

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

608

Vragen van de leden **De Boer** en **Aukje de Vries** (beiden VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht over overboord geslagen containers boven Ameland* (ingezonden 27 oktober 2014).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 19 november 2014).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de berichtgeving over tien containers die over boord zijn geslagen boven de kust van Ameland?¹ Bent u ervan op de hoogte dat de burgemeester van Ameland hierover zijn zorg heeft uitgesproken?

Antwoord 1

Ja, met dit bericht evenals de zorgen van de burgemeester ben ik bekend.

Vraag 2

Kunt u nagaan welk schip (onder welke vlag en van welk bedrijf) tien containers heeft verloren boven Ameland, wat de precieze lading is van deze containers en in welke haven dit schip is geladen?

Antwoord 2

Informatie over het schip en de lading is mij bekend. Het is niet gebruikelijk gegevens over het schip breed bekend te maken om te voorkomen dat nadere medewerking van betrokkenen negatief kan worden beïnvloed. In de containers bevinden zich geen gevaarlijke stoffen. De inhoud van de containers betreft autobanden, machine- en roltraponderdelen.

Vraag 3

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

Antwoord 3

Binnen 24 uur na verlies meldt de eigenaar zich bij de beheerder, in dit geval Rijkswaterstaat. De beheerder schat de ernst van de situatie in. De eigenaar wordt door Rijkswaterstaat aansprakelijk gesteld en is verplicht tot reactie in de vorm van een plan van aanpak. In dit geval is de termijn hiervoor

¹ Omroep Fryslan, 24 oktober 2014

maximaal 12 uur. De eigenaar contracteert een berger om de containers op te sporen en vervolgens een voorstel voor berging op te stellen. De zoektocht is op maandag 10 november 2014 begonnen. In dit geval wordt vanwege het gewicht aangenomen dat de containers zijn gezonken en dat de zoektocht circa 5–10 werkdagen in beslag zal nemen, afhankelijk van de omstandigheden zoals het weer.

Vraag 4

Hoe staat het met de opvolging van de volgende aanbevelingen uit het rapport d.d. 30 augustus 2010 van de toenmalige Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)² naar aanleiding van de thema-actie Sjorringen die IVW/Scheepvaart samen met het Havenbedrijf Rotterdam heeft uitgevoerd, waarbij bleek dat de containers op 46% van de schepen conform de daarvoor gestelde normen waren vastgesjord:

De Inspectie zal de resultaten ter bespreking voorleggen aan de Klassenbureaus en de reders(vereniging). Doel hiervan is deze partijen bewust te maken van de veiligheidsrisico's en om zicht te krijgen op de maatregelen die deze partijen nemen ter verbetering van de naleving van de regels;

De Inspectie stelt voor dat onderzoek wordt uitgevoerd om meer kennis op te doen te over de krachten die op zee optreden en de invloed van die krachten op de stabiliteitsberekeningen aan boord van schepen;

De Inspectie zal de inspectieresultaten uitwisselen met andere internationale toezichthouders;

Gezien het naleeftekort wil de Inspectie aandacht blijven geven aan het continueren van inspecties naar het vastsjorren van containers in te toekomst. De feitelijke inspectie-inspanning zoals die zal worden opgenomen in het Meerjarenplan 2011–2015 zal mede afhangen van de risico's en de naleving op andere terreinen in de scheepvaart en de beschikbare capaciteit?

Antwoord 4

De resultaten van de thema-actie Sjorringen zijn voorgelegd aan de klassenbureaus en de redersvereniging. Het toezicht op het vastzetten van containers aan boord van zeeschepen heeft blijvende aandacht van de ILT en is onderdeel van reguliere havenstaat- en vlaggenstaat inspecties. Het verliezen van containers van vrachtschepen kan overigens diverse oorzaken hebben. Naast het op correcte wijze sjorren van de containers is ook het stuwageplan en massa van de containers cruciaal. In combinatie met slecht weer en het rollen van het schip kunnen de containers dan overboord slaan.

Hierover heb ik u bij brief van 27 november 2013 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 452) geïnformeerd.

Op basis van het MARIN rapport Lashing@Sea is in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) een begin gemaakt met de aanpak van de problematiek door afspraken over het bepalen van de massa van containers als een van de maatregelen die het verliezen van containers moet voorkomen.

Deze afspraak is in het laatste stadium van afronding. In nauw overleg met de sector wordt gezocht naar een zo soepel mogelijke implementatie van deze afspraak zodat de administratieve lasten en uitvoeringskosten zo beperkt mogelijk zijn.

Daarnaast heeft Nederland in de IMO uitgedragen dat ook aandacht moet worden besteed aan andere oorzaken. Alleen met een pakket aan maatregelen is het mogelijk om het overboord slaan van containers te beperken. Verbetering van het sjorren maakt daar onderdeel van uit.

Vraag 5

Hoeveel containers zijn er de laatste vijf jaar over boord geslagen en wat waren de belangrijkste oorzaken en veroorzakers daarvan?

Antwoord 5

In mijn brief van 27 november 2013 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 452) heb ik aangegeven dat in de periode 2008 tot 2012 gemiddeld jaarlijks 5 containers op het Nederlandse deel van het continentale plat van de Noordzee over-

² http://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/koopvaardij/publicaties/themaactie_sjorringen/

boord slaan. Voor de belangrijkste oorzaken en veroorzakers zie het antwoord op vraag 4.

Vraag 6

Bent u bereid om te onderzoeken of er in Nederland, maar ook wereldwijd binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), voldoende aandacht is voor de verplichting om containers vast te sjoeren, aangezien het verliezen van containers op zee tot gevaarlijke situaties kan leiden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Zie mijn antwoord op vraag 4.