

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

3207

Vragen van het lid **Gijs van Dijk** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het voortijdig stoppen van de berging na de containerramp op de Waddenzee* (ingezonden 11 juni 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 1 juli 2019).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Berging na containerramp al gestopt, milieuorganisaties boos en bezorgd»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op het bericht?

Antwoord 2

De bergingsoperatie is nog niet afgerond. De inspanningen zijn er op gericht om zoveel mogelijk van de begin dit jaar verloren lading terug te vinden, op te ruimen en (ecologische) schade te voorkomen of te beperken.

De bergingsoperatie verloopt volgens het onderstaande stramien:

1. survey: het in beeld brengen waar objecten op de zeebodem liggen;
2. daadwerkelijke berging: nadere identificatie van objecten (wat is het precies?), gevolgd door het naar boven halen (als het afkomstig is van de Msc Zoe);
3. controle-surveys: steekproefgewijze controle van de survey en bergingswerkzaamheden;
4. opnieuw bergen: als uit de controle-survey volgt dat de werkzaamheden van onvoldoende kwaliteit zijn of er in de gecontroleerde gebieden objecten zijn gemist, worden de werkzaamheden opnieuw gedaan (stap 2), en
5. beëindiging bergingsoperatie.

¹ RTLnieuws, 31 mei 2019, Berging na containerramp al gestopt, milieuorganisatie boos en bezorgd (<https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/4731091/berging-zeecontainers-gestopt-milieuorganisatie-boos-en-bezorgd>)

Het incidentgebied heeft een omvang van circa 3.000 vierkante kilometer (qua oppervlak ongeveer twee maal de provincie Utrecht). De afgelopen tijd is hier de zeebodem helemaal in kaart gebracht en zijn objecten geïdentificeerd die mogelijk van de Msc Zoe afkomstig kunnen zijn. In totaal zijn hierbij bijna 6.000 punten op de Nederlandse en Duitse zeebodem geïdentificeerd. Deze zijn vastgelegd op een zgn. Master Target List («MTL»).

Deze objecten zijn daarna aan een nadere inspectie onderworpen (bijvoorbeeld door middel van onderwatercamera's) en, als het object daadwerkelijk van de Msc Zoe afkomstig was, geborgen door het door de eigenaar Mediterranean Shipping Company (MSC) ingehuurde bergingsbedrijf. Dit was bij circa 1.800 van de 6.000 objecten het geval. De overige 4.200 objecten op de lijst bleken niet van de Msc Zoe afkomstig. Hierbij is het belangrijk op te merken dat er op dit druk bevaren deel van de Noordzee relatief veel objecten op de zeebodem liggen (visnetten, scheepsafval, wrakken of delen daarvan, maar soms bijvoorbeeld ook oude zeemijnen). Deze zijn daar in de loop der tijd beland of worden daar van nature aangetroffen, zoals stenen. Met de gebruikte surveyapparatuur kan worden vastgesteld dat er zich een object van een bepaalde omvang op een locatie bevindt. Dit zijn de circa 6.000 objecten die op de MTL zijn opgenomen. Wat het object precies is en de herkomst daarvan, kan pas worden vastgesteld bij een nadere inspectie, met behulp van bijvoorbeeld onderwatercamera's, tenzij dit object al bekend was bij Rijkswaterstaat, zoals bij een aantal wrakken. Bij twijfel over de exacte herkomst, is aangenomen dat het object afkomstig was van de Msc Zoe en geborgen. Op deze manier zijn de 1.800 objecten geïdentificeerd en geborgen.

Bij de berging is gewerkt van grof naar fijn. Allereerst hebben grote bergingsschepen containerdelen en verloren lading, die zich voornamelijk in en om de verkeersbaan concentreerden, geborgen. In het ondiepere water dichterbij de kust zijn vervolgens kleinere bergingsschepen (met een geringere diepgang) aan het werk gegaan. Op 26 mei jl. heeft de berger namens MSC laten weten dat zij de gehele MTL heeft afgewerkt.

De vervolginzet van de schepen voor de bergingsoperatie is in afwachting van de resultaten van de controlesurveys van Rijkswaterstaat.

Met het afwerken van de MTL is niet al het afval van de Msc Zoe opgeruimd. Op de MTL zijn vooral de relatief grote objecten opgenomen. Daarom start naar verwachting omstreeks 1 juli 2019 een pilot genaamd «Hot Spot Net Catching», waarbij met speciale visnetten kleiner afval van de zeebodem wordt opgevisst op plaatsen waar veel containers zijn aangetroffen.

Het reeds bestaande «Fishing for Litter» gaat ook door. Ook worden de stranden, kwelders en platen periodiek gecheckt op aangespoeld afval, dat in voorkomend geval wordt opgeruimd.

Vraag 3

Kunt u bevestigen dat de bergingsoperatie is stopgezet terwijl nog minstens vijftig containers en de inhoud daarvan in de Waddenzee liggen? Wanneer zullen de data van de controlesurveys verwerkt zijn en kan een duidelijk beeld gegeven worden van nog te bergen lading op de zeebodem?

Antwoord 3

De verdere inzet van de bergingsschepen wacht op de resultaten van de controlesurveys (zie antwoord op vraag 2).

Rijkswaterstaat heeft twee controlesurveys uitgevoerd om te kunnen beoordelen of de bergingsoperatie goed genoeg is uitgevoerd. De resultaten van deze controlesurveys worden op dit moment geanalyseerd. Deze analyses kunnen, samen met de resultaten van de controle eindsurvey die eind juni wordt uitgevoerd, aanleiding geven tot aanvullende bergingswerkzaamheden, waarvoor de reder dan op afroep bergingsschepen inzet.

Vraag 4

Wat vindt u ervan dat de bergingsoperatie voortijdig is stopgezet, terwijl rederij MSC heeft beloofd al het afval te bergen. Vindt u dat MSC daarmee naar behoren maatschappelijke verantwoordelijkheid neemt?

Antwoord 4

Zoals gemeld bij de beantwoording van vraag 2 is de bergingsoperatie nog niet afgerond. MSC heeft tot op heden zijn verantwoordelijkheid voor het opruimen van de containers en lading genomen. Ik ben in gesprek met MSC om o.a. afspraken te maken over:

- het opruimen van materiaal van Msc Zoe dat mogelijk in de toekomst nog aanspoelt;
- de financiële ondersteuning van het Fishing for Litter programma;
- de afhandeling van claims van betrokken overheden en terreinbeherende natuurorganisaties;
- de verantwoordelijkheid van MSC voor de ecologische gevolgen op de lange termijn, en
- de afronding van de bergingsoperatie.

MSC blijft verantwoordelijk, ook als er in de toekomst spullen afkomstig van de Msc Zoe aanspoelen. Hierover moeten met MSC nazorgafspraken worden gemaakt. Ik ga er vooralsnog vanuit dat er met MSC goede afspraken kunnen worden gemaakt. Als dat onverhoopt niet lukt, zal ik niet aarzelen om de juridische instrumenten die mij ter beschikking staan, in te zetten.

Vraag 5

Bent u van mening dat na elke storm en elk tij, het moeilijker is om verloren lading van de MSC Zoë te bergen, aangezien het onder het zand raakt of weggevoerd wordt door de stroming? Zo nee, waarom niet? Zo ja, vindt u dat continuïteit en spoed in het bergingsproces nog steeds genoodzaakt zijn, om zoveel mogelijk lading te bergen?

Antwoord 5

De natuurlijke dynamiek van de zeebodem kan er voor zorgen dat spullen heel snel onder het zand bedolven raken of worden weggevoerd door de stroming. Dit gegeven, soms in combinatie met de aanwezigheid van andere objecten op de zeebodem (oude scheepswrakken (met soms zeemansgraven) en zeemijnen) maakt dat het bergen van 100% van de overboord geslagen lading niet haalbaar is.

MSC blijft verantwoordelijk voor de containers en de verloren lading, ook als er in de toekomst spullen afkomstig van de Msc Zoe op de zeebodem worden aangetroffen of aanspoelen. Continuïteit en spoed bij het opruimen daarvan is uiteraard belangrijk. We borgen dit door middel van met MSC te maken nazorgafspraken.

Vraag 6

Waarom is gekozen voor de in het bericht beschreven methode van bergen, waardoor zelfs grote delen van de zogenaamd geborgen containers en inhoud nog in de zee terecht zijn gekomen? Deelt u de mening dat wanneer een deel van een container is geborgen, dit niet betekent dat de volledige container en inhoud zijn geborgen?

Antwoord 6

Toen de containers begin januari van dit jaar overboord zijn geslagen zijn nagenoeg alle containers als gevolg van de impact van de val beschadigd geraakt of zelfs in verschillende stukken uiteen gespat. Bij de bergingsoperatie worden volledige containers daarom niet of nauwelijks aangetroffen. Door middel van de gekozen methode van bergen wordt zoveel mogelijk materiaal op een veilige en efficiënte manier geborgen. Alle geborgen lading wordt gewogen en geregistreerd. Dit geldt voor zowel (delen van) containers, als voor de geborgen lading. Vervolgens wordt dit vergeleken met de beschikbare gegevens over alle verloren containers en lading van de Msc Zoe die begin dit overboord is geslagen.

Vraag 7

Wat vindt u ervan dat het Waddengebied, UNESCO Werelderfgoed nota bene, zo vervuild is geraakt door deze ramp? Wat gaat u doen om ervoor te zorgen dat het gebied volledig schoon wordt?

Antwoord 7

Het Waddengebied is uniek en zeer waardevol. Alle inspanningen zijn gericht op het zo goed als mogelijk opruimen van de verloren lading en het voorkomen en beperken van ecologische schade. Daarbij wordt door ecologische experts steeds afgewogen of verdere intensivering van de berging geen grotere ecologische schade veroorzaakt. In het broedseizoen worden bijvoorbeeld de zandplaten zo min mogelijk betreden om vogels en zeehonden niet te verstoren. Deze afweging geldt ook voor intensieve en grootschalige beroering van de zeebodem, het verstoren van gebieden met embryonale duinvorming of kwelders met zeer kwetsbare natuur.

Vraag 8

Wanneer kan volgens u de bergingsoperatie als voltooid worden beschouwd?

Antwoord 8

Definitieve afronding komt pas in beeld als:

- 1) de Master Target List volledig is afgewerkt (26 mei gereed) en het aandeel van de Msc Zoe is geborgen;
- 2) de pilot «Hot Spot Net Catching» is uitgevoerd (start naar verwachting omstreeks 1 juli). De uitrol van deze pilot betreft drie locaties. Bij positief resultaat kan deze worden voortgezet op andere hotspots;
- 3) de verwerking en afvoer van al het geborgen debris gereed is;
- 4) de controles door RWS zijn uitgevoerd (onder andere (eind)controlesurvey op zee) en eventueel daaruit voortvloeiende aanvullende bergingswerkzaamheden zijn uitgevoerd, de eindrapportage van MSC is ontvangen en door RWS is goedgekeurd;
- 5) er in een overeenkomst afspraken met MSC zijn gemaakt over de nazorgmaatregelen (zoals bijvoorbeeld over een financiële bijdrage aan Fishing for Litter en over mogelijk later nog aan te spoelen/aan te treffen materiaal afkomstig van de Msc Zoe).

De verwachting is dat de bergingsoperatie op zee op z'n vroegst eind juli 2019 materieel kan worden afgerond. In de periode van 24 t/m 28 juni voert Rijkswaterstaat een controle (eind)survey uit. MSC heeft in de week van 14 juli een bergingsschip gereserveerd voor eventueel resterende bergingswerkzaamheden. Of dan snel daarna ook tot een formele afronding met MSC kan worden gekomen zal afhangen van het antwoord op de vraag of de eind survey geen nieuwe targets oplevert en of er op dat moment dan ook tot bevredigende afspraken met MSC is gekomen over de nazorg maatregelen.

Vraag 9

Deelt u de mening dat de bewoners van het Waddengebied zeker moeten kunnen zijn van een schone en veilige leefomgeving? Welke maatregelen gaat u nemen om ervoor te zorgen dat al het afval wordt opgeruimd?

Antwoord 9

Ja, ik heb diverse maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de containers en hun inhoud worden opgeruimd, zie de beantwoording van o.a. vraag 4 en 8.

Vraag 10

Waarom lopen de onderhandelingen met de rederij over het «fishing for litter programma» vast? Bent u bereid te onderzoeken of lokale organisaties het overgebleven afval kunnen bergen, en de kosten daarvan verhaald kunnen worden op de rederij?

Antwoord 10

Het Fishing for Litter (FfL) programma bestrijkt het Nederlandse gedeelte van de Noordzee, waarbij vissers worden gefaciliteerd om opgevisst afval kosteloos in de havens te laten afvoeren en verwerken. Het Fishing for Litter programma bestaat reeds een aantal jaren. Als gevolg van het overboord slaan van containers van de MSC Zoe eerder dit jaar, krijgt een gedeelte van de vissers die deelnemen aan het FfL programma waarschijnlijk meer afval in hun netten. Hierdoor stijgen de kosten van FfL. Samen met LNV is een financieel voorstel ter dekking van deze extra kosten bij MSC ingediend. MSC bestudeert dit voorstel.

Eind van deze maand/begin juli start bovendien de pilot Hot Spot Net Catching. We streven er in overleg met de Vissersbond naar dat een visser een rol gaat spelen in deze pilot. Deze visser moet voldoen aan de geldende veiligheidseisen en beschikken over de noodzakelijke ontheffingen van LNV en ILT, zodat deze pilot ook op een veilige manier wordt uitgevoerd. De kosten van deze pilot worden bij MSC in rekening gebracht.

Vraag 11

Heeft u tevens kennisgenomen van het bericht «Complete ladinglijst is opvraagbaar bij het Openbaar Ministerie»?²

Antwoord 11

Ja.

Vraag 12

Wat vindt u ervan dat honderden kilo's lithiumbatterijen in zee zijn beland? Zijn deze batterijen inmiddels geborgen? Waarom stonden deze batterijen niet te boek als gevaarlijk?

Antwoord 12

Er zijn twee containers met gevaarlijke stoffen verloren. De container met lithium-ion batterijen is niet gevonden. Deze ligt vermoedelijk op Duits grondgebied. Zoals ik u heb gemeld in mijn brief van 15 januari 2019 stond deze geregistreerd als een container die gevaarlijke stoffen bevat. De eigenaar van deze container heeft de bijbehorende gedetailleerde documentatie aangeleverd. Daaruit blijkt dat het gaat om lithium-ion batterijen voor elektrische fietsen. Deze lading is aangeduid met IMO klasse 9 wat aangeeft dat het «overige gevaarlijke goederen» betreft. Dit is een classificering die bedoeld is voor de wijze waarop de goederen moeten worden behandeld gedurende het transport, rekening houdend met het risico op gevaar dat transport van deze goederen kan opleveren. Direct nadat bekend werd dat deze container verloren was, is een oordeel van het RIVM gevraagd over de toxiciteit van deze batterijen. Hieruit blijkt dat voor de lithiumbatterijen geen milieueffecten worden verwacht. Er kan langzaam lithium vrijkomen wanneer de batterijen in het zeewater terecht komen, waardoor er plaatselijk verhoogde concentraties zullen zijn. Zeewater heeft al een bepaalde achtergrondwaarde van lithium en in zeewater is voldoende natrium aanwezig om lithium toxiciteit te voorkomen. Alleen plaatselijk – direct in of om de container – kan tijdelijk een schadelijke situatie ontstaan. Deze lading dient niet verward te worden met de aangespoelde batterijen. Dit zijn batterijen ter grootte van een AA-batterij (penlite), bedoeld voor industriële toepassingen. Hiervan was een aantal dozen aanwezig in een andere container, die is geborgen. Deze batterijen zijn deels aangespoeld op enkele Waddeneilanden en deels met een magneet geborgen op zee. Deze batterijen hoeven volgens de geldende regelgeving niet als gevaarlijke stoffen te worden geregistreerd.

Vraag 13

Bent u bereid gegevens van de lading alsnog openbaar te maken nu is gebleken deze gegevens onzorgvuldigheden bevatten?

Antwoord 13

Zoals ik heb aangegeven in het debat van 14 mei jl. is alles wat op de ladinglijsten stond eerder al gedeeld met de Veiligheidsregio in het kader van de incidentbestrijding. Op basis van de bepalingen in de Wet openbaarheid van bestuur is vervolgens de inhoud van de ladinglijsten openbaar gemaakt voor zover het geen bedrijfsinformatie betreft.

² Leeuwarder Courant, 11 mei 2019, Complete ladinglijst MSC Zoe is opvraagbaar bij Openbaar Ministerie (<https://www.lc.nl/friesland/Complete-ladinglijst-MSC-Zoe-is-opvraagbaar-bij-Openbaar-Ministerie-24446097.html>)