

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

IENW/BSK-2020/36518.01

Uw kenmerk

2020Z02785

Datum 09 maart 2020
Betreft Vragen van de leden Van der Graaf (ChristenUnie),
Sienot (D66) en Kröger (GroenLinks) over berichten dat
containerschepen ook tijdens de storm de zuidelijke
Waddenzeeroute hebben genomen en containers hebben
verloren

Geachte voorzitter,

Hierbij treft u mijn antwoorden aan op de vragen van de leden Van der Graaf (ChristenUnie), Sienot (D66) en Kröger (GroenLinks) over berichten dat containerschepen ook tijdens de storm de zuidelijke Waddenzeeroute hebben genomen en containers hebben verloren.

Vraag 1

Bent u bekend met de berichten 'Containerschepen varen ook tijdens storm langs omstreken vaarroute' en 'Containerschip verliest 5 containers boven Ameland, in drie zat papier en karton' ?

Antwoord 1

Ja, deze zijn mij bekend.

Vraag 2

Welke acties zijn er door de Kustwacht ondernomen om te voorkomen dat deze containerschepen de zuidelijke vaarroute zouden nemen? Heeft de Kustwacht deze containerschepen gewaarschuwd? Welke gevolgen heeft het niet opvolgen van de waarschuwing van de Kustwacht voor deze containerschepen en voor het schip dat de containers verloor in het bijzonder met oog op de aansprakelijkheid voor de berging en het opruimen van de containers? Wat waren de exacte weersomstandigheden? Wat was de omvang van de containerschepen? Hoe zwaar waren de schepen beladen? Hoeveel containers zijn er verloren en tot welke schade aan het Waddengebied heeft dit tot op heden geleid? Wordt de schade gemonitord? Bent u overgegaan tot aansprakelijkheidsstelling voor de berging en opruimkosten van de containers? Zo ja, wie is er aansprakelijk gesteld en waarvoor?

Antwoord 2

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

Tijdens het weekend van 9 en 10 februari, tijdens de storm Ciara, heeft de Kustwacht in totaal 9 schepen gewaarschuwd, waarvan er 8 de waarschuwing hebben opgevolgd en de noordelijke vaarroute hebben genomen.

Op 11 en 12 februari 2020 heeft het containerschip OOCL Rauma tijdens een zeereis van Finland naar Rotterdam via de zuidelijke verkeersroute zeven

containers verloren. Op 11 en 12 februari woedde een westenstorm met windsnelheden tot windkracht 9 en golfhoogten tot 6 meter. De OOCL Rauma valt door haar lengte van 179 meter en de vaarrichting (van oost naar west) niet in de categorie van containerschepen die bij golfhoogte van 5 meter of meer een actieve waarschuwing van de Kustwacht ontvangen.

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.

De bergingsoperatie wordt door Rijkswaterstaat gemonitord. 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. Vooralsnog zijn er geen aanwijzingen dat de lading zorgt voor gevaren op lange of korte termijn.

De Inspectie Leefomgeving en Transport doet een onderzoek naar de toedracht van het incident.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/36518.01

Vraag 3

Welke stappen heeft u in de afgelopen maanden ondernomen om te voorkomen dat grote containerschepen gebruik maken van de zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden?

Antwoord 3

Allereerst refereer ik aan mijn brief aan uw Kamer van 31 oktober jl. (Kamerstuk 29684, 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 pro-actief 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 aangekend in de zeekaart.

Bovendien laat ik momenteel door MARIN diverse onderzoeken uitvoeren om meer inzicht te krijgen in de risico's van grote containerschepen onder verschillende weersomstandigheden boven de Wadden. Schepen van het formaat zoals de OOCL Rauma zijn hier onderdeel van. Ik verwacht voor de zomer de uitkomsten van deze onderzoeken, en zal deze met uw Kamer delen. Hopelijk verschaft dit meer inzicht in de oorzaak van het verlies van containers door de OOCL Rauma.

Daarnaast staat IMO op het punt om nieuwe richtlijnen aan te nemen met betrekking tot intacte stabiliteit van schepen, waaraan Nederland een constructieve bijdrage heeft geleverd. Onderdeel daarvan is een richtlijn voor de kapitein van een schip om gevaarlijke situaties te vermijden waarin het schip afhankelijk van de weersomstandigheden terecht kan komen. Ik zal, gelet op wat er is gebeurd met OOCL Rauma, deze richtlijn onder de aandacht brengen van de reders.

Tenslotte heb ik tijdens mijn speech in de IMO Assembly eind vorig jaar aan de ramp met MSC Zoe gerefereerd als voorbeeld waarom IMO ervoor moet zorgen dat scheepvaart zo min mogelijk impact heeft op ons milieu.

Vraag 4

Deelt u de constatering dat de waarschuwing van de Kustwacht kennelijk onvoldoende is om te voorkomen dat containerschepen de zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden nemen?

Antwoord 4

De waarschuwingen die de Kustwacht geeft blijken in de praktijk goed te worden opgevolgd. Het enkele grote containerschip dat het advies niet heeft opgevolgd en toch de zuidelijke route heeft genomen, heeft dit gedaan na uitvoerig overleg met de vrijwillig ingehuurde 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/36518.01

Vraag 5

Deelt u de mening dat met het oog op de veiligheid, de leefbaarheid op de Waddeneilanden en de schade voor het kwetsbare natuurgebied er verdergaande stappen nodig zijn?

Antwoord 5

Dit kan ik pas beoordelen als ik weet wat de oorzaken zijn van de ramp met MSC Zoe. Ik ben daarvoor in afwachting van de uitkomsten van het OVV onderzoek. 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. Ik zal zo spoedig mogelijk reageren op het rapport en uw Kamer hierover informeren.

Vraag 6

Welke verschillende mogelijkheden tot het afsluiten van de zuidelijke Waddenzeeroute voor grote containerschepen heeft u tot op heden onderzocht? Welke conclusies heeft u op basis van dat onderzoek kunnen trekken en kunt u deze conclusies onderbouwen?

Antwoord 6

Ik begrijp de wens om robuuste maatregelen te nemen om een ramp zoals die van MSC Zoe te voorkomen. Ik heb de mogelijkheden tot het afsluiten van de zuidelijke route dan ook onderzocht, en heb uw Kamer daarover op 23 januari jl. per brief geïnformeerd. Hieruit blijkt dat ik geen unilaterale besluiten kan nemen over de zuidelijke vaarroute, aangezien deze (deels) buiten territoriale wateren ligt. Voor vervolgstappen is daarom besluitvorming binnen IMO nodig. Zie hiervoor ook mijn antwoord op vraag 8.

Vraag 7

Heeft u kennisgenomen van de uitspraak van de Landtag Niedersachsen waarin de federale overheid wordt verzocht om de bestaande regelingen zodanig aan te passen dat grote schepen zoals de MSC Zoë in de toekomst dieper gelegen vaarroutes moeten navigeren, zoals de 'German Bight Western Approach' (de verder weg en dieper gelegen noordelijke vaarroute boven de Waddeneilanden)?

Antwoord 7

Deze uitspraak is mij bekend. Het betreft een verzoek van de Landtag Niedersachsen aan de federale overheid om de criteria voor de diepwaterroute (c.q. de noordelijke Waddenroute) zodanig aan te passen dat deze verplicht wordt voor schepen met een diepgang van meer dan 10 meter.

Vraag 8

Heeft u in de afgelopen maanden contact gehad met uw ambtsgenoot in Duitsland over het afsluiten van de zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden voor grote containerschepen? Zo ja, waar heeft dit toe geleid? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Naar aanleiding van contact met Duitsland over de pro-actieve waarschuwingen die onze Kustwacht geeft heeft Duitsland te kennen gegeven schepen niet actief te waarschuwen zoals de Nederlandse Kustwacht dit wel doet. Duitsland wil eerst de uitkomsten van onderzoeken af wachten alvorens concrete maatregelen te overwegen. Het afsluiten van de zuidelijke vaarroute is hierbij nog niet ter sprake gekomen.

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 vervolgacties richting IMO zullen bespreken.

Vraag 9

Bent u bereid om zo spoedig mogelijk samen met Duitsland een voorstel in te dienen bij de Internationale Maritieme Organisatie om de zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden permanent af te sluiten voor grote containerschepen?

Antwoord 9

Zodra het OVV-rapport gereed is, zal ik bezien welke vervolgstappen mogelijk zijn om de veiligheid van de scheepvaart, en daarmee die van de Waddeneilanden verder te borgen.

Als ik op basis daarvan het afsluiten van de zuidelijke vaarroute voor grote containerschepen als mogelijke vervolgstap zie, dan zal ik in overleg met Duitsland een voorstel doen aan IMO tot aanpassing van de route. Zie hiervoor ook mijn antwoord op vraag 8.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/36518.01