

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-2019/2120

Uw kenmerk
2019Z00116

Datum 1 februari 2019

Onderwerp Beantwoording vragen van de leden Weverling, Dijkstra en De Vries (allen VVD) over een werkbezoek aan de vissers van Lauwersoog d.d. 6 januari 2019 en diverse berichten in de media over de overboord geslagen zeecontainers van MSC Zoe.

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u, mede namens de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, de antwoorden toekomen op de vragen van de leden Weverling, Remco Dijkstra en Aukje de Vries (allen VVD) over een werkbezoek aan de vissers van Lauwersoog d.d. 6 januari 2019 en diverse berichten in de media over de overboord geslagen zeecontainers van MSC Zoe (ingezonden 8 januari 2019).

Vraag 1

Bent u bekend met de problemen en gevolgen van de overboord geslagen zeecontainers van het schip MSC Zoë boven de Waddeneilanden voor de visserijsector?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Welke risico's zijn er voor de visserijsector in het Wadden- en Noordzeegebied? Wat wordt gedaan om de gevolgen voor de visserijsector te beperken? In hoeverre kan de rederij MSC ook aansprakelijk gesteld worden voor deze gevolgen dan wel in hoeverre wordt de rederij MSC daarvoor ook aansprakelijk gesteld?

Antwoord 2

Voor de visserij is er een risico op het kapseizen van het visserschip, wanneer een visnet aan een container komt vast te zitten. Daarnaast kunnen delen van een container of lading afkomstig uit de containers schade aan visnetten of visvangst veroorzaken. Rijkswaterstaat stuurt daarom aan op opsporing en berging van de containers en stelt de informatie daarover beschikbaar. De reder 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 wil het bedrijf alles in het werk stellen om schade te beperken.

Vraag 3

Tijdens het werkbezoek hebben de vissers aangegeven dat de MSC Zoe om de Terschelling Plaat heen had moeten varen. Het schip heeft namelijk een diepgang van 17 meter en de vaargeul was maximaal 20 meter diep. Bij de deining van de zee is het goed mogelijk geweest dat het schip meerdere keren de bodem heeft geraakt waardoor het de vracht heeft verloren. Het schip had dus om de Noord moeten varen, zeker een schip van deze omvang. Er is dus willens en wetens de kortste route genomen, terwijl een schipper weet dat dit niet kan. Wordt dit ook besproken in uw overleg met de eigenaren van het schip?

Antwoord 3

Onderzoek naar de mogelijke oorzaak van het incident zal dit moeten uitwijzen. Onderzoek naar de situatie aan boord wordt gedaan door de Duitse autoriteiten omdat het schip na het incident in Bremerhaven was aangemeerd, en de Panamese autoriteiten omdat het schip onder Panamese vlag vaart. Het schip is inmiddels weer vertrokken uit Bremerhaven nadat door de Duitse autoriteiten is vastgesteld dat de reis veilig kon worden voortgezet.

In 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. Dit onderzoek richt zich met name op de belading en de stabiliteit van het schip. Daarnaast heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) ook besloten een onderzoek in te stellen. De OVV richt zich hierbij met name op de gevolgen van het ongeval en de vaarroute van het schip.

Vraag 4

Welk overleg heeft er plaatsgevonden met de visserijsector en wat is daaruit gekomen? Welk overleg gaat er nog plaatsvinden met de visserijsector?

Antwoord 4

Het Ministerie van LNV heeft zich, met betrekking tot de consequenties voor de visserijsector, frequent laten informeren door de bestuurders van de visserijorganisaties. Overleg met de visserijsector heeft plaatsgevonden met de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) over het verkrijgen van een ontheffing om ook in het weekend opruimactiviteiten te verrichten. Opruimactiviteiten door de visserij zijn in het weekend namelijk verboden. De vissers die in het weekend deel hebben genomen aan de opruimactiviteiten hebben een ontheffing ontvangen.

Vraag 5

Wat zijn de gevolgen voor de overige scheepvaart in het Wadden- en Noordzeegebied? Hoe worden de gevolgen daarvoor tot een minimum beperkt? In hoeverre kan de rederij MSC ook aansprakelijk gesteld worden voor deze gevolgen dan wel in hoeverre wordt de rederij MSC daarvoor ook aansprakelijk gesteld?

Antwoord 5

Containers die in het water of op de zeebodem zijn gelokaliseerd, worden zo spoedig mogelijk geborgen. De rederij is daarvoor verantwoordelijk en in opdracht van de rederij MSC zijn twee bergingsschepen ingezet. De berging gebeurt binnen de door Rijkswaterstaat aangegeven kaders en uitgangspunten. Naast de

voorkoming van ecologische schade, heeft de veiligheid voor de scheepvaart en voor de aanwezige gasleidingen prioriteit. De reder 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 wil het bedrijf alles in het werk stellen om schade te beperken.

Vraag 6

Ervaring leert dat afval uit containers nog jarenlang de natuur blijft vervuilen; blijft de rederij MSC dat ook in de toekomst vergoeden?

Antwoord 6

De reder heeft laten weten zich verantwoordelijk te voelen en alle opruimkosten te zullen betalen. Ook wil het bedrijf alles in het werk stellen om schade te beperken.

Vraag 7

Wat gaat er gebeuren met de 220 (van de 281) gelokaliseerde containers en wanneer? Welke actie wordt ondernomen om de overige overboord geslagen zeecontainers in kaart te brengen en te bergen?

Antwoord 7

Containers die in het water of op de zeebodem zijn gelokaliseerd, worden zo spoedig mogelijk geborgen. De rederij is daarvoor verantwoordelijk en in opdracht van de rederij MSC zijn twee bergingsschepen ingezet. De berging gebeurt binnen de door Rijkswaterstaat aangegeven kaders en uitgangspunten. Naast de voorkoming van ecologische schade, heeft de veiligheid voor de scheepvaart en voor de aanwezige gasleidingen prioriteit. Met surveyschepen van de betrokken reder en Rijkswaterstaat, ondersteund door inspectievluchten van de Kustwacht, wordt gezocht naar de overige containers. Ook schepen van Defensie zijn betrokken. Het opsporen van de containers gebeurt op basis van aanwijzingen van Rijkswaterstaat en de Kustwacht.

Vraag 8

Welke deadline stelt u voor het uit zee halen (bergen) van alle containers?

Antwoord 8

Hoe snel de berging van alle containers is af te ronden, is onder meer afhankelijk van de weersomstandigheden, de scheepvaartintensiteit, het zicht onder water, het getijde en de ligging van de containers. Verwacht wordt dat de berging tenminste twee maanden in beslag neemt.

Vraag 9

Bent u in gesprek met de ruim 100 garnalenvissers die regelmatig in het getroffen gebied vissen? Krijgen zij hun schade ook vergoed van de reder of anderszins?

Antwoord 9

De minister van LNV heeft zich laten informeren door de vertegenwoordiging van de betreffende visserijorganisaties. De rederij MSC heeft een schade-expert

aangesteld waar schade aan netten en vismateriaal kan worden ingediend. Zie ook het antwoord bij vraag 2.

Vraag 10

Er is al veel inzet geweest van de overheden en vrijwilligers om de rommel op de stranden en de kust op te ruimen; hoe wordt de resterende én toekomstige rommel op de stranden, de kust en in het Wadden- en Noordzeegebied opgeruimd? Hoe wordt (meer) schade aan de natuur voorkomen?

Antwoord 10

Door de opsporing en berging van de containers wordt zoveel mogelijk voorkomen dat verdere vervuiling van stranden en aangrenzende gebieden door aangespoelde lading optreedt. Het grovere afval op de stranden is, mede dankzij de inzet van vele vrijwilligers en militairen vrijwel opgeruimd, maar het strand is niet schoon. Bijzondere aandacht gaat daarbij uit naar kleine stukjes plastic (korreltjes piepschuim) die moeilijk te vinden en te verwijderen zijn. Er wordt bij het opruimen daarvan zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van technische hulpmiddelen, zoals bijvoorbeeld beach cleaners, waarmee ook wat kleiner afval kan worden verwijderd. Ook voor de middellange termijn worden door de betrokken partijen afspraken gemaakt om aangespoeld materiaal, afkomstig uit de containers, direct op te ruimen.

Vraag 11

Wat is er gebeurd naar aanleiding van de vragen van de leden De Boer en Aukje De Vries op 27 oktober 2014 over overboord geslagen zeecontainers ten noorden van Ameland en welke ontwikkelingen hebben er sindsdien plaatsgevonden met betrekking tot het vastsjorren van containers op zeeschepen?¹

Antwoord 11

Het vervoer van containers over zee is gereguleerd via de internationale Safety of Life at Sea (SOLAS) Conventie met onderliggende verplichte Codes, resoluties en richtlijnen. Deze voorzien in een helder normenkader, ook voor het beladen en vastzetten van containers. Sinds 2016 zijn aangescherpte regels van kracht voor het verifiëren van de gewichten van containers zodat 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 en was gebaseerd op onderzoek van MARIN.

Vraag 12

In 2010 is door het Havenbedrijf Rotterdam en de Inspectie Verkeer en Waterstaat/Scheepvaart tijdens een thema-actie vastgesteld dat 46% van de containers aan boord van zeeschepen conform de daarvoor gestelde normen zijn vastgesjord; hoe hoog is dat percentage nu?

¹ Antwoord op vragen van de leden De Boer en Aukje De Vries over het bericht over overboord geslagen containers boven Ameland, Aanhangsel van de Handelingen 2014-2015, nr. 608.

Antwoord 12

De Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT) is verantwoordelijk voor het toezicht op de scheepvaart in Nederlandse wateren. Het betreft dan vooral toezicht vanuit de rol van Port State Control. Vanuit deze rol is regulier toezicht uitgevoerd. Op dit moment is geen exact percentage bekend van schepen waar op de juiste wijze lading vastgezet is.

Vraag 13

Gezien het naleeftekort wilde de inspectie aandacht blijven geven aan het continueren van inspecties naar het vastsjorren van containers in de toekomst; welke acties zijn er door de inspectie ondernomen in de afgelopen vijf jaar?

Antwoord 13

Hierbij verwijs ik naar de beantwoording van vraag 11 en 12. Naast het sjorren van containers is ook de belading van het schip en dus de werkelijke gewichten van containers van groot belang voor een veilige vaart zonder verlies van containers.

Vraag 14

Welke acties worden ondernomen om het vastsjorren van containers op zeeschepen te verbeteren, zodat het overboord slaan van zeecontainers tot het verleden behoort dan wel tot een minimum kan worden beperkt?

Antwoord 14

Bij het regulier toezicht in het kader van Port State controles is er aandacht voor de belading en het vastzetten van containers. Daarnaast wordt er ingezet op voorlichting van scheepsbemanning, bijvoorbeeld door het verstrekken van informatie materiaal.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga