



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

KIMO
T.a.v. S.Y. Dinjens en R.G. te Beest
Postbus 325
1940 AH BEVERWIJK

Bestuurskern

Dir. Maritieme Zaken
Afdeling Zeevaart

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

D.A. Henstra
Coördinerend
Beleidsmedewerker

T 070-4566854
M +31(0)6-46416484
Dirk.Henstra@minienm.nl

Datum 5 februari 2019
Betreft Uw brief inzake MSC Zoe

Ons kenmerk

IENW/BSK-2019/17939

Geachte heren Dinjens en Te Beest,

In uw brief d.d. 10 januari 2019 deelt u uw zorgen over de door de MSC Zoe verloren containers en geeft u aan wat volgens u moet worden gedaan ter voorkoming van een dergelijk voorval in de toekomst.

Wij delen uw zorgen over de negatieve gevolgen voor milieu en natuur. Daarom zijn de inspanningen van alle betrokken partijen erop gericht om de gevolgen van het ongeval zoveel als mogelijk te beperken. De prioriteit is nu dus het bergen van de (lading uit de) containers. Wij willen voorkomen dat er nog meer materiaal vrijkomt in dit UNESCO-werelderfgoed en daarmee dat de negatieve gevolgen voor natuur en milieu toenemen.

Verder doet Rijkswaterstaat samen met onder andere de Waddenacademie, onderzoek naar de effecten (vogels, natuur, waterkwaliteit) maar ook naar eventuele maatregelen voor het behoud van de natuur in het Natura 2000-gebied, zowel voor de Waddenzee als de Noordzee. Wageningen Marine Research is gevraagd om een eerste inschatting te geven van de mogelijke ecologische effecten en eventuele aanpassing in de monitoring.

De reder van de MSC Zoe is namens de Staat 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 zegt het bedrijf alles in het werk te willen stellen om schade te beperken. Rijkswaterstaat coördineert de schade-afhandeling in de richting van de verzekeraar van de reder voor de overheidspartijen.

U geeft aan van mening te zijn dat in het verleden onvoldoende is gebeurd met de zorgen die KIMO in 2007 en 2008 heeft geuit richting mijn ministerie. Hierin verschillen wij van inzicht. Zo zijn er sinds 2016 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 internationaal onderzoek onder leiding van het Maritiem onderzoeksinstituut MARIN dat mede mogelijk is gemaakt door mijn ministerie.



Verder is in de Nederlandse havens in het kader van de Port State controles aandacht voor het sjourren van containers. Ook vinden er periodiek thema-acties plaats. Zo is er in februari 2018 een thema-actie op het sjourren van containers uitgevoerd voor schepen tot 150 meter. Daarnaast vindt, in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam, voorlichting plaats aan schepen die de haven van Rotterdam bezoeken.

Bestuurskern
Dir. Maritieme Zaken
Afdeling Zeevaart

Datum
5 februari 2019

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/17939

De oorzaak van het overboord slaan van de containers van de MSC Zoe is nog niet bekend. In Nederland heeft het Openbaar Ministerie een onderzoek ingesteld. De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) levert inhoudelijke assistentie bij dit onderzoek. Dat richt zich met name op de belading en de stabiliteit van het schip. Daarnaast doet de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) onderzoek. De OVV richt zich hierbij met name op de gevolgen van het ongeval en de vaarroute van het schip.

Zodra duidelijk is wat de oorzaak is geweest, kan worden bepaald welke stappen noodzakelijk zijn om te voorkomen dat er in de toekomst weer op deze schaal containers worden verloren en/of om de verloren lading sneller te kunnen bergen. Daarbij zullen de richtingen die u in uw brief noemt zeker worden gezien.

Eén van de door u genoemde acties zal ik al voor het afronden van de onderzoeken oppakken. Wij zullen de mogelijkheden verkennen om containers bij incidenten gemakkelijker op te kunnen sporen, bijvoorbeeld door het chippen van containers.

Voor de meeste maatregelen zullen, zoals u ook aangeeft in uw brief, overleg en afspraken in internationaal verband nodig zijn. Het opstellen van regels ten aanzien van de uitrusting van containers is bij uitstek een internationaal onderwerp waarover in IMO-verband afspraken worden gemaakt. Hierbij spelen wereldwijde harmonisatie en technische mogelijkheden een belangrijke rol. De regels over te volgen routes zijn ook internationaal vastgelegd.

IENW blijft graag met u in overleg over het Fishing for Litter project en de Green Deals Schone Stranden en Visserij voor een Schone Zee. Ik waardeer uw werk in dat verband zeer.

Hoogachtend,

Directeur Maritieme Zaken,



Mevr. mr. B.C.M. Gijsbers