

Vergaderjaar 2020–2021

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 301**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 oktober 2020

In het OvV-rapport over de MSC Zoe, dat ik op 25 juni aan uw Kamer heb aangeboden<sup>1</sup>, zijn onderzoeksresultaten van MARIN opgenomen naar de hydrodynamische effecten die een rol speelden bij het ongeval in de nacht van 1 op 2 januari 2019, waarbij 342 containers overboord gingen. Naar aanleiding van het ongeval met de MSC Zoe heb ik MARIN in februari van dit jaar opdracht gegeven om aanvullend onderzoek te doen naar de hydrodynamische effecten die een rol kunnen spelen bij twee kleinere typen containerschepen (Panamax en *feeder*). Het rapport met de resultaten van dit aanvullend onderzoek bied ik u hierbij aan<sup>2</sup>.

Het onderzoek heeft waardevolle resultaten opgeleverd en geeft een verbeterd inzicht in het gedrag van verschillende typen containerschepen op de routes boven de Waddeneilanden tijdens stormomstandigheden. Uit dit onderzoek blijkt dat het risico op containerverlies op de zuidelijke route hoger is dan op de noordelijke route, maar dat tegelijkertijd het risico van containerverlies sterk afhangt van de specifieke (weers-)omstandigheden en karakteristieken van het schip. MARIN heeft in het rapport zogenaamde «voorlopige beperkende golfhoogtes» afgeleid waarboven het risico op containerverlies aanwezig is voor de drie scheepstypen voor zowel de noordelijke als de zuidelijke route boven de Wadden. In sommige situaties zijn de voorlopige beperkende golfhoogtes lager dan de grens van 5 m waarbij de Kustwacht op dit moment een waarschuwing afgeeft<sup>3</sup>. Hoewel het hier voorlopige inzichten en bevindingen betreft, die de komende tijd nog nadere uitwerking en toetsing door MARIN behoeven, heb ik de Kustwacht gevraagd ook de voorlopige beperkende golfhoogtes uit het rapport al te vertalen naar een verbreding van het advies dat zij tijdens stormomstandigheden reeds geeft aan de scheepvaart boven de Wadden. De Kustwacht gaat hiermee aan de slag,

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 291

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 684, nr. 190

maar geeft aan tijd nodig te hebben om de verbreding van het advies goed in te regelen. De inzet daarbij is om de aangepaste advisering zo spoedig mogelijk, naar verwachting medio november van dit jaar ingeregeld te hebben.

Zoals ik in mijn brief van 25 juni heb aangekondigd, zal ik integraal reageren op alle relevante rapporten in de kabinetsreactie op het OvV-rapport over de MSC Zoe. Daarin zal ik ook uitgebreider ingaan op het MARIN-rapport. In de kabinetsreactie zal ik ingaan op o.a. de lopende en voorgenomen acties richting IMO en de meest actuele resultaten van het nog lopende overleg met Duitsland. Ook zal ik ingaan op de routespecifieke risico's in het vaargebied boven de Wadden en de aanbevelingen daaromtrent van de OvV en MARIN, inclusief hetgeen op nationaal niveau en op korte termijn gedaan kan worden om ter bescherming van het Waddengebied het risico van containerverlies te beperken. Daarbij zal ik ook aandacht besteden aan de wijze waarop de informatiepositie van de bemanning kan worden verbeterd, en de rol die de Kustwacht hierbij kan spelen. Tevens zal ik in de kabinetsreactie ingaan op de gevolgen van de schaalvergroting in de containervaart en de wijze waarop ik hiermee in IMO verband en nationaal wil omgaan.

Ik stuur u de kabinetsreactie tijdig voor het AO Maritiem van 3 december.

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