergelijke. Het is echter aannemelijk dat een aanvaring tot aanzienlijke schade aan het schip en het object in kwestie had kunnen leiden.

Vraag 15

Wordt de infrastructuur op zee voldoende beschermd tegen (stuurloze) schepen tijdens storm?

Antwoord 15

Rondom windparken zijn veiligheidszones ingesteld waardoor het in beginsel verboden is voor schepen om zich in die zone te bevinden. In Den Helder en bij Windpark Borssele is er een ERTV gereed om direct naar een incident te varen als het nodig is. Vanaf juli 2022 komt er een derde ERTV bij die gepositioneerd wordt bij de windparken Hollandse Kust. Hiermee zijn er dan in totaal drie ERTV's beschikbaar voor de Noordzee.

³ lenW/BSK-2021/136672 en Kamerstukken 31 409, nr. 308 en nr. 337