

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1430

Vragen van het lid **Von Martels** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de containers die overboord zijn geslagen bij de Waddeneilanden* (ingezonden 7 januari 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 5 februari 2019).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de berichtgeving over 270 containers die overboord zijn geslagen bij de Waddeneilanden, waarvan sommige containers met giftige stoffen?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u aangeven wat de vervolgpcedures zijn, zowel qua het verhalen van de schade als het strafrechtelijke vervolg?

Antwoord 2

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 wil het bedrijf alles in het werk stellen om schade te beperken.

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 en 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.

¹ <https://nos.nl/artikel/2265891-270-containers-overboord-geslagen-bij-wadden-sommige-met-giftige-stof.htm>

Vraag 3

Op welke wijze worden de verloren containers geborgen, wie voert dit uit en wie wordt hiervoor aansprakelijk gesteld?

Antwoord 3

Containers die in het water of op de zeebodem zijn gelokaliseerd, worden zo spoedig mogelijk geborgen. Een veilig berging is alleen mogelijk als de weersomstandigheden op zee dit toelaten. De containers op de zandplaten en de stranden van de Waddeneilanden zijn inmiddels in opdracht van Rijkswaterstaat verwijderd.

In opdracht van de rederij MSC, de eigenaar van de MSC Zoe, 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 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 wil het bedrijf alles in het werk stellen om schade te beperken.

Vraag 4

Is Rijkswaterstaat als beheerder juist en op tijd geïnformeerd door de reder? Welke acties zijn hier uit voortgekomen?

Antwoord 4

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 onderzocht in het strafrechtelijk onderzoek dat wordt uitgevoerd door het OM.

De verkeerspost heeft onmiddellijk de Kustwacht geïnformeerd met het oog op de veiligheid van de scheepvaart. Aansluitend is vanuit Rijkswaterstaat contact gezocht met de rederij, de verzekeraar en de collega overheden, waarna het opruimen van de stranden is gestart.

Vraag 5

Hoe wordt er samengewerkt met de lokale, regionale, maar ook Duitse autoriteiten?

Antwoord 5

De coördinatie tussen de betrokken Nederlandse diensten is in handen van de Veiligheidsregio Fryslân. Op initiatief van de betrokken burgemeesters is per 7 januari, GRIP 4 (Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdingsprocedure) ingesteld.

Ook de Duitse autoriteiten zijn betrokken, zie ook antwoord 6.

De samenwerking tussen de betrokken Nederlandse autoriteiten onderling en de samenwerking met de Duitse autoriteiten verloopt goed.

Vraag 6

Wat is de oorzaak van dit incident en op welke manier zijn de Nederlandse autoriteiten betrokken bij eventueel onderzoek? Stelt u gezien de zeer uitzonderlijke omvang zelf een nader onderzoek in?

Antwoord 6

De oorzaak van het incident is op dit moment niet bekend. Onderzoek moet dit uitwijzen. Onderzoek 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. 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.

Vraag 7

Hoe staat het met de opvolging 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, waarbij bleek dat de containers slechts op 46% van de schepen conform de daarvoor gestelde normen waren vastgesjord?

Antwoord 7

Op grond van de aanbevelingen uit het rapport is er een «awareness» campagne uitgevoerd onder reders en klassenbureaus. Ook is het onderwerp behandeld op internationale seminars van inspecteurs en de resultaten zijn gedeeld met onder meer de Europese en Australische Maritieme Veiligheids-agentschappen (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 aangescherpte regels zijn sinds 2016 van kracht. In de Nederlandse havens is sinds de thema-actie in het kader van de Port State controles aandacht geweest voor het sjoeren van containers. In februari 2018 is er een thema-actie op het sjoeren 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.

Vraag 8

Hoeveel containers zijn er sinds 2010 over boord geslagen en wat waren daarbij de belangrijkste oorzaken?

Antwoord 8

Voor het incident met de MSC Zoe zijn er in de periode 2010 – 2018 door de Kustwacht in het Nederlands deel van de Noordzee 188 overboord geslagen containers geregistreerd. Bij het incidenteel overboord slaan van containers worden de oorzaken niet structureel onderzocht. Wel zijn en worden schepen na het verlies van een container in de aankomsthaven gecontroleerd. Aan het overboord slaan van containers kunnen diverse oorzaken ten grondslag liggen, zoals een combinatie van weersomstandigheden en tekortkomingen bij het vastsjorren van de containers.

Vraag 9

Welke acties zijn door en/of vanuit uw ministerie recent op nationaal en internationaal niveau (bijvoorbeeld Internationale Maritieme Organisatie – IMO) ondernomen om overboord geslagen containers te voorkomen?

Antwoord 9

Zie antwoord 7.

Vraag 10

Klopt de berichtgeving dat een aantal containers de gevaarlijke organische peroxiden in poedervorm bevatten? Zo ja, is reeds bekend of die containers al zijn aangespoeld? Wat gaat u ondernemen om de schade te voorkomen?

Antwoord 10

Er is sprake van één overboord geslagen container met als lading dibenzoylperoxide. Er is een drietal zakken aangespoeld op Schiermonnikoog. Hierdoor is het aannemelijk dat de betreffende container open is geraakt. De container zelf is nog niet gelokaliseerd.

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 11

Zou u zich willen inzetten om alle containers te voorzien van een chip en een tracking device, zodat containers eenvoudiger op te sporen zijn?

Antwoord 11

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.