

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2323

Vragen van het lid **Tjeerd deGroot** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de zuidelijke vaarroute op de Waddenzee voor grote containerschepen* (ingezonden 21 februari 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister voor Natuur en Stikstof (ontvangen 4 april 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 2038.

Vraag 1

Kunt u bevestigen dat het schip CSCL Pacific Ocean (400 meter) op 1 februari jl. ondanks Navigational Text Messages (NAVTEX)-waarschuwingen van de kustwacht de noordelijke Waddenroute te nemen, koos voor de zuidelijke route bij een windkracht 7 tot 8?

Antwoord 1

Het schip was onderweg van Bremerhaven naar Rotterdam en heeft daarbij op 1 februari jl. de zuidelijke route genomen. Uit navraag bij de Duitse autoriteiten blijkt dat ten tijde van de routekeuze van het schip de golfhoogte nog beneden de risicogrens was en er nog niet actief werd gewaarschuwd.

Vraag 2

Kunt u bevestigen dat het schip GFS Perfect (238 meter) op 17 februari jl. ondanks NAVTEX-waarschuwingen van de kustwacht de noordelijke Waddenroute te nemen, koos voor de zuidelijke route?

Antwoord 2

Ja. Het schip was onderweg van Mawan (China) naar Cuxhaven (Duitsland) en is door de Kustwacht aangeroepen via de marifoon (VHF) met het advies om de noordelijke route te volgen, maar dit advies is niet opgevolgd. Tijdens het Tweeminutendebat Maritiem op 2 februari jl. heb ik toegezegd te zullen bezien wat de mogelijkheden zijn om de kapitein in voorkomende gevallen te laten weten dat het advies van de Kustwacht niet vrijblijvend is. Ik streef ernaar u voor het volgende Commissiedebat Maritiem nader te informeren.

Vraag 3

Kunt u bevestigen dat het schip COSCO Vietnam (334 meter) op 18 februari jl. ondanks NAVTEX-waarschuwingen van de kustwacht de noordelijke Waddenroute te nemen, koos voor de zuidelijke route bij een golfhoogte van 5,5 tot 6,5 meter?

Antwoord 3

Het schip was onderweg van Bremerhaven naar Antwerpen en heeft daarbij volgens de Kustwacht op 18 februari de zuidelijke route genomen. Toen het schip op Duits gebied voor de zuidelijke route koos, was de golfhoogte minder dan 4,5 meter. Ook toen het schip de Nederlandse wateren opvoer (rond 07:00 uur), was de golfhoogte minder dan 4,5 meter. Pas toen het schip al ter hoogte van Terschelling was, werd er een navigatiebericht verzonden waarin een golfhoogte van meer dan 4,5 meter werd aangegeven. De wind kwam die dag uit het west tot zuidwesten, waardoor het schip in de zuidelijke route geen hinder had van dwarsscheepse golven.

Vraag 4

Hoe weegt u het feit dat in drie weken tijd bij onstuimig weer minstens drie grote schepen de waarschuwingen van de kustwacht in de wind slaan, met alle risico's voor het UNESCO Waddengebied van dien?

Antwoord 4

De Kustwacht geeft een dringend advies waar schepen niet lichtvaardig mee omgaan; het beeld van de Kustwacht is dat het advies over het algemeen goed wordt opgevolgd. Ook in de genoemde drie weken heeft volgens de Kustwacht slechts één groot containerschip (de GFS Perfect) zich niet aan het advies gehouden.

Vraag 5

Kunt u aangeven hoeveel containerschepen met een lengte van 100 tot 200 meter jaarlijks door het zuidelijke verkeersscheidingsstelsel boven de Wadden varen?

Antwoord 5

Tussen 1 december 2020 en 28 februari 2022 hebben volgens AIS-gegevens 6.420 containerschepen met een lengte van 100 tot 200 meter het zuidelijke verkeersscheidingsstelsel boven de Waddeneilanden bevaren, zowel oostgaand (richting Duitsland) als westgaand (komend vanaf Duitsland).

Vraag 6

Hoeveel van deze schepen varen deze route terwijl de navigatiewaarschuwing om dit niet te doen en de noordelijke route te nemen van kracht is?

Antwoord 6

Het advies van de Kustwacht om de noordelijke route te nemen onder bepaalde weersomstandigheden is van toepassing op containerschepen met een lengte van meer dan 200 meter, maar niet op containerschepen met een lengte van 100 tot 200 meter (de zogenaamde *feeders*). Feeders wordt vanaf een bepaalde golfhoogte geadviseerd om de noodzakelijke maatregelen te nemen om containerverlies tegen te gaan en eventueel een alternatieve koers aan te houden om dwarsscheepse golven te vermijden. Mijn ambtsvoorganger heeft u op 26 mei 2021 per brief hierover geïnformeerd¹.

Vraag 7

Kunt u aangeven hoeveel containerschepen met een lengte van meer dan 200 meter jaarlijks door het zuidelijke verkeersscheidingsstelsel boven de Wadden varen?

Antwoord 7

Tussen 1 december 2020 en 28 februari 2022 hebben volgens AIS-gegevens 4.007 containerschepen met een lengte van meer dan 200 meter het zuidelijke verkeersscheidingsstelsel boven de Waddeneilanden bevaren, zowel oostgaand (richting Duitsland) als westgaand (komend vanaf Duitsland).

Vraag 8

Hoeveel van deze schepen varen deze route terwijl de navigatiewaarschuwing om dit niet te doen en de noordelijke route te nemen van kracht is?

¹ Kamerstuk 31 409, nr. 320.

Antwoord 8

Tussen 1 december 2020 en 28 februari 2022 hebben volgens AIS-gegevens in oostgaande richting negen containerschepen met een lengte van meer dan 200 meter het zuidelijke verkeersscheidingsstelsel boven de Waddeneilanden bevaren tijdens de navigatiewaarschuwing. In westgaande richting waren dat volgens AIS-gegevens 23 containerschepen. De data voor de westgaande containerschepen zijn echter niet gevalideerd door de Duitse autoriteiten.

Vraag 9

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het invoeren van een actievere vorm van verkeersbegeleiding?

Antwoord 9

Mijn ambtsvoorganger heeft uw Kamer hierover op 19 november 2021 schriftelijk geïnformeerd². Die Kamerbrief ging vergezeld van het onderzoeksrapport van Arcadis. Naar aanleiding van dat rapport vindt op dit moment afstemming plaats met Rijkshavenmeesters, Rijkswaterstaat en de Kustwacht om tot zorgvuldige besluitvorming te kunnen komen omtrent verkeersbegeleiding boven de Waddeneilanden. Ik streef ernaar u voor het volgende Commissiedebat Maritiem nader te informeren.

Vraag 10

Bent u bekend met het discussiestuk van de International Union of Marine Insurance (IUMI) «Containers lost at sea» van december 2021?

Antwoord 10

Ja.

Vraag 11

Deelt u de conclusies van dit rapport?

Antwoord 11

Het discussiestuk gaat met name over containerverlies in relatie tot de schaalvergroting in de containervaart. Nederland heeft in IMO aangedrongen op een bredere analyse van dit vraagstuk. Voor de onderbouwing daarvan zijn de resultaten van het TopTier-project³, waarin Nederland participeert, van groot belang. Het overgrote deel van de aspecten die in het discussiestuk van IUMI worden benoemd, komt ook in het TopTier-project aan bod. Overigens heeft IUMI aangegeven niet deel te zullen nemen als consortiumpartner in het TopTier-project.

Vraag 12

Bent u bekend met de opvatting van UNESCO over het open houden van het zuidelijke verkeersscheidingsstelsel boven de Wadden? Zo ja, wat is deze opvatting? Zo nee, bent u bereid met UNESCO in gesprek te gaan om u hiermee bekend te maken?

Antwoord 12

UNESCO heeft tot op heden geen bezwaren geuit tegen het bestaan van de zuidelijke vaarroute. Op basis van de richtlijn voor de implementatie van het Werelderfgoedverdrag⁴ kan UNESCO de vaarroute ook niet beoordelen: de vaarroute bestond reeds bij het instellen van het Waddengebied als werelderfgoed. UNESCO beoordeelt enkel de effecten van nieuwe activiteiten op werelderfgoed.

Vraag 13

Bent u bereid een brede internationale alliantie (waaronder IUMI en UNESCO) te smeden ten behoeve van het sluiten van de zuidelijke vaarroute?

² Kamerstuk 31 409, nr. 337.

³ www.marin.nl/en/jips/toptier.

⁴ UNESCO World Heritage Centre – The Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention.

Antwoord 13

Over het sluiten van de zuidelijke route is uw Kamer reeds meerdere keren geïnformeerd.⁵ De route ligt deels buiten de territoriale wateren (12 mijl/ 22 km buiten de Waddenzee). Sluiting (volledig of voor specifieke schepen/ onder bepaalde omstandigheden) moet daarom met instemming van IMO gebeuren. Peilingen bij IMO hebben uitgewezen dat een dergelijk voorstel weinig kans maakt. Nederland heeft daarom samen met Duitsland en Denemarken in december 2021 een niet-dwingend voorstel voor aanpassing van de routes ingediend in IMO, waarbij de advisering van containerschepen wordt opgenomen in de beschrijving van de routes. Door deze aanpassing wordt de kapitein alert gemaakt op het risico op containerverlies boven de Wadden, nog voordat hij door de Kustwacht gewaarschuwd wordt. Dit voorstel wordt naar verwachting eind juni 2022 behandeld, wanneer IMO over dit soort voorstellen vergadert.

⁵ Kamerstukken 29 684, nr. 200; 31 409, nrs. 276, 308, 334 en 337.