

Vergaderjaar 2018–2019

**29 684**

**Waddenzeebeleid**

**Nr. 168**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 maart 2019

In mijn brief van 22 februari 2019 heb ik u geïnformeerd over de overboord geslagen containers van het schip Mediterranean Shipping Company (MSC) Zoë (Kamerstuk 29 684, nr. 166).

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 het land (stranden, kwelders etc.), de schadeafhandeling en de onderzoeken naar (de ecologische effecten van) de overboord geslagen containers.

### ***Bergingsoperatie***

In de nacht van 2 januari 2019 heeft het schip de «Mediterranean Shipping Company (Msc) Zoë» volgens de meest actuele informatie 342 containers verloren ten noorden van de Waddeneilanden. De reder van het schip, de Mediterranean Shipping Company (MSC), is door de Staat aansprakelijk gesteld en op grond van de Wet Bestrijding Maritieme Ongevallen (WBMO) tot opruiming verplicht. MSC, en zijn verzekeraar, hebben een bergingsbedrijf in de hand genomen en zijn voortvarend aan de slag gegaan met het opsporen en opruimen van de (delen van) containers en hun inhoud.

De 19 containers die in het Nederlandse en Duitse deel van het Waddengebied zijn aangespoeld, zijn vrij snel na het incident geborgen. Het opsporen en bergen van de rest van containers en hun inhoud is nog steeds in volle gang. Dit is een complexe operatie waarbij zorgvuldigheid is geboden. Het zoekgebied bedraagt ongeveer 3.000 vierkante kilometer en op de zeebodem kunnen bijvoorbeeld scheepswrakken (zeemansgraven) of explosieven uit de Tweede Wereldoorlog worden aangetroffen. Bovendien hebben de weersomstandigheden de afgelopen weken soms geleid tot het noodgedwongen tijdelijk staken van de werkzaamheden omdat veilig werken niet meer mogelijk was. In totaal zijn inmiddels (tot 22 maart jl.) van 221 containers één of meerdere geïdentificeerde

containerdelen met unieke containernummers geborgen (dit is inclusief de eerder genoemde 19 containers).

Over de twee containers met gevaarlijke stoffen kan ik u melden dat de container met dibenzoylperoxide op 28 maart jl. is gelokaliseerd op Duits grondgebied. Er wordt nu door het door MSC ingeschakelde bergingsbedrijf een bergingsplan opgesteld om deze container op een zorgvuldige en veilige manier te bergen. De container met lithium-ion batterijen is nog niet aangetroffen.

De verwachting was dat een groot deel van de verloren containers zich concentreert op drie hotspots: een locatie ten noorden van Schiermonnikoog, een locatie ten noorden van Terschelling en een locatie in het grensgebied met Duitsland. Naarmate de berging- en surveywerkzaamheden vorderen, ontstaat meer zicht op waar de containers terecht zijn gekomen.

Op grond van recente gegevens uit de surveywerkzaamheden, die in opdracht van MSC worden uitgevoerd, is het beeld dat circa 2/3 deel in het Nederlandse deel van de Noordzee is beland en is circa 1/3 van de overboord geslagen containers in het Duitse deel van het eerder genoemde grensgebied terecht is gekomen. Er is hierover contact met de betrokken Duitse autoriteiten. Het beeld over hoe de verloren containers en lading zich hebben verspreid over het Nederlandse en Duitse deel van het grensgebied moet in de komende periode scherper worden. Exacte aantallen en precieze locaties van individuele containers zijn nu nog niet bekend. In de praktijk wordt de bergingsoperatie door MSC en de door hen ingeschakelde berger, in zowel Nederland als Duitsland uitgevoerd als één en dezelfde operatie.

Van verschillende kanten is de vraag gesteld of vissers een rol kunnen spelen bij het lokaliseren van de verloren containers en het opvissen van de inhoud van de containers. Er wordt door MSC en het bergingsbedrijf al een vissersschip ingezet. Ook Rijkswaterstaat en LNV hebben in de gesprekken met MSC en de berger gewezen op de mogelijkheid van het inzetten van meer vissersschepen, die naast het gericht opvissen van afval, ook kunnen helpen bij het lokaliseren van afval op de zeebodem. De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) kan hiervoor onder bepaalde voorwaarden een ontheffing verlenen. Vissers moeten uiteraard wel voldoen aan de voorschriften die een veilige inzet waarborgen. De afweging over het daadwerkelijk inzetten van meer vissers, is een verantwoordelijkheid van reder MSC en de ingehuurd berger. Daarnaast nemen vissers deel aan het reguliere *Fishing for litter* project. In de gesprekken met MSC staat financiële ondersteuning van dit project op de agenda. Financiële ondersteuning van het project Fishing for Litter kan onderdeel zijn van het nazorgtraject van MSC naar aanleiding van het incident met de Msc Zoë begin dit jaar.

### **Opruimen en schoonmaken**

Met alle betrokken partijen is onder coördinatie van Rijkswaterstaat medio februari een plan van aanpak «opruimen & schoonmaken» vastgesteld. Inmiddels zijn vrijwel alle acties in gang gezet. Het plan van aanpak heeft een looptijd van 18 maanden (tot medio 2020). Hierdoor is geborgd dat niet alleen het reeds aangetroffen afval wordt verwijderd, maar ook dat nog aan te spoelen afval goed en snel wordt opgeruimd.

Op sommige plekken liggen nog stukjes plastic en piepschuimkorrels op het strand. Gezien de omvang van het gebied, verdient het machinaal verwijderen met zogenaamde «beachcleaners» de voorkeur. Er is recent ook geëxperimenteerd met het machinaal verwijderen van de kleine plastic korrels, door middel van een zogenaamde «maaiklepzuiger». De resultaten hiervan zijn positief.

Ook de onbewoonde delen van het Waddengebied krijgen extra aandacht. In maart heeft een ploeg medewerkers van Rijkswaterstaat, het Ministerie van LNV, medewerkers van Staatsbosbeheer en een aantal vrijwilligers met het oog op het naderende broedseizoen Rottum (Rottumeroog, Rottumerplaat en de Zuiderduintjes) schoongemaakt.

### **Afhandeling schade**

Rijkswaterstaat heeft aangeboden de schadeafhandeling voor andere publieke partijen te coördineren. Hiervoor heeft Rijkswaterstaat inmiddels een schadeloket ingericht. Overheidspartijen en terreinbeherende natuurorganisaties kunnen via dit schadeloket hun schadeclaim bij MSC indienen. Andere (private) partijen, waaronder de vissers, dienen een eventuele schadeclaim rechtstreeks in bij (de verzekeraar van) MSC.

Inmiddels zijn de gesprekken over de schade-afhandeling met MSC in volle gang. Zodra die zijn afgerond, zal ik u informeren over de gemaakte afspraken.

De bestuurlijke afstemming over de voortgang van de berging, de monitoring van het plan van aanpak «opruimen en schoonmaken» en de schade-afhandeling vindt op verzoek van de regio plaats in het bestaande Bestuurlijk Wadden Overleg (onderdeel van de Coördinatiegeling Waddenzee).

### **Onderzoeken**

In mijn brief van 15 januari jl. heb ik een overzicht opgenomen van de onderzoeken met betrekking tot de overboord geslagen containers (Kamerstuk 29 684, nr. 165). Zodra de onderzoeken die zich richten op de oorzaak van het overboord slaan van de containers en de daarop volgende incidentbestrijding zijn afgerond, zal ik u hierover informeren.

Daarnaast wordt onderzoek gedaan naar de ecologische effecten op de lange termijn van de overboord geslagen containers. De opzet van dit onderzoek, dat onder regie van de Waddenacademie wordt uitgevoerd, is op verzoek van de regio recent toegelicht in het Regiecollege Waddengebied (RCW). De inbreng van betrokken partijen wordt op dit moment verwerkt.

Op verzoek van de Minister van LNV heeft Wageningen Marine Research geadviseerd over de vraag welke aspecten in dit onderzoek naar de lange termijn effecten moeten worden meegenomen.

Verder zijn ook de Duitse en Deense partners geïnformeerd via de Waddensea Board. Het onderzoek naar de ecologische effecten op de lange termijn zal worden verbonden aan de trilaterale onderzoeksagenda voor dit gebied.

Eerder dit jaar is ook een onderzoek aangekondigd naar de doodsoorzaak van de zeekoeten die in januari zijn aangespoeld. Uit het onderzoek blijkt dat de zeekoeten weliswaar massaal zijn gestorven ten tijde van het containerincident, maar niet als gevolg daarvan. De vogels waren extreem vermagerd. De conclusie die de onderzoekers trekken is dat verhongering de oorzaak is geweest van de massale vogelsterfte onder zeekoeten. Over de resultaten van dit onderzoek bent u separaat door de Minister van LNV geïnformeerd.

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