

Vergaderjaar 2019–2020

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 291

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 juni 2020

Hierbij bied ik uw Kamer het rapport aan van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) «Veilig containertransport ten noorden van de Waddeneilanden; Lessen na het containerverlies van de MSC ZOE» dat de OvV vandaag publiceerde¹. Dit rapport dient in samenhang te worden gezien met het internationale onderzoeksrapport naar de toedracht van het ongeval met de MSC Zoe «*Loss of containers overboard from MSC ZOE*», uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de onderzoeksinstanties van de drie betrokken landen (Panama als vlaggenstaat, Nederland en Duitsland als getroffen kuststaten), dat door de Duitse *Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung* gelijktijdig op haar website is gepubliceerd.

Het ongeval met de MSC Zoe in januari 2019 heeft een aanzienlijke maatschappelijke impact gehad, en heeft tot grote ongerustheid en zorgen geleid bij bewoners en bestuurders van de Waddeneilanden. Nog steeds zijn de gevolgen van het ongeval op de eilanden zichtbaar en voelbaar. Mijn dank en waardering gaan uit naar de OvV en de onderzoeksinstanties van de andere betrokken landen voor de uitgevoerde onderzoeken naar aanleiding van het ongeval.

Ik zal uw Kamer na het zomerreces een uitgebreide reactie aanbieden op het OvV-rapport, in samenhang met het internationale onderzoeksrapport naar de toedracht van het ongeval. Daartoe zal ik ook overleg met Duitsland voeren om tot een zo veel mogelijk overeenkomende reactie op de beide voorliggende rapporten te komen, als basis voor mogelijke gezamenlijke actie bilateraal en in IMO. Gezamenlijke actie van Duitsland en Nederland is immers van groot belang voor het uitvoeren van de aanbevelingen van de OvV en de internationale onderzoeksinstanties.

Bij de kabinetsreactie zal ik ook een aantal andere relevante rapporten betrekken. Twee rapporten heb ik uw Kamer al toegestuurd:

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

- Het TNO-rapport «Inventory of technologies for monitoring, tracking and identification of maritime containers and their cargo»²;
- Het ILT-rapport «Sjorren van containers op zeeschepen»³;

De volgende rapporten worden naar verwachting de komende tijd nog opgeleverd:

- Het rapport van MARIN betreffende onderzoek naar het gedrag van containerschepen in stormomstandigheden, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
- Het rapport van Rijkswaterstaat betreffende een risicoanalyse van verlies van containers op de Noordzee.

Gelet op de urgentie van het voorkómen van containerverlies boven de Waddeneilanden wil ik hierbij graag, vooruitlopend op de uitgebreide reactie na het zomerreces, op hoofdlijnen al een eerste reactie op beide rapporten geven. Ook kondig ik hierbij enkele acties aan die ik zal nemen naar aanleiding van beide rapporten.

Ik deel de door de OvV geschetste conclusies. Ik herken de uitdagingen waar de schaalvergroting in de containervaart ons voor stelt, en zal hiervoor, zoals ik bijvoorbeeld in het VSO Binnenvaart en maritiem van 23 juni jl. (Handelingen II 2019/20, nr. 86) in reactie op de motie van het lid Kröger c.s. (Kamerstuk 31 409, nr. 284) over het sjorren van containers al aangaf, ook in IMO aandacht vragen. In mijn reactie na het zomerreces zal ik specifiek op de gedane aanbevelingen ingaan en aangeven op welke wijze ik hier gevolg aan wil geven, zowel in IMO als op nationaal niveau.

Aan de oproep van de OvV om aan de slag te gaan met de routespecifieke risico's op zowel de noordelijke als de zuidelijke vaarroute geef ik gevolg. Uw Kamer is bekend met het feit⁴ dat ik onmiddellijk na ontvangst van een tussentijdse waarschuwing van de OvV, d.d. 31 oktober 2019, de Kustwacht heb verzocht om bij zware weersomstandigheden en golfhoogten van meer dan 5 meter dringend advies te geven aan grote containerschepen, zoals de MSC Zoe, om de zuidelijke vaarroute te mijden. Ik herken de conclusie van de OvV dat aan zowel de zuidelijke als de noordelijke route specifieke risico's verbonden zijn, en dat het van de omstandigheden kan afhangen welke route op dat moment de veiligste keuze is. Ik onderschrijf de conclusie dat verder onderzoek nodig is om voor beide vaarroutes ook de risico's bij andere (weers)omstandigheden en/of andere scheepsgrootten en -typen in kaart te brengen. Daartoe heb ik al eerder aan MARIN opdracht gegeven om onderzoek te doen, waarbij ook scheepstypen als de OOCL Rauma worden onderzocht. Afronding van dit onderzoek verwacht ik op korte termijn, waarna ik de resultaten ervan, die input zullen vormen voor mogelijke maatregelen en inbreng in IMO, aan uw Kamer zal sturen. Daarnaast zal ik zo spoedig mogelijk met Duitsland en Denemarken afstemmen hoe de conclusies en aanbevelingen in beide rapporten ten aanzien van de routespecifieke risico's van de zuidelijke en noordelijke vaarroute kunnen worden vertaald in mogelijke maatregelen (en eventuele voorstellen in IMO). Daarbij zal ik me inzetten voor een waarschuwing van het scheepvaartverkeer ook in westelijke richting op de routes boven de Waddeneilanden.

In het VSO Binnenvaart en maritiem van 23 juni jl. (Handelingen II 2019/20, nr. 86) heeft het lid Van der Graaf c.s. per ingediende motie (Kamerstuk 31 409, nr. 279) aandacht gevraagd voor een mogelijke herziening van de Wet bestrijding maritieme ongevallen uit 2015 (art. 18), opdat deze de internationaal geboden mogelijkheid om tijdelijke maatregelen te treffen

² Kamerstuk 31 409, nr. 256

³ Kamerstuk 31 409, nr. 277

⁴ Kamerstuk 29 684, nr. 190

volledig en maximaal implementeert. Ik heb in reactie hierop aangegeven bereid te zijn dit vóór 1 september in kaart te brengen, en daarbij ook externe expertise te betrekken. Een verdere beoordeling hiervan zal ik betrekken in mijn uitgebreide reactie na het zomerreces.

Ik deel voorts de conclusie van de OvV om de informatiepositie van de kapitein en zijn bemanning te verbeteren. Dit is belangrijk om invulling te kunnen geven aan het beginsel van goed zeemanschap, en om de kapitein en zijn bemanning in staat te stellen om de best mogelijke keuzes over o.a. koers en vaarroute te maken in de specifieke omstandigheden waarmee men geconfronteerd wordt. Daarom zal ik de Kustwacht opdracht geven om specifieke informatie over golfperiodes en golfrichting tijdens stormomstandigheden aan de scheepvaart beschikbaar te stellen. Dit is essentiële informatie op grond waarvan de bemanning de risico's kan inschatten als gevolg van slingeren bij slechte weersomstandigheden. Daarnaast zal ik me in IMO inzetten voor verdere verbeteringen ten behoeve van de informatiepositie van de bemanning aan boord van containerschepen, o.a. door aan te dringen op uitbreiding van de uitrusting van containerschepen om de bemanning een beter beeld te geven van het actuele gedrag van schip en lading.

Tot slot: terecht benadrukt de OvV de bijzondere waarde van het Waddengebied als een uniek en kwetsbaar natuurgebied. Een gebied waar verlies van containers ongewenst is en dat om bescherming vraagt tegen mogelijke vervuiling als gevolg van ongevallen, zoals die met de MSC Zoe. Ik onderschrijf de oproep van de OvV om, gezien het grensoverschrijdende karakter van het Waddengebied, samen met Duitsland en Denemarken te bezien op welke wijze de drie kuststaten verder invulling kunnen geven aan de noodzakelijke bescherming van het Waddengebied om aantasting van natuurwaarden te voorkomen. Ik zal hiertoe het overleg met beide landen voeren, en zal hierop in mijn reactie na het zomerreces nader ingaan. Daarnaast herhaal ik de toezegging, die ik in reactie op de vraag van het lid Kröger tijdens het VSO Binnenvaart en maritiem van 23 juni jl. heb gedaan, dat we de plasticvervuiling op de Waddeneilanden als gevolg van het ongeval met de MSC Zoe blijven monitoren en proberen op te ruimen. Ik vraag Rijkswaterstaat daarover goed contact met de eilanden te houden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga