

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

Contactpersoon

-

Datum

7 februari 2008

Ons kenmerk

VenW/DGTL-2008/498

Onderwerp

kamervragen

Doorkiesnummer

-

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

2070808400 en VW-08-007

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat de antwoorden toekomen op de vragen van het lid Poppe over scheepsvervoer van containers met gevaarlijke stoffen. Tevens voldoe ik hierbij uw verzoek voor een afschrift van mijn brief aan de gemeente Ameland.

1. Kunt u aangeven op welke wijze containers met gevaarlijke stoffen gestuwd en geplaatst moeten worden op een schip voor de zeevaart? Mogen de containers bovendeks geplaatst worden? Bent u bereid extra maatregelen te treffen om de stuwing en plaatsing van containers met gevaarlijke stoffen te verbeteren, zodat overboord slaan van de containers wordt voorkomen? Zo neen, waarom niet?
1. De regels voor het stuwen van containers met gevaarlijke stoffen zijn te vinden in hoofdstuk 7.1 van de International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code), die is vastgesteld door de International Maritime Organization (IMO). De bepalingen zijn gericht op de specifieke stoffeigenschappen en kunnen onderling verschillen. Er zijn specifieke bepalingen voor bijvoorbeeld brandbare, giftige of bijtende stoffen. In het algemeen mogen containers zowel bovendeks als onderdeks worden geplaatst. Voor bepaalde stoffen is het slechts toegestaan om containers bovendeks te plaatsen. Het gaat hierbij om stoffen waarbij ofwel permanente supervisie noodzakelijk is, ofwel toegankelijkheid in het bijzonder belangrijk is, ofwel een substantieel risico aanwezig is voor de vorming van gevaarlijke dampen. Ik ben van mening dat de regeling die in de IMDG-Code is getroffen, mede gezien de specifieke eigenschappen van de stoffen, adequaat is om het risico van overboord

Postadres Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171

Fax 070 - 351 7895

Internet www.verkeerenwaterstaat.nl

slaan te minimaliseren. Dit wil echter niet zeggen dat er geen initiatieven gaande zijn om tot verbeteringen te komen. Zoals ik onlangs schreef aan de burgemeesters van de Waddengemeenten,¹ participeert mijn ministerie in een onderzoek genaamd *lashing@sea* dat onder leiding van Marin wordt verricht naar het vastzetten van containers aan boord van zeeschepen. Het onderzoek wordt mede door mij gefinancierd. Een belangrijk aspect van dit onderzoek vormt het toetsen van de IMO-normen voor het vastzetten van containers aan de huidige praktijk. Mocht blijken dat die normen niet meer adequaat zijn, dan zal ik in de IMO voorstellen doen ter verbetering. Ik verwacht dat dit onderzoek rond de zomer van dit jaar resultaten zal opleveren.

Daarnaast controleert de Inspectie Verkeer en Waterstaat bij inspectie op gevaarlijke stoffen aan boord van zeeschepen de stuw- en siorplannen. In die gevallen wordt zorgvuldig gekeken of containers in relatie tot de inhoud op de juiste plek aan boord van het schip staan en of deze juist zijn vastgezet. Ook is de IVW tijdens reguliere port state control inspecties alert op onvoldoende sjorring. Verder zal er in internationaal verband in het Paris-MOU,² navraag worden gedaan of het overboord slaan van containers binnen de Paris MOU landen als probleem wordt ervaren.

2. Kunt u aangeven op welke wijze de containers met gevaarlijke stoffen zijn te herkennen als deze eenmaal over boord zijn geslagen? Bent u bereid hier extra regels aan te verbinden, zodat die herkenbaarheid vergroot wordt en ook van drijvende danwel gezonken containers direct zichtbaar is of er wel of geen gevaarlijke stoffen inzitten? Zo neen, waarom niet?

2. De regels voor het markeren van containers zijn te vinden in hoofdstuk 5.3 van de IMDG-Code. Containers moeten aan voor- en achterzijde en aan beide zijkanten zijn voorzien van grote ruitvormige labels (zijden tenminste 250mm) waaruit de gevaarseigenschappen van de desbetreffende stoffen blijken. Deze markeringen zijn dezelfde als de markeringen die worden gehanteerd bij de andere vervoersmodaliteiten. Zij berusten op de Model Regulations van de Verenigde Naties. De containers moeten zodanig zijn gelabeld dat wanneer de container overboord slaat, de markering nog ten minste drie maanden in het zeewater zichtbaar blijft. Ik ben van mening dat deze manier van markeren voldoende waarborgt dat containers met gevaarlijke stoffen direct kunnen worden geïdentificeerd. Ook wanneer de containers drijven of zijn gezonken.

¹ Mijn antwoord op de brief waarin zij hun zorgen uiten over het grote aantal containers dat bij incidenten overboord kan slaan, heb ik ter informatie bijgevoegd.

² Het Paris MOU is een samenwerkingsverband voor port state control van de EU-lidstaten, Canada, Kroatië, Noorwegen, de Russische Federatie en IJsland.

3. Bent u bereid om bij bovendekse plaatsing van containers met gevaarlijke stoffen, in verband met de veiligheid de afstand van de route van het schip tot de kust te vergroten? Zo neen, waarom niet?

3. Hiervoor bestaat in mijn ogen geen aanleiding. Mede op voorstel van Nederland is in het SOLAS-verdrag een voorziening getroffen om het gebruikmaken van scheepvaartroutes (ook die buiten de territoriale wateren) onder zekere voorwaarden verplicht te kunnen stellen voor bepaalde of alle schepen. Nederland heeft vervolgens op basis van deze voorziening, mede namens het Verenigd Koninkrijk en Duitsland, de oostelijke tak van het *Friesland* routeringssysteem en de *westelijke aanloop naar de Duitse Bocht* door de IMO laten vaststellen, als een voor bepaalde categorieën schepen verplicht te volgen route. Alle tankers (olie-, chemicaliën- en gastankers boven de 10.000 GT; voor sommige chemicaliëntankers ligt de ondergrens op 5.000 GT) zijn sinds 3 juni 1997 verplicht deze routes te volgen. Reden voor het wijzigen van de scheepvaartroutes op de Noordzee vormde de wens van Duitsland en Nederland om grotere, met bepaalde gevaarlijke stoffen geladen schepen, verder uit de kust te laten passeren.
Destijds is zeer zorgvuldig afgewogen welke schepen verplicht deze routes zouden moeten volgen. Er is toen geconcludeerd dat het nauwelijks meer veiligheidsvoordelen zou opleveren om ook andere schepen (zoals containerschepen) verplicht gebruik te laten maken van deze routes, terwijl het risico van ongevallen daar dan juist zou toenemen. Als ook containerschepen met gevaarlijke stoffen aan boord (bovendeks) verplicht gebruik zouden moeten maken van deze maatregel, betekent dit een aanzienlijke toename van het verkeer in de bewuste route. Ik verwacht niet dat, mede met het oog op de toename van het scheepvaartverkeer, een nieuwe afweging tot een ander resultaat zou leiden.

4. Bent u tevens bereid in verband met de veiligheid de afstand tot de Wadden, een beschermd natuurgebied, te vergroten voor schepen die containers met gevaarlijke stoffen vervoeren? Zo neen, hoe garandeert u dan de bescherming van dit bij de Unesco als werelderfgoed aangemelde gebied?

4. In feite geldt hier dezelfde redenering als bij het antwoord op vraag 3. Daarbij kan nog worden opgemerkt dat in hoofdstuk 6 van de IMDG-Code en in de International Convention for Safe Containers strenge regels worden gesteld aan de constructie van containers. Hiermee wordt de kans op het vrijkomen van gevaarlijke stoffen uit containers, wanneer deze onverhoopt overboord mogen slaan, zoveel mogelijk geminimaliseerd. Daarmee vormt het containervervoer in mijn ogen in mindere mate een bedreiging voor het milieu dan het vervoer van gevaarlijke stoffen in tankschepen. Tankschepen moeten op grond van de onder vraag 3 routeringsregelgeving wel een grotere afstand aanhouden ten opzichte van de Wadden.

Verder zou ik voor de beantwoording van deze vraag willen verwijzen naar
bijgevoegde brief aan de burgemeesters van de Waddengemeenten.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa