

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
RWS-2019/2228

Uw kenmerk
2019Z00074

Datum 1 februari 2019

Onderwerp Beantwoording vragen van de leden Van Dijk en Kuiken (beiden PvdA) over het bericht dat 270 containers overboord geslagen zijn bij de Waddeneilanden

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen van de leden Van Dijk en Kuiken (beiden PvdA) over het bericht dat 270 containers overboord geslagen zijn bij de Waddeneilanden (ingezonden 7 januari 2019).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht "270 containers overboord geslagen bij Wadden, sommige met giftige stof"? ¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat dit een ernstige ramp is voor één van de mooiste natuurgebieden van Nederland?

Antwoord 2

De Waddenzee is inderdaad een van de mooiste natuurgebieden van Nederland. De komende maanden zijn de inspanningen van alle betrokkenen erop gericht om de gevolgen van het ongeval zo veel als mogelijk te beperken.

Vraag 3

Deelt u de mening dat deze ramp reden is voor het nemen van serieuze stappen, zodat dit nooit meer kan gebeuren?

Antwoord 3

De oorzaak van het overboord slaan van de containers is nog niet bekend en onderwerp van onderzoek door o.a. het Openbaar Ministerie. Zodra duidelijk is wat de exacte oorzaak is geweest, kan worden bepaald of aanvullende stappen

¹ NOS, 2 januari 2019, "270 containers overboord geslagen bij Wadden, sommige met giftige stof" (<https://nos.nl/artikel/2265891-270-containers-overboord-geslagen-bij-wadden-sommige-met-giftige-stof.html>)

noodzakelijk zijn tegen het overboord slaan van containers.

Vraag 4

Kunt u aangeven welke stappen u momenteel neemt om de oorzaak en impact van deze ramp vast te stellen?

Antwoord 4

De oorzaak van het incident is op dit moment niet bekend. Hier wordt onderzoek naar gedaan door de Duitse autoriteiten omdat het schip na het incident in Bremerhaven was aangemeerd en door de Panamese autoriteiten omdat het schip onder Panamese vlag vaart. Het schip is weer vertrokken uit Bremerhaven nadat door de Duitse autoriteiten is vastgesteld dat de reis veilig kon worden voortgezet. Vanuit Nederland heeft het Openbaar Ministerie een onderzoek ingesteld en levert de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) inhoudelijke assistentie aan het OM bij dit onderzoek. Daarnaast heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid ook besloten een onderzoek in te stellen.

Om de impact van de verloren lading te bepalen is Rijkswaterstaat, samen met onder andere de Waddenacademie, gestart met een onderzoek naar de (middel)lange termijneffecten van de plastic verontreiniging op de fauna van de Waddenzee als gevolg van de overboord geslagen containers. Daarnaast moet dit onderzoek inzichtelijk maken of maatregelen moeten worden genomen om de waarden van de Waddenzee te behouden en te ontwikkelen. In de opzet en uitvoering van het onderzoek zoeken de Waddenacademie en Rijkswaterstaat aansluiting bij het bestaande Trilaterale Onderzoeks en Monitoringsprogramma (TMAP).

Op de Noordzee, inclusief de Noordzeekustzone, loopt een meerjarig monitoringsprogramma zwerfvuil, dat in het kader van de Kaderrichtlijn Marien wordt uitgevoerd. Binnen dit reguliere monitoringsprogramma zal ook de mogelijke impact van de overboord geslagen containers zichtbaar zijn.

Vraag 5

Kunt u bevestigen dat de reder strafrechtelijk aansprakelijk wordt gesteld en aangeven binnen welk tijdsbestek dit zal verlopen?²

Antwoord 5

De reder van de MSC Zoe is namens de Staat direct aansprakelijk gesteld en door Rijkswaterstaat tot opruiming verplicht op basis van de Wet bestrijding maritieme ongevallen. De reder heeft laten weten zich verantwoordelijk te voelen en alle opruimkosten te zullen betalen. Ook zegt het bedrijf alles in het werk te willen stellen om schade te beperken.

² Nu.nl, 4 januari 2019, "Strafrechtelijk onderzoek naar rederij aangespoelde containers Wadden"(<https://www.nu.nl/binnenland/5664740/strafrechtelijk-onderzoek-naar-rederij-aangespoelde-containers-wadden.html?redirect=1>)

Afgesproken is dat Rijkswaterstaat de schade-afhandeling in de richting van de verzekeraar van de reder coördineert voor in ieder geval de overheidspartijen. Onderzocht wordt of de terrein beherende organisaties zich hierbij kunnen of willen aansluiten.

Het Openbaar Ministerie (OM) doet op dit moment strafrechtelijk onderzoek naar het verliezen van de containers door MSC Zoe. De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) levert bij dit onderzoek inhoudelijke assistentie. Uit het onderzoek van het OM moet blijken of er sprake is van strafbare feiten. De vervolgpcedures op strafrechtelijk gebied zijn afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek.

Vraag 6

Welke risico's voor de volksgezondheid en het milieu bestaan er door het aanspoelen van onder andere de giftige stof benzoylperoxide?

Antwoord 6

Het RIVM meldt dat de gezondheidsrisico's van deze stof beperkt zijn, zolang de verpakking intact blijft. Als de verpakking beschadigd is, kan het product irritatie aan luchtwegen (bij verstuiven), huid en ogen veroorzaken. De Veiligheidsregio raadt het publiek daarom aan de zakken niet aan te raken en 112 te bellen. Dibenzoylperoxide is volgens RIVM zeer toxisch voor het aquatisch leven, maar deze effecten zijn kortdurend, omdat de stof in water snel wordt omgezet naar een niet-toxische stof.

Vraag 7

Welke stappen gaat u nemen om te verzekeren dat de giftige stof benzoylperoxide en mogelijke andere stoffen geen letsel veroorzaken?

Antwoord 7

De veiligheidsregio heeft informatie verspreid om te voorkomen dat vrijwilligers die de zakken opruimen met de stof in contact komen.

Vraag 8

Deelt u de mening dat het in de arm nemen van een bergingsbedrijf door de reder twee dagen na het voltrekken van de ramp het trage handelen van de reder aantoont?

Antwoord 8

De weersomstandigheden na het incident waren dusdanig, dat niet gelijk met het lokaliseren en bergen van de containers kon worden begonnen. Wel zijn gelijk de voor deze activiteiten benodigde contacten gelegd en is de vertegenwoordiging van de reder gestart met het contracteren van bergingsexperts.

Vraag 9

Kunt u aangeven of de reder snel en adequaat genoeg Rijkswaterstaat op de hoogte heeft gebracht na het voltrekken van de containerramp?

Antwoord 9

In de nacht van 2 januari heeft de verkeerspost Westereems, een gezamenlijke verkeerspost van Rijkswaterstaat en de Duitse autoriteiten, om 3:57u een melding ontvangen van de rederij MSC. De beoordeling of de melding binnen de gestelde termijnen heeft plaatsgevonden, wordt onder andere onderzocht in het strafrechtelijk onderzoek dat wordt uitgevoerd door het OM.

Vraag 10

Kunt u inzicht bieden in hoe er zowel op lokaal, nationaal als internationaal niveau wordt samengewerkt om de effecten van deze ramp te beperken? Wordt er samengewerkt met verenigingen die zich inzetten voor het werelderfgoed Waddenzee, zoals de Waddenvereniging? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

De coördinatie tussen de betrokken Nederlandse overheidsdiensten is in handen van de Veiligheidsregio Fryslân. Ook wordt er samengewerkt met de Duitse autoriteiten. De samenwerking tussen de betrokken Nederlandse autoriteiten onderling en de samenwerking met de Duitse autoriteiten verloopt goed. Bij het opruimen van het materiaal wordt nauw samengewerkt door Rijkswaterstaat, betrokken waterschappen, Waddenunit LNV en gemeenten en de terrein beherende organisaties (Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, It Fryske Gea, het Groninger Landschap) en vele vrijwilligers.

Vraag 11

Welke acties zijn er genomen naar aanleiding van het onderzoek waaruit bleek dat 60% van de reders zich niet houdt aan het internationale siorplan? Is dit handelen afdoende geweest? Zo ja, hoe heeft deze ramp dan toch kunnen gebeuren? Zo nee, welke acties gaan er genomen worden? ³

Antwoord 11

Op grond van de aanbevelingen uit het rapport, d.d. 30 augustus 2010, van de toenmalige Inspectie Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van de thema-actie 'Sjorringen' is er een awareness campagne uitgevoerd onder reders en klassenbureaus. Ook is het onderwerp behandeld op internationale seminars van inspecteurs en zijn de resultaten van het rapport gedeeld met onder meer de Europese en Australische Maritieme Veiligheidsagentschappen (EMSA/AMSA).

Verder zijn de internationale regels voor het verifiëren van de gewichten van containers aangescherpt, opdat de verdeling van het gewicht aan boord van schepen kan worden verbeterd. Deze aangescherpte regelgeving kwam voort uit een voorstel van Nederland, Denemarken en Australië gebaseerd op onderzoek van MARIN. De regels zijn sinds 2016 van kracht.

³ NOS.nl, 4 januari 2019, "Gemiddeld vallen 150 zeecontainers per jaar in de Waddenzee" (<https://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2266193-gemiddeld-vallen-150-zeecontainers-per-jaar-in-de-waddenzee.html>)

In de Nederlandse havens is sinds de thema-actie in het kader van de Port State controles aandacht geweest voor het sjorren van containers. In februari 2018 is er een thema-actie op het sjorren van containers uitgevoerd voor schepen tot 150 meter waar de bemanning dit zelf mag doen. Daarnaast wordt, in samenwerking met het havenbedrijf Rotterdam, ingezet op voorlichting aan schepen die de haven van Rotterdam bezoeken.

Of de acties afdoende zijn geweest is nu niet te beoordelen. Het onderzoek naar de toedracht van het ongeval zal moeten uitwijzen in hoeverre betere sjorringen het ongeval hadden kunnen voorkomen of het effect ervan hadden kunnen beperken en of hierop vervolgacties noodzakelijk zijn. Hierbij moet op voorhand worden opgemerkt dat eventuele vervolgacties op internationaal niveau moeten plaatsvinden.

Vraag 12

Bent u bereid om de eerdere aanbeveling van de PvdA om containers te voorzien van een chip, zodat deze getraceerd kunnen worden, over te nemen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12

In mijn brief aan uw Kamer van 15 januari 2019 heb ik aangegeven dat ik mij er voor zal inspannen dat containers bij incidenten gemakkelijker kunnen worden opgespoord. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door het chippen van containers. Ik zal daartoe de mogelijkheden verkennen. Daartoe strekkende afspraken zijn echter alleen te realiseren in internationaal verband.

Vraag 13

Welke rol zal de minister van Binnenlandse Zaken spelen als coördinerend ministerie bij deze ramp? Hoe en wanneer zal de Kamer hier in detail over worden geïnformeerd?

Antwoord 13

De coördinatie tussen de betrokken Nederlandse diensten is in handen van de Veiligheidsregio Fryslân. Die doet dat in afstemming met de veiligheidsregio's Groningen en Noord-Holland Noord. De voorzitter van de veiligheidsregio Fryslân heeft per 7 januari 7 jl. GRIP 4 (Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdingsprocedure) ingesteld, waarmee hij heeft aangegeven dat artikel 39 van de Wet veiligheidsregio's van kracht is. In geval van een crisis van meer dan plaatselijke betekenis, neemt de voorzitter veiligheidsregio op grond van dat artikel alle in het artikel genoemde bevoegdheden over van de betrokken burgemeester(s) in zijn regio ten behoeve van de rampenbestrijding en crisisbeheersing. Hiermee kan de voorzitter van de veiligheidsregio besluiten nemen ten behoeve van de rampenbestrijding en crisisbeheersing. Hij doet dit na overleg met de betrokken burgemeesters in zijn regio en in samenspraak met Rijkswaterstaat en de Kustwacht. Hiermee is een passende crisisstructuur georganiseerd. De nationale crisisstructuur wordt door het ministerie van Justitie en Veiligheid gecoördineerd, maar opschaling naar dit niveau is nu niet aan de orde.

Vraag 14

Bent u bereid het rampenplan in werking te zetten om zowel de volksgezondheid als de natuur te behoeden voor verdere gevolgen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 14

Zie antwoord 13

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga