

Vergaderjaar 2019–2020

29 684

Waddenzeebeleid

Nr. 191

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 november 2019

In deze brief informeer ik uw Kamer over de laatste stand van zaken rond de afhandeling van de containerramp met de Msc Zoe begin dit jaar. Ik ga achtereenvolgens in op de bergingsoperatie, het opruimen en schoonmaken van de stranden en wadden, de schadeafwikkeling en het onderzoek naar de ecologische effecten op de lange termijn.

De bergingsoperatie

In de nacht van 1 op 2 januari van dit jaar verloor de Msc Zoe 342 containers. Hiervan zijn nu 299 containers, of delen van (unieke) containers geborgen. Het totale gewicht van de verloren containers plus hun inhoud is circa 3.257.000 kg. Het totale geborgen gewicht per 1 november 2019 (containerdelen plus lading) is 2.424.930 kg. Dit is inclusief a) de in Duitsland geborgen lading, b) een schatting van de in de eerste dagen afgevoerde lading (die niet is gewogen en geregistreerd), c) de opgeviste lading middels Hot Spot Net Catching, en d) de extra bergingen naar aanleiding van de eerste drie controlesurveys. Dit totale gewicht is evenwel exclusief de door particulieren meegenomen lading (juttten) en exclusief de berging na de vierde controlesurvey en de twee containers nabij Het Rif waarover ik u verderop bericht.

De bergingsoperatie op zee is hoofdzakelijk uitgevoerd door een bergingsbedrijf in opdracht van MSC, maar er zijn ook schepen van Rijkswaterstaat en Defensie ingezet. De zeebodem is gescand in een gebied van 3.000 km² en daarbij zijn circa 6.000 «targets» geïdentificeerd. Deze zijn opgenomen in de zogenaamde Master Target List («MTL»). De targets op de MTL zijn vervolgens nader geïnspecteerd. Indien de targets afkomstig waren van de Msc Zoe zijn deze geborgen. Dit heeft geleid tot een totaal van circa 1.800 bergingen. De survey- en bergingsoperatie is uitgevoerd in opdracht en op kosten van MSC. De kosten worden geschat op circa € 35 mln. Rijkswaterstaat heeft MSC vooraf randvoorwaarden voor de berging meegegeven en de werkzaamheden zijn nauwgezet gemonitord.

Controle van de uitgevoerde werkzaamheden.

Eind mei van dit jaar heeft MSC gemeld dat de hele MTL was afgewerkt. RWS heeft vervolgens controlesurveys uitgevoerd om te controleren of MSC de berging van de verloren containers en lading naar behoren heeft uitgevoerd. Naar aanleiding van controlesurveys 1, 2 en 3 heeft MSC nog een bergingsschip ingezet om de bij de controlesurveys gesignaleerde nieuwe targets, die niet op de MTL waren opgenomen, te bergen. In week 34 (19-25 augustus jl.) is controlesurvey 4 uitgevoerd. Deze vierde controlesurvey is uitgevoerd in een groter gebied dan de voorgaande controlesurveys. Het resultaat was een relatief beperkt aantal nieuwe targets, namelijk 34, die mogelijk afkomstig zouden kunnen zijn van de Msc Zoe.

Eind oktober heeft een bergingsschip in opdracht van MSC deze 34 targets nader bekeken. Er bleken er 15 afkomstig te zijn van de Msc Zoe. Deze 15 objecten zijn vervolgens in opdracht van MSC geborgen.

Verder liggen er nog twee containers onder het zand nabij Het Rif. In verband met het broedseizoen is eerder besloten om deze containers op een later moment te bergen. Zodra de weeromstandigheden dit toelaten zal MSC deze containers nabij Het Rif laten verwijderen. Het totaal aantal geborgen containers komt dan op 301.

De vier uitgevoerde controlesurveys geven bij elkaar een representatief beeld van de hele bergingsoperatie van MSC. De resultaten van de laatste (vierde) controle survey waren beperkt. Er zijn relatief weinig nieuwe objecten aangetroffen en wat nog aan lading van de Msc Zoe in zee ligt, ligt zo verspreid over zeebodem dat nieuwe controlesurveys naar verwachting een beperkt rendement hebben, maar wel hoge (milieu-)kosten (bijvoorbeeld brandstof) met zich meebrengen. RWS heeft daarom aan MSC gemeld onvoldoende aanleiding te zien voor een volgende controlesurvey en voor nieuwe bergingswerkzaamheden op zee. Wel moet MSC snel de twee lege containers nabij Het Rif bergen.

Hoewel het grootste deel van de verloren lading in de Nederlandse wateren en op de kust terecht is gekomen, is ook in het Duitse gedeelte van de Noordzee en Waddengebied het nodige aangetroffen. In goede samenwerking met Rijkswaterstaat heeft het Duitse *Generaldirektion Wasserstrassen und Schifffahrt* de bergingsoperatie in dit gebied begeleid. Op 11 november hebben de Duitse autoriteiten aangegeven dat de bergingsactiviteiten in het Duitse gebied zijn beëindigd, omdat objecten afkomstig van de Msc Zoe geen gevaar voor de scheepvaart (meer) vormen.

Hot Spot Net Catching en inzet duikers

Het scannen van de zeebodem, het vervolgens planmatig bergen met groot materieel en de gelijktijdige inzet van vissersschepen heeft ertoe geleid dat nu een groot deel van de verloren lading is geborgen. Om daarnaast ook nog zoveel mogelijk kleinere delen van de lading te bergen, heeft Rijkswaterstaat eerder ook opdracht gegeven aan een visser en een bergingsvaartuig om met versterkte netten kleinere ladingdelen van de zeebodem te vissen. Met deze pilot *Hot Spot Net Catching* is de bodem afgevist. MSC is medegedeeld dat de kosten hiervan bij hen in rekening worden gebracht.

Het visserschip en bergingsvaartuig hebben tot en met 16 september jl. in totaal 18.870 kg opgevist en geborgen. Wat er nu van de verloren lading nog in zee ligt, ligt zo verspreid dat deze aanpak niet meer proportioneel te noemen is. Ook met het oog op (milieu)kosten. Er is met deze methode

bijvoorbeeld circa 51.000 liter diesel verstoekt. Dit komt neer op meer dan 2,5 liter diesel per kilo opgevist afval.

Ook zijn de mogelijkheden onderzocht om duikers in te zetten voor het bergen, met name in en rond wrakken. De inzet van duikers is risicovol vanwege de veiligheidsaspecten op volle zee. Om hier toch een beter beeld van te krijgen, is het geborgen afval van een expeditie van Stichting *Duik de Noordzee Schoon* geanalyseerd. Zij hebben in september jl. gedurende 10 dagen in het gebied gedoken en circa 500 kg afval afkomstig van de MSC Zoe naar bovengehaald. Er is veel waardering voor de inzet van deze zeer ervaren vrijwilligers, maar de conclusie is dat de inzet van deze methode, in verhouding tot risico's en kosten, niet proportioneel te noemen is; er zijn veel inspanningen nodig om een relatief geringe hoeveelheid afval boven water te krijgen.

Het opvissen van achtergebleven kleine ladingdelen kan beter op andere manieren gebeuren, zoals binnen het Fishing for Litter project van KIMO, de vereniging van Nederlandse en Belgische gemeenten met belangen op en aan de Noordzee. Fishing for Litter is een bestaand project voor het opruimen van afval in de gehele Noordzeekustzone inclusief de Waddenzee. Vissers brengen dan verloren lading en ander zwerfafval aan land. Het afval is bijvangst op een route die toch al wordt afgelegd. De milieubelasting en de kosten zijn dan veel lager. Bovendien betreft het de lokale vissers en kan een langjarige inzet op relatief eenvoudige wijze geborgd worden.

Afspraken over de andere aspecten van de afhandeling van de ramp

Met het beëindigen van de bergingsoperatie op zee door MSC is nog geen einde gekomen aan de afhandeling van de containerramp. Over een aantal belangrijke zaken moet nog afspraken met MSC worden gemaakt. Dit zijn:

- de vergoeding van de kosten van de pilot Hot Spot Net Catching;
- de financiële bijdrage van MSC aan het Fishing for Litter programma;
- een afkoopsom/fonds voor eventuele mogelijke toekomstige zee bergingen;
- de afspraken over de toekomstige werkzaamheden voor ruiming van aangespoelde lading;
- de afhandeling van de schadeclaims, en
- de verantwoordelijkheid van MSC voor de ecologische gevolgen op de lange termijn.

Het opruimen en schoonmaken van de stranden en de wadden

Nadat de ergste vervuiling in de eerste weken van januari van dit jaar met vereende krachten is geruimd, is er onder coördinatie van Rijkswaterstaat met de betrokken overheden en terreinbeherende natuurorganisaties een plan van aanpak *Opruimen & Schoonmaken* vastgesteld. Het plan van aanpak heeft een looptijd tot medio 2020 en kan zo nodig worden verlengd. 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. Hierbij wordt rekening gehouden met het broedseizoen en andere bijzondere omstandigheden, zoals het stormseizoen. Het uitgangspunt is dat MSC verantwoordelijk is voor het opruimen van materiaal afkomstig van de MSC Zoe dat op de stranden aanspoelt. Hierover worden afspraken met MSC gemaakt.

De schadeafwikkeling

Op 4 januari 2019 is MSC door de Staat aansprakelijk gesteld voor de veroorzaakte schade. Dat is inclusief alle kosten die overheden en terreinbeherende natuurorganisaties hebben gemaakt voor hun optreden tijdens het beheersen en bestrijden van de ramp.

Rijkswaterstaat heeft aangeboden de schadeafhandeling voor andere overheden en terreinbeherende natuurorganisaties te coördineren en hen te helpen bij het indienen van een eventuele claim. Hiervoor heeft Rijkswaterstaat vanaf 8 maart 2019 een schadeloket ingericht. Andere overheden en terreinbeherende natuurorganisaties kunnen via dit schadeloket hun schadeclaim bij MSC indienen. Er hebben in totaal 21 partijen – inclusief Rijkswaterstaat, LNV, Defensie en Kustwacht – via het schadeloket een claim bij MSC ingediend.

In juni van dit jaar heeft MSC een bedrag van circa € 600.000 aan verschillende partijen vergoed. Ook heeft MSC zo'n € 327.000 rechtstreeks aan aannemers betaald. Na controle door de verzekeraar is een aantal correcties doorgevoerd in de claims vanwege dubbelingen.

Rijkswaterstaat heeft een bedrag van € 483.000, voor de inzet van het schip ms Arca, voor eigen rekening genomen omdat achteraf bleek dat door een misverstand in de eerste dagen van januari de inzet van dit schip niet voor rekening van MSC komt. Andere partijen hebben per saldo hun claims nog eens met € 12.000 opgehoogd. Het totaal aan openstaande claims bedraagt nu nog € 1,93 mln. Dit bestaat uit € 1,5 mln. van de vier rijkspartijen en € 430.000 van de overige partijen, waarvan ca. € 109.000 van de vijf Waddeneilandgemeenten.

Op 9 september jl. heeft MSC het aanbod gedaan om op korte termijn de resterende claims deels te betalen en die van de Waddeneilandgemeenten onder voorwaarden, versneld, deels te voldoen. MSC stelde als voorwaarde voor een versnelde betaling een finale vrijwaring voor nieuwe claims. De Waddeneilandgemeenten hebben het aanbod en de voorwaarde van MSC afgewezen. Om te voorkomen dat de Waddeneilandgemeenten nu nog langer op hun geld moeten wachten heb ik aangeboden het door de Waddeneilandgemeenten geclaimde bedrag van ca. € 109.000,- voor te schieten. Hiervoor worden nu de laatste administratieve zaken afgehandeld, waarna het geld snel aan de Waddeneilandgemeenten kan worden overgemaakt.

MSC zal uiteindelijk echter de schade zélf moeten vergoeden. Het voorgeschoten bedrag zal dus nog steeds onverkort bij MSC worden geclaimd. De gesprekken met MSC over de afwikkeling van alle claims worden voortgezet. Als die gesprekken niet leiden tot een toereikend aanbod van MSC voor vergoeding van de toegebrachte schade dan zal ik juridische stappen ondernemen.

Het onderzoek naar de ecologische effecten op de lange termijn

Rijkswaterstaat heeft op basis van het uitgebrachte advies van de Waddenacademie opdracht gegeven voor het onderzoek naar de ecologische effecten op lange termijn. Het eerdere onderzoek van de Waddenacademie is als bijlage aan uw Kamer meegezonden bij mijn eerdere brief van 24 juni 2019 (Kamerstuk 29 684, nr. 184). Het huidige onderzoek wordt in nauwe samenwerking met onderzoekers van diverse universiteiten en instituten uitgevoerd. Ik verwacht in januari een rapportage met een korte stand van zaken en een eerste beeld. In oktober 2020 wordt de integrale eindrapportage verwacht. Ik zal u daar dan over informeren.

De kosten van het monitorings- en onderzoeksprogramma, en ingeval van aantoonbare ecologische schade, de kosten voor herstel, komen logischerwijs voor rekening van MSC. Ik ben hierover met MSC in gesprek en een afspraak hierover moet deel uitmaken van de nagestreefde overeenkomst met MSC over de afhandeling van de containerramp.

Tot slot

Mijn uitgangspunt is dat de vervuiler, en dus MSC, betaalt voor de door de Msc Zoe veroorzaakte schade. Ik reken er op dat MSC en zijn verzekeraar hun verantwoordelijkheid nemen bij de verdere afhandeling van de containerramp. Mocht dit op een zeker moment niet meer het geval zijn, dan maak ik gebruik van de wettelijke mogelijkheden om de kosten en de veroorzaakte schade op MSC en haar verzekeraar te verhalen.

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