



> 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-2021/118205

Uw kenmerk

2021Z05534 en 2021Z05621

Datum 26 mei 2021
Betreft Beantwoording Kamervragen over het bericht Schip
verliest containers bij Ameland

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de Kamervragen van de leden Gijs van Dijk en De Hoop (beiden PvdA) over het bericht "Schip verliest containers bij Ameland" (ingezonden 8 april 2021), en de Kamervragen van het lid Tjeerd de Groot (D66) over het bericht "Vrachtschip verliest ten noorden van Ameland vijf containers" (ingezonden 9 april 2021).

Vragen van de leden Gijs van Dijk en De Hoop (beiden PvdA)

Vraag 1

Kent u het bericht 'Schip verliest containers bij Ameland'?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat er vijf containers van het containerschip Baltic Tern in de Waddenzee zijn beland?

Antwoord 2

Er zijn vijf containers van het containerschip Baltic Tern in de Noordzee beland, ten noorden van Ameland.

Vraag 3

Wat was de route van dit schip? Wat is de inhoud van de containers die overboord zijn geslagen? Klopt het dat een container de gevaarlijke stof aceton bevat?

Antwoord 3

Het schip was onderweg van Sint-Petersburg naar Rotterdam. Eén van de containers betrof een tankcontainer met aceton, een tweede tankcontainer bevatte gebruikte bakolie, twee containers bevatten houtvezels (kraftliner) en de vijfde container was geladen met houtpellets.

¹ Schip verliest containers bij Ameland | Binnenland | Telegraaf.nl

Vraag 4

Is dit schip door de Kustwacht geadviseerd om de noordelijke route te varen?
Heeft de kapitein dit advies opgevolgd?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 4

De Baltic Tern naderde vanuit Duitse wateren. Containerschepen die uit die richting komen, worden niet door de Nederlandse Kustwacht gewaarschuwd. Schepen kunnen kennisnemen van de waarschuwingen aan Nederlandse zijde, zoals deze via de reguliere communicatiekanalen aan de scheepvaart bekend worden gemaakt. De Kustwacht waarschuwt in voorkomende gevallen actief containerschepen die in oostelijke richting varen. Navraag bij de Duitse autoriteiten heeft uitgewezen dat de Duitse Kustwacht de Baltic Tern niet actief heeft gewaarschuwd.

Ons kenmerk
IenW-BSK-2021/118205

Vraag 5

Welk risico bestaat er dat de inhoud van de containers opnieuw op de stranden van de Waddeneilanden belanden?

Antwoord 5

De beide tankcontainers en de daarin aanwezige lading zijn succesvol geborgen. Ook de drie andere containers en alle daaruit afkomstige houtvezels en houtpellets die bij de opsporings- en bergingsoperatie zijn aangetroffen, zijn uit zee gehaald. Er zijn geen containerresten of ladingrestanten van de Baltic Tern aangespoeld op de Waddeneilanden.

Vraag 6

Heeft u, of de Kustwacht, al contact gezocht met de burgemeesters van de Waddeneilanden, en dan specifiek Ameland, om klaar te staan indien er spullen van de containers op de stranden aanspoelen?

Antwoord 6

Door Rijkswaterstaat is voortdurend contact onderhouden met coördinerend burgemeester Stoel van Ameland over de opsporings- en bergingsoperatie.

Vraag 7

Klopt het bovendien dat er op 5 april 2021, ondanks de stormachtige omstandigheden met hoge golven, er nog een groot containerschip, via de zuidelijke route boven de Waddeneilanden, op een zeer korte afstand van de Waddeneilanden voer?²

Antwoord 7

De Kustwacht geeft aan dat op maandag 5 april de CSCL Jupiter, met een lengte van 366 meter, de zuidelijke route gebruikte op weg naar Bremen.

Vraag 8

Heeft de Kustwacht dit schip, en andere containerschepen, geadviseerd om vanwege de storm niet de zuidelijke vaarroute te nemen?

Antwoord 8

Grote containerschepen (Panamax en ULCS) die in oostelijke richting varen, wordt door de Kustwacht geadviseerd om bij een golfhoogte van meer dan 4,5 meter de

² Vrees bij Waddenvereniging voor nieuw drama met containerschip | NOS

noordelijke route te nemen. Dat is ook bij de CSCL Jupiter gebeurd. Het blijft echter aan de kapitein van het betreffende schip, in het kader van goed zeemanschap, om alles afwegende de juiste keuzes te maken en zodoende het risico op ongevallen te beperken.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IenW-BSK-2021/118205

Vraag 9

Hoeveel schepen hebben geen gehoor gegeven aan het dringende advies van de Kustwacht om niet de zuidelijke vaarroute te nemen?

Antwoord 9

Tijdens de afgelopen periode met hogere golven zijn er 14 grote containerschepen opgeroepen die voornemens waren de zuidelijke route te nemen. Deze schepen is gevraagd de noordelijke route te nemen. 12 Schepen hebben het advies opgevolgd, twee schepen hebben het advies niet opgevolgd.

Vraag 10

Bent u het eens dat het elke stormachtige dag dat containerschepen het dringende advies van Kustwacht in de wind kunnen slaan er het risico bestaat dat er opnieuw een ramp zoals met de Msc Zoe kan plaatsvinden?

Antwoord 10

Containerverlies op zee kan nooit volledig worden uitgebannen. Het ongeval met de Baltic Tern benadrukt het belang van de maatregelen waartoe ik heb besloten na de eerdere ongevallen waarbij containers in zee terechtkwamen. Ik blijf me daarom met kracht inzetten om die maatregelen uit te voeren en zodoende de veiligheid van de containerscheepvaart boven de Wadden te verbeteren.

Vraag 11

Hoe staat het met de, door u, beloofde inzet om zich samen met Duitsland en Denemarken in te spannen voor meer restricties voor de vaarroute boven de Waddeneilanden als er sprake is van stormachtige omstandigheden?

Antwoord 11

Zoals toegezegd tijdens het AO Maritiem van 3 december 2020 is er opnieuw overleg geweest met Duitsland en Denemarken. Daarbij zijn de zorgen van uw Kamer overgebracht. Ik heb ook zelf met mijn Duitse en Deense collega gesproken. In de voortgangsrapportage over de Aanbevelingen uit het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) over de MSC Zoe, die ik voorafgaand aan het AO Maritiem van 2 juni a.s. zal sturen, zal ik hier nader op ingaan.

Vraag 12

Bent u het eens dat dit ongeluk met de Baltic Tern laat zien dat we niet meer kunnen wachten op afspraken met Duitsland en Denemarken of via de International Maritime Organization (IMO), maar dat u nu moet ingrijpen door bijvoorbeeld de Kustwacht meer bevoegdheden te geven om in te grijpen?

Antwoord 12

In mijn brief van 23 januari 2020³ heb ik u toegelicht waarom ik niet eenzijdig kan besluiten om de zuidelijke vaarroute te sluiten, dan wel anderszins verplichtende maatregelen ten aanzien van het gebruik ervan aan het internationale scheepvaartverkeer kan opleggen. Een dergelijke maatregel kan, zoals ook de

³ Kamerstuk 29 684, nr. 200

OvV in zijn rapport constateerde, alleen bij consensus in IMO genomen worden. In de kabinetsreactie op het rapport van de OvV over de MSC Zoe⁴ heb ik meerdere paden geschetst om de veiligheid van de containervaart boven de Wadden te verbeteren. Een daarvan betreft de gesprekken met Duitsland en Denemarken om tot een gezamenlijk voorstel in IMO te komen. Een ander pad is het onderzoek naar de mogelijkheden van verkeersbegeleiding van containerschepen, waarbij ik onder andere de Kustwacht, Rijkswaterstaat en andere Noordzeelanden betrek. Maar ik werk ook aan het verbeteren van de informatiepositie van de bemanning, door bijvoorbeeld samen met Duitsland een voorstel in te dienen in IMO voor de verplichting van een zogenaamde elektronische inclinometer op containerschepen, die exact de slingerhoek van het schip meet en registreert.

Vraag 13

Hoe staat het daarom met uw onderzoek om de interventiebevoegdheid van de Kustwacht vaker in te kunnen zetten?

Antwoord 13

In mijn brief van 26 oktober 2020⁵ heb ik u bericht over de interventiebevoegdheid uit de Wet bestrijding maritieme ongevallen (Wbmo). Ik heb daarin aangegeven dat het, onder zeer strenge voorwaarden, mogelijk is om in situaties waarin sprake is van een concrete en ernstige dreiging op grond van de interventiebevoegdheid uit de Wbmo maatregelen te treffen in het kader van de scheepvaartveiligheid en de bescherming van het mariene milieu. Daarbij heb ik aangegeven dat ik samen met de Kustwacht en met Rijkswaterstaat zal bezien hoe de interventiebevoegdheid in de praktijk ingezet kan worden. In de voortgangsrapportage over de Aanbevelingen uit het OvV-rapport over de MSC Zoe, die ik voorafgaand aan het AO Maritiem van 2 juni a.s. zal sturen, zal ik hier nader op ingaan.

Vraag 14

Bent u bereid deze vragen zo snel mogelijk te beantwoorden, zodat Waddenbewoners niet in onzekerheid hoeven te zitten wat hen te wachten staat en dat zij bovendien voorbereidingen kunnen treffen indien er opnieuw spullen op de stranden aanspoelen?

Antwoord 14

Ja.

Vragen van het lid Tjeerd de Groot (D66)

Vraag 1

Bent u op de hoogte van het bericht 'Vrachtschip verliest ten noorden van Ameland vijf containers'⁶

Antwoord 1

Ja.

⁴ Kamerstuk 31 409, nr. 308

⁵ Kamerstuk 31 409, nr. 302

⁶ <https://nos.nl/artikel/2375739-vrachtschip-verliest-ten-noorden-van-ameland-vijf-containers.html>, geraadpleegd op 7-4-2021.

Vraag 2

Klopt het dat de Waddenvereniging al daags van tevoren waarschuwde dat het risico dat een nieuw drama met een containerschip zou voorkomen groot was door de stormachtige omstandigheden? Was u hiervan op de hoogte?⁷

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IenW-BSK-2021/118205

Antwoord 2

Dat bericht is mij bekend.

Vraag 3

Wat is de reden dat de aangenomen motie van de leden Schonis en Postma (Kamerstuk 35570-XII, nr. 40) om de Kustwacht zo spoedig mogelijk de bevoegdheid en middelen te geven om bindende aanwijzingen en adviezen te geven nog niet is gerealiseerd? Biedt dit incident reden om de uitvoering hiervan te versnellen?⁸

Antwoord 3

Tijdens het AO Maritiem op 3 december 2020 heb ik aangegeven te gaan onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor verkeersbegeleiding van containerschepen. Ik bekijk dat zowel voor het gebied boven de Wadden, als ook voor de gehele Noordzee met het oog op de bouw van windparken en het daardoor toenemende risico op incidenten. Het instrument van verkeersbegeleiding is ingrijpend en complex, en vraagt om internationale afstemming. In de voortgangsrapportage over de Aanbevelingen uit het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) over de MSC Zoe, die ik voorafgaand aan het AO Maritiem van 2 juni a.s. zal sturen, zal ik hier nader op ingaan. Daarbij zal ik ook de motie Tjeerd de Groot/Geurts⁹ betrekken.

Vraag 4

Heeft u inmiddels in samenspraak met Rijkswaterstaat (RWS) en de Kustwacht bepaald hoe u de interventiebevoegdheid op basis van de Wet maritieme ongevallen kunt inzetten? Zo ja, waarom heeft de Kustwacht die interventie de afgelopen dagen niet ingezet? Zo nee, wat weerhoudt u om deze interventie op zeer korte termijn te realiseren?

Antwoord 4

Zie het antwoord op vraag 13 van de PvdA.

Vraag 5

Kunt u toelichten of er inmiddels draaiboeken of rampenplannen voor dergelijke containerrampen gereedgemaakt zijn, zoals toegezegd na de ramp met de MSC Zoë? Zo ja, is er met verschillende partijen al mee geoefend? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Afhandeling van ongevallen met containerschepen gebeurt aan de hand van de Wbmo en het Incidentbestrijdingsplan Noordzee. Dat gold voor de MSC Zoe en ook voor de Baltic Tern. Zoals toegezegd tijdens het AO Maritiem van 3 december 2020 zal naar aanleiding van het ongeval met de MSC Zoe de

⁷ <https://nos.nl/artikel/2375593-vrees-bij-waddenvereniging-voor-nieuw-drama-met-containerschip.html>, geraadpleegd op 7-4-2021.

⁸ <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2020Z22226&did=2020D47245>, geraadpleegd op 8-4-2021.

⁹ Kamerstuk 31 409, nr. 314

'Samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreiniging RWS-diensten' worden aangepast. Hierin is opgenomen in welke gevallen RWS kustgemeenten te hulp schiet, zoals bij verontreiniging van een strand door olie of dode walvissen. Dit zal in samenspraak met de gemeenten worden uitgebreid met grootschalige vervuiling, zoals door plastics, bij maritieme ongevallen. Daarnaast is er de Coördinatie Regeling Waddenzee (CRW), een netwerk van hulpverleningsorganisaties die gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de incident- en rampenbestrijding op de Waddenzee. De CRW vervult onder meer een rol bij oefeningen en op het gebied van vakbekwaamheid. In 2017 heeft er een driedaagse oefening in olieopruiming plaatsgevonden in het Waddengebied met alle betrokken partijen. Verder wordt er samengewerkt met kustgemeenten naar aanleiding van concrete voorvallen, zoals recent het aanspoelen van een potvis op Ameland.

Vraag 6

Klopt het dat het incident met de Baltic Tern plaatsvond op de zuidelijke route?

Antwoord 6

Het ongeval vond plaats in de bovenste verkeersbaan (van oost naar west) van de zuidelijke verkeersroute die langs de Waddeneilanden voert.

Vraag 7

Had het schip op enig moment de aanwijzing gekregen van de Kustwacht om niet over deze route te varen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom is dit advies genegeerd?

Antwoord 7

Zie het antwoord op vraag 4 van de PvdA.

Vraag 8

Klopt het dat de capaciteit bij de Kustwacht voor het actief aanroepen van containerschepen tussen de 100 en 200 meter, een categorie waar dit schip onder viel, op dit moment ontoereikend is? Wat weerhoudt u om dit op zeer korte termijn te regelen? Biedt dit incident volgens u aanleiding om deze capaciteit uit te breiden zodat ook deze schepen actief kunnen worden gewaarschuwd, zeker gezien onderzoek van het MARIN heeft uitgewezen dat ook kleinere schepen containers kunnen verliezen door het groene water van de Waddenroutes?¹⁰

Antwoord 8

De Kustwacht voert de taken uit die haar door haar opdrachtgevers (waaronder het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) worden opgedragen. Het waarschuwen van containerschepen is een extra taak die er tussentijds bijgekomen is, en die voorsnog binnen de bestaande capaciteit moet worden opgevangen. Voor grote containerschepen (Panamax en ULCS) is dit goed werkbaar: het aantal grote containerschepen is relatief klein, en de golfhoogte waarboven gewaarschuwd wordt (4,5 m) komt relatief weinig voor. Voor feeders ligt dit anders: het aantal feeders is relatief groot, en de golfhoogte waarboven gewaarschuwd wordt (3,3 m) komt veel vaker voor. De Kustwacht spant zich op dit moment in om binnen de mogelijkheden van de bestaande capaciteit feeders die in oostelijke richting varen zo veel mogelijk actief te waarschuwen.

¹⁰ <https://www.marin.nl/nl-nl/news/ook-kleinere-containerschepen-kunnen-containers-verliezen-boven-wadden>, geraadpleegd op 7-4-2021.

MARIN heeft aangetoond¹¹ dat voor feeders de risico's op containerverlies op de zuidelijke route vergelijkbaar zijn met die op de noordelijke route. Het advies van de Kustwacht aan de bemanning van feeders is daarom om de noodzakelijke maatregelen te nemen om containerverlies tegen te gaan en/of een alternatieve koers aan te houden, waarbij dwarsscheepse golven worden vermeden. Het advies om de noordelijke route te nemen, zou immers het probleem slechts verplaatsen. MARIN voert momenteel in mijn opdracht nader onderzoek uit naar het effect van groenwater¹² op feeders. Het onderzoek dient voor de Kustwacht meer handelingsperspectief op te leveren, zodat deze gerichtere adviezen kan geven. Wanneer het MARIN-onderzoek is opgeleverd, kan ook de bijbehorende capaciteit voor de Kustwacht vastgesteld worden.

Vraag 9

Is er op dit moment al een onderzoek ingesteld naar hoe dit incident heeft kunnen gebeuren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer kan de Kamer hiervan de resultaten verwachten? Is hierover reeds contact opgenomen met Duitsland, waar het schip vertrokken was? Zo ja, wanneer en welke acties vloeiden hieruit voort?

Antwoord 9

De bevoegdheid tot het doen van onderzoek naar de oorzaak van het ongeval ligt bij de OvV, die zelfstandig besluit of hij overgaat tot een onderzoek. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is bij binnenkomst van het schip in Rotterdam direct een inspectie gestart. Naast een algehele havenstaatcontrole van het schip op basis van de procedures zoals vastgesteld in Paris MoU-verband en conform de Wet havenstaatcontrole, is er specifieke aandacht voor, en aanvullend inspectie ingesteld naar, het overboord slaan van de containers. De inspectieresultaten zijn inmiddels openbaar gemaakt via de internetsite van de Paris Mou¹³. Uit de inspectie bleken meerdere tekortkomingen, o.a. het onjuist en onveilig vervoer van containers. Nadat de tekortkomingen waren verholpen mocht het schip op 17 april weer uitvaren. Zoals gebruikelijk bij dit soort incidenten loopt er een strafrechtelijk onderzoek door de maritieme politie om te beoordelen of er sprake is van strafbare feiten.

Vraag 10

Is er op dit moment al een onderzoek ingesteld naar de potentiële ecologische gevolgen van dit incident? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer kan de Kamer hiervan de resultaten verwachten?

Antwoord 10

Alle containers en lading zijn inmiddels geborgen. De houtpellets en de houtvezels zijn met zeewater in aanraking geweest en een deel daarvan zal zijn uiteengevallen en in zee zijn achtergebleven. Gezien de aard van dit materiaal (houtproduct) is er geen aanleiding om een ecologisch onderzoek in te stellen.

¹¹ Kamerstuk 31 409, nr. 301

¹² Massief water van golven dat langs de zijkant van het schip omhoog spuit en tegen de containers slaat.

¹³ <https://www.parismou.org/inspection-search/inspection-search> Zoeken op name Baltic Tern en period 07/04/2021 – 09/04/2021.

Vraag 11

Heeft u het instellen van niet-vrijblijvende verkeersbegeleiding door een Kustwacht of andere bevoegdheid inmiddels aangekaart bij Duitsland en Denemarken? Zo ja, wat waren hierop de reacties? Zo nee, waarom niet en bent u bereid dit alsnog te doen?

Antwoord 11

Ik heb dit onderwerp besproken met Duitsland en Denemarken. Beide landen geven op voorhand aan dat het instrument van verkeersbegeleiding ingrijpend en complex is. Zij zijn bereid om actief mee te werken aan het onderzoek naar de mogelijkheden van (niet-vrijblijvende) verkeersbegeleiding. Op de resultaten van mijn contacten met Duitsland en Denemarken zal ik nader ingaan in mijn voortgangsbrief, die ik u vóór het AO Maritiem van 2 juni zal toesturen.

Vraag 12

Gaat u naar aanleiding van dit incident nog een keer met Duitsland en Denemarken om de tafel over het sluiten van de zuidelijke vaarroute, of in elk geval beperken van het bevaren ervan bij stormachtige condities? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer en bent u bereid hierover verslag uit te brengen aan de Kamer?

Antwoord 12

Zie het antwoord op vraag 11 van de PvdA.

Vraag 13

Geeft dit drama aanleiding om bij de eerstvolgende Transportraad het onderwerp containerrampen en de nasleep ervan opnieuw te agenderen? Zo ja, welke plannen gaat u aankaarten om dergelijke incidenten in de toekomst te voorkomen?

Antwoord 13

Tijdens het AO Maritiem van 3 december 2020 heb ik op een vraag over het onderzoeksprogramma naar containerverlies aangegeven dat ik dit ter sprake wil brengen in de Transportraad. Mijn voornemen is om hiervoor in de Transportraad van 3 juni a.s. aandacht te vragen. Ik zal daarbij ingaan op de maatregelen die Nederland neemt en nog gaat nemen naar aanleiding van het ongeval met de MSC Zoe, en de urgentie voor deze maatregelen benadrukken.

Vraag 14

Kunt u aangeven wanneer de acties die u heeft aangekondigd bij het vorige commissiedebat Maritiem op 2 juni 2021 richting de International Maritime Organization (IMO), zullen worden geagendeerd bij de IMO?

Antwoord 14

Er zijn al enkele voorstellen ingediend bij IMO, zoals die voor de elektronische inclinometer en voor de agendering van het detecteren en monitoren van verloren containers. Deze voorstellen worden in mei 2021 behandeld. Daarnaast is het ILT-rapport over het sjoeren van containers op zeeschepen¹⁴ naar IMO gestuurd. Dit wordt in juli 2021 behandeld. Van de overige voorstellen is het tijdstip van behandeling nog niet zeker vanwege de impact van de COVID-maatregelen op de tijdplanning van de IMO-vergaderingen.

¹⁴ Kamerstuk 31 409, nr. 277

Vraag 15

Bent u inmiddels reeds in overleg getreden met het Verbond van Verzekeraars over hun rol in het voorkomen van dergelijke containerrampen en de nasleep ervan? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan de Kamer gezien de urgentie van het probleem eerder op de hoogte worden gesteld van de voortgang?

Antwoord 15

Ja, ik ben hierover in overleg met het Verbond van Verzekeraars. Dat heeft aangegeven dat alleen in internationaal verband stappen gezet kunnen worden, omdat voorbijvarende schepen veelal elders verzekerd zijn. In mijn voortgangsbrief, die ik u vóór het AO Maritiem van 2 juni a.s. toestuur, zal ik hier nader op ingaan.

Vraag 16

Bent u bereid om, gezien de urgentie van het probleem, een extra voortgangsrapportage uit te brengen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 16

In de kabinetsreactie op het OvV-rapport over de MSC Zoe heb ik toegezegd uw Kamer voor het zomerreces van 2021 een eerste voortgangsrapportage te sturen. Vanwege het AO Maritiem op 2 juni a.s. zal ik de planning aanpassen en de voortgangsrapportage tijdig voorafgaand aan dat AO sturen.

Vraag 17

Kunt u deze vragen elk afzonderlijk zo spoedig mogelijk beantwoorden?

Antwoord 17

Ja.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga