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-2024/333549

Bijlage(n)
1

Datum 16 december 2024
Betreft Jaarlijkse voortgangsrapportage MSC Zoe 2024

Geachte voorzitter,

Zoals aangegeven in de eerste jaarlijkse voortgangsrapportage MSC Zoe[1] (voorheen halfjaarlijks), die op 4 december 2023 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. Aanbeveling 4 was gericht aan Nederland Maritiem Land (NML) en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) 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 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[2] is de Kamer geïnformeerd 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

[1] Kamerstuk 31 409, nr. 429
[2] Kamerstuk 31 409, nr. 371

"recommendation on navigation for containerships 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, zie ook onder aanbeveling 5. Zo kunnen de betrokken schepen over de actuele informatie beschikken, naast de waarschuwingen die ter plekke door de Kustwacht en Duitse *Seewarndienst* worden verstrekt. Aangezien de routeringsmaatregel van kracht is, deze actueel wordt gehouden en er op dit moment geen verdere studies of onderzoeken zijn voorzien specifiek met betrekking tot containerverlies op de vaarroutes boven de Waddeneilanden, kan de opvolging van deze aanbeveling als afgerond worden beschouwd.

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, onder meer door het beschikbaar stellen van de onderzoeksrapporten aan de IMO, waarin ook de reders vertegenwoordigd zijn. IMO (waaronder dus ook de reders) wordt 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 nog lopende onderzoek TopTier, waarvan de afronding in december 2024 wordt verwacht, zie ook onder overige acties. Het doel van TopTier is om na afronding de resultaten van het project te vertalen naar concrete voorstellen voor maatregelen 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 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

[3] Kamerstuk 31 409, nr. 352.

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 lukt niet om VTS Off Texel begin 2025 operationeel te hebben zoals eerder beoogd. De VTS-operators zijn wel tijdig opgeleid. Voor het uitbreiden, installeren en testen van de nautische apparatuur om zo de daadwerkelijke dekking te bepalen is echter meer tijd benodigd. De werkplekken voor de VTS-operators zijn hierdoor naar verwachting medio 2025 operationeel gereed waarna VTS Off Texel voor eind Q3 2025 zal worden geïmplementeerd.
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. De ervaring leert dat deze 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. In dit verband is in het jaar 2023 het advies in de meeste gevallen goed opgevolgd. Uit gegevens van de Kustwacht blijkt dat in vier gevallen het advies niet werd opgevolgd. De Kamer is schriftelijk geïnformeerd[5] over de redenen van het niet opvolgen, na contact hierover met de betreffende rederijen. In 2024 hebben volgens de gegevens van de Kustwacht tot nu toe alle opgeroepen schepen zich aan het routeadvies gehouden.

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.

In de vierde voortgangsbrief MSC Zoe is de Kamer geïnformeerd 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 onder verschillende meteorologische omstandigheden. Een aangescherpt advies aan containerschepen als gevolg van die uitkomsten 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. IMO is geïnformeerd over deze aanscherping hetgeen heeft geleid tot aanpassing van de onder aanbeveling 1 genoemde "recommendation on navigation for containerships in the TSSs *Off Vlieland, Vlieland North and Vlieland Junction, Terschelling-German Bight, Off Friesland* and *German Bight western approach*". Verder onderzoek naar routespecifieke risico's van containerverlies op de vaarroutes boven de Waddeneilanden is op dit moment niet voorzien, waarmee de opvolging van deze aanbeveling als afgerond kan worden beschouwd.

[4] Zie https://kustwacht.nl/beroepsvaart/advies-voor-containerschepen-bij-waddeneilanden/ voor de inhoud van het navigatiebericht
[5] Kamerstuk 31 409, nr.464

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

Zoals aangegeven in de kabinetsreactie[6] 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. 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 gesignaleerd worden. Veranderingen in het gebruik van de Noordzee door scheepvaart worden periodiek door Rijkswaterstaat gemonitord. In 2025 wordt de risicoanalyse Noordzee opnieuw uitgevoerd en zal, indien ontwikkelingen daarvoor aanleiding geven, bijstelling van de risicoanalyse containerverlies plaatsvinden.

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 eerste jaarlijkse voortgangsrapportage 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 in de afrondingsfase. Het concept eindrapport wordt begin 2025 verwacht en zal na afronding naar de Kamer worden gestuurd. Vervolgens zullen de resultaten van de onderzoeken en testen moeten worden vertaald naar praktische verbetervoorstellen voor veilig containertransport in met name IMO. Dit is

[6] Kamerstuk 31 409, nr.308

voorzien in 2025. Uitgebreide informatie over het project is te vinden op de website van MARIN[7].

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. Voor het Kerstreces van 2025 wordt de Kamer opnieuw over de voortgang geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Barry Madlener

[7] https://www.marin.nl/en/jips/toptier