

Vergaderjaar 2021–2022

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 337

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 november 2021

Op 25 juni 2020 is het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) en het internationale onderzoeksrapport over het ongeval met de MSC Zoe naar uw Kamer gestuurd, met daarbij een eerste reactie op hoofdlijnen¹. Op 26 november 2020 is de kabinetsreactie op het OvV-rapport met uw Kamer gedeeld², gevolgd door een eerste voortgangsbrief op 26 mei 2021³. Hierin is toegezegd u voor het kerstreces opnieuw over de voortgang te zullen informeren. In het Commissiedebat Maritiem van 2 juni 2021 (Kamerstuk 31 409, nr. 324) is toegezegd dat u voor het einde van het jaar informatie ontvangt over het onderzoek naar de mogelijkheden van verkeersbegeleiding van containerschepen ter uitvoering van de motie van de leden Tjeerd de Groot en Geurts⁴. Deze voortgangsbrief geeft invulling aan die toezeggingen.

Bijgevoegd treft u het onderzoeksrapport naar verkeersbegeleiding van Arcadis aan⁵. Bij de beschrijving van de uitvoering van de aanbevelingen uit het OvV-rapport wordt ook de op 2 november jl. gepubliceerde notitie van de OvV (bijgevoegd)⁶ over de opvolging van de aanbevelingen betrokken.

De incidenten met containerschepen op de vaarroutes boven de Wadden waarbij containers in zee zijn beland, hebben maatschappelijk en in uw Kamer veel aandacht gekregen. In het OvV-rapport wordt geconcludeerd dat het ongeval met de MSC Zoe van de Nederlandse overheid een actievere houding vraagt bij de risicobeheersing van containerverlies op de vaarroutes ten noorden van de Wadden. In reactie op het OvV-rapport

¹ Kamerstuk 31 409, nr. 291.

² Kamerstuk 31 409, nr. 308.

³ Kamerstuk 31 409, nr. 320.

⁴ Kamerstuk 31 409, nr. 314.

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

is aangegeven dat de komende maanden en jaren, zowel nationaal als internationaal, langs verschillende lijnen invulling zal worden gegeven aan de aanbevelingen.

Belangrijkste thema's uit de rapporten

Uit het OvV-rapport en het internationale onderzoeksrapport komen drie overkoepelende thema's naar voren: schaalvergroting in de containervaart, routespecifieke risico's ten noorden van de Wadden en informatiepositie van de bemanning in het kader van «goed zeemanschap». Deze thema's worden hieronder nader toegelicht. Tevens wordt de laatste stand van zaken ten aanzien van de genomen maatregelen weergegeven.

1. Schaalvergroting in de containervaart

Containerschepen zijn de afgelopen 20 jaar fors groter geworden. Kon het grootste schip in het jaar 2000 nog maximaal 8.000 TEU⁷ vervoeren, inmiddels is dat bijna 24.000 TEU. De onderzoeksrapporten roepen de vraag op of de constructie-eisen voor schip, sjorsystemen en containers, vastgesteld in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), in de afgelopen 20 jaar voldoende zijn meegegroeid met de schaalvergroting die het containervervoer over zee heeft doorgemaakt. Dit geldt zowel voor de eisen aan schepen en hun vaste sjorsystemen als voor de eisen aan containers en het losse sjormateriaal. Nederland heeft in IMO aangedrongen op een bredere analyse van dit vraagstuk. Voor de onderbouwing van deze bredere analyse is nader onderzoek nodig. Het Joint-Industry Project (JIP) TopTier⁸, opgestart op initiatief van MARIN, is een uitgebreid grootschalig internationaal onderzoeksproject ter beperking van containerverlies met deelname van tientallen partijen waaronder overheden, sector, klassenbureaus en onderzoeksinstanties⁹. Nederland participeert en draagt financieel bij. Het onderzoek richt zich primair op ladinggerelateerde aspecten als stabiliteit, versnellingskrachten, belading en vastzetten van lading. De resultaten moeten leiden tot concrete voorstellen in IMO ter aanpassing van, of ontwikkeling van nieuwe, wereldwijd geharmoniseerde standaarden. Het TopTier-project is dit voorjaar opgestart en zal naar verwachting, mede vanwege de omvang van het project, in 2024 worden afgerond.

Daarnaast heeft Nederland met Duitsland afgesproken om in IMO actief te blijven pleiten voor het verplicht stellen van enkele nieuwe richtlijnen¹⁰ die gericht zijn op het voorkomen van stabiliteitsproblemen bij grote schepen. Deze nieuwe richtlijnen hebben betrekking op scheepsbouwaspecten en scheepsbewegingen.

2. Routespecifieke risico's

Uit eerder door MARIN¹¹ uitgevoerde en afgeronde onderzoeken is gebleken dat op de vaarroutes boven de Waddeneilanden vier hydrodynamische fenomenen¹² spelen die kunnen leiden tot containerverlies. De daarmee gepaard gaande risico's zijn sterk afhankelijk van de specifieke (weers-)omstandigheden en de karakteristieken van het schip. Eén van

⁷ *Twenty foot Equivalent Unit* (standaardcontainer).

⁸ www.marin.nl/en/jips/top-tier.

⁹ O.a. autoriteiten (Nederland, Duitsland, Australië), reders (MSC, Maersk, One), sjorbedrijven, klassenbureaus (Lloyds Register) en de World Shipping Council.

¹⁰ *interim- second generation intact stability criteria*.

¹¹ Kamerstuk 31 409, nr. 301.

¹² Extreme (golffrequente) scheepsbewegingen en versnellingen; contact van het schip met de zeebodem; impulsieve krachten van groenwater op de containers; golfklappen tegen de romp van het schip.

deze risico's, het risico op bodemcontact, is op de noordelijke route verwaarloosbaar, omdat de vaarroute daar dieper is.

Sinds het verschijnen van het OvV-rapport is regelmatig overleg gevoerd met Duitsland en Denemarken over de maatregelen die nodig zijn om de containerscheepvaart op de routes boven de Wadden veiliger te maken. Dat heeft de volgende resultaten opgeleverd:

- Het afsluiten van de zuidelijke route onder bepaalde omstandigheden is niet haalbaar. Voor het afsluiten van de zuidelijke route voor grote containerschepen is overeenstemming in IMO nodig, omdat deze route deels buiten de territoriale wateren ligt¹³. Het ontbreekt hiervoor echter aan draagvlak bij de buurlanden Duitsland en Denemarken, zoals gebleken is uit meerdere gesprekken. Een dergelijk voorstel zou in IMO ook weinig kans maken, zo heeft een peiling bij IMO uitgewezen.
- Samen met Duitsland en Denemarken wordt een niet-dwingend voorstel voor aanpassing van de routes voorbereid, waarbij de advisering van containerschepen wordt opgenomen in de beschrijving van de routes.
- Dat wordt nader toegelicht onder de passage Voortgang op aanbevelingen OvV-rapport, aanbeveling 1.
- De Nederlandse Kustwacht en de Duitse maritieme autoriteiten hebben gezamenlijk een protocol opgesteld voor harmonisatie van het waarschuwingsproces in bepaalde weerscondities voor bepaalde typen schepen. Dit aspect is onderdeel van het thema «informatiepositie bemanning» en wordt hieronder in meer detail beschreven.

3. Informatiepositie bemanning

Het derde thema dat in beide rapporten nadrukkelijk naar voren komt, is het belang van een goede informatiepositie van de kapitein en zijn bemanning. Die informatiepositie is belangrijk voor de besluitvorming aan boord, die plaatsvindt op basis van goed zeemanschap. Goed zeemanschap is het fundament van scheepvaartveiligheid en dat geldt ook voor het containertransport over zee. De eindverantwoordelijkheid ligt altijd bij de kapitein van het schip. Hij moet de besluiten kunnen nemen die noodzakelijk zijn voor de veilige navigatie van het schip en de bescherming van het mariene milieu. De kuststaat (boven de Wadden zijn dit Nederland, Duitsland en Denemarken) kan de kapitein en zijn bemanning daarbij ondersteunen door te informeren, waarschuwen en adviseren, bijvoorbeeld in geval van bijzondere weersomstandigheden. In deze ondersteunende rol is het van belang om de informatievoorziening zo in te richten dat zij de bemanning in staat stelt beter onderbouwde keuzes te maken om zo de veiligheid van de containerscheepvaart boven de Wadden verder te verbeteren.

Een eerste stap ter verbetering van de informatiepositie is eerder al gezet: sinds het ongeval met de MSC Zoe is in opdracht van het ministerie de inspanning op het gebied van informeren, waarschuwen en adviseren van de scheepvaart vergroot¹⁴. Vanaf oktober 2020 wordt bijvoorbeeld door de Kustwacht via NAVTEX¹⁵ informatie over golfperiode en golfrichting tijdens stormomstandigheden aan de scheepvaart uitgezonden. Daarnaast wordt in zeekaarten en nautische publicaties gewaarschuwd voor de risico's van containerverlies.

¹³ Kamerstuk 29 684, nr. 200.

¹⁴ Kamerstukken 31 409, nrs. 308 en 330.

¹⁵ *NAVigational TEXt Messages* is een internationale, automatische radiotelexdienst om maritieme veiligheidsberichten zoals navigatie- en meteorologische waarschuwingen te verzenden van kuststations naar schepen.

Een tweede stap is de internationale harmonisatie van afspraken over informatievoorziening. Afspraken met Duitsland op politiek niveau hebben geleid tot een concrete invulling hiervan op operationeel niveau. Op basis van een bilateraal opgesteld protocol voor actieve advisering ontvangen alle typen containerschepen (ULCS, Panamax en de kleinere *feeders*)¹⁶ die in westelijke richting vanuit Duitsland varen waarschuwingen en adviezen van de Duitse autoriteit (*VTS German Bight*) vergelijkbaar met de waarschuwingen en adviezen die de Kustwacht geeft aan schepen die in oostelijke richting varen. Met deze harmonisatie is de informatiepositie van de bemanning verbeterd.

Op grote containerschepen staat men op de brug ver van zee en golven af en is ook de zijkant van het schip vaak niet goed te zien. Een zogenaamde elektronische inclinometer, die nauwkeurig de slingerhoek van het schip meet en registreert, kan helpen om een beter beeld te krijgen van het effect van golven op het schip. Nederland heeft samen met Duitsland, Frankrijk en de *International Chamber of Shipping* (ICS) een voorstel ingediend voor de verplichting van een elektronische inclinometer op containerschepen. Dit voorstel wordt in juni 2022 behandeld in IMO. Verder heeft IMO, op voorstel van Nederland en andere EU-lidstaten, de ontwikkeling van maatregelen voor de detectie en verplichte rapportage van verloren containers op de agenda gezet. Nederland zal hierbij de resultaten van het TNO-rapport¹⁷ over het monitoren en volgen van containers betrekken.

Voortgang op aanbevelingen OvV-rapport

Hieronder wordt per aanbeveling de laatste stand van zaken verwoord en daarnaast de verbinding gelegd met de notitie van de OvV van 2 november jl. Aanbeveling 4 was gericht aan Nederland Maritiem Land en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KvNR).

Algemeen

De OvV stelt in zijn notitie: *«Het bovenliggend doel van de aanbevelingen is dat risico's van containerverlies op de twee vaarroutes ten noorden van de Waddeneilanden worden geminimaliseerd. De Raad richtte zich daarbij op wat partijen in Nederland kunnen doen om dit te bereiken, zowel op nationaal als op internationaal niveau. De reactie van de Minister van IenW op de aanbevelingen en de daaraan gerelateerde documenten (voortgangsbrief, onderzoeksrapporten) laten zien dat de Minister op de meeste onderdelen de aanbevelingen opvolgt of al heeft opgevolgd. [...] Omdat de totstandkoming van een aantal concrete resultaten zeker een aantal jaren vergt, moedigt de Raad de Minister aan de komende jaren vasthoudend te blijven in het realiseren van de doelen van de aanbevelingen, zowel op internationaal als op nationaal niveau. Daarbij dient ook de samenhang met de opvolging van de aanbevelingen van het internationale onderzoek niet uit het oog te worden verloren.»*

Het beeld dat de OvV schetst is overwegend positief. Mijn dank gaat uit naar de OvV voor de bevestiging dat de juiste koers gevolgd wordt. Dit beeld past bij de inzet die de afgelopen jaren gepleegd is. Richting de toekomst zal er vergelijkbare vasthoudendheid getoond worden, zowel op nationaal als internationaal niveau.

¹⁶ Panamax: typische lengte 278 m, breedte 32 m; *feeder*: typische lengte 163 m, breedte 27 m. Ter vergelijking de MSC Zoe: lengte 395 m, breedte 59 m.

¹⁷ Kamerstuk 31 409, nr. 256.

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).

De OvV trekt in zijn notitie van 2 november jl. de volgende conclusie over de opvolging van Aanbeveling 1: «De aanbeveling wordt grotendeels opgevolgd. [...] Bij het benutten van de PSSA-status van het Waddengebied in voorstellen voor beschermende maatregelen in IMO-verband, blijkt uit de reactie van de Minister een vrij beperkte opvatting over mogelijke maatregelen. De aanbeveling is niet alleen gericht op het aanpassen van algemene technische IMO-standaarden voor containerschepen. Ook voor andersoortige maatregelen, zoals het instellen van beperkingen, aanbevolen routes, verkeersbegeleiding en/of informatievoorziening, kan de PSSA-status van het Waddengebied worden benut. De IMO-richtlijnen voor de aanwijzing en bescherming van een PSSA, bieden hiertoe ook nadrukkelijk de ruimte. Zo wordt als een van de mogelijke beschermende maatregelen genoemd: «adoption of ships» routeing and reporting systems near or in the area». De Raad geeft in overweging om de voorstellen van Nederland in IMO-verband op dit punt nog te versterken.»

Zoals reeds in de eerste voortgangsbrief is aangekondigd, dient Nederland samen met Duitsland en Denemarken een voorstel in bij de IMO voor aanpassing van bestaande, internationaal vastgestelde routeringsmaatregelen boven de Wadden. In dit voorstel wordt de verbinding gelegd met de PSSA-status van de Waddenzee. Daarmee is, vooruitlopend op de notitie, reeds invulling gegeven aan de overweging van de OvV. De inhoudelijke behandeling van het voorstel is voorzien voor medio 2022. De aanpassing bestaat uit een aanbeveling in de beschrijving van de bestaande vaarroutes conform de waarschuwingen die de Kustwacht en de Duitse autoriteiten aan containerschepen geven. Daarvoor zijn ook de resultaten van het lopende MARIN-onderzoek naar groenwater¹⁸ (zie Aanbeveling 5) van belang.

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.

¹⁸ Massief water van golven dat langs de zijkant van het schip omhoog spuit en tegen de containers slaat.

Ter uitvoering van deze aanbeveling zijn direct na verschijning ervan de uitkomsten van het aanvullende MARIN-onderzoek¹⁹ onder de aandacht gebracht van KVNR, de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK), de ICS en de *International Federation of Shipmasters' Associations* (IFSMA). De OvV geeft in zijn notitie aan dat deze aanbeveling opgevolgd wordt.

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 Rijkswaterstaat bij het vormgeven van deze rol en verantwoordelijkheid. Zoek hierbij ook samenwerking en/of afstemming met Duitsland over de beoogde taken.

Uw Kamer heeft meerdere keren gewezen op het belang van verkeersbegeleiding van containerschepen boven de Wadden, zoals in de motie van de leden Schonis en Postma²⁰ en Tjeerd de Groot/Geurts. Het toegezegde onderzoek naar de mogelijkheden voor verkeersbegeleiding van containerschepen, uitgevoerd door Arcadis in samenwerking met de Nationale Nautische Verkeersdienst Opleiding (NNVO), is op 23 oktober jl. opgeleverd. Ik ben blij dat dit resultaat er nu ligt. De eerste indruk is dat het rapport zeer waardevolle en bruikbare elementen bevat.

Het onderzoek is uitgevoerd door middel van een combinatie van desktopstudie, enquêtes en (inter)nationale expertsessies. Daarbij zijn nationale en internationale experts (waaronder van Kustwacht, nautische autoriteiten en RWS) betrokken. Het onderzoeksrapport schetst een beeld van de mogelijkheden en de opportuniteit van een meer actieve vorm van verkeersbegeleiding van schepen in bepaalde gebieden op de Noordzee. In het onderzoek wordt, met name op juridisch gebied, een aantal heldere conclusies getrokken:

- Het instrument verkeersbegeleiding kan bijdragen aan de reductie van het risico op containerverlies en heeft daarmee een positief effect op de scheepvaartveiligheid en bescherming van het mariene milieu in algemene zin.
- Dwingende verkeersbegeleiding buiten de territoriale wateren vraagt aanpassing van de van toepassing zijnde IMO-verdragen en is daarmee een praktisch onhaalbaar traject. In de praktijk houdt dit in dat er op de routes boven de Wadden geen verplichtende verkeersaanwijzingen kunnen worden gegeven.
- Deelname van schepen aan een VTS in het gebied nabij de Wadden kan alleen op basis van vrijwilligheid plaatsvinden, omdat de internationaal vastgestelde scheepvaartroutes (deels) buiten de territoriale wateren liggen. Mondiaal is het beeld dat scheepvaart vrijwel zonder uitzondering deelneemt aan een vrijwillig VTS en zich in het algemeen goed aan de adviezen van een dergelijk VTS houdt. Het besluit tot deelname en de eindverantwoordelijkheid voor navigatie ligt bij de kapitein.

¹⁹ Kamerstuk 31 409, nr. 301.

²⁰ Kamerstuk 35 570 XII, nr. 40.

Volgens het rapport gaat een besluit tot een actievere vorm van verkeersbegeleiding van containerschepen nabij de Wadden gepaard met verregaande gevolgen op verschillende gebieden. Dat geldt voor praktische aspecten, zoals techniek, personeel, financiën en implementatietijd, maar ook voor het aspect van *good governance*: welke maritieme autoriteit is het best passend om een bepaalde vorm van verkeersbegeleiding uit te voeren en hoe verhoudt zich dat tot vergelijkbare situaties in aangrenzende landen? En hoe zit het met aansprakelijkheid wanneer een kapitein het advies opvolgt en daardoor schade ondervindt? Ook de samenloop met verkeersbegeleiding rondom windenergiegebieden, een ander aspect waar in het onderzoek naar gekeken is, moet in samenspraak met RWS goed bekeken worden. Het is belangrijk om deze gevolgen scherper in beeld te krijgen. Ook de OvV stelt hier in zijn notitie vragen over: *«De aanbeveling is (nog) niet opgevolgd. Uit het onderzoek naar de mogelijkheden van verkeersbegeleiding van containerschepen moet nog blijken in hoeverre de Kustwacht die schepen daadwerkelijk effectief kan gaan begeleiden zodat ze onder alle golf- en weersomstandigheden veilig varen langs de Waddeneilanden. [...]»*

Komende maanden zal, samen met de relevante autoriteiten en uitvoeringsorganisaties (Rijkshavenmeesters²¹, Kustwacht en RWS) meer concreet in kaart worden gebracht wat er nodig is op technisch, personeel, financieel gebied en welke implementatietijd hiermee gemoeid is. Parallel zal advies gevraagd worden aan de Rijkshavenmeesters en de samenwerkende ministeries binnen het Kustwachtverband om tot ordentelijke en zorgvuldige besluitvorming te kunnen komen. Daarin zal ook de afstemming gezocht worden met aangrenzende landen. Ik streef ernaar u hierover in het tweede kwartaal van 2022 te informeren.

Verder stelt de OvV: *«Op nationaal niveau is een belangrijk aandachtspunt het op korte termijn formeel en financieel stevig positioneren van de extra Kustwacht taken met betrekking voor het informeren en adviseren van de scheepvaart om de risico's op containerverlies te minimaliseren.»*

Over het al dan niet implementeren van een actievere vorm van verkeersbegeleiding nabij de Wadden heeft nog geen definitieve besluitvorming plaatsgevonden. Dat heeft als gevolg dat de Kustwacht zal blijven voorzien in haar huidige werkwijze, waarbij containerschepen in stormomstandigheden afhankelijk van hun grootte vanaf een bepaalde golfhoogte waarschuwingen en adviezen ontvangen. Met deze werkwijze door de Kustwacht is er volgens het rapport feitelijk reeds sprake van passieve verkeersbegeleiding. Omdat alle opties tot actievere verkeersbegeleiding volgens het rapport een relatief lange implementatietijd (eerste indicatie 3–4 jaar oa door werving personeel, opleidingen) kennen, ligt het voor de hand om de huidige dienstverlening door de Kustwacht voldoende te borgen. In nauw overleg met andere bij de Kustwacht betrokken ministeries zal worden bezien in hoeverre voortzetting van de huidige vorm van passieve verkeersbegeleiding in te passen is in de taakopdracht van de Kustwacht of dat versteviging daarvan aan de orde is om in deze extra service te kunnen blijven voorzien.

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.

²¹ Bevoegde autoriteiten die namens Minister van IenW gemandateerd zijn om bepaalde nautische verantwoordelijkheden in te vullen. Elke zeehaven heeft een Rijkshavenmeester, Directeur Kustwacht vervult de taak in de territoriale zee buiten de aanloopgebieden

MARIN voert momenteel nader onderzoek uit naar het effect van groenwater op *feeders*. De resultaten van dit onderzoek worden eind dit jaar verwacht en zullen vervolgens worden toegezonden aan uw Kamer. In overleg met Duitsland en de Kustwacht zal worden gezien wat de resultaten betekenen in het licht van de huidige advisering aan de scheepvaart door de Kustwacht en de uitwerking van het routeringsvoorstel (samen met Duitsland en Denemarken) in IMO (Aanbeveling 1). De OvV concludeert in zijn notitie dat deze aanbeveling wordt opgevolgd.

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 vinden periodieke risicoanalyses ter ondersteuning van het maritieme veiligheidsbeleid op de Noordzee al plaats. De risicoanalyse containertransport zal elke vijf jaar worden herhaald, zodat ontwikkelingen in de containerscheepvaart, maar ook andere (ruimtelijke) ontwikkelingen die mogelijk tot gewijzigde uitkomsten van de risicoanalyse leiden, tijdig gesignaleerd worden. De OvV concludeert in zijn notitie dat deze aanbeveling wordt opgevolgd.

Tot slot

Met deze brief bent u geïnformeerd over de acties om het risico op containerverlies ten noorden van de Wadden te verkleinen. De OvV concludeert in zijn notitie dat de aanbevelingen op de meeste onderdelen worden opgevolgd. De OvV roept mij op om de komende jaren vasthoudend te blijven in het realiseren van de doelen van de aanbevelingen, zowel op internationaal als op nationaal niveau. Ik zet mij daar graag voor in, om zo de risico's op containerverlies boven de Wadden structureel te verminderen. Voor het zomerreces van 2022 wordt u opnieuw over de voortgang geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Visser