

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

1216

Vragen van het lid **Schonis** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *berichten dat opnieuw een containerramp heeft plaatsgevonden bij de Waddenzee*. (ingezonden 10 december 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 30 december 2020).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van de berichten «Containers slaan 100 mijl boven Schiermonnikoog van boord in Duits deel Waddenzee»¹ en «Mogelijk tot 200 containers overboord in Noordzee»?²

Antwoord 1

Ja, daarvan ben ik op de hoogte.

Vraag 2

Klopt het dat een nieuwe scheepsramp heeft plaatsgevonden ten noorden van de Waddeneilanden? Kunt u bevestigen dat het mogelijk zelfs om 200 containers zou gaan, waarmee de ramp bijna dezelfde omvang heeft als de ramp met de MSC Zoë?

Antwoord 2

Nederlandse vissersschepen hebben op 8 december melding gemaakt bij de Nederlandse Kustwacht en via twitter, dat zij containers hebben waargenomen op de zeebodem in Duitse wateren. De vissers wijzen naar containerschip Munich Maersk als vermoedelijke oorsprong van het containerverlies. De Duitse Kustwacht heeft na onderzoek geen containers of drijvende lading aangetroffen. De reder van de Munich Maersk heeft aangegeven geen containers te zijn verloren.

¹ Dagblad van het Noorden, Container overboord in Duits deel Waddenzee, <https://www.dvhn.nl/groningen/wadden/Containers-overboord-in-Duits-deel-Waddenzee-26271365.html>, geraadpleegd op 9-12-2020.

² Telegraaf, 9 december 2020, Schippers spreken over nieuwe ramp, »Mogelijk tot 200 containers overboord in Noordzee« (<https://www.telegraaf.nl/nieuws/1891164517/mogelijk-tot-200-containers-overboord-in-noordzee>)

Vraag 3

Kunt u aangeven of deze ramp plaatsgevonden heeft op de noordelijke of de zuidelijke vaarroute door de Waddenzee?

Antwoord 3

Zie mijn antwoord op vraag 2: er zijn geen containers aangetroffen. De Munich Maersk heeft een vaarroute gevaren tussen Bremerhaven en Göteborg.

Vraag 4

Klopt het dat de Duitse Kustwacht inmiddels een onderzoek in gang heeft gezet om de oorzaak van deze ramp te achterhalen? Wanneer is Nederland hiervan door Duitsland op de hoogte gesteld? Welke rol zal Nederland spelen bij dit onderzoek?

Antwoord 4

De Duitse Kustwacht heeft op 9 december het kustwachtvaartuig ms «Neuwerk» naar de door de vissers opgegeven locatie gestuurd. Hiervan is de Nederlandse Kustwacht gelijk op de hoogte gesteld. Op 10 december meldde de Duitse Kustwacht dat er op en rond de gemelde positie géén containers op de zeebodem zijn aangetroffen en ook geen drijvende lading. De Nederlandse Kustwacht heeft op 9 december een vliegtuig ingezet. Ook deze heeft geen drijvende lading aangetroffen.

Vraag 5

Weet u of door het betreffende containerschip een melding is gedaan over het verlies van containers aan Nederlandse of Duitse Kustwacht?

Antwoord 5

Er is geen melding gedaan, aangezien de reder van de Munich Maersk aangeeft geen containers te zijn verloren.

Vraag 6

Klopt het dat reders verplicht zijn om verloren containers te melden? Wanneer heeft de Kustwacht de eerste melding van het incident precies binnengekregen? Is hiermee aan de meldplicht voldaan? Zo nee, wat zijn hiervan de consequenties?

Antwoord 6

Ingeval lading wordt verloren moet de veroorzaker dit melden aan de betreffende kuststaat. Zie verder antwoord 5.

Vraag 7

Heeft Nederland of Duitsland stappen gezet om te voorkomen dat andere schepen met de drijvende containers in aanvaring kunnen komen met alle mogelijke gevolgen van dien?

Antwoord 7

De Duitse Kustwacht heeft na melding van de vissersschepen op 8 december een Bericht aan Zeevarenden uitgedaan om de scheepvaart en visserij voor gevaar te waarschuwen. Zie verder het antwoord op vraag 4.

Vraag 8

Bent u, om welke route het ook gaat, bereid om zo spoedig mogelijk opnieuw samen met Duitsland tegen het licht te houden of de toegang tot de routes bij stormachtige omstandigheden beperkt moet worden? Zo nee, waarom niet en welke andere maatregelen denkt u te kunnen nemen om herhaling van een dergelijke ramp dit stormseizoen te voorkomen?

Antwoord 8

Er heeft op 7 december jl. opnieuw overleg plaatsgevonden met Duitsland en Denemarken over de mogelijkheid van het sluiten van de zuidelijke route via het IMO-traject. Daarbij zijn de zorgen van de Kamer overgebracht. Dit overleg heeft nog niet tot nieuwe inzichten geleid. Ik ben van harte bereid zelf contact op te nemen met mijn Duitse en Deense collega, maar ik herhaal mijn

waarschuwing uit het AO Maritiem van 3 december jl. voor al te hoog gespannen verwachtingen.

Vraag 9

Kunt u aangeven of deze ramp aanleiding geeft om versneld te kijken hoe de Kustwacht aanvullende bevoegdheden kan krijgen in actieve verkeersbegeleiding zoals opgeroepen in de recent aangenomen motie Schonis/Postma?³ Bent u bereid deze maatregel ook aan te kaarten bij Duitsland?

Antwoord 9

In de kabinetsreactie op het OvV-rapport over de MSC Zoe heb ik aangegeven dat ik de komende periode met onder andere de Kustwacht en RWS, en in overleg met andere Noordzeelanden, de mogelijkheden voor verkeersbegeleiding van containerschepen in bepaalde gebieden op de Noordzee zal onderzoeken, inclusief wat er nodig is om de komende jaren daarnaartoe te werken. Ik doe dit zo snel mogelijk, waarbij ik ook de zorgvuldigheid in het oog wil houden. Zoals toegezegd tijdens het AO Maritiem van 3 december jl. zal ik hierop terugkomen in de eerstvolgende voortgangsrapportage over de MSC Zoe.

Vraag 10

Klopt het dat de ramp al op 2 december 2020 heeft plaatsgevonden, maar pas vandaag (9 december 2020) is ontdekt en openbaar is gemaakt toen vissers alarm sloegen over wat zij aantroffen? Zo ja, bent u het eens dat dit extreme urgentie achter het voorstel richting de International Maritime Organization (IMO) om detectiemateriaal aan boord te eisen zet? Zo ja, kunt u aangeven wanneer u precies naar de IMO zal gaan om dit op de agenda te zetten en wanneer u daar de Kamer nader over kan informeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

De melding van de vissers van 8 december was de eerste informatie op basis waarvan actie kon worden ondernomen. Er zijn vervolgens geen containers aangetroffen en de reder van de Munich Maersk heeft aangegeven geen containers te zijn verloren. Zoals aangegeven in mijn kabinetsreactie op het OvV-rapport zal ik mij samen met andere EU-lidstaten in IMO inspannen om de ontwikkeling van maatregelen voor de detectie en rapportage van verloren containers op de agenda te krijgen, teneinde containers die overboord slaan beter te kunnen opsporen. Daarbij zal ik het TNO-rapport over het monitoren en volgen van containers betrekken. Vanwege de COVID-maatregelen binnen IMO is het nog onzeker wanneer de behandeling van dergelijke voorstellen kan plaatsvinden.

Vraag 11

Geeft deze ramp voor u extra urgentie om de rampenplannen, waarvan u in het algemeen overleg Maritiem op 3 december 2020 aangaf dat deze rampenplannen worden geactualiseerd, voor zowel de Noordzee in zijn geheel als voor specifiek de Waddenzee versneld te actualiseren (het beheersen van een ramp met een containerschip zou onderdeel zijn van die actualisatie)? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer verwacht u een rampenplan klaar te kunnen hebben voor de Noordzee én de Waddenzee waarin het beheersbaar houden van een ramp met een containerschip deel van uitmaakt? Wanneer kunt u de Kamer hierover nader informeren?

Antwoord 11

De actualisatie van de incidentbestrijdingsplannen voor de Noordzee en de Waddenzee is bijna gereed en zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2021 worden vastgesteld. Ik zal uw Kamer daar over informeren.

Vraag 12

Op welke manier vindt nu het overleg plaats met Duitsland en Denemarken over de nasleep van deze containerramp?

³ Kamerstuk 35 570 XII, nr. 40

Antwoord 12

Aangezien er geen containers zijn aangetroffen, vindt geen overleg plaats.

Vraag 13

Op welke manier zal de reder van het schip verantwoordelijk worden gehouden voor het opruimen van de containers en de inhoud ervan?

Antwoord 13

Aangezien er geen containers zijn aangetroffen is er geen reden om iemand verantwoordelijk te houden.

Vraag 14

Bent u het eens dat deze ramp nieuwe urgentie geeft aan het zo snel mogelijk agenderen van dit onderwerp bij het IMO en in Europa bij de Transportraad of direct bij het de European Maritime Safety Agency (EMSA)? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer zal dit onderwerp zowel bij het IMO als in de Europese Unie ter sprake komen?

Antwoord 14

Zoals aangegeven tijdens het AO Maritiem van 3 december jl., vind ik het een goede suggestie om dit onderwerp te agenderen tijdens de volgende Transportraad, die in Portugal zal plaatsvinden. In de kabinetsreactie heb ik diverse acties in IMO aangekondigd. Ik zal deze acties zo snel mogelijk in gang zetten, maar ben daarbij afhankelijk van de besluitvorming in IMO die vertraagd is ten gevolge van de coronapandemie.

Vraag 15

Kunt u aangeven wanneer u, zoals door u toegezegd tijdens het algemeen overleg Maritiem op 3 december 2020, met het Verbond van Verzekeraars om de tafel zal gaan om dit onderwerp ook in de verzekeringswereld groots op de kaart te zetten? Bent u het eens dat de ramp bij Hawaii⁴ en deze ramp hier extra urgentie voor hebben gecreëerd? Wanneer kan de Kamer verwachten over de uitkomsten van het overleg te worden geïnformeerd?

Antwoord 15

Ik zal spoedig met het Verbond van Verzekeraars in overleg treden. Ik kom hierop terug in de eerstvolgende voortgangsrapportage over de MSC Zoe.

Vraag 16

Kunt u deze vragen, gezien de urgentie van het probleem, elk afzonderlijk en zo spoedig mogelijk beantwoorden?

Antwoord 16

Met deze beantwoording heb ik aan uw verzoek voldaan.

⁴ <https://www.nieuwsbladtransport.nl/scheepvaart/2020/12/03/one-apus-verliest-mogelijk-meer-dan-1-900-containers/>, geraadpleegd op 9-12-2020.