

Vergaderjaar 2018–2019

29 684

Waddenzeebeleid

Nr. 166

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 februari 2019

In mijn brieven van 4 en 15 januari 2019 heb ik u geïnformeerd over de overboord geslagen containers van het schip Mediterranean Shipping Company (MSC) Zoë (Kamerstuk 29 684, nrs, 164 en 165). De verloren containers en hun inhoud hebben, zoals bekend, een ravage aangericht in de Noordzee, de Waddenzee, de Eemsmonding en op de stranden van de Waddeneilanden, zandplaten en een gedeelte van de Noordzeekust.

Met deze brief informeer ik u over de laatste stand van zaken met betrekking tot achtereenvolgens de bergingsoperatie, het opruimen van aangespoeld materiaal en het schoonmaken van de stranden, de schadeafhandeling en de onderzoeken naar (de effecten van) de overboord geslagen containers.

Bergingsoperatie

Aanvankelijk werd door MSC een totaal aantal van 291 verloren containers genoemd. De MSC Zoë heeft inmiddels in Bremerhaven en Gdansk haar lading gelost. Na verwerking van de loslijsten noemt MSC nu 342 verloren containers als het meest accurate aantal. Het aantal verloren containers met gevaarlijke stoffen (dibenzoylperoxide en lithium-ion batterijen) blijft twee.

De Mediterranean Shipping Company is als eigenaar van de MSC Zoë primair verantwoordelijk voor het opsporen en opruimen van de verloren containers plus inhoud. In opdracht van MSC zijn hiervoor survey- en bergingsschepen aan de slag. Slechte weersomstandigheden en de vondst van WOII explosieven hebben de survey- en bergingswerkzaamheden gehinderd. De afgelopen dagen waren de weersomstandigheden gunstig en is het werk weer in volle omvang hervat. Inmiddels is de survey in het Nederlandse deel voor een belangrijk deel voltooid. Op de Nederlandse kust (incl. eilanden en Waddenzee) zijn in totaal 18 volledige containers geborgen (plus één in Duitsland). Op de Noordzee

zijn inmiddels delen van 110 containers geborgen. Er is nu in totaal ruim 1.100.000 kg debris (afkomstig van land en uit de zee) afgevoerd. De twee containers met gevaarlijke stoffen (dibenzoylperoxide en lithium-ion batterijen) zijn nog niet gevonden.

In de media hebben (garnalen)vissers gewezen op het belang van adequate communicatie omtrent de exacte locaties op de zeebodem van de overboord geslagen containers of delen daarvan. Deze informatie is van wezenlijk belang voor de vissers, omdat hun netten bijvoorbeeld kunnen vasthaken aan de gezonken containers. Ook voor andere zeeschepen is het van essentieel belang om op de hoogte te zijn van de exacte locaties van de containers om gevaarlijke situaties te voorkomen. Gelet op de daarmee gemoeide belangen worden de locaties van de gezonken containers daarom, zodra deze bekend zijn, via de gebruikelijke mededelingen voor de scheepvaart gecommuniceerd. Vissers die schade aan hun netten of kotter ondervinden door de containers of items uit de containers, kunnen dit melden bij de door MSC aangestelde experts.

Opruimen en schoonmaken

Het afval op de stranden is mede dankzij de inzet van alle vrijwilligers en militairen opgeruimd, maar delen van het strand zijn helaas nog niet schoon. Op sommige plekken liggen nog kleine stukjes plastic en piepschuimkorrels. Dit materiaal wordt deels handmatig opgeruimd en er wordt getest met manieren om dit machinaal op te ruimen, zonder dat de verwijdering zelf schade aan de kwetsbare natuur veroorzaakt.

Het bergingsbedrijf dat de eigenaar en zijn verzekeraar hebben gecontracteerd, schakelt ook vissersschepen in om bij de berging vrijkomend afval uit zee op te vissen. Daarnaast nemen vissers deel aan het reguliere *Fishing for litter* project. In het kader van dit project nemen vissers het zwerfvuil dat in hun netten belandt mee naar land, waar het wordt ingenomen, afgevoerd, gemonitord en verwerkt. Dit project wordt deels gefinancierd door het Ministerie van IenW. Deelnemende vissers zullen, als gevolg van het incident met de MSC Zoë, meer afval in de netten krijgen. Hoeveel meer is nog de vraag. Hierdoor stijgen waarschijnlijk de kosten van het *fishing for litter* project. Dit is onderwerp van gesprek met de eigenaar / verzekeraar van de MSC Zoë.

Er zal de komende tijd naar verwachting nog afval afkomstig van de containers van de MSC Zoë blijven aanspoelen. Onder coördinatie van Rijkswaterstaat is door alle betrokken partijen aan Nederlandse zijde geïnventariseerd welke maatregelen reeds zijn getroffen en welke voor de middellange termijn nog aanvullend nodig zijn om het aangespoelde materiaal op te ruimen. Een gezamenlijk plan van aanpak, dat maatregelen bevat voor een periode van 18 maanden, is op 11 februari jl. vastgesteld. Dit plan van aanpak zal worden besproken met MSC en de kosten voor de beschreven maatregelen worden ingediend bij MSC en zijn verzekeraar.

Afhandeling schade

De reder is door de Staat direct na het ongeval aansprakelijk gesteld voor alle schade als gevolg van de verloren containers en verplicht tot het opruimen van de containers en uitgespoelde inhoud. Zoals hierboven al is vermeld, hebben de reder en zijn verzekeraar daartoe al de nodige stappen gezet. Ik ga ervan uit dat MSC en zijn verzekeraar hun verantwoordelijkheid blijven nemen en ook de komende periode alles in het werk zullen stellen om het afval op te ruimen en verdere schade zoveel als

mogelijk te beperken. Mocht dit op een zeker moment onverhoopt niet meer het geval zijn, zal ik de mogelijkheden die de wet mij biedt aanwenden om de kosten van de resterende opruimwerkzaamheden te verhalen op MSC en zijn verzekeraar.

Ook andere overheden hebben kosten gemaakt voor het bestrijden van de gevolgen van de overboord geslagen containers. Rijkswaterstaat coördineert de schadeafhandeling voor deze overheidspartijen. Hiervoor wordt door Rijkswaterstaat een schadeloket ingericht. Andere overheidspartijen kunnen via dit schadeloket hun schadeclaim indienen bij de verzekeraar van MSC. Het voordeel hiervan is dat de schadeafhandeling gecoördineerd en geüniformeerd verloopt. Rijkswaterstaat is in gesprek met MSC en zijn verzekeraar om tot afspraken te komen.

Onderzoeken naar (de effecten van) de overboord geslagen containers

In mijn brief van 15 januari 2019 (Kamerstuk 29 684, nr. 165) is een eerste overzicht opgenomen van de onderzoeken met betrekking tot de overboord geslagen containers. Er zijn onderzoeken gestart door:

- de Duitse en Panamese autoriteiten;
- het Functioneel Parket van het Openbaar Ministerie in samenwerking met de Inspectie Leefomgeving en Transport;
- de Onderzoeksraad voor Veiligheid;
- de Veiligheidsregio Fryslân (evaluatie), en
- Rijkswaterstaat/Waddenacademie naar de mogelijke lange termijn ecologische gevolgen (in het kader van de trilaterale onderzoeksagenda).

Na afronding van deze onderzoeken zal ik u hierover informeren

In de afgelopen periode zijn er veel dode zeekoeten op de Nederlandse kust aangespoeld. Een verband met de containers van de MSC Zoë is niet op voorhand uit te sluiten. Om de exacte doodsoorzaak van deze vogels te bepalen, is onderzoek gestart. De verwachting is dat de resultaten eind maart beschikbaar zijn. Uw Kamer zal over de resultaten worden geïnformeerd.

Tot slot

De voorzitter van de Veiligheidsregio Fryslân heeft op 6 februari 2019 besloten om af te schalen van grip 4 naar grip 0. De coördinatie van de resterende werkzaamheden vindt via de reguliere afspraken en overleggen plaats.

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