

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

2064

Vragen van de leden **Van der Graaf** (ChristenUnie) en **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de berichten dat containerschepen ook tijdens de storm de zuidelijke Waddenzeeroute hebben genomen en containers hebben verloren* (ingezonden 13 februari 2020).

Antwoord van Minister **Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 9 maart 2020).

Vraag 1, 2

Klopt het dat de waarschuwingen van de Nederlandse Kustwacht worden gericht aan grote containerschepen die over de zuidelijke Waddenzeeroute varen in oostelijke richting, van Nederland richting Duitsland, en dat de waarschuwingen niet worden gericht aan schepen die via die route vanuit Duitsland in westelijke richting varen?

Waarschuwt de Duitse Kustwacht de grote containerschepen die de zuidelijke Waddenzeeroute willen nemen in westelijke richting? Zijn de zeekaarten ook aangepast voor schepen die varen in westelijke richting via de betreffende route?

Antwoord 1, 2

De Nederlandse Kustwacht waarschuwt proactief grote containerschepen die vanuit Nederlands zeegebied de zuidelijke route naderen. Daarnaast staat deze waarschuwing permanent aangetekend in de zeekaart.

Naar aanleiding van contact met Duitsland hierover heeft Duitsland te kennen gegeven schepen niet actief te waarschuwen zoals onze Kustwacht dit wel doet, maar eerst de uitkomst van onderzoeken af te wachten alvorens concrete maatregelen te overwegen. De schepen die de verkeersbaan van oost naar west varen kiezen al in Duitsland hun vaarroute en ontvangen daar dus geen actieve waarschuwing, maar kunnen wel de aantekening in de zeekaart opvolgen.

Vraag 3

Bent u bereid om, indien het antwoord op de vorige vraag ontkennend is, zo spoedig mogelijk met uw Duitse ambtsgenoot contact op te nemen om ervoor te zorgen dat de Duitse Kustwacht ook de grote containerschepen waarschuwt conform het advies van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid?

Antwoord 3

Er is al contact geweest met Duitsland, zoals aangegeven in mijn antwoorden op de voorgaande vragen.

Vraag 4

Bent u bereid zo spoedig mogelijk met uw Duitse ambtsgenoot contact op te nemen om gezamenlijk, als Nederlandse en Duitse overheid, een noodmaatregel te treffen om de vaarroute af te sluiten voor grote containerschepen bij weersomstandigheden die leiden tot hoge golven?

Antwoord 4

Ik refereer aan mijn brief aan uw Kamer (Kamerstuk 29 684, nr. 200), waarin ik aangeef dat ik een permanente afsluiting van de zuidelijke vaarroute niet unilateraal kan opleggen. Als Nederland deze route of daaraan verbonden voorwaarden wil veranderen moet het daartoe een voorstel doen bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), in overleg met Duitsland. De uitkomst van het OVV-onderzoek zal moeten uitwijzen of een dergelijk voorstel opportuun is.

Op korte termijn zal ik contact opnemen met mijn Duitse ambtsgenoot om met hem af te spreken dat na het gereedkomen van de belangrijkste onderzoeken Nederland en Duitsland gezamenlijke vervolgacties richting IMO zullen bespreken.

Vraag 5

Klopt het dat de OOCL Rauma niet gewaarschuwd is door de kustwacht, daar het schip van een kleinere omvang is dan de schepen van vergelijkbare omvang als de MSC Zoë, die na de tussentijdse waarschuwing van de Onderzoeksraad voor Veiligheid een waarschuwing van de Kustwacht krijgen?

Antwoord 5

De OOCL Rauma is niet gewaarschuwd door de Kustwacht omdat het schip al in het Duitse zeegebied haar route heeft gekozen. Mocht het schip in Nederlands zeegebied besloten hebben om de zuidelijke route te nemen dan zou de Kustwacht een dergelijke waarschuwing niet aan dit schip gegeven hebben vanwege haar afmetingen. Dergelijke waarschuwingen worden alleen gegeven aan schepen die langer zijn dan 300 meter en breder dan 40 meter. Mocht uit nader onderzoek (zie beantwoording vraag 6) blijken dat een waarschuwing voor deze categorie schepen wenselijk is, dan zal ik aan een dergelijke maatregel gevolg geven.

Vraag 6

Bent u bereid nader onderzoek te doen naar containerschepen met een kleinere omvang dan de schepen met de omvang vergelijkbaar als die van de MSC Zoë, om te bezien of ook bij deze containerschepen sprake is van een verhoogd risico op ongevallen bij hoge golven?

Antwoord 6

Ik deel de behoefte om meer inzicht te krijgen in het gedrag van containerschepen in slecht weer boven de Wadden en de daarbij optredende risico's. Daarom laat ik momenteel door MARIN diverse onderzoeken uitvoeren om meer inzicht te krijgen in het gedrag van 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. Daarnaast staat IMO op het punt om nieuwe richtlijnen aan te nemen met betrekking tot intacte stabiliteit van schepen, waaraan Nederland een constructieve bijdrage heeft geleverd. Onderdeel daarvan is een richtlijn voor de kapitein van een schip om gevaarlijke situaties te onderkennen waarin het schip afhankelijk van de weersomstandigheden terecht kan komen. Ik zal deze richtlijn onder de aandacht brengen van de reders.

Vraag 7

Kunt u aangeven wat de laatste stand van zaken is van het onderzoek van de Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung naar de ramp met de MSC Zoë?

Antwoord 7

Zoals bekend is door onderzoekspartijen afgesproken dat Panama als vlaggenstaat het onderzoek naar de ramp met MSC Zoë leidt, en dat de OVV en Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung daarbij aansluiten. Zoals in het Joint interim- Investigation Report van 12 december 2019 valt te lezen, worden de resultaten van de onderzoeken verwacht in het voorjaar van 2020.