

Vergaderjaar 2018–2019

29 684

Waddenzeebeleid

Nr. 184

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 juni 2019

Op 26 juni aanstaande is een overleg gepland met de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over de Wadden. In aanvulling op mijn brief 24 juni 2019 met antwoorden op de vragen van het lid Gijs van Dijk (PvdA), informeer ik u over de laatste stand van zaken rond de containercalamiteit met de Msc Zoe.

Ik ga achtereenvolgens in op 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) Zoe» 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 aantal bedrijven ingeschakeld om de bergingsoperatie uit te voeren. Samen met Rijkwaterstaat is het zogeheten *incidentgebied* bepaald, dat qua oppervlak zo'n 3.000 vierkante kilometer beslaat.

Binnen dit incidentgebied is de zeebodem in kaart gebracht en zijn objecten op de zeebodem geïdentificeerd die mogelijk van de MSC Zoe afkomstig zijn (de *survey*). Op deze manier zijn bijna 6.000 objecten op de Nederlandse en Duitse zeebodem geïdentificeerd en vastgelegd op een zogenaamde *Master Target List (MTL)*.

Vervolgens zijn met behulp van bijvoorbeeld onderwatercamera's de verschillende objecten beter onderzocht en – als het object inderdaad afkomstig is van de Msc Zoe – geborgen. Voor de berging van de circa 1.800 objecten die daadwerkelijk afkomstig bleken van de Msc Zoe zijn in het begin van de operatie grotere schepen ingezet, omdat eerst de diepere

verkeersbaan werd opgeruimd. Hier lagen veel containers en lading. Later is gebruik gemaakt van schepen met een kleinere diepgang, die ook in de ondiepere wateren vlak onder kust kunnen werken.

De totale massa van de verloren containers plus inhoud bedraagt circa 3.200 ton.

Tot en met 17 juni 2019 is in totaal, in Nederlands en Duits gebied, 2.383 ton geborgen (een of meer delen van containers (295) met een eigen, uniek containernummer, plus geborgen lading). Dit betreft alles wat tot nu toe is geborgen op de Nederlandse en Duitse Noordzeebodem, en alles wat is aangespoeld en geborgen op de Nederlandse en Duitse eilanden en kust. Nog niet meegenomen is een klein deel van de in Duitsland geborgen lading die nog moet worden gewogen. Ook ontbreekt in dit getal nog een schatting van datgene dat door anderen van de stranden is meegenomen («gejut») en in de eerste dagen wel is afgevoerd, maar niet is gewogen en geregistreerd.

De inhoud van twee van de overboord geslagen containers is geclassificeerd als gevaarlijke stoffen (één container met dibenzoylperoxide en één met lithium-ion batterijen). Eén van deze containers is gevonden, maar de inhoud (dibenzoylperoxide) bleek niet langer in of rond de bewuste containers aanwezig. De container met lithium-ion batterijen is tot op heden niet gevonden, zoals ik u al eerder berichtte.

Uit een door Rijkswaterstaat gemaakte analyse blijkt dat de kans groot is dat deze container zich in het Duitse gedeelte van de Noordzee bevindt. Dit gegeven in combinatie met de omvang van het Nederlandse zoekgebied en de relatief geringe risico's voor het milieu maken dat er niet meer specifiek naar deze container wordt gezocht in het Nederlandse deel van de Noordzee.

Op 26 mei jl. heeft MSC laten weten dat zij de gehele MTL had afgewerkt. Ik wil benadrukken dat daarmee de bergingsoperatie nog niet is afgerond. In mei van dit jaar heeft Rijkswaterstaat twee controle surveys uitgevoerd om te kunnen beoordelen of de bergingsoperatie goed genoeg is uitgevoerd. Op dit moment worden de data van de eerste twee controle surveys geanalyseerd. Deze analyse is binnenkort afgerond en kan opnieuw aanleiding geven tot bergingswerkzaamheden door MSC.

Op de Master Target List zijn de relatief grotere objecten opgenomen. Maar op de zeebodem liggen nog veel kleinere, losse spullen. De natuurlijke dynamiek van de zeebodem kan er voor zorgen dat deze spullen onder het zand bedolven raken, worden weggevoerd door de stroming of onbereikbaar zijn door de aanwezigheid van andere objecten op de zeebodem (zoals bijvoorbeeld oude scheepswrakken (met soms zeemansgraven) en zeemijnen). Ik moet daardoor vaststellen dat het bergen van alle overboord geslagen lading niet haalbaar is.

Ik laat wel nagaan of het mogelijk is dat een deel van dit kleinere materiaal met versterkte netten van de zeebodem kan worden *opgevist*. Omdat hier geen ervaring mee is, wil ik met een pilot de effectiviteit van deze werkwijze onderzoeken. Deze methode moet wel gericht worden ingezet. Omdat het slepen met netten over de zeebodem ook ecologische schade kan veroorzaken, moet de inzet van het middel proportioneel zijn aan de te verwachten resultaten.

De pilot, onder de naam «Hotspot Net Catching», wordt naar verwachting omstreeks 1 juli door Rijkswaterstaat gestart. Rijkswaterstaat streeft er in afstemming met de Vissersbond naar dat een visser een rol gaat spelen bij deze pilot. Deze visser moet wel voldoen aan de geldende veiligheidseisen en beschikken over de noodzakelijke ontheffingen van LNV en ILT. De pilot moet ook op een veilige manier verlopen. Bij een positief resultaat wordt de aanpak uitgebreid naar andere hotspots.

Nazorg en door MSC te treffen financiële voorziening

Zoals ik aangaf is de bergingsoperatie nog niet klaar. In de toekomst kan niet worden uitgesloten dat na verloop van tijd nog objecten van de Msc Zoe worden gevonden. Objecten kunnen bijvoorbeeld onder het zand zijn verdwenen en onder invloed van de natuurlijke dynamiek van de zeebodem weer tevoorschijn komen. Als later grotere objecten worden aangetroffen, zullen deze alsnog geborgen worden. Als dit gebeurt nadat de bergingsoperatie onder verantwoordelijkheid van MSC formeel is afgerond, dan zal Rijkswaterstaat de op de zeebodem aangetroffen objecten verwijderen. Om ervoor te zorgen dat dan de kosten van Rijkswaterstaat zijn gedekt, wordt er voor deze gevallen ingezet op een door MSC te treffen financiële voorziening.

Evenmin kan worden uitgesloten dat een deel van de lading die bij de bergingsoperatie niet is gevonden de komende jaren nog aanspoelt op de Nederlandse kust. De kosten van het opruimen daarvan en van het periodiek inspecteren van de kust zijn onderdeel van de te maken afspraken met MSC. Net als de extra kosten van het al bestaande *Fishing for Litter* (FfL) programma.

De verwachting is dat de bergingsoperatie op zee onder leiding van MSC op z'n vroegst eind juli 2019 materieel kan worden afgerond. In de periode van 24 t/m 28 juni voert Rijkswaterstaat nog een derde controle (eind)survey uit. MSC heeft een bergingsschip gereserveerd voor eventueel resterende bergingswerkzaamheden op basis van de uitgevoerde RWS surveys. Of dan snel daarna ook formeel tot een afronding met MSC kan worden gekomen hangt af van het antwoord op de vraag of deze eind-survey nog nieuwe targets oplevert. Daarnaast is relevant of er op dat moment ook tot bevredigende afspraken met MSC is gekomen over de nazorgmaatregelen, de door MSC te treffen financiële voorzieningen en de afwikkeling van de schadeclaims door MSC.

Opruimen en schoonmaken

Met 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, waarbij tevens rekening wordt gehouden met het broedseizoen. Soms blijft afval bewust even liggen, om vogels en zeehonden niet te verstoren. Zoals eerder in deze brief is vermeld zijn de kosten die met deze maatregelen gemoeid zijn onderwerp van gesprek met MSC.

Afhandeling schade

Rijkswaterstaat heeft aangeboden de schadeafhandeling voor andere publieke partijen te coördineren. Hiervoor heeft Rijkswaterstaat inmiddels een schadeloket ingericht. Overheidspartijen en terrein behorende natuurorganisaties hebben via dit schadeloket hun schadeclaim bij MSC ingediend.

Andere (private) partijen, waaronder de vissers, dienen een eventuele schadeclaim rechtstreeks in bij (de verzekeraar van) MSC. Een aantal vissers die een schadeclaim hebben ingediend zijn persoonlijk bezocht door een vertegenwoordiger van de reder. Aan een visser is inmiddels een schadebedrag uitgekeerd.

Er hebben zich in totaal 26 partijen gemeld bij RWS om gebruik te maken van de diensten van het schadeloket. Twintig partijen hebben een

overzicht van de door hen gemaakte kosten tot 15 april jl. ingeleverd. Zes partijen hebben aangegeven (nog) geen kosten te hebben gemaakt. Op basis van de bij Rijkswaterstaat aangeleverde overzichten bedraagt het totaal aan gemaakte kosten tot nu toe bijna € 3,35 miljoen. De gemeenten en terrein beherende natuurorganisaties hebben een claim van € 710.000,- ingediend; specifiek voor de vijf eilandgemeenten is het totaal bedrag tot nu toe € 280.000,-. Voor het Rijk is het totaalbedrag € 2,64 miljoen.

De claims betreffen zowel gemaakte kosten voor het inschakelen van derden, materiaalhuur etc., alsook de inzet van het eigen personeel van die organisaties. Voor alle 20 partijen is hun claim, inclusief onderbouwing, medio mei ingediend bij MSC. MSC heeft laten weten enkele weken voor de beoordeling nodig te hebben. Door Rijkswaterstaat wordt er bij MSC steeds sterk op aangedrongen om de ingediende claims snel af te handelen. Ik ben van mening dat MSC inmiddels voldoende tijd heeft gehad voor een adequaat beoordeling van de ingediende claims en verwacht nu snel daadwerkelijke uitbetaling door MSC. Als dit nog langer op zich laat wachten, zal ik mij genoodzaakt zien om andere wegen te bewandelen om te bewerkstelligen dat claims worden betaald.

Onderzoeken

In mijn brief van 15 januari jl. heb ik een overzicht opgenomen van de onderzoeken met betrekking tot de overboord geslagen containers, met de toezegging u te informeren over de uitkomsten zodra deze beschikbaar zijn (Kamerstuk 29 684, nr. 165).

Zo bent u op 29 maart jl. door mijn collega van LNV geïnformeerd over het onderzoek naar de gevolgen van de overboord geslagen containers van de Msc Zoe voor de ecologie in de Waddenzee (Kamerstuk 29 684, nr. 167). Tevens heb ik u op 20 juni jl. geïnformeerd over de resultaten van de evaluatie van het Instituut voor Fysieke Veiligheid over de crisisbeheersing bij de calamiteit met de Msc Zoe (Kamerstuk 29 684, nr. 183).

Naast het onderzoek van het Openbaar Ministerie en het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar o.a. de oorzaak van het overboord slaan van de containers, wordt ook onderzoek gedaan naar de ecologische effecten op de lange termijn van de overboord geslagen containers. In opdracht van Rijkswaterstaat coördineert de Waddenacademie dit. Het ecologisch onderzoek wordt in nauwe samenwerking met onderzoekers van diverse universiteiten en instituten uitgevoerd.

Op verzoek van Rijkswaterstaat heeft de Waddenacademie een advies gemaakt over hoe de lange termijneffecten van het overboord gelagen materiaal, en dan met name kleine plastic deeltjes uit de verloren lading van MSC Zoe, onderzocht kunnen worden. Dit advies is als bijlage bij deze brief gevoegd¹.

In het advies schrijft de Waddenacademie dat monitoring en het daaraan gekoppelde onderzoek zich in eerste instantie moet richten op de mogelijke effecten van microplastics op planten, dieren en het complete ecosysteem van het UNESCO Werelderfgoed Waddenzee.

Effecten van microplastics

Volgens het advies van de Waddenacademie moet monitoring en onderzoek zich richten op microplastic van 100 nanometer tot 5 millimeter groot. Deze microplastic bestaan vooral uit plastic korrels van ongeveer

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

0,5 millimeter groot en plastic pellets van 4 tot 5 millimeter groot. Het is namelijk de verwachting dat deze fracties een belangrijk aandeel vormen van de verontreinigingen uit de verloren containers en moeilijker op te ruimen zijn dan groot afval. Deze kleine partikels blijven in het ecosysteem en kunnen bijvoorbeeld door verschillende organismen gegeten worden. Dit kan schadelijke effecten hebben, aldus de Waddenacademie.

Aansluiten bij lopende meetprogramma's

De Waddenacademie schrijft in haar advies ook dat bij monitoring van de effecten van plastic uit de verloren containers zoveel mogelijk moet worden aangesloten bij al lopende meetprogramma's. In de Waddenzee lopen al diverse meetprogramma's van bijvoorbeeld Het Koninklijk Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee (NIOZ) en Wageningen Marine Research (WMR). In deze programma's wordt onder andere gekeken naar water, sediment en mariene organismen. Dankzij al deze verzamelde gegevens kan een vergelijking van de situatie direct voor en na het overboord gaan van de lading van MSC Zoe worden gemaakt.

Onderzoeksprogramma

Naast monitoring is ook onderzoek nodig. In het advies van de Waddenacademie staat beschreven dat het onderzoeksprogramma antwoorden moet geven op de meest prangende vragen met betrekking tot de bronnen, de verspreiding van het afval dat in zee is terecht gekomen, de transformaties, de aanwezigheid in het milieu en voedselweb en de effecten op dit alles. Ook wordt geadviseerd om aandacht te besteden aan diverse methodische, sociaal-culturele en economische aspecten. Tenslotte dient volgens de Waddenacademie het monitoring- en onderzoeksprogramma verder zoveel mogelijk aan te sluiten bij lopende en nieuwe onderzoeks- en beheerinitiatieven in regionaal, Nederlands, trilateraal, Europees en internationaal verband.

In overleg met de Waddenacademie worden de vervolgoopdrachten geformuleerd. De kosten hiervan komen naar mijn oordeel voor rekening van MSC.

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