

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

2063

Vragen van de leden **Moorlag** en **Gijs van Dijk** (beiden PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *een containerschip dat 5 containers boven Ameland verliest en een containerschip, dat tijdens de storm Ciara, de risicovolle route boven de Waddeneilanden vaart* (ingezonden 12 februari 2020).

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

Vraag 1

Bent u bekend met het feit dat het containerschip OOCL Rauma vijf containers heeft verloren boven Ameland?¹

Antwoord 1

Ja, dit is mij bekend. Het aantal verloren containers is inmiddels bijgesteld naar 7.

Vraag 2

Welke maatregelen heeft u, of de Kustwacht genomen, om deze containers zo snel mogelijk te bergen? Is al bekend wat er in de containers zit en of dit gevaar kan opleveren voor het Waddengebied?

Antwoord 2

Zie mijn antwoord op vraag 3.

Vraag 3

Kunt u aangeven of er schade is aan de natuur of op één van de eilanden? Gaat u de eventuele schade verhalen op de reder?

Antwoord 3

Om te beginnen refereer ik aan mijn brief aan uw Kamer van 21 februari jl. waarin ik informatie verschaf over het voorval met de OOCL Rauma en welke acties ik naar aanleiding daarvan heb ondernomen.

¹ Leeuwarder Courant, 11 februari 2020, Containerschip verliest 7 containers boven Ameland, in drie zat papier en karton; <https://www.lc.nl/friesland/ameland/Containerschip-verliest-5-containers-boven-Ameland-in-drie-zat-papier-en-karton-25341466.html>

Uit ladingdocumenten die door de eigenaar van de OOCL Rauma zijn aangeleverd is bekend dat de zeven verloren containers gevuld waren met de volgende lading: drie met papier en karton, twee met melkpoeder en twee met machineonderdelen voor papiermachines.

De eigenaar van de OOCL Rauma is door mij op grond van de «Wet bestrijding maritieme ongevallen» verantwoordelijk gesteld voor de onmiddellijke opsporing en verwijdering van de 7 containers en de daaruit afkomstige zaken. De eigenaar heeft onmiddellijk een berger ingeschakeld. Er zijn inmiddels ladingresten opgeruimd maar de bergingsoperatie is nog gaande.

Als de scheepseigenaar niet aan zijn verplichting tot opsporing en ruiming voldoet dan zullen die taken door Rijkswaterstaat worden overgenomen en zullen de kosten daarvan op de scheepseigenaar worden verhaald. Direct na het incident is een onderzoek opgestart om het gevaar van de lading voor verkeer, mens en milieu te duiden. Vooralnog zijn er geen aanwijzingen dat de lading zorgt voor gevaren op lange of korte termijn.

Vraag 4

Hoe kan het zijn dat de OOCL Rauma nu, tijdens de storm Ciara, en al eerder grote containerschepen, met Zoe-achtige afmetingen, de ondiepe route pal boven de Waddeneilanden nemen?²

Antwoord 4

Allereerst refereer ik aan mijn brief aan uw Kamer van 31 oktober jl. (Kamerstuk 29 684, nr. 190) over de acties die ik heb ondernomen naar aanleiding van de tussentijdse waarschuwing van de OVV, ten aanzien van het risico van contact of bijna-contact met de zeebodem voor schepen met afmetingen vergelijkbaar met die van MSC Zoe bij bepaalde wind- en golfcondities.

De Kustwacht geeft sindsdien bij een golfhoogte van meer dan 5 meter proactief waarschuwingen aan grote containerschepen (langer dan 300 meter en breder dan 40 meter) met het advies om de zuidelijke route te mijden en in plaats daarvan de noordelijke route te nemen. Daarnaast staat deze waarschuwing permanent aangetekend in de zeekaart.

De OOCL Rauma is kleiner dan 300 meter en heeft daarom geen waarschuwing ontvangen van de Nederlandse Kustwacht.

Naar aanleiding van contact met Duitsland hierover heeft Duitsland te kennen gegeven schepen niet actief te waarschuwen zoals de 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, zoals de OOCL Rauma in dit geval, kiezen al in Duitsland hun vaarroute en ontvangen daar dus geen actieve waarschuwing.

De waarschuwingen die de Nederlandse Kustwacht geeft blijken in de praktijk goed te worden opgevolgd. Het enkele grote containerschip dat tijdens de storm Ciara het advies niet heeft opgevolgd en toch de zuidelijke route heeft genomen, heeft dit gedaan na uitvoerig overleg met de loods, en met de inschatting dat de weersomstandigheden in de zuidelijke route gunstiger waren dan in de noordelijke route.

Het is uiteindelijk aan de kapitein van het schip zelf om, alles afwegende, dit advies wel of niet op te volgen. De keuze voor de route is uiteindelijk de verantwoordelijkheid van de kapitein.

Vraag 5

Bent u het eens dat het ongewenst is dat containerschepen, zeker tijdens een zware storm, nog steeds deze ondiepe vaarroute kunnen nemen? Hoe kan het gebeuren, na de ramp met de MSC Zoe, dat zo'n groot en zwaar beladen containerschip deze ondiepe route kan nemen?

² Dagblad van het Noorden, 10 februari 2020, Waarom kozen containerschepen tijdens storm Ciara toch de risicovolle route boven de Waddeneilanden?: <https://www.dvhn.nl/groningen/wadden/Ondanks-dringend-advies-Sommige-containerschepen-kozen-toch-de-route-boven-de-Waddeneilanden-25335041.html>

Antwoord 5

Het schip dat tijdens de storm Ciara het advies niet heeft opgevolgd en toch de zuidelijke route heeft genomen, heeft dit gedaan na uitvoerig overleg met de loods zoals hierboven vermeld.

Overigens waren de golfhoogtes op de zuidelijke route niet extreem (ca. 3 meter, dus onder de Kustwacht-norm), aangezien de wind toen zuidwest was, en je daar dan in relatief rustig water vaart.

Vraag 6

Hoe staat het met de uitvoering van de eerder aangenomen Gewijzigde motie van het lid Van der Graaf c.s. over als noodmaatregel een permanente afsluiting van de zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden (Kamerstuk 31 409, nr. 265)³

Antwoord 6

Ik refereer aan mijn brief aan uw Kamer (Kamerstuk 29 684, nr.200), waarin ik invulling geef aan de genoemde motie.

De conclusie daarin is 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.

Vraag 7

Heeft u inmiddels al met Duitsland contact gehad om een voorstel in te dienen bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO)? Zo ja, wanneer verwacht u hier een reactie op? Zo nee, waarom heeft u dit nog niet gedaan?

Antwoord 7

Er is regelmatig contact met Duitsland over de routes boven de Wadden. Zodra het OVV-rapport gereed is, zal ik bezien welke vervolgstappen wenselijk en mogelijk zijn om de veiligheid van de scheepvaart, en daarmee die van de Waddeneilanden verder te borgen.

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

Vraag 8

Wat vindt u ervan dat de kapitein van het containerschip het «dringende advies» van de Kustwacht in de wind heeft geslagen? Welke maatregelen, behalve adviseren, kan de Kustwacht nemen om een containerschip een andere vaarroute te laten nemen? Bent u bereid om, zeker bij een zware storm, te komen tot een verbod op het gebruik van de zuidelijke route?

Antwoord 8

Het schip dat tijdens de storm Ciara het advies niet heeft opgevolgd heeft dit gedaan na uitvoerig overleg met de loods, en met de inschatting dat de weersomstandigheden in de zuidelijke route gunstiger waren dan in de noordelijke route.

Daarnaast kan ik een permanente afsluiting van de zuidelijke vaarroute niet unilateraal opleggen, maar moet daarvoor een voorstel worden ingediend bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in overleg met Duitsland.

Vraag 9

Wat gaat u verder ondernemen om ervoor te zorgen dat de bewoners van de Waddeneilanden er zeker van kunnen zijn dat containerschepen op een veilige afstand van hun eiland blijven varen?

Antwoord 9

In 2002 werd op voorstel van Nederland, Duitsland en Denemarken de Waddenzee door IMO als Particular Sensitive Sea Area aangewezen, op basis van de toen aanwezige navigatiemaatregelen, zoals VTS, loodsdienst,

³ Motie van het lid Van der Graaf c.s. over als noodmaatregel een permanente afsluiting van de zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden, Kamerstuk 31 409, nr. 269

markering, SAR diensten, noodsleephulp, maar ook routeringsmaatregelen, waarvan de zuidelijke route boven de Wadden deel uitmaakt. Deze werden als voldoende beschouwd om schepen met gevaarlijke en verontreinigende goederen op voldoende afstand van de Waddenzeekust te houden.

Ik ben in afwachting van de uitkomsten van het OVV-onderzoek. Als het rapport daartoe aanleiding geeft, zal ik bezien welke vervolgstappen wenselijk en mogelijk zijn. Als op basis van het OVV-rapport wijziging van de routeringsmaatregelen noodzakelijk is, dan zal ik in overleg met Duitsland een voorstel doen aan IMO tot aanpassing van de route.

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van de leden Van der Graaf (ChristenUnie), Sienot (D66) en Kröger (GroenLinks), ingezonden 12 februari 2020 (vraagnummer 2020Z02785).