

Vergaderjaar 2019–2020

29 684

Waddenzeebeleid

Nr. 203

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 februari 2020

Op 11 februari 2020 om circa 13:30 uur heeft het containerschip OOCL Rauma aan de Kustwacht melding gedaan van het verlies van drie containers. De OOCL Rauma was onderweg van Finland naar Rotterdam via de bovenste verkeersbaan (van oost naar west) van de zuidelijke verkeersroute die langs de Waddeneilanden gaat. Tijdens de melding had de OOCL Rauma de verkeersbaan inmiddels verlaten om met aangepaste snelheid de storm te weerstaan en het overige verkeer niet te hinderen en bevond zich op circa 43 kilometer van Ameland. Kort daarna verloor het schip nog eens twee containers en in de nacht van 11 op 12 februari zijn er nog twee containers over boord gegaan. Het totaal aantal verloren containers komt daarmee op zeven.

Uit ladingdocumenten die door de rederij zijn aangeleverd is bekend dat deze containers gevuld waren met de volgende lading: drie met papier en karton, twee met melkpoeder en twee met machineonderdelen voor papiermachines.

De OOCL Rauma is op 13 februari aangekomen in Rotterdam. De Inspectie Leefomgeving en Transport doet onderzoek om een beeld te krijgen van de toedracht van het incident.

Ik ben mij bewust dat dit voorval, ruim een jaar na het incident met de MSC Zoe, tot onrust en bezorgdheid bij eerst en vooral de bewoners en bestuurders van de Waddeneilanden leidt. Gezien deze bezorgdheid wil ik graag uw Kamer informeren over wat er feitelijk is gebeurd en welke actie daarop is en wordt ondernomen. Hiermee geef ik tevens invulling aan het verzoek van uw Kamer, gedaan tijdens het ordedebat van 12 februari, om een toelichtende brief (Handelingen II 2019/20, nr. 53, Regeling van werkzaamheden).

Daarnaast heeft uw Kamer mij inmiddels een aantal schriftelijke vragen gesteld. Ik zal zo spoedig mogelijk antwoord hierop geven, waarbij ik ook zal ingaan op vragen rond routekeuze, het overleg in internationaal verband en een aantal onderzoeken waaraan momenteel op mijn initiatief gewerkt wordt.

Waarschuwingen Kustwacht

Allereerst refereer ik aan mijn brief aan uw Kamer van 31 oktober jl. (Kamerstuk 29 684, nr.190) over de waarschuwing die de Kustwacht geeft aan schepen met een vergelijkbare grootte als de MSC Zoe, om bij een golfhoogte van 5 meter of meer de zuidelijke vaarroute te mijden en de noordelijke te kiezen. De basis hiervoor is een tussentijdse waarschuwing van de OVV met betrekking tot de veilige afstand tussen het schip en de zeebodem bij slecht weer in de zuidelijke route voor schepen met afmetingen vergelijkbaar met die van MSC Zoe (ca. 400 meter lang en 60 meter breed). De Kustwacht heeft in haar waarschuwing een marge ingebouwd waarbij 300 meter als lengtegrens, en 40 meter als breedtegrens, wordt gehanteerd waarboven schepen het advies krijgen om de zuidelijke route te mijden bij slecht weer. Bij containerschepen kleiner dan 300 meter, zoals de OOCL Rauma die 179 meter lang is, bestaat het risico van contact met de zeebodem in veel mindere mate, omdat deze schepen ook veel minder breed zijn (maximaal ca. 32 meter), en daarmee ook de invloed van slingeren van het schip op de afstand tussen schip en zeebodem beperkter is. Conform mijn verzoek, zoals vermeld in mijn brief aan uw Kamer van 31 oktober jl., heeft de Kustwacht haar waarschuwing overigens algemeen bekend gemaakt via een aantekening op de elektronische zeekaarten, waardoor alle schepen (ook diegenen die geen separate, actieve waarschuwing krijgen) hier in hun reisvoorbereiding kennis van kunnen nemen en rekening mee kunnen houden. Zoals ik uw Kamer heb toegezegd in het AO Maritiem van 28 november jl. (Kamerstuk 29 684, nr. 199) laat ik momenteel door MARIN diverse onderzoeken uitvoeren om meer inzicht te krijgen in de risico's van grote containerschepen onder verschillende weersomstandigheden boven de Wadden. Schepen van het formaat zoals de OOCL Rauma zijn hier onderdeel van. Ik verwacht voor de zomer de uitkomsten van deze onderzoeken, en zal deze met uw Kamer delen.

Stand van zaken en aanpak

De Kustwacht is direct na de melding op 11 februari met een patrouille-vliegtuig de situatie gaan opnemen. Er zijn verschillende vluchten uitgevoerd, waarbij drijvende containers zijn gespot alsmede een aantal rollen papier en houten pallets. Er is ook direct een schip van de Kustwacht naar het incidentgebied gestuurd maar dat heeft moeten terugkeren vanwege een technisch mankement.

De eigenaar van het schip wordt door mij op grond van de «Wet bestrijding maritieme ongevallen» verantwoordelijk gehouden voor het opruimen van alle verloren containers en de daaruit afkomstige zaken. De eigenaar heeft een berger ingeschakeld. Inmiddels is een deel van de verloren containers en lading al geborgen en gaat de bergingsoperatie – mits het weer dit toelaat – nog door.

Direct na het incident is onderzoek opgestart om het gevaar van de lading voor verkeer, mens en milieu te duiden. Vooralsnog zijn er geen aanwijzingen dat de lading zorgt voor gevaren op lange of korte termijn. De Kustwacht heeft een waarschuwing doen uitgaan naar alle scheepvaart in het betreffende gebied. Rijkswaterstaat en de Kustwacht monitoren de situatie op zee nauwgezet en staan klaar om extra maatregelen te treffen zodra dit nodig is.

In de intensieve contacten die het ministerie heeft met het Duitse ministerie, heeft Duitsland te kennen gegeven op dit moment niet bereid te zijn schepen actief te waarschuwen, zoals de Nederlandse Kustwacht dit doet. Duitsland wil eerst de uitkomst van onderzoeken afwachten alvorens concrete maatregelen te overwegen. Het OVV rapport, dat ik dit voorjaar verwacht, speelt hierbij een belangrijke rol. De schepen die de

verkeersbaan van oost naar west varen, zoals de OOCL Rauma in dit geval, kiezen al in Duitsland hun vaarroute en ontvangen daar dus geen waarschuwing. Daarbij teken ik overigens aan dat de verkeersbaan van oost naar west een grotere diepte heeft dan de verkeersbaan van west naar oost, die de MSC Zoe volgde.

Zoals ik uw Kamer al eerder meldde, kan ik niet eenzijdig besluiten over de zuidelijke vaarroute, omdat deze deels buiten territoriale wateren ligt. Mijn inzet is er daarom op gericht om samen met Duitsland, en op basis van de onderzoeken waarvan ik vóór de zomer de resultaten verwacht, tot eerste voorstellen te komen die na de zomer in het veiligheidscomité van IMO kunnen worden ingebracht. Op korte termijn zal ik contact opnemen met mijn Duitse ambtgenoot om met hem af te spreken dat direct na het gereedkomen van de belangrijkste onderzoeken Nederland en Duitsland gezamenlijke vervolgacties richting IMO zullen bespreken. Van de voortgang hiervan zal ik uw Kamer op de hoogte blijven houden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga