

2020Z24522

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).

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

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?

Vraag 3

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

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?

Vraag 5

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

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 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?

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?

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?

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?

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?

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?

Vraag 12

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

Vraag 13

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

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?

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

³ Kamerstuk 35 570 XII, nr. 40

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?

Vraag 16

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

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Gijs van Dijk (PvdA), ingezonden 9 december 2020 (vraagnummer 2020Z24389) en van het lid Van der Graaf (ChristenUnie), ingezonden 10 december 2020 (vraagnummer 2020Z24518).

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