Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/293529

Bijlage(n)
1

Datum 1 december 2025
Betreft Jaarlijkse voortgangsrapportage MSC Zoe 2025

Geachte voorzitter,

Zoals aangegeven in de tweede jaarlijkse voortgangsrapportage MSC Zoe[1] (voorheen halfjaarlijks), die op 16 december 2024 naar de Kamer is gestuurd, ontvangt de Kamer hierbij wederom de jaarlijkse voortgangsrapportage MSC Zoe over de voortgang omtrent de aanbevelingen uit het OvV onderzoek.

Voortgang aanbevelingen OvV-rapport
Deze voortgangsrapportage beschrijft de stand van zaken van de uitvoering van de aanbevelingen uit het OvV-rapport die gericht waren aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Aanbevelingen 1 en 5 zijn, zoals in de tweede jaarlijkse voortgangsrapportage aangegeven, als afgerond beschouwd, en Aanbeveling 4 was gericht aan Nederland Maritiem Land (NML) en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR). Deze aanbevelingen worden daarom hieronder niet vermeld.

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.

De reders zijn geïnformeerd over de onderzoeken zoals aangegeven in de vierde voortgangsbrief MSC Zoe[2], onder meer door het beschikbaar stellen van de onderzoeksrapporten aan de IMO, waarin ook de reders vertegenwoordigd zijn. IMO (waaronder dus ook de reders) is regelmatig op de hoogte gehouden van de voortgang van lopende onderzoeken, door het indienen van informatieve documenten en het houden van presentaties. Daarnaast zijn de grote containerreders zelf betrokken bij het inmiddels afgeronde onderzoek TopTier, zie ook onder overige acties. De resultaten van TopTier worden vertaald naar concrete voorstellen voor maatregelen in bijvoorbeeld IMO ter voorkoming van containerverlies. Daarmee kan deze aanbeveling als afgerond worden beschouwd.

[1] Kamerstuk 31 409, nr. 469
[2] Kamerstuk 31 409, nr. 371

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 Zoe[3] is melding gemaakt van het besluit tot het instellen van actieve verkeersbegeleiding (VTS) in een afgekaderd gebied ten noordwesten van Den Helder, "VTS Off Texel", uit te voeren door de Rijkshavenmeester Den Helder. Daarbij is aangegeven dat volledige invoering van actieve VTS in dit gebied minimaal drie jaar vergt vanwege de aanpassing van nationale en internationale regelgeving, het werven en opleiden van personeel, en het uitbreiden van nautische apparatuur. IMO is inmiddels geïnformeerd over de implementatie van de nieuwe VTS-sector. Daarbij is overigens ook de koppeling gemaakt met de PSSA-status van de Waddenzee waarmee aanvullend tegemoet wordt gekomen aan aanbeveling 1.

Het doet mij genoegen te kunnen melden dat VTS Off Texel inmiddels is geïmplementeerd en op 3 november 2025 operationeel is gegaan. Deze VTS voorziet ook in de bestaande, voorheen door de Kustwacht uitgevoerde, werkwijze waarbij containerschepen in stormomstandigheden afhankelijk van hun grootte vanaf een bepaalde golfhoogte waarschuwingen en adviezen ontvangen. Het Kustwachtcentrum blijft daarnaast wel de navigatieberichtgeving uitzenden via de NAVTEX over de voorspelde golfhoogten. De ervaring leert dat de adviezen in het algemeen goed worden opgevolgd. Daarnaast is in de vierde voortgangsbrief aangegeven dat reders in voorkomende gevallen schriftelijk op de hoogte worden gesteld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wanneer een schip het routeadvies[4] zonder reden niet opvolgt. Volgens de gegevens van de Kustwacht hebben in 2024 en tot dusver in 2025 alle opgeroepen schepen - waarop de waarschuwing van toepassing is - zich aan het routeadvies gehouden. Met de implementatie van VTS Off Texel, inclusief de overdracht van de adviezen aan containerschepen door de Kustwacht, kan ook deze aanbeveling als afgerond worden beschouwd.

Aanbeveling 6
Maak een periodieke risicoanalyse van de routespecifieke risico's die tot containerverlies kunnen leiden op de vaarroutes nabij de Waddeneilanden 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

[3] Kamerstuk 31 409, nr. 352.
[4] Zie https://kustwacht.nl/beroepsvaart/advies-voor-containerschepen-bij-waddeneilanden/ voor de inhoud van het navigatiebericht

schaalvergroting, veranderingen in het verkeersbeeld van de scheepvaart en (toekomstige) wijzigingen in infrastructuur en gebiedsactiviteiten op de Noordzee.

Zoals aangegeven in de kabinetsreactie[5] vinden periodieke risicoanalyses ter ondersteuning van het maritieme veiligheidsbeleid op de Noordzee al plaats. Tezamen met deze kabinetsreactie is op 26 november 2020 het rapport "risicoanalyse verlies van containers op de Noordzee" naar de Kamer gestuurd. De Monitor Nautische Veiligheid Noordzee is een risicoanalyse die elke vijf jaar wordt herzien, zodat ontwikkelingen in de scheepvaart, maar ook andere (ruimtelijke) ontwikkelingen die mogelijk tot gewijzigde uitkomsten van de risicoanalyse leiden, tijdig gesignaleerd worden. Veranderingen in het gebruik van de Noordzee door scheepvaart worden periodiek gemonitord. In 2025 is de Monitor Nautische Veiligheid Noordzee opnieuw uitgevoerd, het rapport hiervan zal naar verwachting in de eerste helft van 2026 worden gepubliceerd. Hierin wordt ook het risico op verlies van containers opgenomen.

Overige acties ter voorkoming van containerverlies

De Kamer is in de vierde voortgangsbrief MSC Zoe geïnformeerd over de uitrustingsverplichting op containerschepen van een electronische 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. Deze aanpassing is in mei 2024 bekrachtigd en zal op 1 januari 2026 in werking 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 en in de jaarlijkse voortgangsrapportages is de Kamer geïnformeerd over de voortgang van het TopTier project van MARIN. Na een bestudering van de gangbare praktijk en incidenten met containerverlies, en het uitvoeren van gedetailleerde onderzoeken en testen, is het project nu afgerond en het rapport gepubliceerd[6].
Het eindrapport is ook aan IMO gestuurd en wordt in 2025 en 2026 gebruikt in de discussies in IMO omtrent maatregelen ter voorkoming van containerverlies.
IMO heeft een holistisch werkplan opgesteld om containerverlies aan te pakken. Hierbij zal worden gefocust op het ontwikkelen van regelgevende oplossingen voor vijf belangrijke aandachtsgebieden:
- Operationele richtlijnen;
- Omstandigheden op zee;
- Belading, stuwage, validatie en planning;
- Technische normen voor de berekening en eigenschappen van containersjorsystemen en bijbehorende inspectieprogramma's; en
- Sterkte-eigenschappen voor containers en bijbehorende inspectieprogramma's.

[5] Kamerstuk 31 409, nr.308
[6] https://www.marin.nl/en/jips/toptier

Daarnaast werkt de IMO aan de ontwikkeling van geharmoniseerde normen voor het gebruik van sjorsoftware aan boord van schepen. Dit is een hulpmiddel dat op containerschepen wordt gebruikt om de krachten op de containerstapels te berekenen en om te verifiëren of de sjorsystemen om de containers vast te zetten voldoen. In 2026 zullen naar verwachting deze normen worden afgerond en de discussies omtrent de genoemde onderwerpen worden voortgezet.

Tot slot
Met deze brief is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de maatregelen om het risico op containerverlies ten noorden van de Waddeneilanden te beperken. Aangezien de maatregelen ter voorkoming van containerverlies naar aanleiding van de aanbevelingen uit het OvV rapport voor het merendeel zijn opgevolgd, en voor het resterende deel uit acties bestaan met een wat langere doorlooptijd (zoals de initiatieven in IMO), zal de Kamer vanaf dit moment over relevante ontwikkelingen inzake containerverlies geïnformeerd worden via de verzamelbrief voor het Commissiedebat Maritiem.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

ing. R. (Robert) Tieman