

Vergaderjaar 2023–2024

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 429

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 december 2023

Zoals aangegeven in de vierde voortgangsbrief MSC Zoe¹, die op 1 december 2022 naar de Kamer is gestuurd, zal er vanaf dit jaar een jaarlijkse voortgangsrapportage MSC Zoe met de Kamer gedeeld worden waarbij informatie wordt verstrekt over de voortgang omtrent de aanbevelingen uit het OvV onderzoek. Een jaarlijkse rapportage volstaat omdat de maatregelen ter voorkoming van containerverlies naar aanleiding van de aanbevelingen uit het OvV rapport² voor een aanzienlijk deel zijn opgevolgd en het resterende deel uit acties bestaat met een wat langere doorlooptijd. In dit verband wordt hierbij de eerste jaarlijkse voortgangsrapportage MSC Zoe aan de Kamer gestuurd.

Voortgang aanbevelingen OvV-rapport

Hieronder wordt de stand van zaken gegeven omtrent de uitvoering van de aanbevelingen uit het OvV-rapport die gericht waren aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Aanbeveling 4 was gericht aan Nederland Maritiem Land en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNRR) en wordt daarom hieronder niet vermeld.

Aanbeveling 1

Neem in samenwerking met de Waddenstaten Duitsland en Denemarken het initiatief voor een concreet voorstel aan de IMO met maatregelen voor de internationale containerscheepvaart om containerverlies op beide vaarroutes ten noorden van de Waddeneilanden te voorkomen. Dat kan bijvoorbeeld door herziening van technische standaarden, het instellen van beperkingen, aanbevolen routes, voorzorgsgebieden (precautionary areas), verkeersbegeleiding en/of informatievoorziening. Benut daarbij de status van de Waddenzee als Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) en de

¹ Kamerstuk 31 409, nr. 371.

² Kamerstuk 31 409, nr. 291.

mogelijkheden van de IMO-standaarden voor het treffen van maatregelen ter bescherming van een PSSA. Maak gebruik van de uitkomsten van dit onderzoek en andere onderzoeken naar routespecifieke risico's (zie ook aanbeveling 5).

In de vierde voortgangsbrief MSC Zoe werd informatie gegeven over het door Nederland samen met Duitsland en Denemarken ingediende voorstel bij de IMO voor een aangepaste routeringsmaatregel, bestaande uit een aanbeveling in de beschrijving van de bestaande vaarroutes conform de waarschuwingen die de Kustwacht en de Duitse autoriteiten aan containerschepen geven. De aangepaste routeringsmaatregel is op 1 juni 2023 van kracht geworden in de vorm van een «recommendation on navigation for containerhips in the TSSs *Off Vlieland, Vlieland North and Vlieland Junction, Terschelling-German Bight, Off Friesland and German Bight western approach*». Telkens wanneer (bijvoorbeeld op basis van studies) de waarschuwing aan containerschepen wordt aangepast/aangescherpt zal Nederland IMO hierover informeren zodat de routeringsmaatregel dienovereenkomstig kan worden aangepast. Zo kunnen de betrokken schepen over de actuele informatie beschikken, naast de waarschuwingen die ter plekke door de Kustwacht en Duitse *Seewarndienst* worden verstrekt.

Aanbeveling 2

Informeer rederijen en kapiteins van grote containerschepen op structurele wijze over de vier in dit onderzoek naar voren gekomen hydrodynamische fenomenen die zich bij dwarsscheepse hoge golven kunnen voordoen op de beide vaarroutes ten noorden van de Waddeneilanden. Vermeld hierbij dat deze fenomenen en combinaties van deze fenomenen bij grote, brede en stabiele containerschepen krachten veroorzaken die kunnen leiden tot verlies van containers.

Naast het informeren van de reders over de onderzoeken zoals aangegeven in de vierde voortgangsbrief MSC Zoe is in de 106^e *Maritime Safety Committee* van IMO (november 2022) door Nederland een presentatie gegeven over alle afgeronde en nog lopende onderzoeken naar containerverlies. De rapporten van de onderzoeken zijn beschikbaar gesteld aan de IMO leden waaronder ook de reders. IMO (waaronder dus ook de reders) wordt regelmatig op de hoogte gehouden van de voortgang van lopende onderzoeken. Daarnaast zijn de grote containerreders zelf betrokken bij het nog lopende onderzoek TopTier, waarvan de afronding in 2024 wordt verwacht. Het doel van TopTier is om na afronding de resultaten van het project te vertalen naar concrete voorstellen in bijvoorbeeld IMO ter voorkoming van containerverlies.

Aanbeveling 3

Geef de Kustwacht de taken, bevoegdheden en middelen die nodig zijn om containerschepen te begeleiden zodat schepen onder alle golf- en weersomstandigheden veilig varen langs de Waddeneilanden. Onderzoek hiervoor de mogelijkheden voor verkeersbegeleiding van containerschepen, zoals het instellen van een VTS-gebied, actieve verspreiding van waarschuwingen aan de scheepvaart over heersende weers- en golfcondities in het Nederlandse deel van de Noordzee en innoveren in de manier waarop dergelijke informatie wordt aangereikt. Betrek de Kustwacht en ezk bij het vormgeven van deze rol en verantwoordelijkheid. Zoek hierbij ook samenwerking en/of afstemming met Duitsland over de beoogde taken.

In de derde voortgangsbrief MSC Zoe³ werd het besluit aangegeven tot het instellen van actieve verkeersbegeleiding (VTS) in een afgekaderd gebied ten noordwesten van Den Helder, uit te voeren door de Rijkshavenmeester Den Helder. Daarbij werd aangegeven dat volledige invoering van actieve VTS minimaal drie jaar vergt vanwege de aanpassing van nationale en internationale regelgeving, het werven en opleiden van personeel, en het uitbreiden van nautische apparatuur.

Een voorstel in IMO voor implementatie van de nieuwe VTS-sector is in voorbereiding met het oog op behandeling van dit voorstel medio 2024 in het betreffende sub-comité van IMO. In het voorstel wordt overigens ook de koppeling gemaakt met de PSSA-status van de Waddenzee waarmee aanvullend tegemoet wordt gekomen aan aanbeveling 1. Het werven van personeel verloopt voorspoedig; de werving is voltooid en de kandidaten zitten in verschillende fasen van het opleidingsproces. Voor de uitbreiding van de nautische apparatuur is een planstudie gestart door RWS. De planstudie is gesplitst in twee fasen. In Fase 1 wordt een technische inventarisatie uitgevoerd. Het doel is inzicht te krijgen in de technische voorzieningen die nodig zijn om de VTS-sector in het gebied ten noordwesten van Den Helder uit te voeren. In Fase 2 wordt een voorstel voor een projectscope met kostenraming opgeleverd ten behoeve van de realisatie. Op basis van de uitkomsten zal daadwerkelijke uitbreiding van apparatuur onder coördinatie van RWS uitgevoerd worden. Hierover wordt afgestemd met de Rijkshavenmeester Den Helder. De beoogde implementatiedatum is gesteld op begin 2025.

Tot VTS volledig is geïmplementeerd zal de Kustwacht blijven voorzien in haar huidige werkwijze, waarbij containerschepen in stormomstandigheden afhankelijk van hun grootte vanaf een bepaalde golfhoogte waarschuwingen en adviezen ontvangen.

Aanbeveling 5

Onderzoek in hoeverre de in dit rapport genoemde routespecifieke risico's op containerverlies op de vaarroutes nabij de Waddeneilanden kunnen optreden bij verschillende typen containerschepen en bij verschillende meteorologische en maritieme omstandigheden. Betrek in dit onderzoek alle incidenten en andere signalen die mogelijk duiden op andere nog niet onderkende risico's van containerverlies op genoemde vaarroutes.

De vierde voortgangsbrief MSC Zoe bevatte informatie over de uitkomsten van de onderzoeken die zijn afgerond naar de routespecifieke risico's van containerverlies op de vaarroutes boven de Waddeneilanden bij verschillende typen containerschepen en bij verschillende meteorologische omstandigheden. Daarin werd ook geïnformeerd over de aanscherping van het geharmoniseerde routeadvies als gevolg van die uitkomsten. Dit aangescherpte advies is sinds 2 november 2022 van kracht en wordt in voorkomende gevallen aan Nederlandse zijde door de Kustwacht en aan Duitse zijde door de *Seewarndienst* uitgezonden. Daarnaast heeft Duitsland recent een onderzoek naar scheepsgedrag op het Duitse deel van de routes boven de Waddeneilanden afgerond. De resultaten daarvan hebben geen aanleiding gegeven tot verdere aanpassing van het advies.

Aanbeveling 6

Maak een periodieke risicoanalyse van de routespecifieke risico's die tot containerverlies kunnen leiden op de vaarroutes nabij de Waddeneilanden

³ Kamerstuk 31 409, nr. 352.

met het oog op de veiligheid van de scheepvaart en bescherming van de Noordzee en het Waddengebied en maak deze analyse tot een vast onderdeel van het Noordzeebeleid. Maak hierbij in ieder geval gebruik van een systeem van monitoring en analyse van zeescheepvaartvoorvallen en bijna-voorvallen op deze vaarroutes. Betrek hierin ook de ontwikkelingen in de scheepvaart zoals schaalvergroting, veranderingen in het verkeersbeeld van de scheepvaart en (toekomstige) wijzigingen in infrastructuur en gebiedsactiviteiten op de Noordzee.

Zoals aangegeven in de kabinetsreactie vinden periodieke risicoanalyses ter ondersteuning van het maritieme veiligheidsbeleid op de Noordzee al plaats. Op 26 november 2020 is het rapport «risicoanalyse verlies van containers op de Noordzee» naar uw Kamer gestuurd⁴. Deze risicoanalyse zal elke vijf jaar worden herzien, zodat ontwikkelingen in de containerscheepvaart, maar ook andere (ruimtelijke) ontwikkelingen die mogelijk tot gewijzigde uitkomsten van de risicoanalyse leiden, tijdig signaleerd worden. Veranderingen in het gebruik van de Noordzee door scheepvaart worden periodiek door Rijkswaterstaat gemonitord. In 2024 wordt de risicoanalyse Noordzee opnieuw uitgevoerd en zal, indien ontwikkelingen daarvoor aanleiding geven, bijstelling van de risicoanalyse containerverlies plaatsvinden.

Overige acties

In de vierde voortgangsbrief werd aangegeven dat reders in voorkomende gevallen schriftelijk op de hoogte worden gesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wanneer een schip het routeadvies⁵ zonder reden niet opvolgt.

In dit verband kan worden gemeld dat in de afgelopen periode (december 2022 t/m 2 november 2023) het advies in de meeste gevallen goed is opgevolgd. Uit gegevens van de Kustwacht blijkt dat in de enkele gevallen dat het advies niet werd opgevolgd hiervoor een reden bestond die het niet opvolgen verklaart. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld een andere windrichting dan waarop het advies specifiek betrekking heeft, of het niet meer van kracht zijn van het advies op het moment van de routekeuze.

Ook werd in de vierde voortgangsbrief MSC Zoe geïnformeerd over de uitrustingsverplichting op containerschepen van een elektronische inclinometer door IMO, op voorstel van Nederland samen met Duitsland, Frankrijk en de *International Chamber of Shipping*. De benodigde aanpassing van het *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) verdrag is inmiddels door IMO bekrachtigd en zal op 1 januari 2026 in werking treden.

IMO heeft ook een aanpassing aan het SOLAS verdrag goedgekeurd die het rapporteren van verloren containers verplicht. Naar verwachting wordt deze aanpassing in mei 2024 bekrachtigd, waarna deze op 1 januari 2026 in werking zal treden. Over een verplichtend karakter van elektronische detectiesystemen aan boord van containerschepen zijn nog geen afspraken gemaakt in IMO omdat deze systemen nog onvoldoende technisch zijn doorontwikkeld. In een later stadium zal opnieuw worden bezien of elektronische systemen een bijdrage kunnen leveren aan het detecteren en voorkomen van containerverlies.

In de vierde voortgangsbrief werd geïnformeerd over de voortgang van het TopTier project van MARIN. Na een bestudering van de gangbare

⁴ Kamerstuk 31 409, nr.308.

⁵ Zie <https://kustwacht.nl/beroepsvaart/advies-voor-containerschepen-bij-waddeneilanden/> voor de inhoud van het navigatiebericht

praktijk en incidenten met containerverlies, en het uitvoeren van gedetailleerde onderzoeken en testen, is het project nu in de fase waarin de resultaten van de onderzoeken en testen moeten worden vertaald naar praktische verbetervoorstellen voor veilig containertransport. Deze zullen zich onder andere richten op het verbeteren van containerstuwage en het vastzetten van containers. Uitgebreide informatie over het project is te vinden op de website van MARIN⁶.

Tot slot

Het is gepast om kort stil te staan bij de brand op het autoschip Fremantle Highway in juli van dit jaar, aangezien dit ongeval eveneens boven de Waddeneilanden plaatsvond. Door onder andere het tijdig en accuraat optreden van alle hulpdiensten zijn de effecten van het ongeval voor de Waddeneilanden en het mariene milieu zeer beperkt gebleven. De Panamese autoriteiten, wiens vlag de Fremantle Highway voerde, doen met ondersteuning van de OvV onderzoek naar het ongeval. Op 4 september 2023 is de Kamer per brief⁷ geïnformeerd over het ongeval naar aanleiding van een informatieverzoek van uw Kamer. Daarin is onder andere aangegeven waarom de Fremantle Highway geen advies heeft gekregen om de noordelijke route boven de Waddeneilanden te nemen. Zoals aangegeven in de Kamerbrief was er op dat moment geen sprake van een waarschuwing aan containerschepen omdat de golfhoogtes en -richting ruimschoots onder de waarden lagen waarboven een waarschuwing van kracht zou kunnen zijn. Daarnaast is er geen directe link tussen de brand op de Fremantle Highway en de weersituaties, zoals dat bij containerschepen mogelijk leidt tot containerverlies. Ten slotte is de waarschuwing gericht op het risico van verlies van containers aan dek, hetgeen bij een gesloten constructie van een autoschip uitgesloten is.

Met deze brief is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de maatregelen om het risico op containerverlies ten noorden van de Wadden te verkleinen. Voor het kerstreces van 2024 zal de Kamer opnieuw over de voortgang worden geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

⁶ <https://www.marin.nl/en/jips/toptier>

⁷ Kamerstuk 31 409, nr. 415.