

2019Z07942

Vragen van de leden **Kröger** (GroenLinks), **Schonis** (D66) en **Gijs van Dijk** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het rondetafelgesprek inzake MSC Zoe* (ingezonden 17 april 2019).

Vraag 1

Bij hoeveel van de circa 110 schepen die jaarlijks worden geïnspecteerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), worden ernstige gebreken vastgesteld, die potentieel de veiligheid van mens en milieu in gevaar brengen? Hoeveel boetes of andere sancties zijn hiervoor uitgedeeld?

Vraag 2

Komen schepen, reders en sjobedrijven waarbij eerder overtredingen zijn vastgesteld, onder verscherpt toezicht?

Vraag 3

Als de «lashing rods» waarmee de containers vastzitten zo gemaakt moeten zijn dat containers bij te veel slagzij losbreken en overboord slaan om te voorkomen dat het schip kapseist, is dan de stapel containers niet sowieso te hoog? Moeten de marges voor veilig laden en varen niet veel ruimer zijn, zodat het bewust laten losscheuren bij «normaal» ruig weer niet voorkomt?

Vraag 4

Waarom komt er geen speciale plek op schepen voor containers met gevaarlijke lading, waar ze wel buiten, maar ook laag en in lage stacks staan, zodat ze een gering risico voor het schip vormen, maar ook niet snel overboord slaan?

Vraag 5

Ten koste van welke andere controlerende taak van de ILT gaat het aangekondigde extra toezicht op het veilig vastzetten van lading?

Vraag 6

Welke (persoonlijke) privacyissues zijn gemoeid met de vertrouwelijkheid van vrachtbrieven en ladingen? Kunnen ladingdeclaraties en vrachtbrieven niet zo geanonimiseerd of gecodeerd worden dat de inhoud van een container wel bekend of opvraagbaar is, maar de details van de eigenaar niet? Welk bezwaar zou hiertegen zijn?

Vraag 7

Welke regels en internationale afspraken moeten worden gewijzigd om de inhoud van containers en hele scheepsladingen bij calamiteiten snel beschikbaar te krijgen?

Vraag 8

Zijn de vrachtbrieven en de inhoud van schepen en containers ook onbekend en niet beschikbaar voor de douane? Zo nee, waarom dan wel voor andere overheidsdiensten?

Vraag 9

Klopt het dat het steeds drukker wordt op de scheepvaartroutes langs Nederland? Klopt het dat daarmee ook het risico op ongelukken met grote (container)schepen is toegenomen? Kunt u toelichten op welke manier deze toename van risico's wordt geadresseerd?

Vraag 10

Welke risico's zouden erbij komen als alle grote (container)schepen worden verplicht om de verder gelegen vaarroute van Oost-Friesland Stelsel en German Bight Western Approach te nemen? Bent u bereid dit bij de International Maritime Organization (IMO) aan te kaarten?

Vraag 11

Op welke manier en door wie wordt er gecontroleerd of schepen wel de juiste routes bevaren? Hoe wordt hierop gehandhaafd?

Vraag 12

Is er contact geweest met de herkomsthaven van de MSC Zoe en wordt daar onderzoek gedaan naar de oorzaak en/of de eigen rol in deze ramp?

Vraag 13

Zijn er verscherpte veiligheidseisen voor containers met gevaarlijke lading en, zo ja, waar bestaan deze uit? Bent u bereid om extra eisen, zoals stevigheid en traceerbaarheid via GPS en sonar, op te nemen als eis en te bespreken in internationaal verband?

Vraag 14

Welke extra eisen aan de veiligheid van schepen en lading kan Nederland stellen aan schepen die ons land passeren zonder hier aan te meren? Tot hoever strekt de bevoegdheid van de Kustwacht en andere diensten om schepen op zee te controleren en gebeurt dit ook?

Vraag 15

Kunt u deze vragen beantwoorden vóór het algemeen overleg Maritiem op 29 mei 2019?