

Vervuiling van de Waddenzee

Aan de orde is het **debat** over **vervuiling van de Waddenzee als gevolg van het verlies van 291 containers door een vrachtschip**.

De voorzitter:

Aan de orde is het debat over vervuiling van de Waddenzee als gevolg van het verlies van 291 containers door een vrachtschip. Aanwezig zijn ook de bewindslieden van Infrastructuur en Waterstaat en van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. We beginnen met de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Als eerste spreekt de heer Wassenberg namens de Partij voor de Dieren.



De heer Wassenberg (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. 2019 had niet beroerder kunnen beginnen voor de Waddenzee. In de nacht van 2 januari verloor een megavrachtschip er 342 containers en de ramp is enorm. De Waddenzee en de eilanden gaan er nog tientallen jaren de negatieve gevolgen van ondervinden. Ook na de ramp ging er van alles mis. Dat begon al met onduidelijkheid over het aantal containers dat verschillende keren omhoog moest worden bijgesteld omdat MSC, de vervoerder, het aantal telkens te laag opgaf. Het waren eerst 270 containers, toen 291, in de titel van het debat zijn het er 291, en nu zijn het er 342. Wat er precies in de overboord geslagen containers zit, mogen wij niet weten, want de ladinglijst wordt in opdracht van MSC geheim gehouden. De zakelijke belangen van de bulkvervoerders wegen zwaarder dan de natuur van de Waddenzee of de belangen van de samenleving. De MSC veroorzaakt een ramp en is in de daaropvolgende maanden vooral bezig om zijn eigen positie veilig te stellen. En de overheid gaat daarin mee door de gegevens over de lading geheim te houden. Ik vraag aan de minister welke maatregelen zij kan nemen om ervoor te zorgen dat de vrachtbrieven in ieder geval bij nood zo snel mogelijk beschikbaar zijn voor overheden en bergers. Want zelfs de burgemeesters van de Waddeneilanden mogen niet weten wat er in de overboord geslagen containers zit en wat ze misschien nog op hun stranden zullen gaan aantreffen. Je merkt het vanzelf wel, lijkt het cynische standpunt van de vervoer- en containerbedrijven te zijn. Is de minister het met mij eens dat de samenleving mag weten, moet weten wat er precies overboord geslagen is?

Want, voorzitter, we spreken hier over stuntbulktransporten. Stunten met prijzen. Stunten met risico's, maar die risico's zijn er voor de natuur en voor het milieu door onverantwoord in ondiepe wateren te varen, door onverantwoord hoog te stapelen, alles om de spullen zo goedkoop en zo snel mogelijk van A naar B te vervoeren. Dit alles voor een paar cent winst, ook al brengen we daarmee de natuur en ons hele leefgebied in gevaar.

De MSC Zoe voer tijdens die fatale dag via de TE-route, een relatief ondiepe geul. Grote olietankers mogen dat al 22 jaar niet meer, juist vanwege die grote risico's voor de Waddenzee, maar andere grote transporten vinden ongehinderd plaats. Die TE-geul is eigenlijk tot een snelweg voor ordinair bulkvervoer gemaakt en daar is die vaarroute niet

geschikt voor, want die is te ondiep, te druk bevaren en te dicht bij de kwetsbare Waddenzee. Opnieuw geeft de minister de Waddenzee niet de bescherming die zij verdient. Zoutwinning, gaswinning, visserij en vervoer van machines, chemicaliën en prullen voor de knakenwinkel, het vindt allemaal plaats in of vlakbij de Waddenzee.

Voorzitter. We moeten af van dat massatransport zo dicht bij de Wadden. Kan de minister grote vrachtschepen voortaan verplichten de noordelijke vaarroute boven de Waddeneilanden te laten nemen? Dat is veiliger want die route is dieper en ligt niet zo dicht bij de kwetsbare gebieden. Kan de minister zelf vaarroutes aanwijzen of juist sluiten voor schepen van een bepaalde grootte? Gaat de minister hiervoor pleiten bij de internationale zeevaartorganisatie?

Op de controle en handhaving ten aanzien van de belading van schepen, is veel aan te merken. Bij een hoorzitting over de containerramp op 10 april bleek dat slechts 3,5% van de containerschepen werd gecontroleerd — dat zijn 110 van de 3.000 schepen — en dat vooral een snelle papieren controle plaatsvindt. Geen controle op de inhoud van containers, maar steekproeven. We horen dat er veel gesjoemeld wordt met ladingpapieren. Lang niet altijd zit in de containers wat in de papieren staat of er wordt helemaal geen concrete informatie in de vrachtbrieven gegeven maar alleen globale info. Dat moet ook beter. Daarover moet openheid komen. Is de minister bereid om de controle en handhaving ten aanzien van schepen te intensiveren en uit te breiden, niet alleen in de haven maar ook tijdens de vaart?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Het was ook binnen de tijd. De heer Laçin spreekt nu namens de Socialistische Partij.



De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Nadat in de nacht van 1 op 2 januari de MSC Zoe vele containers verloor, lagen de stranden bezaaid met auto-onderdelen, IKEA-spullen en My Little Pony's. In de dagen erna hebben duizenden Nederlanders geholpen om de grootste rotzooi op te ruimen.

Ondertussen gingen vissers en bergers aan de slag om de vaargeul vrij te maken. Daar ging het al snel verkeerd. Want de kosten voor het vrijmaken van de vaarroute en voor het bergen van containers moeten gedeclareerd worden bij de verzekeringsmaatschappij die de schade afhandelt. Dit leidt tot veel getouwtrek. Mensen zijn tot op de dag van vandaag nog niet betaald. En dat terwijl het werk dat zij gedaan hebben van wezenlijk belang is voor de bereikbaarheid van ons land, om nog maar te zwijgen over het feit dat zonder het snelle opruimwerk onze stranden en zee nog veel meer vervuild zouden zijn. Hun werk is dus wat ons betreft een publiek belang, maar voor de afwikkeling zijn zij afhankelijk van een private partij, een veel grotere partij, die er ook nog eens niet bij gebaat is om te betalen. Dat is een slechte zaak, vinden wij. Wat doen deze mensen bij een volgende ramp, wetende dat ze weer door de hele bureaucratische rompslomp moeten van een verzekeraar en er niet zeker van zijn dat zij betaald krijgen voor het werk dat ze doen?

Ze moeten erop kunnen vertrouwen dat de overheid in ieder geval aan hun kant staat. Zijn deze ministers bereid om een schadefonds in het leven te roepen voor dit soort rampen, in het belang van de bergers en vissers, maar vooral ook in ons publieke belang? De overheid staat veel sterker tegenover een verzekeraar dan kleine individuele partijen. Ik wil graag een reactie hierop.

Dan de inhoud van de containers — het werd net ook al genoemd. Want waar het weken duurde voordat we pas wisten hoeveel containers er precies overboord waren geslagen, weten we tot op de dag van vandaag nog steeds niet precies waar een deel van de containers is en wat er in die containers zit. Een WOB-verzoek van RTV Noord en Omrop Fryslân heeft weinig details opgeleverd, vanwege bedrijfsinformatie die uit concurrentieoverwegingen niet met de buitenwereld gedeeld kan worden. Die concurrentieoverwegingen verliezen het toch echt van een schone natuur en het veilig uitvoeren van bergingswerkzaamheden. Hoe moeten burgemeesters en veiligheidsregio's opereren, als ze niet weten wat er precies in onze vaarwateren en op onze kusten aanspoelt? Dat is op de weg ondenkbaar en levert op het spoor ook grote discussies op. Gaan deze ministers ervoor zorgen dat in het geval van een ramp waarbij containers verloren gaan, altijd alle informatie beschikbaar gesteld moet worden aan de lokale veiligheidsdriehoek, zodat zij adequaat en veilig kunnen handelen?

Tot slot, voorzitter. Over de natuur gesproken: een van de grootste problemen die er nu speelt, zijn de plastics die overal aanspoelen. Op de stranden is dit nog enigszins op te ruimen door het zand op te zuigen en te filteren. Maar dit is veel moeilijker of zelfs onmogelijk in de duinen en kwelders. Daar blijft het plastic liggen en vervalt het naar microplastics. Dat kan allerlei gevolgen hebben voor mens en milieu. De mogelijke schade is enorm, maar er is op dit moment nog steeds geen oplossing gevonden om de kwelders te reinigen. Wat gaat de minister van LNV doen om hiervoor een oplossing te bedenken? We kunnen toch niet accepteren dat onze noordelijke kwelders met plastic bezaaid zijn, en ook blijven?

Voorzitter, tot slot. Een ramp zoals die met de MSC Zoe is enorm schadelijk voor onze economie en onze natuur. Nu is het moment om te leren van wat er mis is gegaan, zodat we bij een eventuele volgende keer niet dezelfde problemen tegenkomen en dezelfde fouten maken als nu.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Kröger namens de GroenLinksfractie.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. In de nacht van 1 januari werd het Waddengebied door een ramp getroffen. Die ramp duurt nog steeds voort: met plastic troep bezaaide stranden, en nog veel en veel meer plastic en andere stoffen in de zee. De vraag voor mij in dit debat is: wat hebben we van deze ramp geleerd? Wat gaat er nu echt veranderen? Of ziet de minister, en dan richt ik me tot de minister van Infrastructuur en Waterstaat, dit als een incident dat er nou eenmaal bij hoort als je een druk bevaren vaarroute voor je kust hebt? Na een ramp als deze

kunnen we niet zomaar overgaan tot de orde van de dag. Ik wil van de minister heel graag de toezegging dat zij de containervaart gaat doorlichten op risico's en dat zij met concrete verbetervoorstellen komt. Is zij daartoe bereid?

In de brieven gaat het toch vooral over de afhandeling van de ramp die we nu hebben gehad. Over welke risico's hebben we het dan? Ik begin bij de havens. Moeten er geen strengere regels komen voor het beladen van de schepen en het vastzetten van de containers en de controle daarop? Zaken als te hoog opstapelen, niet goed kijken naar het gewicht van de containers, zodat de zwaarste niet altijd echt onderin gaat, en het verkeerd declareren van gewicht en inhoud moeten effectieve sancties krijgen. Wat kunnen we daar als Nederland zelf in doen? Wat moet Europees, wat moet in de IMO? Moet een gevaarlijke lading niet in aparte, maar wel toegankelijke containers, op lagere stacks, en moeten we geen hogere eisen stellen aan containers met een gevaarlijke lading? Er wordt ook gepleit voor het uitrusten van containers met gps en sonarping, zodat ze makkelijker te traceren zijn. Nogmaals de vraag: wat kunnen wij hierin als Nederland zelf regelen en wat moet er Europees?

Dan de plastic korreltjes. Die blijken op de lange termijn eigenlijk hét milieuprobleem te zijn van deze ramp. Moeten we die niet gewoon als een gevaarlijke stof beschouwen? GroenLinks wil veel strengere voorwaarden en vereisten voor het vervoer van deze kleine korreltjes. Uit onze hoorzitting bleek dat de ILT eigenlijk weinig controleert: te weinig tijd en te weinig prioriteit. Sjorren kost tijd en geld en dus is het risico groot dat de kantjes ervan af worden gelopen. Is de minister bereid om de regels aan te scherpen en de rol van de inspectie onder de loep te nemen?

Waarom varen dit soort zwaarbeladen schepen met gevaarlijke lading zo dicht langs een kwetsbaar natuurgebied? Mijn collega's hadden het daar al over. Wat zijn de mogelijkheden om die schepen, net als olietankers, toch de noordelijke route te laten nemen? En als het dan toch misgaat, hoe zorgen we er dan voor dat er sneller en adequater kan worden opgetreden? Moeten we zo'n container-ramp niet veel meer beschouwen als een olieramp en moeten we daar niet eenzelfde reactie en GRIP-structuur op van toepassing laten zijn? De lading is eigenlijk nog steeds niet bekend. Het is nog steeds niet publiek bekend wat erin zat. Dat blijft geheim voor vrijwilligersorganisaties en lokale overheden, die wel de opruimacties organiseren. Wat de lading is, moet wat ons betreft zo snel mogelijk bekend worden, zodat er gericht en adequaat een plan voor het opruimen van de troep gemaakt kan worden. Het was schrijnend om een onderzoeker van plastics te horen vertellen dat hij niet eens weet wat hij aan het onderzoeken is.

Dan een vraag specifiek aan de minister van LNV over de inzet van de vissers. Hadden zij niet veel eerder tegen betaling ingezet kunnen worden om te helpen opruimen? Kunnen zij die rol niet alsnog krijgen? Had de marine misschien een rol kunnen spelen? Want in de eerste dagen na zo'n ramp gaat het er toch om dat je iedereen snel weet te mobiliseren?

Tot slot. Ik hoop echt dat deze ramp de wake-upcall is die we nodig hebben om de alsmaar uitdijende containerscheepvaart meer te gaan reguleren. Strengere eisen aan de lading, meer handhaving, meer transparantie en sneller in actie komen als het toch misgaat: dat zijn wat mij betreft de noodzakelijke stappen. Ik hoop echt dat beide ministers dit

ook zo zien en dat er snel een plan van aanpak komt dat erop gericht is om dit in de toekomst te voorkomen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Nu is het woord aan de heer Schonis, namens Democraten 66.

De heer Schonis (D66):

Voorzitter, dank u. Voor de liefhebbers van een iPhone: dat is zonder apostrof tegenwoordig.

Voorzitter. Afgelopen januari, tijdens een niet eens zo heel bijzonder zware storm, vielen er maar liefst 342 containers van de Zoe af. 2.736 ton aan hoofdzakelijk plastic spoelde zo de kwetsbare Waddenzee in. Ter vergelijking: dat zijn 273 volle vuilniswagens. Hiermee kunnen we naar de mening van D66 zonder meer spreken van een ecologische ramp, een waarvan de gevolgen in de vorm van aanspoelend plastic afval ons nog jaren zullen achtervolgen.

Naar hoe deze ramp heeft kunnen gebeuren doet de Onderzoeksraad voor Veiligheid op dit moment onderzoek. Vandaag wil ik in mijn bijdrage dan ook stilstaan bij de gevolgen van een ramp met een containerschip als de Zoe. We hoeven dit onderzoek namelijk niet af te wachten om op korte termijn een aantal maatregelen door te voeren om de rampenbestrijding bij een ongeluk met een containerschip in het vervolg te verbeteren.

D66 vraagt de minister om drie specifieke maatregelen te treffen om de gevolgen van een containerramp zoals met de Zoe in het vervolg beter beheersbaar te maken. Ik noem als eerste het instellen van een specifiek rampenplan. Een ramp met een olietanker vergt snel handelen. Mevrouw Kröger refereerde hier net ook al aan. Uit de ramp met de Zoe blijkt dat een ramp met een groot containerschip minstens net zo schadelijk voor het milieu kan zijn en dat snel en adequaat handelen evenzeer is geboden. Tijdens de hoorzitting in april is al gesproken over het introduceren van een nieuw opschalingsniveau: de groene GRIP. Hoe kijkt de minister daartegen aan? Is zij naar aanleiding van deze ramp voornemens om de rampenplannen van veiligheidsregio's in kustgebieden tegen het licht te houden?

Het opruimen van de rotzooi uit de Zoe is mede gebeurd met de inzet van vrijwilligers en vissers in het Waddengebied zelf. Die inzet kwam vrij ad hoc tot stand en was in eerste instantie weinig gecoördineerd. Is de minister bereid om te kijken hoe de inzet van vrijwilligers bij dit soort calamiteiten voortaan structureel kan worden gemaakt?

Specifiek voor de Waddenzee is al eens eerder door D66 gepleit voor het instellen van een Waddenautoriteit, een overheidsorgaan dat verantwoordelijk is voor het beheer van het Waddengebied als geheel. Hoe staat het met die Waddenautoriteit? Ziet de minister, net als D66, een rol weggelegd voor deze nieuwe autoriteit bij het coördineren van opruimacties na een containerramp zoals met de Zoe?

Het duurde lang voordat de vrachtbrief boven water kwam. Sterker nog, tot op de dag van vandaag is niet volledig duidelijk welke lading in de containers werd vervoerd. Door

het digitaliseren van de vrachtbrief kan informatie met hulpdiensten sneller worden gedeeld. Het chippen van containers vergemakkelijkt het vaststellen welke lading is weggespoeld en helpt sowieso al mee bij het verbeteren van de efficiency van de logistiek op de wal. Is de minister het met D66 eens dat het invoeren van digitale vrachtbrieven en het chippen van containers op korte termijn verplicht zou moeten worden gesteld?

Tot slot, voorzitter. Zoals ik al zei: er zijn als gevolg van de ramp met de Zoe 273 volle vuilniswagens met hoofdzakelijk plastic afval in de Waddenzee beland. Vooral de kleine plastic korrels en piepschuim zijn vrijwel niet op te ruimen wanneer ze met het zand mengen. Dat maakt dat deze ramp ons met de neus op de feiten drukt. Een ramp met een containerschip vol plastic leidt al snel tot een onbeheersbaar effect.

Voorzitter. Ik zie dat de heer Wassenberg mij daarover wil interrumperen.

De heer Wassenberg (PvdD):

De heer Schonis zei "tot slot", dus ik wil hem de gelegenheid geven om zijn verhaal even af te maken. Dan heb ik daarna gewoon een vraag.

De heer Schonis (D66):

Nou vooruit, dan zal ik de laatste zinnen nog uitspreken.

Zoals een aantal mensen al heeft gezegd: met 260.000 scheepvaartbewegingen per jaar is de Noordzee een van de drukst bevaren vaarroutes ter wereld. Een volgend ongeluk zit in een klein hoekje, en een containerramp kan alle landen aan de Noordzee overkomen. Daarom vraagt D66 aan de minister om met andere Noordzeelanden te onderzoeken of een verbod op het transport van kleine plastics zoals granulaat en piepschuim in zeecontainers haalbaar is. Wat je niet in een schip stopt, kan immers in geval van een calamiteit er ook niet als afval uit komen drijven.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Wassenberg, ga uw gang,

De heer Wassenberg (PvdD):

Ik sloeg inderdaad aan op de woorden "tot slot", maar een slot kan heel lang duren of heel kort zijn. Dus daarom stond ik hier even. De heer Schonis spreekt van een ecologische ramp. Dat zijn woorden waar ik me volledig bij aansluit. Hij heeft het ook over het opruimen en over het voorkomen. Dan heeft hij het over een aantal technische oplossingen, zoals digitalisering en chippen. Maar wat ik wil weten, is het volgende. We hebben daar natuurlijk een vaargeul die heel dicht bij de wal ligt en die heel ondiep is. In een reconstructie wordt gedacht dat het schip de bodem heeft geraakt en daardoor is gekanteld, waardoor een aantal containers is losgeschoten. Is de heer Schonis het met me eens dat we bij dit soort rampen niet alleen moeten kijken naar digitalisering en naar chippen, maar dat het nog beter zou zijn als de bodem niet geraakt zou kunnen worden, dus dat die ondiepe vaargeul, net als bij olietankers, niet gebruikt zal worden voor te grote vrachtschepen? Ik wil heel graag weten wat de heer Schonis wil. Dus voordat hij

gaat zeggen dat hij heel benieuwd is wat de minister vindt — daar ben ik ook benieuwd naar; ik heb het ook aan de minister gevraagd — wil ik heel graag horen wat de heer Schonis daarvan vindt.

De heer Schonis (D66):

De heer Schonis vindt het volgende. Ik herhaal wat ik net heb gezegd. Op het moment dat je geen plastic of piepschuim in een schip stopt, heb je die effecten van dit soort rampen in ieder geval niet. Dat lijkt mij veel belangrijker. De heer Wassenberg doelt in dit geval op de noordelijke vaarroute. Ik weet niet of die noordelijke vaarroute wel of niet beter is voor containerschepen. Dat onderzoek loopt immers nog. Ik heb ook begrepen dat de golfslag en de diepte wellicht bepalend zijn geweest, dat die een oorzaak zijn geweest van deze ramp. Maar ja, ik heb nog geen informatie waaruit dat blijkt. Dus ik heb daar op dit moment nog geen mening over.

De heer Wassenberg (PvdD):

Het gaat natuurlijk om veel meer dan om plastic en piepschuim. Er zaten ook batterijen in die containers. Er zijn containers met chemicaliën. God weet wat erin zit! Want welke chemicaliën het zijn, dat is allemaal niet bekend gemaakt. Het is dus veel meer dan alleen piepschuim. En door alleen piepschuim en plastic te verbieden, zijn we er niet. Er is dus veel meer. Dat is de reden waarom je niet per onderwerp kunt kijken wat er wel en niet langs kan. Daarom gewoon de vraag: zou je moeten zeggen dat te grote schepen niet in die ondiepe geul mogen? Ook olietankers mogen er niet varen omdat ze te groot zijn en de kans op rampen te groot is.

De heer Schonis (D66):

Nogmaals, als u stelt dat een te groot schip niet door zo'n geul moet, dan zou ik u natuurlijk gelijk geven. Alleen weet ik dus niet of dat hier het geval is geweest. Daar moet ik het onderzoek voor afwachten en u eigenlijk ook. U trekt wel heel snel de conclusie, denk ik.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Mijn vraag gaat over de plastic korreltjes. Ik vind het heel interessant om te kijken of Nederland met andere kopgroep-landen afspraken kan maken over het niet meer per containerschip vervoeren van die bolletjes. Ik vraag me wel af of de heer Schonis het met mij eens is dat dit soort bolletjes gewoon als gevaarlijke stof moeten worden geclassificeerd in de Europese regelgeving, zodat je veel meer restricties kan stellen aan het vervoer en aan wat je ermee mag doen.

De heer Schonis (D66):

Ik heb de vraag van mevrouw Kröger niet zozeer begrepen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Is de heer Schonis het met me eens dat we dit soort bolletjes als gevaarlijke stof moeten classificeren?

De heer Schonis (D66):

Nee, dat ben ik niet met u eens. Bij gevaarlijke stoffen gaat het al heel gauw over acute toxische effecten op mensen of op ecologische waarden. Daarvan is hier wellicht nog geen sprake. Ik heb wel het volgende gezegd. U had het over kopgroep-landen, maar ik heb ze Noordzeelanden genoemd. Het is toch wel fijn dat mevrouw Kröger landen aan de Noordzee gelijk als kopgroep kwalificeert. We hebben hier het drukste verkeer als het gaat om containerschepen. We kunnen afspraken maken om die kleine plastics niet meer te vervoeren per containerschip. Als de Noordzeelanden dat invoeren, zul je datgene zien wat op meer plekken van de wereld al is gebeurd: andere landen gaan ons dan automatisch volgen. Ik geef zelf weleens het voorbeeld van Siemens. Destijds werden de energielabels ingevoerd. Siemens had een nieuwe stofzuiger die in Europa een A-label moest hebben, want dat is een Europese verplichting. Siemens kreeg toen de vraag of ze ook een veel minder energiezuinige stofzuiger gingen maken voor bijvoorbeeld Afrika. Siemens zei: "Nee, waarom zouden wij dat doen? Wij willen onze klanten in Afrika ook bedienen." Zo zie je dat een Europese standaard daarmee ineens een wereldstandaard is. Ik denk dat we dat in dit geval, dus voor het vervoer van plastic bolletjes, ook zouden kunnen doen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, tot slot.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Vandaar mijn referentie aan een kopgroep van landen, maar goed. De heer Schonis verwijst er nu naar dat het geen directe toxische effecten heeft, maar de discussie over microplastics gaat over de persistente, langdurige effecten op de ecologie. Moeten we dan niet, net zoals we voor bepaalde gevaarlijke stoffen onder REACH doen, zeggen dat dit langdurig persistente stoffen zijn? Moeten we de microplastics daar ook niet onder laten vallen?

De heer Schonis (D66):

Dat zou kunnen. In het kader van deze kopgroep zouden we kunnen vragen om dit mee te nemen. Daar kan ik me iets bij voorstellen, maar het gaat mij er in eerste instantie om dat je voorkomt dat dit soort onbeheersbare effecten optreden door dit er gewoon niet in te stoppen. Dan kijken we wel of het wenselijk is om zo'n verbod in te stellen, want plastics gebruik je natuurlijk ook op andere plekken.

De heer Moorlag (PvdA):

De heer Schonis pleit voor een aantal preventieve en schadebeperkende maatregelen. Dat spreekt mij geweldig aan. Nu heeft de vereniging van Nederlandse en Belgische kustgemeenten een brief gestuurd, vergezeld van een resolutie waarin een aantal concrete maatregelen staat om schade te beperken en aan preventie te doen. Hoe kijkt de heer Schonis aan tegen die voorstellen van de kustgemeenten? Is hij bereid om die te omarmen?

De heer Schonis (D66):

Ik ben bereid om in het kader van preventie alle maatregelen te omarmen die zouden helpen om de effecten van een

ramp als deze te voorkomen, omdat ze dus niet beheersbaar zijn.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ook de specifieke maatregelen die de vereniging van kustgemeenten heeft genoemd?

De heer **Schonis** (D66):

Op welke specifieke maatregelen doelt u dan? Het is een lijstje, meen ik.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ja, precies, van dat lijstje dat in de resolutie staat die is aangenomen. Daarin wordt gepleit voor het nemen van een aantal nationale en internationale maatregelen om schade te beperken en preventief te werken. Daar doel ik inderdaad concreet op.

De heer **Schonis** (D66):

Ja, ik hoor u wel, maar op welke maatregelen van dat lijstje doelt u dan concreet?

De heer **Moorlag** (PvdA):

Voorzitter, het lijkt me praktisch dat ik daar zo meteen even voor de heer Schonis op inga.

De **voorzitter**:

Ja, het lijkt mij verstandig dat u dat in uw termijn even toelicht, dan hebben we dat gehad. Dank u wel voor uw inbreng, meneer Schonis. Ik geef het woord aan de heer Van Aalst namens de PVV.

□

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. De Waddenzee is een prachtig stuk Nederland, waar de PVV zich met hart en ziel voor inzet. Het is dan ook triest dat deze containerramp tot schade en overlast voor dier en natuur heeft geleid.

Voorzitter. De inzet van de vele vrijwilligers om de vervuiling tegen te gaan was inspirerend en ook op de inzet van hulpdiensten en Defensie mogen we trots zijn. De PVV wil daarom ook graag van de minister weten hoe het staat met haar belofte om vrijwilligers via goed management te laten meehelpen bij incidentenbestrijding. Welke stappen zijn er al genomen om dit vorm te geven?

Voorzitter. De PVV wil ook graag onze geweldige bergers een hart onder de riem steken. Ze komen niet veel in het nieuws, maar verzetten bergen met werk om onze zeeën schoon te krijgen. Zij verdienen een dik compliment.

Voorzitter. Er is natuurlijk ook altijd ruimte voor verbetering. Zo spreekt de Waddenvereniging haar zorgen uit over de samenwerking in de crisisfase van de ramp. Een optie om dit in de toekomst beter vorm te geven, is het in het leven roepen van bijvoorbeeld een Waddenautoriteit. De PVV wil graag van de minister weten wat zij van dit voorstel vindt.

Voorzitter. Andere natuurorganisaties uiten ook hun zorgen en de PVV deelt die zorgen, want er kan en er moet gewoon beter gehandhaafd worden op onze wateren. We moeten zeker weten dat containerschepen hun lading goed hebben vastgezet, dat de schepen de juiste vaarroutes gebruiken en dat het mogelijk wordt om via het al vaak genoemde chipsysteem containers waar dan ook te lokaliseren.

Voorzitter. Onze zorgen zijn duidelijk verwoord, en vandaag kan de minister laten zien dat ze bovenop het voorkomen van dit soort rampen zit. De PVV is dan ook benieuwd of er al concrete maatregelen zijn gerealiseerd. De grootste ergernis is namelijk dat er bij dit soort grote incidenten keer op keer een welwillend oor was in de politiek, maar dat acties en veranderingen uitbleven. Daarom wil de PVV actie en hopen wij dat de minister daar net zo in staat.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Von Martels namens het CDA.

□

De heer **Von Martels** (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Ook namens het CDA zou ik willen zeggen: hulde aan de vele vrijwilligers, die hebben laten zien hoe waardevol zij het vinden dat de Waddenzee en de Waddeneilanden op een goede manier datgene nog kunnen bieden wat ze altijd hebben geboden. Heel veel hulde daarvoor. De PVV heeft dat compliment ook uitgedeeld en daar zijn wij het helemaal mee eens. Ook de inzet van Defensie mag zeker nog eens genoemd worden, want het is geweldig wat zij hebben gedaan.

Maar nu is de vraag hoe dit allemaal kon gebeuren. De onderzoeken van het Openbaar Ministerie, de ILT en van de OVV naar de toedracht van de ramp lopen nog. Het is wellicht denkbaar dat wij hier over een aantal maanden weer staan om te evalueren wat er nu allemaal precies gebeurd is. Tien jaar geleden concludeerde de inspectie al dat de helft van de geïnspecteerde schepen in de haven van Rotterdam zich niet aan de laadregels hield. Het sjoeren gaat misschien beter dan tien jaar geleden, maar ik vraag wel aan de minister welke verbeteringen er volgens haar nog mogelijk en denkbaar zijn.

Voorzitter. Het heeft ons enorm verbaasd maar ook gestoord dat het twee weken duurde voordat bekend was hoeveel containers de MSC Zoe had verloren, en dat de vrachtbrief van het schip niet meteen openbaar werd. Daardoor is onbekend welke gevaarlijke stoffen zijn vrijgekomen. Dat moet echt anders en die gegevens moeten per direct beschikbaar zijn. Deelt de minister die overtuiging? Wat vindt de minister van het idee om trackers of sensoren in de containers te verplichten, zodat ze op de zeebodem te lokaliseren zijn?

Schepen zijn geneigd om de kortste route te nemen. Dat scheelt in de kosten. Boven de Waddeneilanden zijn twee vaarroutes. De MSC Zoe koos aanvankelijk de ondiepere, maar kortere en dus ook goedkopere route boven de eilanden langs. Pas nadat de lading overboord ging, werd de koers verlegd en ging het schip verder door het diepere, noordelijke traject. De meningen over wat de beste route is, zijn verdeeld. De Waddenburgemeesters vinden dat de schepen niet vlak boven de eilanden zouden mogen varen

in relatief ondiep water. De Kustwacht zou de schepen dan voortaan naar de noordelijke route kunnen dirigeren. De Kustwacht zegt echter dat verloren containers verder op zee juist lastiger te bergen zijn. Een intensivering van de verkeersbegeleiding kan geen kwaad. Zeker bij slecht weer moet de keus voor een route wel duidelijk zijn. De kustwacht bemoeit zich nu ook al met schepen als ze het niet vertrouwen. Graag hoor ik van de minister wat haar visie hierop is.

Dan de vrijwilligers. Er waren helpende handen genoeg toen duidelijk werd hoeveel rotzooi op de stranden aanspoelde. Ik zei het al: hartverwarmende initiatieven kwamen op touw. Maar er zat helaas geen lijn in. Het ontbrak aan regie. De eilanden, de Waddenprovincies, de terreinbeheerders, de natuurorganisaties, Rijkswaterstaat, ze hebben ermee te maken maar niemand gaat erover. Deelt de minister dat beeld?

Er is ook gesproken over een groene GRIP, zodat instanties bij ecologische noodtoestanden echt kunnen doorpakken. Wil de minister dit eventueel aankaarten bij haar collega?

Dan de situatie rondom de kosten. De rederij van de MSC Zoe zegt alle kosten te willen betalen, maar kunnen de eilandgemeenten de gemaakte kosten op de rederij verhalen? Heeft de minister een beeld van de ecologische schade op langere termijn? Hoe becijfer je de minder zichtbare vervuiling door miljoenen minuscule plastic bolletjes? Ook denken we aan de vissers die de rommel opvissen of met kapotte netten achterblijven. De minister steunt het project Fishing for Litter, dat inhoudt dat vissers afval inzamelen dat zij bij het vissen in hun netten krijgen en dat vervolgens aan de wal voor verwerking afgeven. Die vissers kunnen en willen deels de oplossing van het probleem verzorgen, maar daar is wel financiële hulp voor nodig. In het project Fishing for Litter werken vissers, havens, gemeenten en vuilverwerkers samen om het afval uit de Noordzee te verzamelen en te verwerken. Jaarlijks wordt op deze manier tussen de 250 en 300 ton materiaal aan wal teruggebracht. Ze doen dat met een budget van €90.000. Later is dat teruggebracht tot €60.000. Mijn vraag aan de minister: kan dat weer op het oude niveau gebracht worden?

Daarmee blijf ik acht seconden binnen mijn spreektijd, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. De heer Wassenberg heeft een vraag voor u.

De heer Wassenberg (PvdD):

Ik geef de heer Von Martels nog wat extra tijd, want ik wil hem dezelfde vraag stellen als ik aan de heer Schonis heb gesteld, met een iets andere inleiding. De heer Von Martels heeft het over de ondiepe zuidelijke en de diepe noordelijke route. Daar ben ik ook op ingegaan. Die zuidelijke is de TE-route. Tankersschepen mogen daar niet varen vanwege het risico op rampen als ze de bodem raken. Dan wordt er niet gezegd: als je daar je olie verliest, is het makkelijker op te ruimen dan bij de noordelijke route. Als containerschepen eigenlijk te groot zijn voor die route, vergelijkbaar met die grote tankersschepen, is de heer Von Martels het dan met mij eens dat je die daar niet moet toelaten? Je kunt de lading dan misschien wel eerder terugvinden als je haar

verliest, maar de kans dát die lading verloren wordt, is bij de noordelijke route veel kleiner.

De heer Von Martels (CDA):

Deze discussie krijgt steeds meer diepgang en dat is maar goed ook, want het is belangrijk. De MSC Zoe had een diepgang van zestien meter. Je kunt je afvragen of dat toelaatbaar is in de wateren dicht bij de Waddeneilanden. Daar moeten normen voor worden gesteld; dat ben ik helemaal met u eens. We kennen de afmetingen van de schepen. Je moet goed kijken welke schepen wél die kortere, goedkopere route kunnen nemen en welke niet. Het lijkt mij niet zo moeilijk om dat in normen en standaarden vast te leggen.

De voorzitter:

Dank voor uw antwoord en uw termijn. Dan is nu het woord aan mevrouw Van Brenk namens 50PLUS.



Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Dank, voorzitter. In de nacht van 1 op 2 januari 2019 verloor het containerschip MSC Zoe 342 containers; we hoorden het al regelmatig. Een ramp voor het ecosysteem van de Waddenzee en de Noordzee. De verloren containers hebben een ravage aangericht in het water en op de stranden. Inmiddels zijn er in totaal, als ik de brief van de minister goed lees, 284 containers geborgen. In totaal is er meer dan 1,1 miljoen kilo afval afgevoerd. De twee containers met gevaarlijke stoffen zijn nog niet gevonden. Inmiddels zijn we maanden verder. Zijn die containers nu wél geborgen? Deze twee verloren containers met zeer gevaarlijke stoffen baren ons de meeste zorgen. In één container zaten 160 zakken van 25 kg Perkadox; ik had er nog nooit van gehoord. Een volle zak is aangespoeld op Schiermonnikoog en op Borkum zijn enkele lege zakken aangespoeld. Met zekerheid is Perkadox dus in het zeemilieu terechtgekomen. Uit de quickscan van de universiteit van Wageningen blijkt dat dat gevolgen heeft voor ongewervelden en vissen. Kan de minister hierop ingaan?

Het afval op de stranden is dankzij de inzet van vrijwilligers en militairen opgeruimd, maar delen van het strand zijn nog steeds niet schoon. Kleine stukjes plastic en piepschuimkorrels zijn lastig te verwijderen. De minister geeft aan dat MSC Zoe verantwoordelijk is voor het bergingstraject. Hoe is volgens de minister dit traject tot dusver verlopen? Is er te allen tijde adequaat gehandeld? Is de minister tevreden over de communicatie tot dusver tussen MSC Zoe en Rijkswaterstaat?

Het plastic in ons ecosysteem kan leiden tot verstikking, interne verwondingen, blokkades. Ons staat de walvis met kilo's plastic in z'n maag voor ogen. Wij mensen dienen veel zorgvuldiger om te gaan met het milieu. De microplastics en nanoplastics kunnen in de menselijke voedselketen terechtkomen. 50PLUS heeft kennisgenomen van het Maatregelenpakket opruimen incident MSC Zoë. De coördinator van Rijkswaterstaat blijft actief tot achttien maanden nadat de laatste container geborgen is. Is al te overzien wanneer die laatste container geborgen is? En vindt er een evaluatie plaats van het bergingstraject, of gaat dat in de toekomst gebeuren? Is de onderzoeksopzet voor het

onderzoek naar de gevolgen van dit incident voor het ecosysteem al afgerond? Er wordt gerapporteerd richting het Regiecollege Waddengebied, maar ik neem toch aan dat er ook wordt gerapporteerd aan de Tweede Kamer?

Zonet werd al gezegd dat het netwerk van kustgemeenten suggesties heeft gedaan voor de langetermijnaanpak. Ik noem ze even op. Wijze van laden en vastzetten containers. Opzetten en toepassen van een adequaat systeem voor vessel traffic management. Verplichten dat zeecontainers worden voorzien van een chip waarmee aan de buitenkant van de container is af te lezen welke inhoud de container heeft en of deze gevaarlijke of giftige stoffen bevat. En de verplichting om gps-markers toe te passen op containers met gevaarlijke lading. Kan de minister op ieder van deze punten ingaan, want dit lijken mij heel logische punten. 50PLUS vraagt zich af waarom dit niet allang is ingevoerd.

Mijn collega refereerde net ook al aan het project Fishing For Litter. Dat is een mooi project waarbij jaarlijks 300 ton afval opgevist wordt. Dit moet natuurlijk voorgang blijven vinden. Kan de minister de continuïteit van dit project garanderen?

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan is nu het woord aan mevrouw De Vries namens de VVD.



Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Begin januari sloegen boven de Waddeneilanden in totaal maar liefst 342 containers overboord van MSC Zoe. Een deel van de inhoud kwam terecht op de Waddeneilanden en op de Waddenkust. Dat is natuurlijk vreselijk. Maar het was toch ook wel weer mooi om te zien hoe iedereen direct aan de slag ging: gemeenten, provincies, Rijkswaterstaat, bergers, militairen, vissers en veel vrijwilligers uit het hele land. Zij hebben de eerste rommel opgeruimd. Van onze kant alle waardering daarvoor. Het aanbod van vrijwilligers bij het opruimen van het afval is groot geweest. Maar laat ook helder zijn dat het werk van vrijwilligers altijd aanvullend moet zijn aan dat van professionals.

Voorzitter. De VVD vindt dat degene die deze rommel heeft veroorzaakt, de rederij MSC, alle kosten moet betalen, dus niet alleen de kosten van de overheden, maar ook de kosten van de vissers en van andere scheepvaart. De reder is en blijft gewoonweg verantwoordelijk. Klopt het dat er in de Wet bestrijding maritieme ongevallen nu nog een maximum zit aan het bedrag, en dat dat maximum er pas per 1 juli aanstaande af gaat door een recente wetwijziging? De VVD gaat ervan uit dat de rederij zich gewoon aan haar beloften houdt, en aan uitspraken die zij heeft gedaan. De VVD gaat ervan uit dat de rederij de rommel opruimt en de schade vergoedt, ook als de vergoeding boven het wettelijke maximum uitgaat.

Rijkswaterstaat coördineert het aansprakelijk stellen van de reder. Hierover horen we nog de nodige kritiek, van vissers, maar ook van betrokken gemeenten. Hoe loopt dit? Hoe is de communicatie geregeld? Hoe heeft de minister het overleg geregeld? Dit moet gewoon goed geregeld zijn.

Partijen moeten één duidelijk aanspreekpunt hebben. Is dat er? Kunnen vissers toekomstige schade aan netten of vaartuig door nog niet geborgen containers vergoed krijgen? Dat lijkt ons niet meer dan redelijk.

Voorzitter. Toekomstige schade aan de natuur moet zo veel mogelijk worden beperkt, niet alleen directe schade, maar ook die op de lange termijn. Er wordt vooral gevreesd voor de gevolgen van de purschuimbolletjes. Welke aanpak heeft de minister van Natuur daarvoor en welke maatregelen worden genomen? De dagen na het overboord slaan van de zeecontainers was er kritiek op de rol van Rijkswaterstaat. Het ministerie zou te onzichtbaar zijn. Kan de minister daarop reageren en reflecteren? Wat was en is de afstemming met de veiligheidsregio geweest? De Veiligheidsregio Fryslân had de coördinatie. De VVD denkt dat dit ook terecht is, ook voor de toekomst. De VVD is geen voorstander van een aparte groene GRIP. Als er zaken niet goed zijn gegaan in de huidige werkwijze, dan moet het aangepast en/of aangevuld worden. Klopt het dat de veiligheidsregio een onafhankelijke evaluatie laat uitvoeren? Wanneer is deze gereed en hoe wordt de Tweede Kamer daarover geïnformeerd?

Tot slot op dit punt. In hoeverre zijn schepen en rederijen op dit moment verplicht om het overboord slaan van containers te melden? Hoe is dat geregeld en hoe worden de direct betrokken overheden en partijen daarvoor geïnformeerd?

De heer Schonis (D66):

Ik hoor mevrouw De Vries zeggen: wij van de VVD zijn niet zo gecharmeerd van een groene GRIP. Dat is natuurlijk een standpunt, maar ik hoorde haar hiervoor ook zeggen: alle schade moet wel goed verhaald kunnen worden en daar moeten goede afspraken over gemaakt worden. Is mevrouw De Vries het met mij eens dat op het moment dat wij wel een groene GRIP hebben en wij de schade zo veel mogelijk kunnen beperken, de reder en de verzekeraar veel minder kosten kwijt zijn? Dus zo'n groene GRIP zou haar toch aan moeten spreken? Ik snap deze reactie niet zo goed.

Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Ik weet niet precies wat de heer Schonis onder een groene GRIP verstaat. Ik versta eronder dat wij iets heel anders, nieuws naast de huidige situatie van de veiligheidsregio en de huidige GRIP-structuur doen. Ik denk dat dat niet goed is. Ik denk dat een veiligheidsregio perfect geëquipeerd is om in te spelen op rampen en problemen die er zijn. Het kan zijn dat hier heel specifieke dingen uit naar voren komen die een aanpassing nodig maken in de procedures die er zijn. Daar moet je natuurlijk naar kijken. Daar ben ik toe bereid, maar om weer iets heel nieuws op te tuigen naast wat er al is en waar heel veel kennis, ervaring en expertise zit, lijkt ons niet de goede weg.

De heer Schonis (D66):

Ik stel ook niet de expertise en de ervaring van veiligheidsregio's ter discussie. Ik constateer alleen, eigenlijk met mevrouw De Vries zelf, dat een containerramp een type ramp, een type calamiteit is waarbij de effecten heel snel onbeheersbaar zijn. Dat blijkt ook wel, want die plastic bolletjes en al die andere lading verspreiden zich in no time over een heel groot gebied. Voor olierampen, die vergelijk-

baar zijn, hebben wij wel een apart protocol. Dat hebben we niet voor containerrampen. Is de VVD het met mij eens dat wij voor dat type ramp een wat ik "groene GRIP" heb genoemd, zouden moeten hebben, ook voor de beheersbaarheid en het beperken van schade?

Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Ik begrijp nog steeds niet of de heer Schonis iets aparts wil hebben naast wat al ingeregeld is in de regio en wat in de meeste gevallen behoorlijk goed werkt. Ik vind het ook belangrijk dat er een onafhankelijke evaluatie komt van hoe dit verlopen is en wat er beter moet in eventuele procedures en processen, om ook in te kunnen spelen op dit soort zaken. Maar ik voel er niet voor om daar weer iets heel anders voor op te tuigen. Misschien praten we langs elkaar heen en bedoelen we hetzelfde, maar ik vind dat de coördinatie bij dit soort zaken primair bij de veiligheidsregio moet liggen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Toch even door op ditzelfde punt. Volgens mij is de simpele vraag: moeten wij een containerramp in alle protocollen en weet ik wat meer behandelen als een olieramp, gezien de ecologische implicaties?

Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Ik denk dat we een efficiënte aanpak moeten hebben en een efficiënte werkwijze waarop geacteerd en gereageerd wordt. De veiligheidsregio heeft die coördinerende rol op zich genomen. Ik wil kijken wat er uit die evaluatie komt. Misschien komen daar zaken uit die beter moeten. Dan kunnen we altijd kijken of er aanpassingen nodig zijn, maar ik zou wel graag die volgorde willen hanteren.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik snap op zich dat we een evaluatie kunnen afwachten om te kijken hoe je het zou moeten aanpassen. Ik weet niet of dit zozeer gaat over de rol van de veiligheidsregio als wel over dat we snel kunnen opschalen en snel alle mogelijke middelen kunnen inzetten, net zoals nu al bij een olieramp kan. Ik bedoel dat je een containerramp qua ecologische impact eigenlijk moet beschouwen als een olieramp, en dan gaan we het daarna hebben over wat dat betekent voor alle protocollen, procedures et cetera.

Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Ik denk dat het een beetje een herhaling van zetten wordt. Wij willen vooral aansluiten bij de bestaande structuren en daar zo dicht mogelijk bij blijven in plaats van dat wij nu weer iets totaal nieuws optuigen. We moeten ook even kijken of het goed verlopen is. Ik heb geen signalen gekregen dat er heel veel dingen helemaal verkeerd zijn gegaan. Natuurlijk zullen er misschien wat aanpassingen nodig zijn in de werkwijze zoals die nu wordt gehanteerd, maar ik heb geen signalen gekregen dat er heel veel is misgegaan. Natuurlijk is er altijd kritiek tijdens zo'n proces — de communicatie is ook altijd ingewikkeld — maar ik denk wel dat de veiligheidsregio zijn coördinerend werk daar goed heeft gedaan.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Het is belangrijk dat de oorzaken van het overboord slaan van de containers allereerst duidelijk worden. Voer het schip door een te ondiepe route? Waren de zeecontainers niet goed genoeg vastgesjord? Zijn de veiligheidsmaatregelen goed genoeg? Pas als je dat weet, kun je goed kijken welke maatregelen je zou moeten nemen, al begrijp ik gelet op de impact de eerste reflex om nieuwe regels te maken. Eventuele maatregelen kun je ook alleen in internationaal verband nemen. De VVD is echter wel zo realistisch om te zien dat scheepvaart en containervervoer er gewoon bij horen. Het vervoer moet er natuurlijk wel veilig en verantwoord gebeuren. De VVD wil eerst de onderzoeken hebben van Duitsland, Panama en de Onderzoeksraad voor Veiligheid, die ons altijd adviseert over dit soort veiligheidszaken. Wanneer zijn deze onderzoeken gereed? En kan dit worden versneld?

Wel is duidelijk dat in 2010 al door de inspectie is geconstateerd dat er een probleem is met het vastsjorren van containers. Slechts 46% voldeed. Hoe zit dat nu? En welke handhaving en inspectie heeft daar plaatsgevonden sinds 2010 en 2014, toen de VVD daar naar aanleiding van eerder overboord geslagen containers ook vragen over heeft gesteld? En wat gaat daar de komende jaren plaatsvinden?

Tot slot, voorzitter. Nogmaals onze dank en waardering voor de inzet van alle betrokkenen bij het opruimen van de rommel en het beperken van de schade.

De heer Moorlag (PvdA):

Mevrouw De Vries zegt: geen nieuwe structuren opbouwen en niet meer regels. Ik snap dat wel. Voordat je het weet bouw je weer een heel nieuw systeem op. Mijn vraag aan mevrouw De Vries is toch wel als volgt: vindt zij dat hier sprake is geweest van een goed geoliede machine en dat deze ramp binnen de huidige organisatie en met de huidige maatregelen goed georganiseerd is opgepakt? Of is zij met mij van oordeel dat hier toch wel sprake is geweest van een erg incidentgestuurde aanpak?

Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Dat vind ik als buitenstaander vanaf hier, vanuit Den Haag, heel ingewikkeld om te beoordelen. Ik denk dat het daarom belangrijk is dat de veiligheidsregio zelf een onafhankelijke evaluatie doet, om het met de partijen die daarbij betrokken zijn en die dat ervaren hebben goed te evalueren en te kijken wat er beter moet voor de toekomst. Want je moet altijd blijven leren van dit soort gecoördineerde acties.

De heer Moorlag (PvdA):

Mijn vraag is toch of we niet wat meer ontvankelijk zouden moeten zijn voor signalen van overheden. Juist vanuit het gemeentelijke domein is er gepleit voor een groene GRIP. Daar is ook vastgesteld dat een heleboel partijen verantwoordelijk zijn, met als gevolg dat bijna niemand echt exclusief verantwoordelijk is. Vindt mevrouw De Vries niet dat als die onderzoeken straks zijn geweest, we daar toch nog eens grondig naar moeten kijken?

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Ik heb in beide gevallen, zowel met betrekking tot de veiligheidsregio als de Onderzoeksraad voor Veiligheid, aangegeven dat we die serieus moeten nemen. We hebben daarvoor experts en die moeten we serieus nemen. Dat geldt ook voor de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Die hebben we gevraagd om daar professioneel naar te kijken. Ik vind ook dat je die adviezen wel serieus moet nemen op het moment dat ze komen. Maar laten we de Onderzoeksraad voor Veiligheid even de tijd geven om met die adviezen te komen. Dat geldt wat mij betreft ook voor de veiligheidsregio.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Dank u wel.

De voorzitter:

Het woord is nu aan mevrouw Dik-Faber namens de ChristenUnie.



Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Het Waddengebied: een waardevol natuurgebied, in 2016 door het publiek uitgeroepen tot mooiste natuurgebied van Nederland. Al vanaf 2009 staat het op de UNESCO-werelderfgoedlijst. Nergens ter wereld is er zo'n groot aaneengesloten ecosysteem waar door eb en vloed zandplaten droogvallen en een bijzondere soortenrijkdom is ontstaan. Er komen niet alleen toeristen; er komen ook miljoenen vogels om te foerageren. Het doet pijn dat juist dit gebied getroffen is door de ramp met de MSC Zoe. Mijn fractie wil allereerst iedereen danken die heeft geholpen om de Wadden zo goed en zo kwaad als het ging weer schoon te maken, in het bijzonder alle vrijwilligers. Zonder hen was de impact van deze ramp nog veel groter geweest.

Voorzitter. Tot op de dag van vandaag hebben we niet precies alle containers kunnen lokaliseren. Vindt de minister ook dat het verliezen van containers door een schip verplicht gemeld moet worden bij de autoriteiten en dat we voorzorgsmaatregelen moeten nemen, zoals het chippen van containers om ze altijd te kunnen traceren? Niet alleen is van veel containers onbekend waar ze zijn gebleven; we weten ook helemaal niet wat erin zit, wat de inhoud van die containers is. We weten alleen maar globaal wat de inhoud is. Omwille van bedrijfsbelangen worden de ladinglijsten niet bekendgemaakt. De minister heeft een afweging gemaakt tussen bedrijfsbelangen en natuurbelangen. Mijn vraag is: hoe weegt de minister de natuurbelangen? Kan zij zich voorstellen dat er uitzonderlijke situaties zijn, zoals deze natuurramp, waarbij het wel noodzakelijk is, in ieder geval voor de autoriteiten, om precies te weten wat de lading is? Als het gaat om de routes kan ik me aansluiten bij vragen die al gesteld zijn.

Voorzitter. Dan een andere groep: de vissers. Zij verdienen grote waardering, omdat zij veel afval uit zee meenemen. De subsidiepot van Fishing for Litter is intussen leeg door

de veel grotere hoeveelheid afval. Mijn vraag — ik denk dat het een vraag is aan de minister van LNV — is of de subsidiepot weer gevuld kan worden, wellicht ook door afspraken te maken met de reder, omdat de hoeveelheid afval aanzienlijk is toegenomen door de containerramp die heeft plaatsgevonden.

Ik zie dat er een interruptie is, maar ik maak het punt even af.

Ik heb veel mails ontvangen, ook van vissers die kapotte netten hebben door het afval in zee. Wordt deze schade door de rederij vergoed? En is duidelijk waar de vissers zich kunnen melden? Ik krijg namelijk vaak signalen dat de afhandeling van schadeclaims niet soepel verloopt. Wat kan de minister daaraan doen? Dezelfde vissers willen vaak ook graag helpen met het lokaliseren van containers en het opruimen van het afval, maar ze hebben het gevoel hierin tegengewerkt te worden. Kent de minister die signalen en kan zij vandaag klip-en-klaar stellen dat vissers die uiteraard wel de nodige voorzorgsmaatregelen hebben getroffen van de ILT een ontheffing krijgen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Collega Dik-Faber vroeg de minister naar de afweging tussen natuurbelangen en bedrijfsbelangen en naar het wel of niet publiek maken van zo'n ladinglijst. Eigenlijk ben ik wel heel benieuwd naar haar eigen antwoord. Zou u er niet op moeten aandringen dat die lijsten bij een ramp zoals de Waddenramp gewoon snel publiek worden, zodat alle organisaties die betrokken zijn bij het schoonmaken die informatie voorradig hebben?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Ik heb die vraag aan de minister gesteld. Eigenlijk is de vraag stellen hem beantwoorden. Ik zou ontzettend graag zien dat die lijsten openbaar worden voor de mensen die daar baat bij hebben, voor de autoriteiten, de veiligheidsregio, Rijkswaterstaat en instanties zoals de Waddenauteuriteit, die nog opgericht gaat worden. Tegelijkertijd ben ik geen jurist. Ik heb de vragen dus ook aan de minister voorgelegd, omdat ik ook even haar verhaal wil horen. Ik wil horen waarom zij een bepaalde keuze heeft gemaakt. Dat zal ik dan afwegen. Maar ik kan me er wel heel veel bij voorstellen, omdat het algemeen gezegd gewoon niet echt handig is als we niet weten wat er precies in zit.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het is volstrekt bizar; zo zou ik het willen classificeren. Maar eigenlijk hoor ik mijn collega zeggen: mits dit juridisch kan, moeten we de regels zo inrichten dat die lijsten bij een ramp direct publiek worden voor de partijen die ze nodig hebben om hun werkzaamheden goed te kunnen uitvoeren.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Ik heb de vraag niet voor niets gesteld. Ik kan me heel goed voorstellen dat ik de vraag die mevrouw Kröger nu aan mij stelt met ja ga beantwoorden, maar ik kan nog net niet alle ins en outs overzien. Ik wil het dus onderdeel maken van het debat van vanavond en daar wellicht ook na vanavond nog nadere informatie over inwinnen, maar dit zijn wel denkrichtingen die ik ook heb.

De heer **Laçin** (SP):

Ik hoor bij de ChristenUnie, maar eigenlijk Kamerbreed, heel veel lovende woorden over iedereen die zich heeft ingezet om deze ramp te bestrijden en zo snel mogelijk op te ruimen wat op te ruimen viel. Ook mevrouw Dik-Faber stelt de vraag wat de minister kan doen met betrekking tot de afwikkeling van de schades en dergelijke. Ik wil nog een stap verder gaan. Ik heb ook in mijn eigen inbreng ingebracht dat er bij zo'n ramp een schadefonds zou moeten zijn en dat de overheid in het publieke belang ook garant kan staan voor kosten en schades die gemaakt zijn, zodat bergers en vissers niet met een grote private verzekeraar in conclaaf hoeven om te kijken of ze het wel of niet uitgekeerd krijgen. Is de ChristenUnie het met mij eens dat we zo'n schadefonds moeten inrichten, zodat alle bergers, vissers en iedereen die kosten maakt, uiteindelijk zeker weten dat de schade ook betaald wordt?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Ik moet u eerlijk bekennen dat ik op dit punt nog niet helemaal sta te trappelen van enthousiasme, omdat het niet de overheid is geweest die deze ramp veroorzaakt heeft, maar echt die reder. Ik vind wel dat we de verantwoordelijkheid en de schadeafwikkeling op de plek moeten neerleggen waar die schade veroorzaakt is, en dat is toch echt bij de rederij. Natuurlijk heb ik daar ook veel vragen bij, want ik vind wel dat er een makkelijk toegankelijk loket moet zijn waar mensen terecht kunnen om hun schade te melden. Ik vind dat zij daarin tegemoet moeten worden gekomen, maar het kan volgens mij niet de bedoeling zijn om nu vanavond al te zeggen dat we de overheid naar voren schuiven als eerste locatie waar mensen zich kunnen melden.

De heer **Laçin** (SP):

Wij pleiten er ook zeker niet voor dat de overheid uitkeert en vervolgens niets doet. De volgende stap zou dan moeten zijn dat de overheid het gaat verhalen bij de reder. Het is een tussenstap, een schadefonds. Dat helpt die bergers en vissers ook bij een eventuele volgende ramp. Ik hoop dat die nooit komt, maar als die komt, dan gaan heel veel mensen zich wel iets afvragen: de volgende keer ging het zo moeizaam en nu gaat het weer zo moeizaam. De overheid kan daar dan in helpen met een fonds en kan de kosten vervolgens verhalen bij de reder, want de overheid staat tegenover zo'n reder ook veel sterker dan een kleine berger. Is de ChristenUnie dat met ons eens?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Dat laatste snap ik natuurlijk heel erg goed, maar ik ben op dit moment gewoon nog niet zover dat ik zeg dat er een schadefonds moet komen vanuit de overheid, zodat de overheid kan gaan battelen met de rederij. Maar goed, de vraag is gesteld door de SP-fractie. Ik ben heel benieuwd hoe de minister deze vraag gaat beantwoorden. Wie weet kom ik nog op andere gedachten door een subliem antwoord van de minister. We gaan het vanavond horen.

Voorzitter. De vrijwilligers zijn onmisbaar gebleken. Bij een ramp van een dergelijke omvang kunnen we niet zonder. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft beloofd om vrijwilligers via goed management te laten meehelpen bij incidentbestrijding, maar de organisatie hiervan is nog

niet begonnen. Wanneer gaat de minister hiermee aan de slag?

Voorzitter. De ChristenUnie heeft samen met D66 altijd gepleit voor één Waddenautoriteit. Ik weet dat de minister hier ook werk van maakt. Eén Waddenautoriteit kan de regie pakken bij een ramp van een dergelijke omvang. Laten we hopen dat dat niet nodig is, maar het kan natuurlijk wel gebeuren. Wat is de stand van zaken op het punt van de oprichting van die Waddenautoriteit?

Voorzitter, tot slot. We weten niet wat op langere termijn de ecologische gevolgen zijn. Het is goed dat, volgens mij, beide ministers hiernaar onderzoek laten uitzetten. Mijn fractie heeft daar nog twee vragen over. De eerste vraag is: is de ecologische schade nu en in de toekomst financieel afgedekt? Die schade kan mogelijk nog over enkele jaren of misschien zelfs wel tientallen jaren herkenbaar zijn; dat weten we niet. De tweede vraag hangt samen met het feit dat veel vissen, vogels en andere dieren plastic korrels hebben gegeten. De korrels zijn ook bijna niet op te ruimen. Is hiervoor geen alternatief denkbaar? Kan hier onderzoek naar gedaan worden? Ergens moet de eerste stap gezet worden om het gebruik van piepschuim uit te faseren. Nu het Waddengebied zo vervuild is, heeft Nederland in ieder geval goede redenen om dit probleem nationaal, Europees en internationaal op de agenda te zetten.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank voor uw inbreng. Tot slot van de zijde van de Kamer is het woord aan de heer Moorlag namens de Partij van de Arbeid.

□

De heer **Moorlag** (PvdA):

Voorzitter. Als een wolf het waagt om vanuit Duitsland Nederland binnen te wandelen, dan treedt het interprovinciaal wolvenplan in werking. Dat is een volledig afgestemde aanpak, een dichtgetimmerd plan van 41 pagina's, een compleet plan, dat de basis biedt voor verordeningen en beleidsregels. De bevoegdheidsverdeling is heel helder. Dat is een volledig uitgewerkt plan voor één wolf. Als een schip een grote lading verliest en het Werelderfgoed Waddenzee ernstig aantast, dan moeten we vaststellen dat er geen samenhangend plan vastligt en dat de aanpak toch erg incidentgestuurd overkomt. Er is veel onduidelijkheid. Het is onduidelijk wie bevoegd is. Is het niet tijd dat er een plan wordt ontwikkeld zoals bij de bestrijding van olierampen? Waarom hebben we wel plannen op de plank liggen voor het bestrijden van olierampen en niet voor dit type rampen, die zeer omvangrijk zijn?

Voorzitter. Naast de plastic troep is na deze ramp ook de bestuurlijke spaghetti zichtbaar geworden. Heel veel partijen zijn verantwoordelijk en daardoor is tezelfdertijd niemand exclusief verantwoordelijk. Mijn collega Gijs van Dijk heeft in het verleden gepleit, en ik hoor mevrouw Dik-Faber daar ook over spreken, voor daadkrachtige regie in de vorm van bijvoorbeeld een Waddencommissaris. Mijn vraag aan de bewindslieden is: is het niet tijd dat wij een goed samenhangend plan maken en is het niet tijd dat er een Waddencommissaris komt?

Voorzitter. De PvdA-fractie heeft grote zorgen over de afhandeling van de schade. Het is goed dat er een schade-loket is ingericht, maar private partijen zoals vissers moeten zelf maar zien hoe ze de schade gaan verhalen en hun kosten vergoed krijgen. Werkt de landsadvocaat ook voor de vissers? De vraag aan de beide bewindslieden is: vinden ze dit een acceptabele situatie? Is het niet wenselijk om een voorfinancieringsfonds te creëren, zodat partijen die de handen uit de mouwen steken en met veel inzet aan de slag gaan en kosten maken, ook zeker weten dat ze die kosten krijgen vergoed?

Dat geldt ook voor de kosten die de kustgemeenten maken. Het vooruitzicht dat er nog jarenlang kosten moeten worden gemaakt, omdat de vervuiling zich nog jarenlang kan manifesteren op de kwelders, stranden en zandbanken, roept de vraag op: is het niet tijd dat we ook een nazorgfonds gaan creëren? Want hoe wordt anders verzekerd dat er middelen beschikbaar zijn voor toekomstige schade, die zich misschien pas over vijf of tien jaar manifesteert? Het moet toch niet zo zijn dat bedrijven en overheden nog jarenlang via civielrechtelijke weg moeten claimen om hun schade vergoed te krijgen? En wat doe je als de reder failliet gaat? Nogmaals, de vraag aan beide bewindslieden is: delen zij mijn opvatting dat het tijd is om een nazorgfonds in te stellen?

Ten slotte de hamvraag, voorzitter: wat gaan we doen aan preventie? Kunnen wij schepen verplichten om de noordelijke vaarroute te nemen? Kunnen wij bijvoorbeeld een instructiebevoegdheid geven aan vuurtorenwachters zodat die schepen bij slecht weer de aanwijzing kunnen geven om de noordelijke route te nemen?

Voorzitter, bij een interruptie noemde ik het al: de vereniging van kustgemeenten van België en Nederland heeft een resolutie aangenomen met een aantal concrete preventieve en schadebeperkende maatregelen. Mijn vraag aan de beide ministers is: zijn zij bereid om die maatregelen te omarmen en in nationale en internationale regelgeving op te nemen?

Tot slot, voorzitter. Er is een Vlaams spreekwoord: wie zich als lammetje gedraagt, zal zeker door de wolf worden opgevreten. Ik verwacht van de beide bewindspersonen dat zij zich niet als lijdzame lammetjes gaan gedragen, maar dat zij zich echt hard gaan maken voor de bescherming van de zee en van ons Wadden-werelderfgoed, en dat zij de particulieren, de bedrijven en de medeoverheden die zich hebben ingezet om deze ramp te bestrijden, niet in de kou laten staan.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. We zijn hiermee aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik wil de beide bewindslieden de gelegenheid geven om zich voor te bereiden op de beantwoording. Daarom schors ik de vergadering tot 20.50 uur.

De vergadering wordt van 20.34 uur tot 20.52 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is de voortzetting van het debat over de vervuiling van de Waddenzee als gevolg van een ongeluk met een containerschip. Ik heet de minister van Verkeer weer welkom. Sorry, de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Ik blijf hangen in die oude titel. De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit moet even iets anders doen, maar zij komt over een paar minuten. Zij zal in tweede instantie de beantwoording voor haar rekening nemen. Het woord is aan de minister.

□

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. In de nacht van dinsdag 1 januari 2019 op woensdag 2 januari 2019 gebeurde er iets verschrikkelijks op de Waddenzee. Ik denk dat velen van ons dat nooit zullen vergeten. Toen verloor het containerschip MSC Zoe een ongelofelijk groot aantal containers op de Noordzee ten noorden van de Waddeneilanden. Dat bleken er uiteindelijk 342 te zijn. Dat is vandaag al meerdere keren vermeld. Die containers en hun inhoud hebben een ravage aangericht op en rondom de Waddeneilanden en op de Noordzee. Ik heb het dat ook zelf mogen of — zo moet ik zeggen — moeten ervaren toen ik op 10 januari een bezoek bracht aan het getroffen gebied. Onder anderen oud-collega Van Gent, die met haar aanwezigheid hier het belang van het debat nog eens onderstreept, heeft mij daar toen het een en ander van laten zien.

Bij het bestrijden van de gevolgen van het overboord slaan van die containers hebben heel veel betrokken partijen ontzettend veel inzet gepleegd. Net als u allemaal wil ik nog een keer mijn brede waardering uitspreken, niet alleen voor de mensen die daar professioneel voor aan de lat staan, maar ook voor alle vrijwilligers. Ik heb van de eilanders gehoord dat zij soms verbaasd waren dat mensen uit alle hoeken en gaten van het land de drang voelden om naar de Wadden te gaan om daar te gaan helpen. Het is hartverwarmend om te zien hoeveel mensen zich daarvoor inspanssen hebben. Natuurlijk spreek ik ook mijn waardering uit voor de betrokken waterschappen, de gemeenten, de veiligheidsregio's, de terreinbeherende natuurorganisaties, de visserijsector, Defensie, de Kustwacht en uiteraard ook voor onze eigen Rijkswaterstaat. Zij hebben allemaal een heel belangrijke en onmisbare bijdrage geleverd.

Hoe het ongeval heeft kunnen gebeuren en wat de ecologische effecten op de lange termijn zijn, is op dit moment helaas nog niet bekend. Er lopen nog verschillende onderzoeken. Een aantal Kamerleden heeft daar ook al even aan gememoreerd. Er loopt nog een onderzoek van het Openbaar Ministerie naar de mogelijke strafrechtelijke aspecten van het incident. Er is ook een onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar de oorzaken van het incident. We hebben begrepen dat dit naar verwachting in het voorjaar van 2020 gereed zal zijn. Verder is er onderzoek door het onafhankelijke Instituut Fysieke Veiligheid naar de crisisbeheersing door respectievelijk de veiligheidsregio en mijn ministerie. Naar verwachting zal dat deze zomer gereed zijn. Natuurlijk is er ook nog het onderzoek naar de ecologische effecten op lange termijn onder regie van de Waddenacademie. Ik heb dat ook in mijn brief geschreven. De eerste bevindingen daarvan verwachten wij eind 2019, begin 2020, dus een beetje in de winter. Ook loopt er nog TNO-onderzoek — waar ik inmiddels opdracht voor heb gegeven —

om te verkennen wat de mogelijkheden zijn om containers bij incidenten makkelijker op te kunnen sporen en om de inhoud van containers al dan niet elektronisch af te kunnen lezen. Naar aanleiding van eerdere contacten heb ik dit onderzoek al in gang gezet. Zodra de resultaten van al deze onderzoeken bekend zijn, zullen we die uiteraard meteen met de Kamer delen. Helaas weten we de uitkomsten van een heleboel van die onderzoeken dus nog niet.

U hebt een heleboel onderwerpen genoemd. Die zal ik gewoon een voor een behandelen. Ik ga de verschillende onderwerpen dus voor de voet weg langs. Er is ontzettend veel gevraagd en gezegd over de ladinglijsten. Ook in de media is daar de afgelopen tijd veel aandacht voor geweest. Hoe zat het nou met de inhoud van die containers? Alle algemene informatie die ik heb over de aard en de samenstelling van de producten die in die overboord geslagen containers zaten, is openbaar gemaakt. Wat niet openbaar gemaakt kon worden, is de specifieke productinformatie die gerelateerd is aan de bedrijfsvoering van de betrokken bedrijven en informatie over de afzet van producten of de kring van afnemers of leveranciers van de bedrijven die gebruikmaken van de diensten van vervoerders als MSC en Maersk om goederen te vervoeren.

Om een voorbeeld te geven, wat wel openbaar is gemaakt, is de informatie dat het kasten betrof, maar niet van welke winkel en welk merk. Die informatie wordt op grond van de WOB als bedrijfsvertrouwelijk beschouwd en is daarom niet openbaar gemaakt. Deze niet-openbare informatie — dat wil ik toch even onderstrepen — is uiteraard wel beschikbaar in het kader van de incidentbestrijding en ook voor het ecologisch onderzoek. Daarom is die via de veiligheidsregio ter beschikking gesteld aan overheidspartijen en aan de onderzoekers van de Waddenacademie, die deze informatie ook nodig hebben om te kunnen inschatten wat de ecologische gevolgen zijn.

Er is ook gevraagd of ik bereid ben in geval van een ramp alle informatie ter beschikking te stellen. Alles wat gedeeld kan worden, met inachtneming van de WOB-toepassing, zullen we delen, maar je moet wel toestemming krijgen van degene die daar op grond van de WOB toestemming voor moet verlenen.

En dan nog een opmerking hierover. Op grond van de Wet bestrijding maritieme ongevallen moet de kapitein maritieme ongevallen zo spoedig mogelijk melden aan de Kustwacht en ook informatie verstrekken, dus die informatie wordt ook gedeeld met alle direct bij de bestrijding betrokken hulpdiensten. Dat is nu ook gebeurd, dus dat even over de informatie over de lading.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik begrijp wat de minister zegt. Het voorbeeld van de kasten is heel treffend. Ik kan mij goed voorstellen dat je als vrijwilliger bij opruimacties helemaal niet wil weten van wie de kast was en waar die naartoe gaat, maar het is wel belangrijk om te weten wat de samenstelling van de kast is. Bij een kast kan je bedenken dat die van hout, spaanplaat of metaal is, maar ik denk dat het wel van belang is om te weten wat de productsamenstelling is en welke grondstoffen en materialen in het milieu terecht komen, in het kader van opruimacties. Hoe zit dat precies in de WOB? Is dat bekend gemaakt?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Eerlijk gezegd weet ik niet of van ieder product alle ingrediënten bij wijze van spreken precies op de ladinglijst staan. Dat denk ik niet. Maar voor zover al die informatie op de ladinglijsten onder de WOB beschikbaar kan worden gesteld, wordt die openbaar gemaakt en voor zover dat niet openbaar kan, wordt die in ieder geval gedeeld met de veiligheidsregio en de veiligheidsinstanties, zodat zij weten of er gevaarlijke stoffen zijn et cetera. Daarom konden we nu ook achterhalen dat er twee containers bij waren waar ook sprake was van gevaarlijke stoffen.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Dus de minister zegt eigenlijk dat het ondoenlijk is om bij alle goederen exact op een rij te zetten uit welke materialen een product is samengesteld, maar als het gaat om gevaarlijke stoffen is dat wel degelijk bekend, zeker ook bij de autoriteiten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, zo zitten de regels in elkaar, dat klopt.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij is het probleem juist dat bepaalde stoffen die gekwalificeerd zijn als gevaarlijk, bijvoorbeeld in Europa onder REACH, specifiek genoemd zijn, maar als er staat dat de container huishoudartikelen bevat, kunnen die producten uit allerlei stoffen bestaan die wel degelijk op de lange termijn toxische effecten kunnen hebben, als zij in het milieu komen. Het gaat niet alleen om die twee containers met specifieke REACH-gevaarlijke stoffen maar om de gevaarlijke stoffen in al die artikelen die in al die andere containers zaten. En die informatie is niet gedeeld, toch?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er is specifieke regelgeving voor gevaarlijke stoffen; wat er wel en niet gemeld moet worden. Dat is ook bekend uit die ladinglijsten. Bij andere stoffen ga je er ook vanuit dat zij niet gevaarlijk zijn, want anders moeten zij wel degelijk ook gemeld worden. Ik heb ook een My Little Pony op mijn bureau staan, want die heb ik meegekregen om me scherp te houden na deze ramp. Ik weet niet precies wat alle ingrediënten ervan zijn. Het is niet fraai om ze in grote hoeveelheden op het strand te zien liggen maar het zijn geen gevaarlijke stoffen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat is precies de reden waarom die lijsten bekend moeten zijn. Het gaat namelijk niet alleen om die gevaarlijke stoffen zoals ze onder REACH geregistreerd zijn en waar een heel specifiek protocol voor geldt. Als je een team met vrijwilligers coördineert, is het belangrijk dat je weet wat voor spullen er aanspoelen en dat je daar je plan op kunt maken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is ook openbaar gemaakt, maar dan niet precies van wie het is. Ik heb ook niet voor niets het punt van de bedrijfsgevoelige informatie genoemd. Ik heb het voorbeeld genoemd van de kasten. Er staat dat er kasten in een con-

tainer zitten maar niet van welk merk, waar ze vandaan komen en waar ze naartoe gaan.

De voorzitter:
Afrondend.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het voorbeeld van de kasten noemt de minister nu drie keer achter elkaar, maar als het bijvoorbeeld gaat om huishoudelijke artikelen weet je als organisatie die op dat strand aan het opruimen is, absoluut niet wat er precies aanspoelt, wat daar de verschillende elementen van zijn en wat de prioriteit daarin is. Het probleem is volgens mij dat het alleen maar een globale beschrijving van de inhoud van die containers is. Moeten we niet veel meer een slag maken naar specifiek, zodat je ook specifiek je plan voor opruimingsacties kunt maken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is dus weer een ander probleem. Alles wat openbaar gemaakt kan worden, wordt ook openbaar gemaakt maar bedrijfsgevoelige informatie niet. Als u zegt dat we bij huishoudelijke artikelen precies moeten weten wat er allemaal onder wordt verstaan, dan kom je bij de vraag hoe je internationaal omgaat met de inhoud van containers en hoe specifiek dat moet worden gedocumenteerd, maar dat is een ander probleem dan wat je vervolgens openbaar maakt. De lijsten van de lading zoals die bekend waren, zijn gedeeld, behalve de bedrijfsgevoelige, concurrentiegevoelige informatie.

De heer Wassenberg (PvdD):

Toch nog even over wanneer stoffen gevaarlijk zijn en niet. We hebben het over chemicaliën maar we kunnen het bijvoorbeeld ook hebben over batterijen en accu's. Die zijn niet gevaarlijk maar op het moment dat ze in het water terecht komen zijn ze wel degelijk gevaarlijk. Hoe zit het daarmee? Is daar alle informatie over gegeven die nodig is?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Alles wat er op de ladinglijsten stond wat niet bedrijfsgevoelig was, is wel degelijk allemaal gedeeld met de veiligheidsregio en alle relevante instanties.

De heer Wassenberg (PvdD):

Dus ook of het bijvoorbeeld accu's en batterijen betrof en welke accu's en batterijen? Dan kan namelijk nogal uitmaken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De detailgraad in de zin van specifiek de soorten accu's en batterijen, kan ik u niet zo aangeven, maar de informatie zoals die op de ladinglijsten stond, is gedeeld met de veiligheidsregio. Wat er vervolgens openbaar kon worden gemaakt op grond van de WOB, is ook openbaar gemaakt.

De voorzitter:
Afrondend.

De heer Wassenberg (PvdD):

Een batterij is niet gevaarlijk maar honderdduizenden batterijen in het water zijn wel gevaarlijk.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarom is het ook belangrijk dat die informatie op die ladinglijsten in handen is van degenen die zich met de rampbestrijding bezighouden. Dat is ook gebeurd en zij hebben daar ook rekening mee kunnen houden.

De heer Laçin (SP):

We hebben nu, denk ik, acht keer gehoord dat de ladinglijsten wel zijn gedeeld, maar het probleem is nu juist dat de informatie op die ladinglijsten heel summier is. Ik zie hier bijvoorbeeld staan dat in 700 containers die op de Zee zijn blijven staan, chemische stoffen zaten. Daarbij werd alleen melding gemaakt van chemische producten en werd dat niet verder gespecificeerd. Stel nou dat die ook in de Waddenzee waren gevallen. Dan heb je dus een ladinglijst waarop dit staat, maar dat zegt eigenlijk helemaal niets. Het punt is dus dat de informatie op die ladinglijsten heel summier is, terwijl we bij rampen zo snel mogelijk moeten weten wat er daadwerkelijk in ons milieu en onze natuur komt en aanspoelt, zodat de veiligheidsregio's en al die vrijwilligers weten wat ze moeten doen. Is de minister het daarmee eens?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is een heel ander punt. Natuurlijk wil ik ook van ieder schip precies weten wat zich daarin bevindt. In dit geval voer het schip al rond. Ik denk dat we met elkaar goed moeten kijken hoe die wet- en regelgeving internationaal in elkaar zit. Daarom ben ik en, naar ik aanneem, ook u benieuwd naar de uitkomsten van al die onderzoeken. Dan weten we ook beter wat hiervan de oorzaak is geweest en welke maatregelen we nodig hebben. Maar het is natuurlijk sowieso ook nuttig om te kijken naar de regelgeving rondom de bekendmaking van wat er op een ladinglijst moet staan.

De heer Laçin (SP):

Ja, de onderzoeken lopen en de rapporten komen: hoe heeft het allemaal kunnen gebeuren? Daar ben ik natuurlijk ook benieuwd naar, maar dat staat wel een beetje los van het punt dat u volgens mij heeft proberen te maken, namelijk dat iedereen die hiermee aan de slag gaat, moet weten wat er daadwerkelijk in die containers zit. Uit die ladinglijsten wordt dat niet helemaal duidelijk, is de conclusie. Dus hoe gaan we ervoor zorgen dat dat wél duidelijk wordt? En daarom heb ik ook in mijn inbreng gezegd: bedrijfsgevoelige informatie begrijp ik, maar als er een ramp plaatsvindt, dan moet de keuze toch gemaakt worden voor de veiligheid van het milieu en de mens?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Jazeker, dat ben ik zeer met de heer Laçin eens. Je wilt altijd precies weten waar je naar op zoek moet als je een ramp

moet aanpakken. Maar dat is wat mij betreft wel degelijk ook een onderdeel van dat onderzoek: heeft er voldoende informatie op die ladinglijsten gestaan? Of zeggen wij naderhand dat wij daar meer van hadden willen weten? Dat is dan een van de aspecten die je mee kunt nemen naar de toekomst: moet je daar ook iets mee in IMO-verband? Ik denk zelfs nog breder dan in IMO-verband, want het gaat om containers die daarna ook weer op een vrachtwagen worden vervoerd. Dus de regels rondom informatie op ladinglijsten over containers zal onderdeel zijn van het geheel: moet daar nog iets aan verbeterd worden?

De voorzitter:
Afrondend.

De heer Laçin (SP):
Afrondend, voorzitter. De conclusie is wat ons betreft dus al helder: er staat niet genoeg op die ladinglijsten. Als je van honderden containers alleen weet dat erop staat "chemische producten" en dat is niet verder gespecificeerd, dan kan de conclusie al getrokken worden dat het niet helder is en dat het dus helder gemaakt moet worden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ik wil ook gecheckt hebben of het volgens de regels is gegaan dat die informatie er zo op staat: was dat voldoende? Hebben de verladers zich wat dat betreft ook aan de regels gehouden? Dat zijn allemaal dingen die wel eerst bekeken moeten worden, en dan kan je kijken of je daar a, in internationaal verband iets aan moet doen en b, wat dat dan zou moeten zijn.

Voorzitter. Dan ga ik verder met de bergingsoperatie. De eigenaar van de MSC Zoe, de Mediterranean Shipping Company, zeg ik maar één keer voluit, is kort na het incident door de Staat op grond van de Wet bestrijding maritieme ongevallen aansprakelijk gesteld. MSC is natuurlijk zelf verantwoordelijk voor het opruimen van de resten van de containers en de lading. Zij zijn daar ook snel na het overboord slaan van de containers mee aan de slag gegaan, en ze hebben daarvoor ook een bergingsbedrijf in de arm genomen. Het opsporen en bergen van die 342 overboord geslagen containers en hun inhoud is nog steeds in gang. Tot en met 10 mei 2019 zijn er in totaal 288 delen van unieke containers geborgen. "Delen van" zeg ik erbij, want ze zijn lang niet altijd keurig netjes in hun geheel teruggevonden; meestal zelfs niet, omdat ze natuurlijk eigenlijk van een soort flatgebouw afgefallen zijn — zo moet je het je ongeveer voorstellen. In totaal is daarbij nu ruim 2,1 miljoen kilo aan afval en resten van containers uit de zee en van de stranden gehaald. Dat is natuurlijk een onvoorstelbare hoeveelheid.

Die ene container waarin de gevaarlijke stof dibenzoylperoxide zat, is gelokaliseerd en geborgen. Maar ik heb eerder ook al aan de Kamer gemeld, en mevrouw Van Brenk memoreerde er ook nog even aan, dat die bewuste container dus open is geraakt bij de val van het schip. Dat is bij de berging gebleken. En bij de berging zijn in die container die zakken met dibenzoylperoxide niet meer aangetroffen, en ook niet op de zeebodem daar vlakbij.

De andere container met gevaarlijke stoffen, die met lithiumbatterijen, is nog niet gelokaliseerd. De survey van het hele gebied van circa 3.000 km² — even voor het begrip: dat is ongeveer twee keer de provincie Utrecht — wordt deze week afgerond. Daarmee zijn dan het hele gebied en de mogelijk nog van de MSC Zoe afkomstige objecten op de zeebodem in die 3.000 km² in kaart gebracht. Die survey heeft geresulteerd in een overzicht van objecten die mogelijk afkomstig zijn van de MSC Zoe, want we hebben inmiddels ook al gemerkt dat er ook nog wel andere spullen naar boven gehaald zijn. Zo hebben we bijvoorbeeld een heel mooi scheepswrak kunnen zien dat duidelijk niet vanaf de MSC Zoe kwam. We hebben nu een zogenaamde master target list. Het bergingsbedrijf werkt in opdracht van MSC die hele lijst af en bergt die objecten. Dat werk is, zoals ik net al zei, nog aan de gang. MSC heeft laten weten te verwachten de berging van de objecten van die master target list op korte termijn af te kunnen ronden. Daar helpt het rustige weer dat we nu hebben, ook aan mee.

Maar daarmee is de totale opruimoperatie natuurlijk nog lang niet klaar. Die zal echt nog wel enige tijd in beslag nemen. Zo zal er — dat is vandaag besloten, naar ik heb begrepen — door MSC een proef worden gedaan met het opvissen van materiaal van de zeebodem en moeten de stranden de komende tijd ook nog steeds structureel worden gecheckt op aanspoelend afval. Rijkswaterstaat controleert de inspanning en het resultaat van MSC. Ik ga ervan uit dat MSC de verantwoordelijkheid blijft nemen en haar uiterste best blijft doen om zo veel mogelijk materiaal op te ruimen. We zullen ze daar ook op blijven aanspreken. Mevrouw Van Brenk vroeg naar de containers met gevaarlijke stoffen. Die ene is dus wel gevonden, maar helaas zonder de inhoud, en die andere nog niet, helaas. We hopen dat dat nog wel gebeurt, maar het is nog niet zo.

Vindt er een evaluatie van het bergingstraject plaats? Dat vroeg mevrouw Van Brenk ook. Ja. De bergingsoperatie is pas afgerond als die survey helemaal is afgerond. Dat hopen we dus snel te bereiken. Als de target list met objecten is afgewerkt, identificatie en berging op zee hebben plaatsgevonden en de pilot van het vissen naar het kleinere débris, wat we ook nog gaan proberen, is uitgevoerd, is er nog de controle van de berging. Die bestaat uit een controlesurvey op zee, een administratieve controle en een controle op de eindrapportage. Als we dat allemaal gedaan hebben, gaan we dat geheel uiteraard goed evalueren.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):
Er staat heel specifiek dat er controle blijft tot achttien maanden nadat de laatste container gevonden is. Daar zijn we nog lang niet, zo blijkt, maar blijft dat wel gelden, ook als we die laatste container niet kunnen vinden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ja, we gaan ervan uit dat die achttien maanden echt nodig zullen zijn. We zijn natuurlijk in gesprek met de reder en dat gesprek zal Rijkswaterstaat ook blijven voeren, want we weten — dat hebben we gezien bij andere rampen in het verleden — dat je nooit door kunt gaan tot het allerlaatste onderdeelje uit een container is gevonden. Je zult dus een keer met elkaar tot een vergelijk moeten komen over wanneer het afgerond is. Je zult ook afspraken moeten maken over vervolgschade, want wat als je over drie of vier

jaar nog een container vindt? Dan wil je dat nog steeds kunnen verhalen op MSC. Dat zal allemaal heel goed uitgewerkt moeten worden, ook met de verzekeraar. Daar zullen hele goede afspraken over gemaakt moeten worden, want onze inzet is natuurlijk om alle kosten te verhalen op degene die er verantwoordelijk voor is.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik lees toch echt in de brief van de minister dat het blijft doorlopen tot achttien maanden nadat de laatste container gevonden is, maar misschien lees ik het verkeerd. U zegt: stel dat we over drie jaar nog een container vinden. Geldt dan ook nog: drie jaar plus achttien maanden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er is een verschil tussen de bergingsoperatie, waarbij je echt blijft zoeken, en het verhalen van de schade, als iets echt aantoonbaar van de MSC Zoe afkomstig is. Als er niet na achttien maanden, maar na twintig maanden toch nog ergens een container aanspoelt, dan gaan we de schade natuurlijk gewoon op MSC Zoe verhalen. Maar het actieve zoeken houdt op een gegeven moment een keer op.

De heer Schonis (D66):

Het voordeel van zo'n iPad is dat je 'm mee kunt nemen naar de interruptiemicrofoon en de tekst kunt voorlezen. Ik had het verhaal al eens eerder gehoord; het heeft in de krant gestaan. Er zijn tot 30 jaar na dato in het Franse Finistère plastic Garfieldtelefoontjes op het strand aangetroffen, die waren aangespoeld na een vergelijkbare containerramp 30 jaar geleden. Ik hoop dus wel, beste minister, dat die afspraken voor minstens 30 jaar gelden, want de effecten in Frankrijk zijn kennelijk tot 30 jaar merkbaar.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar kun je natuurlijk geen limiet aan stellen. Dus daarom is het ook belangrijk dat we die afspraken heel goed met de MSC Zoe maken. Tot nog toe zeggen zij ook dat zij alle schade zullen vergoeden. Wij houden hen ook aan die afspraak.

De heer Schonis (D66):

Dat is mooi om te horen.

De voorzitter:

De heer Moorlag aarzelde om te interrumpen, maar komt nu toch naar voren.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik hoor de minister zeggen dat de zeebodem in principe wordt afgezocht tot het laatste object is gevonden. We gaan nu een survey doen op de stranden. Maar hoe zit het met de zandplaten en de kwelders? Ik heb daar nog geen mensen aangetroffen die echt op zoek zijn naar plastic speelgoed. Kan het zo zijn dat de organisaties die de kwelders beheren, straks toch nog met een schadelast zitten, omdat — zoals de heer Schonis ook zegt — het mogelijk is dat er na vele jaren nog allerlei troep te voorschijn komt?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Dit is een heel mooi bruggetje van de heer Moorlag naar het onderdeel waar ik nu over zou willen gaan beginnen. Dat is het opruimen en schoonmaken van de stranden. Ik had het nu alleen nog maar over het bergen onder water. Ik zal daar dus graag nog wat meer op ingaan. In de eerste dagen van het incident heeft Rijkswaterstaat zich vanuit die verantwoordelijkheid ...

De voorzitter:

Minister, ik onderbreek u even. De heer Moorlag wilde toch nog een ander punt opbrengen.

De heer Moorlag (PvdA):

Het woord "strand" heb ik wel genoemd, maar ik mis juist de zandplaten en de kwelders. Dat zijn gebieden die heel moeilijk toegankelijk zijn.

De voorzitter:

Ik begrijp dat de minister daar nog apart op terugkomt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar kom ik op terug.

De voorzitter:

De minister vervolgt haar betoeg.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In de eerste dagen heeft Rijkswaterstaat zich natuurlijk ook vooral op grond van de Waterwet gefocust op de veiligheid van de scheepvaart, op het voorkomen van aanvaringen met drijvende containers en het zekerstellen dat gasleidingen op de zeebodem niet door containers zouden zijn of worden geraakt. Het ging natuurlijk ook om het identificeren van de containers met gevaarlijke stoffen en het bergen van de containers in de Waddenzee, op de zandplaten en in de zeegaten. De primaire focus lag dus gewoon op het voorkomen van nog meer ongelukken en schade.

Ondertussen waren natuurlijk al die vrijwilligers, mensen van Defensie et cetera en de gemeenten bezig met het opruimen van de stranden. De waterschappen hebben zich geconcentreerd op de dijken en gezamenlijk met de natuurbeheerders is de aandacht uitgegaan naar de kwelders. De ecologische maar ook maatschappelijke impact van al dat afval op het strand was en is natuurlijk nog steeds groot. Het meeste grotere afval is met inzet van de Waddengemeenten en veel vrijwilligers inmiddels opgeruimd, maar schoon zijn die stranden natuurlijk nog helemaal niet. Dat hebben heel veel Kamerleden ook al gezegd. Die kleine plastic deeltjes en die plastic bolletjes blijven een punt van een zorg. Er liggen nog op heel veel plekken op het strand plastic deeltjes en piepschuimkorrels in het zand.

Recent is er ook geëxperimenteerd met het machinaal verwijderen van die kleine plastic deeltjes. Er zijn — zeggen we maar voorzichtig — positieve resultaten, dus we gaan na het broedseizoen weer door met die pogingen. Met alle betrokken partijen is onder coördinatie van Rijkswaterstaat half februari een plan van aanpak opruimen en schoonma-

ken vastgesteld met — ik herhaal het nog maar een keer — een looptijd van ten minste achttien maanden. De meeste acties van dit plan zijn nu in gang gezet. Daardoor is geborgd dat niet alleen het reeds angespoelde afval wordt verwijderd, maar dat ook afval dat nog zal aanspoelen, snel en goed zal worden opgeruimd. De kosten van al die maatregelen worden natuurlijk in rekening gebracht bij de MSC Zoe.

Ik zei net al dat we de eigenaar van de MSC Zoe op 4 januari aansprakelijk hebben gesteld voor de veroorzaakte schade. Rijkswaterstaat heeft toen aangeboden om de schadeafhandeling voor de andere overheden en terreinbeherende natuurorganisaties te coördineren en hen ook te helpen bij het indienen van claims bij MSC. Daarvoor is bij RWS een schadeloket ingericht. Het indienen van de uiteraard onderbouwde en complete claims moet nu ook prioriteit hebben. RWS helpt daar graag bij. Natuurlijk moet de feitelijke onderbouwing van de claim — huiselijk gezegd: de bonnetjes — wel worden aangeleverd door de andere overheden en de terreinbeherende natuurorganisaties. Hoe sneller er goed onderbouwde en complete dossiers zijn ingediend, hoe sneller er natuurlijk ook kan worden uitbetaald. 25 partijen hebben zich inmiddels gemeld bij het RWS-schadeloket. Daarvan hebben er tot nu toe dertien ook daadwerkelijk een claim ingediend. Vorige week zijn de eerste complete dossiers ontvangen. Die zijn inmiddels ook ingediend bij MSC. Dat proces begint dus steeds beter op gang te komen.

Er is gevraagd of ik bereid ben tot het instellen van een schadefonds. Een fonds is niet direct de oplossingsrichting waar wij aan denken. Een fonds, hoe je dat ook vorm zou geven, kan niet veranderen dat iedere claim in verband met opruimkosten gewoon moet worden onderbouwd. Daarvoor hebben we het gezamenlijke loket ingericht. De eigenaar is verantwoordelijk gesteld en hij heeft ook aangegeven de schade keurig netjes te willen afhandelen. Wat dat betreft zou een fonds niet nodig moeten zijn. Nogmaals, we hebben de eerste onderbouwde claims pas goed een week of anderhalve week binnen.

De heer Laçin (SP):

Goed om te horen dat de eerste volledig onderbouwde claims nu verstuurd zijn. Ik weet dat deze minister recent op werkbezoek is geweest bij een berger, mede op mijn verzoek. Ik ben daar ook geweest en ik heb daar met mensen gesproken. Zij kaartten aan dat zij echt in onzekerheid zitten of zij hun geld wel krijgen, ja of nee, en of ze de schade kunnen declareren. Ik begrijp best dat de minister niet direct aan een schadefonds denkt. Maar stel dat er heel veel problemen ontstaan bij de uitbetaling omdat de verzekeraar van MSC uiteindelijk niet betaalt of deels betaalt. Is de minister dan wel bereid om de mensen die kosten maken, niet alleen de terreinbeheerders maar ook bijvoorbeeld de bergers en de vissers, tegemoet te komen en het geld vervolgens zelf te verhalen op de verzekeraar?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb inmiddels wel geleerd om niet te veel in te gaan op als-danvragen. Ik heb geen aanleiding om te denken dat dit nodig is. De reder geeft aan de schade gewoon te willen vergoeden. Er lopen goede gesprekken. We starten dat

proces nu net, dus laten we gewoon eerst even kijken hoe dat gaat.

De heer Laçin (SP):

Nee, ik ben ook niet per se van de als-dansscenario's. Dit zijn gewoon signalen die wij te horen krijgen van mensen die daar actief aan de slag zijn gegaan, dus die verzin ik niet zelf. Ik benadruk nogmaals dat dit echt om het publieke belang gaat: onze vaarwateren, onze vaarwegen, ons milieu en de natuur. We hebben er als land dus heel veel baat bij dat dit zo snel mogelijk wordt opgeruimd. Vandaar ook mijn verzoek aan de minister om te kijken welke rol de overheid daarbij kan spelen, mochten er problemen zijn. Ik krijg daar dus al signalen van.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Aangezien het proces nu net pas goed begint te lopen en we de eerste goed onderbouwde claims net pas binnen hebben en hebben doorgezet naar MSC, zou ik even willen afwachten. Als ze onverhoeds ineens niets gaan betalen, dan hebben we een andere situatie, maar zover zijn we nog niet.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik heb waardering voor de inspanningen die worden gepleegd. Aan de andere kant heb ik zorgen dat het geen sluitende aanpak is, op twee punten niet. Er zijn gewoon partijen die spontaan aan het werk zijn gegaan of die schade ondervinden. Denk bijvoorbeeld aan vissers die hun netten kapot hebben of organisaties die ongevraagd materieel inzetten om de troep op te ruimen. Die zou je toch het comfort moeten geven dat hun rekeningen betaald worden. Het tweede punt is dat dit een langjarig effect kan hebben. De heer Schonis memoreerde dat ook al. Voor dat type risico's hebben we bijvoorbeeld bij vuilstortplaatsen eeuwigdurende nazorgfondsen. Waarom dus geen fondsvorming voor de nazorg, voor schade die zich pas na langere tijd manifesteert? Waarom geen laagdrempelige voorziening om de directe kosten van vissers en andere partijen die de troep opruimen, te vergoeden waarbij het Rijk dan achteraf de claim indient bij de verzekeraar?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Op de specifieke regelingen rondom de vissers komt minister Schouten straks nog terug, maar u hebt helemaal gelijk. Als er jaren later alsnog schade optreedt, heeft de rederij aangegeven dat zij de schade gewoon zal vergoeden. Ik heb dus vooralsnog geen enkele reden om daaraan te twifelen en te denken dat ze dat niet zouden doen. De goed onderbouwde claims beginnen nu net pas te komen. Daar ondersteunen we iedereen graag bij. Daar staat RWS dag en nacht voor klaar, maar laten we echt eerst dat proces even z'n gang laten gaan en niet op voorhand al van de scenario's uitgaan dat het misschien niet of pas veel te laat betaald zal worden. Ik zou dat echt gewoon een kans willen geven, want tot nog toe stellen ze zich constructief op.

De voorzitter:

Ik vind dat er herhaling optreedt, meneer Moorlag. Ik wil dus graag mevrouw Kröger nog het woord geven.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Ik heb nog geen vervolgvraag gesteld.

De **voorzitter**:
Ik ben coulant maar ik ga straks misschien wat harder worden, want het wordt laat. De heer Moorlag.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Als de minister daar zo veel comfort bij heeft, dan kun je toch best de schadelijdende partijen ter wille zijn? Als de minister echt de overtuiging heeft dat die schade wel te verhalen is, zou ik dat gewoon gaan doen.

Ik maak ook even een vergelijking waar de minister van LNV misschien nog op in kan gaan. Als er een beetje vraatschade is door ganzen, hebben we een compleet faunafonds voorhanden. En nu hebben zowel de vissers als andere partijen die schade lijden, ook toekomstige schade, toch wel het ongemakkelijke gevoel dat die niet sluitend is afgedekt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik hoop dat we die zorgen in de komende tijd kunnen wegnemen. Ik heb er echt nog wel vertrouwen in dat we hier de rederij goed zijn taak kunnen laten oppakken. Tot nog toe zeggen ze: we gaan de schade allemaal vergoeden. Daar helpen wij graag de medeoverheden en natuurbeherende instanties bij, en zij coördineren weer voor bijvoorbeeld de mensen in de gemeenten. Normaal gesproken moeten we daar goed uit kunnen komen. We zijn pas net begonnen, dus laten we dat proces wel eerst een kans geven.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
We zijn pas net begonnen, zegt de minister, maar die kosten zijn natuurlijk wel over de afgelopen maanden gemaakt, en voor sommige van de partijen die nu die kosten dragen is het veel geld. Die willen dat snel terugzien. Ik wil dus toch van de minister iets meer duidelijkheid: op welke termijn verwacht zij dat die schadebetalingen plaats gaan vinden? Is de minister bereid om, als er niet op korte termijn daadwerkelijk geld betaald gaat worden, de overheid met een fonds in ieder geval iets te laten voorschieten? Nogmaals, voor dit soort kleinere, lokale partijen is het gewoon ongelofelijk veel geld en lang wachten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik kan zo niet zeggen wat precies de termijn is waarbinnen betaald zal worden. Nogmaals, het is pas goed anderhalve week geleden dat de eerste onderbouwde claim is ingediend, die ook weer is doorgezeten naar MSC. Ik kan nog een poging wagen om na te vragen of er iets meer duidelijkheid is. Daar kan ik dan in tweede termijn op terugkomen, maar op dit moment kan ik er niks van zeggen hoeveel tijd daar precies van verwacht wordt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Heel graag. Ik zou graag een indicatie krijgen: hebben we het over twee maanden, hebben we het over een halfjaar? Ik wil ook graag weten of de minister bereid is om, als het langer dan een halfjaar gaat duren, toch gewoon met een

fonds voor te schieten. Het kan toch niet zo zijn dat al die organisaties die uit eigen zak allemaal voor ons publieke belang zijn opgekomen, vervolgens ongelofelijk lang op hun geld moeten wachten?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
We doen er alles aan om te voorkomen dat mensen heel lang op hun geld moeten wachten. Ik ben bereid om nog even een keer te vragen of ik straks in tweede termijn iets van een indicatie kan geven van de termijnen waar we dan aan moeten denken. Ik kan u niet garanderen dat ik daar het antwoord al op kan geven, maar ik ben dus wel bereid om dat nog even na te vragen. Onze inzet is natuurlijk om het zo snel mogelijk allemaal vergoed te krijgen. Dat geldt overigens ook voor onze eigen kosten.

De **voorzitter**:
De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Mevrouw De Vries heeft gevraagd of het klopt dat er nu nog een maximum zit aan die schadevergoeding en of dat in de toekomst wijzigt. Het is inderdaad correct dat de eigenaar op grond van het Londense limitatieverdrag aansprakelijkheid zou kunnen beperken en daarvoor een verzoek bij de rechter zou kunnen indienen, maar die stap is tot op heden niet gezet. MSC heeft steeds aangegeven de schade te zullen vergoeden. Ik verwacht dus geen beperkingsverzoek.

Wat gaat de minister doen als de reder onverhoopt failliet gaat? Op grond van de Wet bestrijding maritieme ongevallen is de eigenaar verplicht om een verzekering of een andere financiële zekerheid zoals een bankgarantie te stellen ter instandhouding van de dekking van zijn aansprakelijkheid. In het geval van een faillissement zal toch gewoon de verzekeraar of de bankgarantie worden gebruikt om verhaal te halen.

Dan het onderzoek naar de ecologische gevolgen. Onder regie van de Waddenacademie wordt onderzoek gedaan naar de ecologische effecten van de overboord geslagen containers. Er zijn verschillende onderzoeksinstituten bij betrokken. De eerste bevindingen van het onderzoek worden komende winter, eind 2019, begin 2020, verwacht.

Onder anderen door de heer Schonis zijn vragen gesteld over een verbod op kleine plastics en piepschuim. U weet dat piepschuimbolletjes over de hele wereld worden gebruikt, niet alleen bij het zeetransport, maar overal worden allerlei producten in piepschuim vervoerd. Het is echt een mondiale zaak en vraagt daarmee een internationale, integrale aanpak. Verder is het echt het beleidsterrein van staatssecretaris Van Veldhoven. Op basis van de onderzoeken die wij nu doen, zullen we onze ervaringen zeker meenemen en bij haar bekendmaken. Dan zullen we ook moeten bekijken op welke manier we dat vraagstuk namens Nederland het beste in internationaal verband kunnen aanpakken. Misschien kunnen we er in Europa iets mee. Ik ga graag met de staatssecretaris het gesprek aan over de mogelijkheden.

Dan de crisisbeheersing. Daar is heel veel over gevraagd.

De voorzitter:

Er is een interruptie van mevrouw Dik-Faber.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik begrijp heel goed dat piepschuim everywhere is. Het is daarmee heel lastig om het aan te pakken. We gebruiken het niet alleen in Nederland voor talloze producten, maar het wordt wereldwijd gebruikt. Ik probeer te zoeken naar wat precies de toezegging van de minister is. Gaat zij dit bespreken met haar collega op lenW, omdat het haar portefeuille is? Of zegt de minister: ik zie ook echt wel mogelijkheden om dit internationaal op de agenda te zetten? Landen in Afrika komen om in het plastic. Er zijn al landen die zeggen: we willen van dat plastic af. Die landen nemen verdergaande maatregelen dan wij hier in Nederland. Volgens mij zijn er binnen Europa, maar ook internationaal best bondgenoten te vinden waarmee we dit probleem gezamenlijk kunnen aanpakken. Ziet de minister dat ook zo en wil zij dit bespreken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik wil het heel graag met de staatssecretaris bespreken. De staatssecretaris is volop aan de slag in de strijd tegen het plastic. Ik loop zelf met een tas uit Rotterdam met "Pleurt op met je plastic". Die tas is van recyclebaar plastic. Ik denk dat we daar samen heel goed in optrekken, maar het is wel het beleidsterrein van de staatssecretaris. Zij heeft meer expertise en weet beter op welke plekken in Europa dit al dan niet kan worden aangekaart. Ik zal deze specifieke ervaring en de ellende die we er nu mee hebben in het Waddengebiet graag nog eens onder haar aandacht brengen, zo ze dat niet zelf al op het netvlies heeft. Ik zal aangeven: wat doen we hiermee? Het zit niet alleen in zeecontainers, het is gewoon overal. Nogmaals, ik zal dit specifieke onderdeel van het wereldwijde plasticprobleem expliciet onder haar aandacht brengen.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Met wat ik toch maar de natuurramp in het Waddengebied noem heeft Nederland wel een hele goede reden om dit internationaal op de agenda te zetten. Ik vraag de minister om dit mee te nemen in haar overwegingen. Wanneer kan de Kamer geïnformeerd worden over eventuele besprekingen met de staatssecretaris? Krijgen we daar een keer brief over? Hoe worden we op de hoogte gehouden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben nog voor de zomer een algemeen overleg Maritieme zaken. Er komt dan altijd wel een verzamelbrief naar de Kamer. Zal ik het daarin vermelden? Dat lijkt mij een makkelijke plek om het logisch te kunnen terugvinden. Het is een logisch haakje in die brief.

Dan de crisisbeheersing. Bij de beheersing van de crisis is gewerkt op basis van actuele incidentbestrijdingsplannen en uiteraard de afspraken gebaseerd op de Wet op de veiligheidsregio's. De veiligheidsregio Fryslân was verantwoordelijk voor de crisisbeheersing op land en Rijkswaterstaat was als beheerder van de Waddenzee lid van het regionaal beleidsteam, dat werd voorgezeten door de voorzitter van de veiligheidsregio Fryslân. Rijkswaterstaat was als

beheerder van de Noordzee verantwoordelijk voor de crisisbeheersing op zee.

Er wordt door sommige partijen hier vandaag gepleit voor een zogenaamde groene GRIP. Dat zou dan specifiek gelden voor een crisis met een overwegend ecologische impact, om zo de natuuraspecten nadrukkelijker in de crisisbesluitvorming en opschaling te betrekken. Zo heb ik het maar een beetje opgevat. U hebt daar allemaal uw eigen woorden bij gekozen, maar dat was zo'n beetje de grootste gemene deler die ik daar uithaalde. De letters GRIP staan natuurlijk voor Gecoördineerde Regionale Incidentenprocedure, die voorziet in een generieke opschalingsstructuur. Binnen die structuur wordt een incident, een calamiteit of een ramp door hulpdiensten gecoördineerd aangepakt en aangestuurd door een burgemeester of een voorzitter van een veiligheidsregio. De Wet op de veiligheidsregio's biedt ook nu al mogelijkheden om hierbij aandacht te schenken aan meer functionele aspecten zoals natuur, milieu en ecologie. De relevante crisispartners — het klinkt een beetje oneerbiedig — kunnen dus ook aan tafel worden uitgenodigd om hun belang in de crisisbesluitvorming naar voren te brengen. Dat gebeurt in de praktijk ook. In dit geval van de MSC Zoe was Staatsbosbeheer vertegenwoordigd in het regionaal operationeel team en was er ook veelvuldig contact met de andere terreinbeherende natuurorganisaties.

Het onafhankelijke Instituut voor Fysieke Veiligheid, het IFV, evalueert op dit moment de crisisbeheersing bij dit incident door de veiligheidsregio. Ook beoordelen ze daarbij de rol van ons ministerie van lenW; anders krijg ik daar meteen een motie over aan de broek als we dat niet zelf meenemen. Onze eigen rol wordt dus meteen ook geëvalueerd. Het IFV is gevraagd om hierbij ook nog eens uitdrukkelijk aandacht te besteden aan de inzet en de rol van vrijwilligers. De resultaten van die beide evaluaties verwachten we nog deze zomer. Het is een van de onderzoeken die wat sneller kunnen gaan. Ook de Onderzoeksraad voor Veiligheid is een onderzoek gestart naar het incident. Zij zullen ongetwijfeld ook de rol van de veiligheidsregio, de opschaling et cetera meenemen. Dat doen ze altijd in hun onderzoeken. Dat rapport verwachten we pas in het voorjaar van 2020. Ik vind het wel belangrijk, ook om zorgvuldige besluitvorming te hebben, om die onderzoeken af te wachten. Daar komt het aspect van de vrijwilligers ook uitdrukkelijk in aan de orde.

De heer Von Martels vraagt of de minister deelt dat het bij de opruimacties aan regie ontbrak. Ik verwijs daarvoor ook naar het onafhankelijke onderzoek. Het is altijd beter om daar een onafhankelijk oordeel over te krijgen dan dat je dat als een van de partners zelf geeft. Rijkswaterstaat is natuurlijk op zee in de lead geweest en op land niet. Het is dan niet het meest verstandige om daar zelf een oordeel over te geven.

Mevrouw De Vries vraagt of de minister nog kan reageren op de kritiek dat Rijkswaterstaat aanvankelijk onzichtbaar was. Vanuit mijn positie, als je dagelijks de dg Rijkswaterstaat meerdere keren aan de telefoon hebt en andere mensen uit het gebied ook, is dat wat moeilijk voor te stellen. Maar ik begrijp dat het op de rest van het land misschien wel zo overkomt. Rijkswaterstaat heeft zich in het begin natuurlijk heel erg gefocust op de veiligheid van de scheepvaart, het identificeren van de containers, gevaarlijke stoffen, het bergen en het in gang zetten van alles om de troep op te ruimen en daar ook in te coördineren. Die

werkzaamheden in het begin zijn, denk ik, minder zichtbaar geweest dan de werkzaamheden van de vele vrijwilligers en van de gemeenten. Maar het is tegelijkertijd wel cruciaal dat ook die werkzaamheden goed zijn gedaan.

Een aantal mensen heeft ook vragen gesteld over de routes en de verkeersmaatregelen in de scheepvaart. Door een aantal sprekers is al gememoreerd dat de scheepvaart bij uitstek een internationale sector is. Verkeersmaatregelen in Nederland hebben invloed op alle schepen die hier varen. Scheepvaartroutes, en welke schepen waar mogen varen, wordt in internationaal verband vastgelegd in de IMO. Een eventuele aanpassing van de route voor containerschepen kan dus ook alleen maar in internationaal verband worden afgesproken. Maar ik zeg u nu toe dat als uit de onderzoeken naar de oorzaak van het ongeval met de MSC Zoe zou blijken dat een aanpassing van de route voor containerschepen een effectieve maatregel is, ik me daar natuurlijk met alles wat ik in me heb voor ga inzetten. Maar daarvoor moet ik natuurlijk wel een goed onderbouwd verhaal hebben. Ik ben daarvoor dus eerst afhankelijk van de uitkomsten van de onderzoeken die we doen. Ik wil daarvoor dus toch eerst dat onderzoek afwachten.

Een ander punt is het chippen en traceren van de verloren containers. Daarover heb ik u ook al eerder gezegd: dat klinkt mij heel logisch in de oren. Vandaar dat ik, vooruitlopend op dit debat, TNO al heb gevraagd nou eens de mogelijkheden en onmogelijkheden daarvan te onderzoeken. Het rapport daarover verwacht ik dus ook al deze zomer. Dan kunnen we kijken wat we daarmee kunnen. We horen namelijk ook verhalen waarbij men zegt: als zo'n ding naar de zeebodem zakt, doet die gps-tracker het niet meer. Aan de andere kant: als de trackers die nog wel op het schip staan het nog wel doen, weet je in ieder geval welke er nog wel zijn, en dan weet je dus ook welke er niet meer zijn. Er zitten allerlei kanten aan en ik denk dat die ook wel goed uit dat TNO-onderzoek kunnen komen. Ik geef u aan dat ook dit chippen en traceren geen sinecure zal zijn, want er zijn wereldwijd zo'n 25 miljoen containers in omloop. En de MSC Zoe is dus niet eens in een Nederlandse haven geweest; het was gewoon een passerend schip. Dat neemt niet weg dat ik me er graag hard voor zal maken als uit het onderzoek komt dat TNO zegt dat je er wat mee kunt.

De heer Von Martels (CDA):

Bij heel veel antwoorden die de minister geeft, wordt verwezen naar internationale afspraken die gemaakt moeten worden, maar als het gaat om tracking and tracing van containers kan TNO blijkbaar toch wat doen. Dat is heel mooi om te horen, maar ik had liever gezien dat dát nou juist ook internationaal wordt aangepakt. Wat kan de inzet van de minister in IMO-verband zijn om daar aandacht voor te vragen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb aan TNO gevraagd: hoe zou het kunnen helpen en wat zou je ermee kunnen? Je hebt natuurlijk allerlei soorten track-en-tracemechanismen. Er zijn nu al bedrijven die hun containers chippen als er heel waardevolle spullen in zitten. Of ze willen bijvoorbeeld bij een gekoelde vracht bewaken dat tijdens de reis de temperatuur niet verandert. Dat hangt een beetje af van het soort lading. De mogelijkheden en onmogelijkheden laten we nu dus door TNO onderzoeken.

Maar ik geef de Kamer ook aan dat als we daar iets mee willen, het nog een uphill battle zal zijn. Er zijn immers 25 miljoen containers wereldwijd. Ik zal graag alles in de strijd gooien in IMO-verband, maar het is nou ook niet zo dat wij standaard applaus zullen krijgen van de rest van de wereld als wij daar gaan zeggen: goh, zullen we die containers gaan chippen? Maar ik zeg nogmaals: ik wil me daar dan graag voor inzetten.

De heer Von Martels (CDA):

Ik denk dat dat applaus wél gaat komen, want we weten dat er jaar in, jaar uit wereldwijd 1.700 containers overboord slaan. Ik ben er dus van overtuigd dat in internationaal verband er wel degelijk het besef is dat er iets moet gebeuren. Daarom mijn vraag welke inzet de minister gaat tonen om dat voor elkaar te krijgen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nogmaals, ik hoop op een stevige onderbouwing vanuit TNO van wat er wel en niet kan, zodat ik met een goed verhaal, een goede pitch naar IMO kan. En dan hoop ik dat daaruit komt wat u verwacht, namelijk dat de rest van de wereld dat meteen omarmt. Dat zou natuurlijk het mooiste zijn.

De heer Von Martels en ook mevrouw Van Brenk vroegen: wat is uw visie op het intensiveren van die verkeersbegeleiding? Momenteel worden die verkeersbegeleidingsdiensten alleen geleverd in de aanloopgebieden naar de havens en in de havens zelf. Voor de verkeersbegeleiding geldt, net als met routeringsmaatregelen, dat je alleen in internationaal verband eventuele maatregelen kunt treffen. Dus ook daarvoor geldt: als uit het onderzoek rondom de MSC Zoe blijkt dat dit een rol zou hebben gespeeld, dan zal ik graag internationaal draagvlak voor maatregelen proberen te vinden.

Een ander onderdeel dat ook veel genoemd is, is de problematiek rondom het vastzetten van die containers op de schepen. De MSC Zoe heeft tijdens de bewuste reis geen Nederlandse haven aangedaan en heeft dus ook niet onder Nederlands toezicht gestaan. Zeeschepen die wel Nederlandse havens aandoen, kunnen steekproefsgewijs worden gecontroleerd op veiligheidsaspecten. Dat gaat over de technische staat van het schip, de kwaliteit en de kwantiteit van de bemanning, arbeids- en leefomstandigheden, en het voldoen aan milieuwetgeving. Maar tijdens die havenstaatinspecties (Port of State Controls) en de vlaggenstaatinspecties worden diverse onderwerpen gecontroleerd. De belading van het schip is een van die te controleren onderwerpen. Containers op zeeschepen worden in de havens na het laden vastgezet. Ik ben pas nog een keer met de roeiers mee geweest. Dan zie je ook wat meer hoe dat gaat. In de haven van aankomst worden ze weer losgemaakt om te kunnen lossen: het zogenaamde sjarren of lashen van containers.

In Nederland ziet de ILT toe op de hiervoor genoemde regelgeving. In de afgelopen jaren vielen er in Nederlandse wateren ongeveer 25 containers per jaar overboord. Dat getal is gelukkig heel veel kleiner dan dit grote van de MSC Zoe. Naar aanleiding van dit incident, waarbij dat enorme aantal containers overboord ging, is de vraag actueel hoe het is gesteld met de naleving van de regels op het gebied

van sjorren. Wij hebben daarom al een thema-actie sjorringen op containerschepen door de ILT in gang gezet. Die thema-actie loopt op dit moment in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam. Overigens is bij de reguliere controles afgelopen jaren niet gebleken dat ladingen structureel niet goed zouden zijn vastgezet.

Ook in Europees verband heeft het vastzetten van containers de aandacht, want op 4 juli van dit jaar organiseert de Europese Commissie een bijeenkomst met alle stakeholders om de knelpunten, uitdagingen en oplossingen met betrekking tot het sjorren van containers te bespreken. Dat heeft ook te maken met deze ramp in de Waddenzee. Dus zelfs op het Europese niveau wordt er gelukkig al verder gekeken.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De minister vraagt of de regels goed genoeg worden gehandhaafd. Die zorg hadden wij ook, ook na de hoorzitting waarop de ILT aangaf beperkte capaciteit te hebben om te kunnen handhaven. Maar de vraag die daaronder ligt, is of de regels voor het sjorren, vastzetten van containers goed genoeg zijn. Vervolgens kom je bij de handhaving. Is de minister bereid om ook te kijken of de regels die we op dit moment hebben, voldoende zijn om dit soort rampen te voorkomen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die regels zijn juist op Nederlands initiatief in het verleden aangescherpt. Ook hier zullen we moeten kijken of dit een rol heeft gespeeld in de ramp. Zo ja, dan hebben wij meteen de onderbouwing in handen om daar opnieuw mee aan de slag te gaan, maar we moeten eerst dat onderzoek afwachten en kijken of het überhaupt iets met de sjorringen te maken had. Desalniettemin hebben wij en heeft de ILT aanleiding gezien om nu een thema-actie te starten, waar ze dus nu mee bezig zijn, om extra aandacht te vestigen op die sjorringen en extra controles uit te voeren. Ik ben zelf ook erg benieuwd wat daar weer voor beeld uit gaat komen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Daar ben ik ook heel benieuwd naar. Ik ben ook benieuwd wanneer wij als Kamer te horen krijgen welk beeld er uit die ILT-actie komt van hoe het sjorren en vastzetten nu gaat, maar ook waar de gaten in de regels zitten. Want er wordt toch weinig gezegd over bijvoorbeeld zware containers onderin, niet te hoog stapelen en hoe goed je ze vast moet zetten. Dus is de minister bereid om daar ook naar te kijken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben uiteraard bereid om daarnaar te kijken. Ik denk dat het belangrijk is dat we eerst weten of het in deze ramp een rol heeft gespeeld en, zo ja, welke. Ondertussen is het onderwerp ook wel uitdrukkelijk bij mij onder de aandacht. We gaan nu kijken wat de ILT-bevindingen zijn. Hoe wordt de Kamer daarover geïnformeerd? De actie loopt nu. Ik stel me voor dat we alles wat we u daarover al kunnen melden, noemen in de brief die u altijd krijgt voor het AO over maritieme zaken. Het zal dan vast nog niet helemaal afgerond zijn, maar in die brief kunnen we vast de informatie opnemen die we op dat moment al over de actie kunnen geven. Ook bijvoorbeeld op de Europese bijeenkomst op 4

juli, die ik net noemde, waar experts uit heel Europa aanwezig zijn, kun je misschien net wat meer power maken. Laten we eens kijken wat daar voor aandachtspunt uitkomt.

Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Eerder is al geconstateerd dat in 2010 maar 46% was vastgesjord. Ik ben blij om te horen dat het blijkbaar de afgelopen jaren beter is gegaan. Het is ook goed dat er een thema-actie is georganiseerd. Ik ben wel benieuwd wanneer die klaar is. Naast het feit dat wij als Tweede Kamer graag geïnformeerd willen worden over wat daar dan uitkomt, willen wij ook graag weten wat daarop de eventuele vervolgacties kunnen zijn qua inspectie en handhaving. De VVD heeft daarover eerder, in 2014, vragen gesteld, en op dat punt is sindsdien eigenlijk weinig extra gebeurd. Het moet wat ons betreft niet weer gaan versloffen. Dus als de minister daar dan ook aandacht aan kan besteden, graag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben graag bereid om daar met de uiterste zorgvuldigheid naar te kijken. We zullen kijken wat we al aan informatie kunnen delen in de brief voor het AO over maritieme zaken. Over alles wat daarna nog afgerond moet worden, wordt u uiteraard op een later ogenblik geïnformeerd en u wordt daar ook bij betrokken.

Datzelfde geldt voor de vraag van mevrouw Kröger of containers met een gevaarlijke lading een aparte plek moeten krijgen. Dat lijkt me onderdeel van dat hele sjordplan: waar zet je wat? Gevaarlijke stoffen hebben daar natuurlijk een bijzondere plek in.

De laatste vraag is van mevrouw De Vries. Zijn rederijen verplicht om overboord geslagen containers te melden? Ja, die verplichting is er al. Doen ze het allemaal? Nee, want wereldwijd worden er toch meer containers aangetroffen dan er gemeld zijn. Het verlies van een container is een maritiem ongeval. Iedere kapitein of exploitant van een schip is verplicht om zo spoedig mogelijk een maritiem ongeval, dus ook het verlies van een container, te melden bij de kustwacht.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Omdat dit de laatste vraag was, het volgende. Ik had de minister gevraagd of ik voor elk individueel punt dat het netwerk van kustgemeenten voorstelt om op langere termijn aan te pakken — onder andere die chip en dat gps — moet wachten, en wij allemaal dus moeten wachten, tot het onderzoek van TNO is afgerond?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laat ik ook daarvan zeggen dat we in de brief die we voor het algemeen overleg over maritieme zaken aan u sturen, zullen reageren op die onderdelen van de brief van de kustgemeenten waarop we kunnen reageren en dat we, waar we nog in afwachting zijn van nader onderzoek, in de brief aangeven hoe wij met die aanbevelingen om willen gaan.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Oké, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.



Minister Schouten:

Dank u wel, voorzitter. Er zijn nog een aantal resterende vragen, verspreid over drie domeinen. Ten eerste over de visserij, ten tweede een paar aanvullende punten over het ecologisch onderzoek — collega Van Nieuwenhuizen heeft daar al het een en ander over gezegd, maar ik heb nog een paar specifieke vragen — en als laatste over de beheerautoriteit Waddenzee.

Er zijn veel vragen gesteld over de vissers. Laat ik beginnen met te zeggen dat ik heel veel waardering heb voor de manier waarop de vissers zich hebben ingezet, direct in de eerste dagen na de ramp, maar ook voor de manier waarop ze zich eigenlijk nog steeds inzetten. Want nog steeds vissen zij, soms tegen wil en dank, zaken op die te maken hebben met de containerramp. Ik ben zelf een aantal weken geleden nog langs geweest. Ik heb gesproken met een aantal vissers en ook gezien wat zij zelf doen en hoe het in de praktijk werkt. Om het even heel beeldend te maken: er was een visser die allemaal van die kleine plastic auto's opviste. Dat ziet er heel erg grappig uit, totdat die dingen kapot zijn. Dan is dat plastic heel erg scherp en gaat het gewoon dwars door je netten heen. Dat is de realiteit waar die mensen mee te maken hebben.

Er zijn een aantal vragen gesteld over hoe het werkt met de schade en dergelijke. Het bergingsbedrijf heeft de afgelopen weken één vissersschip, de LO-28, ingezet, die de bergingsschepen heeft geassisteerd bij het wegvissen van vrijgekomen drijvend afval tijdens de bergingswerkzaamheden. Vissers die dit willen, hebben ook de mogelijkheid om hun schip in te zetten voor het opruimen van de resten die nog op de bodem van de zee liggen na het overboord slaan van containers. Er wordt gewerkt aan het opzetten van een zogenaamde pilot hotspot net catching.

De visserijorganisaties zijn nog in afwachting van de opdracht van het bergingsbedrijf BMT voor het uitvoeren van deze pilot. Rijkswaterstaat dringt er bij BMT op aan om de opdracht vast te stellen. Op het moment dat de opdracht bekendgemaakt is, kunnen vissers zich hiervoor inschrijven. Om de veiligheid van het vissersschip en de bemanning te borgen is ontheffing van de ILT nodig. Ik ga zo nog in op een aantal specifieke vragen daarover. Daarnaast is er een schriftelijke opdracht van de berger nodig en een verklaring van de verzekeringsmaatschappij. Ons ministerie verstrekt dan de ontheffingen die nodig zijn op basis van de Visserijwet. Dat betreft bijvoorbeeld het gebruik van aangepast vistuig en de mogelijkheid om in de weekenden te werken.

Er zijn nu in totaal zo'n 30 schadeclaims ingediend door de vissers. Het gaat om 11 claims via de schadeformulieren en circa 20 tot 25 claims die door de vissers zelf zijn ingediend bij het bergingsbedrijf. Die claims hebben vooral betrekking op schade aan de visnetten en vistuigen. Er is geen zicht op het aantal schadeclaims dat nog in voorbereiding is. De visserijorganisaties blijven er bij de vissers op aandringen om de schade te melden. De Vissersbond stelt zich hierbij ook heel constructief op. Zij fungeren als een soort coördinatiepunt rondom de schadeclaims. Ze doen

ook veel aan communicatie om te zorgen dat vissers weten dat ze die schade moeten melden.

We hebben de afgelopen tijd steeds aangedrongen op een snelle afhandeling van de ingediende schadeclaims, want zoals een aantal leden terecht opmerkt is er best wel veel werk verricht door de vissers en is er veel schade geleden, maar duurt het best wel lang. Vandaag heeft het bergingsbedrijf aan ons ministerie laten weten dat ze instructies hebben om de vissersmannen die een claim hebben ingediend te benaderen. Aangegeven is dat er op korte termijn met elke visser een afspraak zal worden gemaakt om te proberen om tot een redelijke en snelle afhandeling van de schade te komen. Er lijkt nu dus echt schot in de zaak te gaan komen. Dat is in ieder geval goed nieuws.

Dan kom ik gelijk bij de vraag van de heer Laçin. Hij vroeg wat wij gaan doen om de afhandeling van de schade van de vissers te bevorderen. We hebben er de hele tijd op aangestuurd dat dat snel zou gaan gebeuren. Deze toezegging hebben wij vandaag gehad, maar u mag er ook van uitgaan dat we ze achter de vossen blijven zitten totdat het ook echt daadwerkelijk geregeld wordt, want daar gaat het uiteindelijk om.

Mevrouw Kröger vraagt: hadden de vissers niet eerder en alsnog tegen betaling ingezet kunnen worden? Er zijn heel veel vissers ingezet, zeker in de eerste dagen. Vanuit het Waddenfonds is er ook een vergoeding ontvangen voor de gemaakte kosten in die eerste periode. De meer fundamentele of structurele kosten zijn, zoals collega Van Nieuwenhuizen ook heeft aangegeven, natuurlijk primair de zaak van degene die ze veroorzaakt heeft. Daarover hebben we net de afspraak gemaakt dat het nu daadwerkelijk opgepakt gaat worden. Zoals ik net ook heb aangegeven, kunnen ook de vissers de mogelijkheid krijgen om zich in te zetten. We proberen door het opzetten van de zogenaamde pilot hotspot net catching daar ook mogelijkheden voor te gaan creëren.

Ook mevrouw De Vries en mevrouw Dik-Faber vroegen naar de schade: kan die vergoed worden? Inderdaad, zoals we nu ook langs deze lijnen zijn gaan doen.

Mevrouw Dik-Faber vroeg ook of duidelijk is waar die vissers zich kunnen melden, want ze krijgt signalen dat de afhandeling van die claims niet goed verloopt. Ze vraagt wat daaraan gebeurt. Die vissers kunnen zich melden bij de Vissersbond. Die coördineert ook het verzamelen van die schadeclaims, want die heeft bijvoorbeeld ook informatie over hoe je die formulieren goed kan invullen en welke informatie je daarvoor moet geven. Wij blijven erachteraan zitten dat dit snel afgehandeld wordt.

Er is ook nog het punt van de ILT-ontheffing. Toen ik in Lauwersoog was, werd daarover inderdaad de opmerking gemaakt dat het lang duurt en ingewikkeld is. Het is wel nodig; laat ik dat wel eerst benadrukken, want het gaat er natuurlijk ook om dat het veilig gebeurt en dat er bijvoorbeeld geen risico's gelopen worden, ook met de veiligheid van de vissers en de bemanning. Dat moet vooropstaan. Vandaar dat die ILT-ontheffing zo belangrijk is. Om die certificaten van ontheffing, zoals die heten, te kunnen krijgen, moeten de vissers ook beschrijven welke risico's worden gelopen bij het opruimen van het vuil en welke maatregelen genomen worden om die risico's te beperken. Er moeten ook een schriftelijke opdracht van de bergers en

een schriftelijke verklaring van de verzekering zijn. Ik heb begrepen dat de vissers de risicoanalyse inmiddels hebben opgesteld. We proberen ook daar dat proces dus echt wel vlot te trekken. Het is overigens niet zo dat de ILT dit tegenwerkt, maar die stappen moeten doorlopen worden. Maar ook daar zit nu schot in de zaak.

Dan de vragen over de subsidie voor Fishing for Litter. Meerdere leden, bijvoorbeeld mevrouw Dik-Faber, de heer Von Martels en mevrouw Van Brenk, hebben daar vragen over gesteld: hoe zit het nou precies met die subsidie? In het kader van het Fishing for Litter-project nemen vissers het zwerfvuil dat in hun netten belandt, inderdaad mee naar het land. Daar wordt het ingenomen, afgevoerd, gemonitord en verwerkt. Het innemen, het afvoeren, het monitoren en het verwerken van dat afval worden bekostigd door Fishing for Litter. Daar zit inderdaad zo'n €90.000 in. De vissers die meedoen aan het Fishing for Litter-project, krijgen als gevolg van het incident met de MSC Zoe vermoedelijk ook meer afval in hun netten dan normaal. We weten nog niet precies hoeveel dat allemaal is, maar ik vind het dan ook logisch dat de kosten voor het Fishing for Litter-project hierdoor stijgen. Dit is precies een van de claims die worden meegenomen in de discussie die we hebben met de verzekeraar van de MSC Zoe. Dit is dus een onderdeel van de claim. Degene die de kosten veroorzaakt, moet die ook betalen en dat is hier het geval. Dit wordt daar dus ook in meegenomen. We wachten af hoe dat nu gaat aflopen. We hopen toch wel zeer binnenkort meer duidelijkheid te kunnen geven over wat daar gaat gebeuren. We willen dat dit daarin meegenomen wordt. Als dat niet zo is, dan hebben we weer een nieuwe situatie, maar ik wil het wel eerst in deze volgorde doen.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik heb begrepen, misschien onterecht, dat de suggestie was dat er geen continuïteit in Fishing for Litter zit. Mag ik de minister zo begrijpen dat dit in ieder geval voorlopig gewoon doorgezet wordt en dat de vissers erop kunnen rekenen dat de subsidie absoluut niet stopt?

Minister Schouten:

De subsidiepot heeft een bepaalde omvang en gaat nu wat sneller leeg dan dat we dachten dat die leeg zou gaan. Onze inzet is om die weer te vullen, zeker met een substantieel bedrag, door dit mee te nemen in de claim, maar het project als zodanig moet wel door kunnen gaan, ja.

Dan kom ik bij de vraag over het ecologisch onderzoek en de schade aan de natuur. Het is over het geheel genomen nog onduidelijk welke hypotheek de overboord geslagen containers op de lange termijn leggen op de ecologie van de Waddenzee. Op uw verzoek hebben we experts van Wageningen Marine Research gevraagd om op basis van de nu beschikbare informatie een inschatting te geven van wat de mogelijke ecologische gevolgen van deze ramp kunnen zijn. Dat rapport heeft u 29 maart jongstleden ontvangen. WMR geeft aan dat de precieze gevolgen van de ramp voor het dynamisch-ecologische systeem van de Waddenzee moeilijk zijn aan te geven. Ze concluderen dat er effecten kunnen optreden. Op basis van de best beschikbare ecologische kennis die mij is aangereikt door experts van WMR is er genoeg reden om ook een gedegen onderzoeks- en monitoringplan voor de middellange en lange termijn op te zetten naar aanleiding van het containe-

incident. Daarom zal er ook onderzoek worden gestart naar de mogelijke ecologische gevolgen op de lange termijn, waarvoor Rijkswaterstaat en de Waddenacademie het initiatief hebben genomen. Daarbij zijn overigens ook andere onderzoekspartijen betrokken.

De heer Laçin vraagt wat wij gaan doen om te zorgen dat de duinen en de kwelders weer schoon worden gemaakt van de microplastics. Wageningen Marine Research heeft ook specifiek gekeken naar de gevolgen van het containe-incident voor het functioneren van de kwelders. Dat als zodanig wordt volgens het onderzoeksrapport als klein ingeschat. Maar we moeten daar echt meer zicht op krijgen. Dat is precies waarom we dat onderzoeksprogramma hebben opgezet. We weten namelijk nog heel veel niet op dit moment.

Mevrouw Van Brenk vraagt of het onderzoek al is afgerond en of de rapportage ook naar het Rijk gaat of alleen naar het Regiecollege Waddengebied. Zoals ik net heb aangegeven is in opdracht van Rijkswaterstaat de Waddenacademie met de inzet van verschillende onderzoekers gestart met een onderzoek naar de effecten op lange termijn. In januari is er een nulmeting uitgevoerd. Op basis van de monitoring zal aan het eind van het jaar een eerste rapportage verschijnen. Uiteraard zal die rapportage ook naar uw Kamer toe gaan, zodat u er ook kennis van kunt nemen.

Mevrouw Van Brenk vraagt ook of ik kan ingaan op de gevolgen en de schade voor ongewervelden en vissen. Dan moet ik dat doen op basis van onderzoek dat eerder is gedaan naar deze dieren. Er is eerder onderzoek gedaan naar bodemdieren zoals wadpieren, mosselen en garnalen. Er is bekend dat deze dieren microplastics in zich hebben. Volgens een recente EU-brede studie is er geen aantoonbaar wijdverbreid risico voor de mens of het milieu van de micro- of nanoplastics, behalve in lokaal opgehoopte hoge dichtheden. Maar ook hier ontbreekt nog wel veel kennis. De risico's zijn allemaal toch best onvoorspelbaar, zeker naar de toekomst toe. Op basis van eerdere onderzoeken lijkt het erop dat er sprake is van een geringe directe inname van plastics door vissen. Maar ook hier ontbreekt kennis ten aanzien van mogelijke opname van de kleinste microplastics en nanoplastics via de voedselketen. We moeten het dus doen met de informatie die we hebben, maar we onderkennen ook dat we op dat gebied heel veel nog niet weten.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

In mijn beleving ging het bij de quickscan juist ook om de giftige stoffen die uit de containers kwamen. Het ging dus niet alleen om de nanoplastics. Klopt dat of zegt de minister dat het alleen gaat over de plastics?

Minister Schouten:

Ik zit even te zoeken naar de quickscan. Ik heb aan WMR gevraagd om een soort eerste indruk te geven van de totale gevolgen van deze ramp op het ecosysteem, op de ecologie van de Waddenzee. Het was niet beperkt tot de inhoud van de containers, de giftige stoffen of iets dergelijks. Dat ging echt veel breder.

Voorzitter. Dan heb ik alleen nog de vragen over de beheerautoriteit Wadden. Een aantal van uw leden vraagt

hoe het daar precies mee zit. Wat voor rol kan die straks hierin gaan spelen? We hopen dat er niet meer zo'n ramp gebeurt, maar wat voor soort functie krijgt zo'n beheerautoriteit dan? We hebben samen een onafhankelijke verkenning laten uitvoeren naar een beheerautoriteit Wadden. We zijn nu bezig om het voorstel over hoe die precies uit gaat zien, af te ronden. We hebben al eerder aan de Kamer aangegeven dat er een onderscheid zal komen tussen beleid en beheer. Wij zijn nu echt bezig om die invulling helemaal vorm te geven. Dat voorstel zal naar verwachting voor de zomer naar uw Kamer toe komen. Er is een AO Wadden gepland in juni, geloof ik. Ik zeg het even uit mijn hoofd. Voor die tijd willen we aan u doen toekomen hoe we dat precies voor ons zien. Daar kunt u dan kennis van nemen.

Ook is gevraagd welke rol de Waddenautoriteit zal spelen bij dit soort rampen. D66 en de PVV vroegen hiernaar. In het algemeen bestaan er voor crises zoals deze heldere afspraken en procedures. De beheerautoriteit kan bijvoorbeeld een functie vervullen door aanspreekpunt te zijn. Dat wil niet zeggen dat de beheerautoriteit dan in formele bevoegdheden gaat treden. Dat wil ik wel even nadrukkelijk vermelden, want die bevoegdheden staan vast. Ik hoorde zelf wel — dat hebben meerdere leden ook gehoord — dat er in de eerste dagen na de ramp toch wat onduidelijkheid was over tot wie iedereen zich moest wenden en wie eigenlijk het aanspreekpunt was. We komen nog te spreken over de invulling van zo'n beheerautoriteit, maar u kunt zich voorstellen dat zo'n beheerautoriteit dan wel een aanspreekpunt kan zijn in dit soort situaties. Laat dat onderdeel zijn van het debat dat we gaan voeren als wij de invulling van de beheerautoriteit aan uw Kamer hebben doen toekomen.

Voorzitter, volgens mij heb ik alle vragen beantwoord.

De voorzitter:

Toch niet helemaal, want de heer Von Martels heeft nog een vraag.

De heer Von Martels (CDA):

Op zich zijn de vragen allemaal beantwoord. Ik heb alleen nog even nagedacht over het onderwerp Fishing for Litter. Ik had in mijn eerste bijdrage gezegd dat die €90.000 tot en met 2021 gewaarborgd is. Daarna vindt er een bezuiniging plaats. Het bedrag gaat naar €60.000. Terwijl we besef hebben van wat er nu gebeurd en weten dat er gewoon gelden beschikbaar moeten zijn, klinkt het vrij onlogisch dat er een bezuiniging gaat plaatsvinden. Vandaar mijn vraag: hoe zit dat precies?

Minister Schouten:

Daar ga ik nog eventjes naar kijken, want daar heb ik niet zo een antwoord op. Wij zijn er nu wel mee bezig om het laten vullen van het fonds heel specifiek mee te nemen in de claim voor de MSC Zoe. Als u dat goed vindt, kom ik in de tweede termijn even terug op het bezuinigingspunt van Fishing for Litter van €90.000 naar €60.000.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft ook nog een vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja, ook over de vissers. Wat kunnen we doen om als er nog een keer zoiets gebeurt — dat hoop je natuurlijk niet, maar stel — vissers veel sneller en grootschaliger in te zetten bij het helpen bij die bergingsactiviteiten? Ik hoor de minister schetsen dat er nu een pilot gestart wordt. Maar goed, we zijn natuurlijk wel vijf maanden verder. Hoe kunnen we het zo inrichten dat je een volgende keer vissers meteen volledig kan laten helpen?

Minister Schouten:

Ik denk dat dit de eerste dagen daadwerkelijk gebeurd is. Toen zijn heel veel vissers heel snel in actie gekomen, waarvoor alle lof. We hebben met het Waddenfonds gekeken wat we kunnen doen om ze tegemoet te komen. We hebben bijvoorbeeld ontheffingen gegeven zodat ze ook in de weekenden mochten doorwerken. Ik denk dat in die eerste dagen dat soort zaken wel heel snel werden opgepakt. Op een gegeven moment hoop je dat een heel groot deel van die troep uit de zee is, maar voor wat er dan nog blijft en wat voor rol je dan nog hebt, zijn er dit soort trajecten zoals Fishing for Litter of de pilot die we nu aan het opzetten zijn.

De voorzitter:

U heeft allemaal een tweede termijn. Een afrondende vraag en dan de heer Laçin, maar dan gaan we echt naar de tweede termijn, want het loopt nogal uit. Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Misschien is het onderscheid, zoals ik het begrijp, dat ze in de eerste dagen meer oppervlakkige, grote stukken vuil hielpen vissen, terwijl dit echt gaat over berging en de dingen van de zeebodem opvissen. Zit daar niet ook een verschil? Waarom kon het de eerste dagen wel en moet het nu in een pilot en duurt het zo lang? Eigenlijk snap ik het verschil tussen die activiteiten niet.

Minister Schouten:

Dit is meer een vraagstuk van de financiering en vergunningen en dat soort zaken. Dat is veel structureler. De eerste dagen hebben we dat ook met het Waddenfonds kunnen vullen, maar dat is er niet op gericht om continu dit soort activiteiten te financieren. Daarvoor heb je meer trajecten nodig zoals Fishing for Litter, waarmee je dat structureler kunt gaan borgen. Voor de veel grotere stukken heb ik net aangegeven dat er ook risico's aan zitten die je niet wil lopen. We hebben ook die ontheffing van de ILT nodig om de zwaardere spullen te kunnen bergen, maar dat is een te zwaar woord; om de wat grotere stukken op te vissen en dergelijke. Daar komen ook veiligheidsvraagstukken bij en daar wil je wel goede afspraken over hebben. Dat soort zaken zijn we nu allemaal aan het regelen, zodat we dat goed vorm kunnen geven, als het weer gebeurt, wat ik niet hoop.

De heer Laçin (SP):

Een korte vraag, even terugkomend op die kwelders. De minister geeft aan dat WMR ernaar heeft gekeken en dat de impact klein lijkt, maar dat we eigenlijk nog weinig weten, dus dat we meer inzicht nodig hebben. Daarom is

er ook een onderzoeksprogramma opgezet. Ik ben benieuwd wanneer wij daar meer over te horen krijgen en wat daar in grote lijnen in komt te staan.

Minister Schouten:

Ik heb op 29 maart de eerste reactie van WMR gestuurd, dus dan kunt u dat zien. Bij die brief heb ik ook aangegeven dat we dat onderzoek gaan opzetten. We hebben in januari die nulmeting gedaan en aan het eind van het jaar krijgt u een rapportage over de stand van zaken toen en dan. Dat blijft wel doorlopen. Ik heb uw Kamer geïnformeerd over dat programma. Dat stond ook in die brief van 29 maart.

De voorzitter:

Daarmee zijn wij aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de regering. We gaan direct door met de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Als eerste is het woord aan de heer Wassenberg, namens de Partij voor de Dieren.



De heer Wassenberg (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb een vraag en een motie. Het gaat over het ter beschikking stellen van de gedetailleerde vrachtbrief. Ik heb begrepen dat de Waddenacademie inventariseert welke vervolgonderzoeken na de ramp gaan plaatsvinden en welke onderzoekers daarbij een rol kunnen spelen, maar ook dat die onderzoekers een geheimhoudingsverklaring moeten tekenen. Dat lijkt logisch, maar dat kan het publiceren over de gevolgen van die ramp moeilijk maken. Dus ik hoop dat de minister mijn zorgen weg kan nemen. Daarover heb ik in ieder geval de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de MSC Zoe in de nacht van 2 januari een ecologische ramp veroorzaakt heeft in onder andere het UNESCO Werelderfgoedgebied de Waddenzee;

van mening dat dit natuurgebied de allerhoogste bescherming verdient;

constaterende dat acties om de schade te beperken bemoeilijkt worden door het feit dat nog altijd onbekend is wat de exacte inhoud van de overboord geslagen containers is;

verzoekt de regering alles in het werk te stellen om een gedetailleerde vrachtbrief met de inhoud van de overboord geslagen containers van de MSC Zoe op zo kort mogelijke termijn aan alle partijen die op enige wijze betrokken zijn bij de afhandeling van de schade beschikbaar te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Wassenberg. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 170 (29684).

De heer Wassenberg (PvdD):

Dan nog een korte motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat olietankers vanwege de gevaren voor de omgeving al sinds 1997 niet meer in de zuidelijke TE-route mogen varen;

constaterende dat het sluiten van de zuidelijke route voor grote vrachtschepen de kans op ongevallen en vervuiling verkleint en daarmee een betere bescherming van de Waddenzee betekent;

verzoekt de regering criteria te ontwikkelen voor vrachtschepen op basis waarvan de toegang tot de zuidelijke route verleend of onttrokken kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Wassenberg, Schonis, Dik-Faber, Kröger en Moorlag.

Zij krijgt nr. 171 (29684).

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Laçin namens de SP.



De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik heb twee punten. De heer Wassenberg refereerde zo-even al aan de inhoud van de containers. Wij vinden het ook belangrijk dat de inhoud van de containers zo snel mogelijk bekend wordt bij een dergelijke ramp, zodat bergingswerkzaamheden veilig plaats kunnen vinden en de impact op milieu en natuur snel vastgesteld kan worden. Daarom waren mevrouw Kröger en ik van plan om een motie in te dienen, maar nu heeft de heer Wassenberg een soortgelijke motie ingediend. Dus wij gaan hem heel lief aankijken of we onder zijn motie mogen staan, zodat we niet nog een motie gaan indienen.

Het tweede punt gaat over de gemaakte kosten, want daar ben ik nog niet helemaal gerust op. De minister van IenW geeft aan dat zij geen termijn kan aangeven voor betalingen die gedaan moeten worden, maar kleine ondernemers kunnen wat ons betreft niet maandenlang op hun geld wachten, omdat dan hun onderneming in gevaar kan komen. In combinatie met het publiek belang van het werk dat ze in dezen hebben gedaan, kom ik toch tot de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bergers en vissers hun schadeclaims moeten indienen bij de verzekeraar van de MSC Zoe;

constaterende dat sommige bergers en vissers tot op de dag van vandaag niet weten of zij de gemaakte kosten gedeclareerd krijgen;

overwegende dat de opruimwerkzaamheden naar aanleiding van de containerramp met de MSC Zoe van publiek belang zijn;

overwegende dat bergers en vissers door deze onzekerheid bij een volgende ramp terughoudend kunnen zijn met het uitvoeren van opruimwerkzaamheden;

overwegende dat dit grote gevolgen kan hebben voor natuur, milieu en economie;

verzoekt de regering een schadefonds in te stellen voor soortgelijke rampen waar bergers en vissers een beroep op kunnen doen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 172 (29684).

De heer **Laçin** (SP):

Dat was het, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik heb drie moties, dus ik ga rap van start.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er onvoldoende eisen worden gesteld aan containers die stoffen bevatten die niet explosief of actief giftig zijn, maar desondanks niet in het milieu terecht mogen komen;

constaterende dat daarmee het risico voor milieuvervuiling bij beschadiging of verlies onnodig groot is;

verzoekt de regering om in Europees en mondiaal verband voorstellen te doen voor aanvullende eisen aan de sterkte, veiligheid en traceerbaarheid van containers met voor het milieu gevaarlijke of schadelijke stoffen en aan de manier waarop deze worden vervoerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 173 (29684).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat met enige regelmaat containerschepen een deel van hun lading verliezen en dat hierdoor schadelijke stoffen in zee terecht kunnen komen;

overwegende dat dit met betere normen, regels en handhaving voorkomen of beperkt kan worden;

verzoekt de regering om de huidige regels voor de technische eisen aan containers, containervervoer, laden en slijten, registratie van de inhoud van containers en handhaving van deze te evalueren en bij de hiervoor verantwoordelijke gremia met voorstellen voor de verbetering ervan te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 174 (29684).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

En tot slot de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat vrijwel al onze plastic goederen en plastic verpakkingsmateriaal beginnen als kleine plastic korreltjes en dat deze vaak per container over de hele wereld worden vervoerd om verwerkt te worden;

overwegende dat deze korreltjes vrijwel onmogelijk op te ruimen zijn als deze in het milieu terecht komen, in steeds kleinere microplastics uiteenvallen en een ernstige bedreiging vormen voor mens, dier en milieu;

verzoekt de regering om in internationaal verband ervoor te pleiten aanvullende eisen te stellen aan de verpakking en het transport van deze plastic korrels,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 175 (29684).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan het lid Schonis namens D66.



De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Ik dank de ministers voor de beantwoording. De ene minister heeft duidelijk gemaakt wat de omvang van deze ramp is, namelijk een gebied zo groot als twee keer de provincie Utrecht. En de andere minister zegt: we weten op lange termijn nog niet wat de effecten kunnen zijn. Ik denk dat we hier dus echt kunnen spreken van een ecologische ramp. Daarom de volgende twee moties.

Eerst de motie over het chippen van containers.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat van de 342 overboord geslagen containers nog steeds van 50 containers onduidelijk is wat er in deze containers zit;

constaterende dat de scheepvaart veelal papieren registratie gebruikt om containers te herkennen;

van mening dat moderne technologie, zoals een chip en digitale vrachtbrieven, een goedkope manier is om containers en hun inhoud snel en makkelijk te identificeren, zowel bij normale logistieke operaties als bij een calamiteit;

verzoekt de regering om met de havens in de Noordzeeregio's afspraken te maken over het verplicht chippen van zeecontainers en vrachtbrieven te digitaliseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis en Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 176 (29684).

Er is nog een interruptie van mevrouw De Vries.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Ik heb een vraag. De minister heeft namelijk net aangegeven dat ze onderzoek laat doen naar het traceren, het verbeteren van het traceren en het meer informatie eruit krijgen. Het verbaast me dan wel dat daar nu een motie over ingediend wordt, want volgens mij is er iets in gang gezet. De minister zegt: "Ik kom daar nog op terug. Ik zal ook welwillend kijken naar wat daaruit komt, om daar eventueel maatregelen voor te nemen." Waarom is dat niet voldoende voor u?

De heer **Schonis** (D66):

Dat zeg ik net: de omvang van de ramp en de effecten op lange termijn maken dat je de maatregelen die je snel in kúnt voeren, de quick wins, zal ik maar zeggen, ook gewoon zo snel mogelijk in móét voeren. We hebben hier een bepaalde zorgplicht. Het gaat om de Noordzee. Het gaat om een heel belangrijk economisch en ecologisch gebied. Ik zie niet in waarom wij zouden moeten wachten tot het onderzoek klaar is.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Maar wat denkt u dan dat er voor de zomer nog gaat gebeuren op dit gebied, waarvan u weet dat het gewoon een internationale sector is? De minister zegt dat ze in de zomer al met dat rapport komt. Ik krijg dat niet zo goed bij elkaar. Ik denk: dat is toch de snelste manier om dingen voor elkaar te krijgen?

De heer **Schonis** (D66):

We verschillen op dit punt van mening, mevrouw De Vries. Kijk, het is iets waar de sector ook zelf mee gekomen is. Het is ook iets — de heer Moorlag refereerde er ook aan — uit de brief van de Belgische en Nederlandse kustgemeenten. Dit is gewoon een snelle, makkelijk door te voeren maatregel. Die helpt overigens ook gewoon, even los van calamiteiten, bij normale logistieke operaties al bij de bedrijfsvoering.

De heer **Laçin** (SP):

Even voor mijn beeld. Ik begrijp de vraag. Ik ben alleen nog zoekend naar het volgende. Die containers komen van overal ter wereld. Moet deze minister dit in Nederland gaan regelen? Of moet de minister er in IMO-verband voor gaan pleiten om dit voor elkaar te krijgen? Dat heb ik nog niet helemaal helder, maar alleen een chipverplichting in Nederland gaat volgens mij niet zo heel veel helpen.

De heer **Schonis** (D66):

Er komen een aardig aantal containers door de Rotterdamse haven, en als we die maar lang genoeg allemaal blijven chippen, dan denk ik dat je wereldwijd een heel end komt. Maar in principe is het inderdaad zo dat dit natuurlijk in internationaal verband aangepakt moet worden.

De voorzitter:

De heer Schonis vervolgt zijn betoog.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u wel. Ik heb nog één motie, over het uitfaseren van piepschuim en plastics in zeetransport.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat piepschuim in volume zorgt voor de meeste afval en vervuiling in de Noordzee en Waddenzee;

constaterende dat het piepschuim van de containers van de MSC Zoe in de Noordzee en Waddenzee in de komende jaren aanwezig zal blijven met een onbekende impact op het milieu;

constaterende dat piepschuim massaal wordt gebruikt in zeetransport;

constaterende dat de ramp met de MSC Zoe heeft laten zien dat piepschuim moeilijk op te ruimen is;

verzoekt de regering om met de havens in de Noordzeeregio's te onderzoeken of het gebruik van piepschuim en plastics voor transport over het water geheel uit te faseren is, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis en Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 177 (29684).

Er is een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Eerder, toen ik een vraag stelde aan de heer Schonis over die plastic bolletjes, dacht ik dat we het breder hadden over de kleine pellets, die gebruikt worden voor de productie van plastic wereldwijd, en dat de heer Schonis daarvan zei dat hij wilde dat het aan banden gelegd wordt. Nu gaat het louter over piepschuim, maar moet het dan niet eigenlijk breder gaan over het aan banden leggen van transporten van die piepkleine bolletjes?

De heer **Schonis** (D66):

Piepschuim en plastics; allebei dus.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Helder.

De voorzitter:

U bent door uw spreektijd heen.

De heer **Schonis** (D66):

Ik was klaar. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Von Martels, namens het CDA.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de bewindslieden voor de heldere antwoorden. Wat dat betreft was het geen trekken, duwen en sjoeren. Dat is goed om te vernemen. We hebben de afkorting MSC vandaag vaak gehoord en we weten nu ook wat die betekent: meer slimme containers. Dat moeten we juist hebben in de toekomst. Ik hoop dat dat ook de inzet van de minister gaat worden de komende tijd.

Ik ben nog benieuwd naar het antwoord op de vraag over de vissers: gaat het €60.000 of €90.000 worden?

Ik heb nog een motie over de vraag hoe we vrijwilligers nog beter in de gelegenheid kunnen stellen om dingen daadwerkelijk op een goede manier tot stand te brengen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het wenselijk is dat vrijwilligers behulpzaam zijn bij het beperken van schade aan de natuur bij omvangrijke incidentbestrijding;

overwegende dat de bijdrage van vrijwilligers verder kan worden vergroot als deze via een goed en gestructureerd management mee kunnen helpen, als ze opgenomen worden in de rampenbestrijdingsplannen en als er met vrijwilligers geoefend wordt;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe tijdens incidentbestrijding optimaal gebruik kan worden gemaakt van de inzet en kennis van gebiedsdeskundigen en vrijwilligers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Von Martels, Schonis en Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 178 (29684).

Dank voor uw bijdrage. Dan is nu het woord aan mevrouw Van Brenk namens 50PLUS.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Dank, voorzitter. Ook al heb ik een toezegging gekregen dat er een onderzoek start, toch heb ik het gevoel dat er druk op gezet moet worden. Er is hier een zodanig probleem, dat er ook een vraag is gekomen vanuit het netwerk van

kustgemeenten. Die wil ik graag bij de minister neerleggen. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het verlies van 342 zeecontainers door de MSC Zoe ongekeerd grote gevolgen heeft voor het ecosysteem in de Waddenzee en de Noordzee, voor mens, dier en milieu;

overwegende dat alles op alles moet worden gezet om te voorkomen dat dit nog een keer kan gebeuren;

verzoekt de regering de vier suggesties van het netwerk van kustgemeenten integraal over te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Brenk en Moorlag. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 179 (29684).

Dank u wel voor uw bijdrage. Dan is nu het woord aan mevrouw De Vries namens de VVD.



Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de uitgebreide beantwoording van de vragen. Goed om te horen dat alle schade vergoed gaat worden en dat er — ook lijkt het nu — een positieve opstelling is van MSC, de reder. Ik denk dat we met z'n allen moeten waarderen dat de veroorzaker het ook op wil pakken. Goed ook dat er met elke visser gesproken gaat worden en dat er een snelle en redelijke afhandeling gaat komen. Mocht er in die houding een verandering plaatsvinden of mocht het resultaat met de vissers tegenvallen, dan zou ik wel graag willen dat we daar als Tweede Kamer tijdig over worden geïnformeerd, want ik vind dat wel een belangrijk element. Het lijkt nu goed te gaan met de houding van de reder, maar goed.

Er is veel in gang gezet. Er worden heel veel onderzoeken gedaan en daar moeten we de resultaten van afwachten. Ik vind het wel jammer dat er nu weer heel veel moties zijn ingediend. Ik denk: er zijn veel onderzoeken in gang gezet, laten we die resultaten nou even afwachten, bijvoorbeeld zo'n onderzoeksrapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid of zo'n onderzoek van TNO naar wat de oplossingen en maatregelen zouden moeten zijn. Maar goed, dat is nu één keer zo.

Ik heb de minister nog niet gehoord over de onderzoeken van Panama als de vlaggenstatie waaronder het schip vaart en van Duitsland als de bestemmingshaven. Daar ben ik dus nog wel benieuwd naar.

Ik denk dat we wel met z'n allen moeten beseffen dat de containervaart internationale handel is en dat ook grote

havens in Nederland er economisch belang bij hebben. Dus laten we dat ook niet uit het oog verliezen.

Ik moet eerlijk zeggen dat ik het ook wel spijtig vind dat ik de verfrissendheid en de nuchterheid die ik in sommige bijdragen in het rondetafelgesprek heb gehoord, hier niet altijd terug heb gehoord. Dat vind ik jammer, maar ik wacht graag de onderzoeken af om dan de juiste maatregelen te kunnen nemen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Dik-Faber namens de ChristenUnie.



Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Voorzitter. Dank u wel. Ik wil beide bewindspersonen bedanken voor de uitvoerige beantwoording van de vragen die door de Kamer en ook door mijn fractie zijn gesteld. Ik wil één punt er nog even uithalen. Dat is de visserijsector. De gesprekken die gevoerd zullen worden met de vissers, de vergoedingen die zij krijgen, daar lijkt nu eindelijk schot in te zitten. Ik vind het fijn om dat te horen. Dat geldt ook voor de intentie die is uitgesproken om de Fishing for Litter-subsidiepot weer te vullen. Daar krijgen we zo meteen nog een nadere toelichting op. Ook daar ben ik heel blij mee.

Voorzitter. Laten we hopen dat een ramp van deze omvang nooit meer zal plaatsvinden. Het is een zeer mooi maar ook heel kwetsbaar natuurgebied. We weten niet wat de ecologische gevolgen zijn, ook op de langere termijn. Daar zal nog onderzoek naar plaatsvinden. Mijn vraag is dan ook of een vergoeding van schade in de tijd beperkt is. Als blijkt dat over misschien wel tien of twintig jaar nog schade aan de orde is, wordt die dan ook vergoed? Ik heb die vraag in eerste termijn gesteld. Misschien heb ik het antwoord gewoon helemaal gemist, maar ik ben daar erg benieuwd naar. Maar excuses als ik het antwoord gemist heb.

Voorzitter. Ik zal de beantwoording later teruglezen. Ik moet helaas de vergadering verlaten om nog thuis te kunnen komen. Ik zal het antwoord met belangstelling teruglezen.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt voor uw bijdrage en een goede reis. Het woord is aan de heer Moorlag namens de Partij van de Arbeid.



De heer Moorlag (PvdA):

Voorzitter. Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er geen deugdelijke voorziening is voor het voorfinancieren van door medeoverheden en particulieren gemaakte kosten en schade bij incidenten en rampen veroorzaakt door verlies van lading door zeeschepen;

verzoekt de regering een fonds te vormen waaruit de kosten en schade van medeoverheden, bedrijven en particulieren gefinancierd kunnen worden in afwachting van verhaal op de veroorzaker,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Moorlag. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 180 (29684).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het verlies van lading van schepen het risico herbergt dat zich nog jarenlang schade manifesteert;

overwegende dat zeker moet worden gesteld dat deze kosten deugdelijk worden gedekt;

verzoekt de regering een voorstel uit te werken voor een nazorgfonds, en de Kamer hierover voor het eind van het jaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Moorlag. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 181 (29684).

De heer **Moorlag** (PvdA):

Voorzitter. Ik heb nog een korte toelichting op de moties. Ik vind het bizar dat voor de kosten aan de voorkant het Waddenfonds aangesproken moet worden, bijvoorbeeld voor de visserij. Maar die nazorg vind ik echt heel belangrijk. Er zijn gewoon grondeigenaren. Dat kan op de kwelders zijn, dat kan het Groninger landschap zijn, dat kan het onverdeelde Munnikeveen in het Dollardgebied zijn. Maar het kan niet zo zijn dat die over tien of vijftien jaar nog tegen forse kosten aanlopen. Ik vind dat we daar gewoon een voorziening voor moeten hebben. Die hebben we voor bodemdaling, die hebben we voor stortplaatsen van afval en dit risico zouden we ook moeten mitigeren. De minister is optimistisch dat het allemaal verhaald kan worden. Nou, dan hoeft zij zich ook geen zorgen te maken over de dekking van zo'n fonds.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Wassenberg wil graag nog even het dictum veranderen van zijn eerste motie.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Ja, voorzitter. Ik heb uit betrouwbare bron — ik mag wel zeggen: zeer betrouwbare bron — begrepen dat ik dit het beste aan de interruptiemicrofoon kan doen. Ik heb trouwens geen vraag aan de heer Moorlag. Ik wil het dictum van mijn motie veranderen. De leden Kröger en Laçin wilden een motie indienen die in hoge mate overeenkomsten vertoonde met mijn eerste motie.

Ik wil ze dus samenvoegen en daarmee verandert het dictum van mijn motie op stuk nr. 170 in: verzoekt de regering om bij de containerramp met MSC Zoe in onverhoopt volgende vergelijkbare situaties zo snel mogelijk gedetailleerde ladinglijsten beschikbaar te stellen aan alle partijen die op enige wijze betrokken zijn bij de afhandeling van de schade, en hiervoor zo nodig regelgeving en protocollen te wijzigen.

Het is lang, voorzitter. Ik besef dat ik hiermee geen literaire prijs zal winnen, maar ik hoop dat het hiermee duidelijk is. Misschien heeft de minister kunnen meeschrijven.

De voorzitter:

De motie-Wassenberg (29684, nr. 170) is in die zin gewijzigd dat zij thans is ondertekend door de leden Wassenberg, Kröger en Laçin, en luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de MSC Zoe in de nacht van 2 januari een ecologische ramp veroorzaakt heeft in onder andere het UNESCO Werelderfgoedgebied de Waddenzee;

van mening dat dit natuurgebied de allerhoogste bescherming verdient;

constaterende dat acties om de schade te beperken bemoeilijkt worden door het feit dat nog altijd onbekend is wat de exacte inhoud is van de overboord geslagen containers;

verzoekt de regering om bij de containerramp met MSC Zoe in onverhoopt volgende vergelijkbare situaties zo snel mogelijk gedetailleerde ladinglijsten beschikbaar te stellen aan alle partijen die op enige wijze betrokken zijn bij de afhandeling van de schade, en hiervoor zo nodig regelgeving en protocollen te wijzigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 182, was nr. 170 (29684).

Daarmee is deze motie gewijzigd en opnieuw ingediend. Zij werd al in voldoende mate ondersteund.

Ik schors de vergadering nu voor tien minuten, zodat de bewindslieden zich kunnen voorbereiden op de oordelen over de moties.

De vergadering wordt van 22.36 uur tot 22.48 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met het debat over de vervuiling van de Waddenzee als gevolg van het verlies van inmiddels 342 containers van een vrachtschip. Eerst zal de minister van Infrastructuur en Waterstaat haar oordeel geven over de ingediende moties. Sommige moties zullen wellicht door de minister van LNV worden becommentarieerd.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter, ik zal de moties een voor een proberen langs te gaan. De heer Wassenberg heeft het dictum van de motie op stuk nr. 170 gewijzigd. Ik moet zeggen dat mijn oordeel daarmee niet is gewijzigd. Mijn oordeel is: ontraden. De motie richt zich op iedereen die betrokken is bij de afhandeling. Dat zijn vissers, bergers enzovoort. De WOB staat niet toe dat we de volledige informatie met al die partijen delen. Om die reden ontraad ik de motie.

Dan de motie op stuk nr. 171. Ook die wil ik ontraden, want we hebben nu al criteria. Tankers mogen niet de zuidelijke route nemen. Eventuele aanpassing van de criteria vergt besluitvorming in IMO-verband. Ik zou daarvoor echt het onderzoek willen afwachten. Ik vind de motie prematuur. Dat zult u bij meerdere moties horen, meld ik maar vast.

De heer Wassenberg (PvdD):

De minister zegt dat ze de informatie niet aan alle partijen, bijvoorbeeld aan de vissers, wil geven. Dat snap ik helemaal. Ik ga even kijken of ik de motie kan herformuleren. De minister begrijpt dat ik het heb over onderzoekers, over bergers, en niet over vissers en over iedereen die plastic van het strand oprapt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Wassenberg noemt nu toch ook de bergers. En ook bergers mogen wij niet zomaar alle informatie geven. Wij moeten de WOB daar echt keurig netjes op toepassen.

De heer Wassenberg (PvdD):

Overheden en onderzoekers?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar hebben we al een uitzondering voor gemaakt. Die krijgen de informatie al helemaal te zien. Ook dan ontraad ik de motie, want dan gaat het om de huidige situatie.

Ik kom opnieuw op de motie op stuk nr. 171. Ik had al gezegd dat ik die ontraad.

De motie op stuk nr. 172 is van de hand van de heer Laçin. Daarin wordt de regering verzocht om een schadefonds in

te stellen voor soortgelijke rampen. De veroorzaker is verantwoordelijk en heeft zich bereid verklaard de schade te vergoeden. Derhalve vind ik een schadefonds niet nodig en ontraad ik de motie.

De heer Laçin (SP):

Ik bepleit ook niet dat de overheid hiervoor verantwoordelijk is. Ik heb in tweede termijn aangegeven dat kleine ondernemers, zoals bergers, niet maandenlang op hun geld kunnen wachten en dat de overheid daarom een schadefonds zou moeten instellen. De overheid moet uiteindelijk de schade verhalen op de reder; daar zijn we het over eens. De reder moet betalen. Maar moeten bergers en vissers maandenlang met een verzekeraar aan de slag of kan de overheid daarin iets betekenen in combinatie met het publiek belang?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Laçin gaat er nu van uit dat het nog maandenlang wachten wordt. Daar ga ik niet vanuit. Mocht dat wel zo zijn, dan hebben we een ander gesprek met elkaar. De reder en de verzekeraars stellen zich redelijk op. De eerste claims zijn net ingediend. Laten we dat proces even rustig afwachten.

In de motie op stuk nr. 173 wordt de regering verzocht om in Europees en mondiaal verband voorstellen te doen voor aanvullende eisen aan de sterkte, veiligheid en traceerbaarheid van containers. Ook hierover zeg ik: dit is echt prematuur. Ik moet de motie ontraden, want ik wil de TNO-uitkomsten afwachten.

Dat geldt ook voor de motie op stuk nr. 174 van mevrouw Kröger. Ook die wil ik ontraden, want het gaat ook daarin om allerlei regels ten aanzien van containers en het laden en slijpen ervan. Ook daarvoor wil ik gewoon de onderzoeken afwachten.

De motie op stuk nr. 175 van mevrouw Kröger verzoekt de regering om in internationaal verband ervoor te pleiten aanvullende eisen te stellen aan verpakking en transport van plastic korrels. Dat is de portefeuille van de staatssecretaris, dus ik zou u willen voorstellen om deze motie bij een AO Milieu of iets dergelijks in te dienen. Ik heb u wel toegezegd dat ik dit met de staatssecretaris wil bespreken en dat ik u daarover zal informeren in de brief voor het algemeen overleg Maritieme zaken. Wellicht kunt u dan kijken wat u er daarna met de staatssecretaris mee wilt doen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik houd de motie aan. We krijgen dan een brief die we kunnen bespreken bij het AO Maritieme zaken, want die brief staat dan op de agenda. Ik spreek dan dus met deze minister en daarna breng ik de motie in stemming.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Kröger stel ik voor haar motie (29684, nr. 175) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het staat u altijd vrij om iedere motie in stemming te brengen of aan te houden, mevrouw Kröger.

Dan de motie op stuk nr. 176 van de hand van de heer Schonis. Ik moet toch even een opmerking maken over de eerste constatering. Er staat dat van 50 van de 342 overboord geslagen containers nog onduidelijk is wat er in die containers zit. Dat is niet het geval. De lijsten zijn allemaal bekend bij de veiligheidsregio, bij relevante partijen en ook bij de onderzoekers, dus dat klopt niet. Overigens wil ik de motie toch ontraden, want ze verzoekt de regering om met de havens in de Noordzeeregio's die afspraken te maken. Daar geldt eigenlijk hetzelfde voor als bij een paar moties hiervoor. Ik vind het op dit moment echt prematuur. Het is iets wat je in internationaal verband moet doen. Ik wil echt eerst het TNO-onderzoek afwachten en zien wat zij precies adviseren ten aanzien van het chippen.

De heer Schonis (D66):

Met dien verstande dat ik wel begreep dat de reders zelf gevraagd hebben, of tenminste zelf bij mij hebben aangeklopt met de mededeling: wij willen graag dat het chippen wordt ingevoerd. Is de minister bereid om dat in ieder geval wel aan te kaarten in internationaal verband? Dat onderzoek van TNO heb je daar niet voor nodig. Dat we als Nederland niet alleen het chippen kunnen invoeren, begrijp ik natuurlijk ook wel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Chippen is een makkelijke term, maar je moet wel eerst precies weten waar je het over hebt. Er zijn allerlei varianten van chips voor allerlei doeleinden. Ik wil daar toch echt eerst het advies van TNO over hebben — wat is wel en niet zinvol? — en dan verder kijken. Op zich sta ik er welwillend tegenover. Dat is ook de reden dat ik TNO heb gevraagd om dat onderzoek te doen. Maar ik vind dit nu echt prematuur en om die reden ontraad ik het. Als u erop terug wilt komen als u dat TNO-advies ook hebt, dan hebben we, denk ik, een andere, meer onderbouwde discussie.

De heer Schonis (D66):

Ik denk dat ik de motie ga aanhouden tot het TNO-rapport er ligt.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Schonis stel ik voor zijn motie (29684, nr. 176) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De voorzitter:

De minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 177, ook van de heer Schonis, verzoekt de regering om het gebruik van piepschuim en plastics geheel uit te faseren en de Kamer daarover te informeren. Ten aanzien van het piepschuim en plastic heb ik net ver-

wezen naar de staatssecretaris. Om die reden zou ik ook deze motie op dit moment willen ontraden.

De heer Schonis (D66):

Ik vond de oplossing van mevrouw Kröger wel een aardige. Ik houd deze ook nog even aan. Dan kunnen we altijd later nog kijken wat we ermee doen. Dank u wel.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Schonis stel ik voor zijn motie (29684, nr. 177) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 178 van de heren Von Martels en Schonis en mevrouw Dik-Faber, die de regering verzoekt te onderzoeken hoe tijdens incidentbestrijding optimaal gebruik kan worden gemaakt van de inzet en kennis van gebiedsdeskundigen en vrijwilligers. Ik heb u al aangegeven dat we daar volop naar kijken, dus ik zou de motie kunnen overnemen als ondersteuning van beleid.

De voorzitter:

Bestaat er bezwaar tegen het overnemen van deze motie? Dat is niet het geval.

De motie-Von Martels c.s. (29684, nr. 178) is overgenomen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 179, die de regering verzoekt de vier suggesties van het netwerk van kustgemeenten integraal over te nemen. Ik heb u toegezegd dat ik op de adviezen en suggesties van het netwerk van kustgemeenten zal reageren in de brief voor het algemeen overleg Maritiem. Dit gaat ook weer over chippen, routes en dergelijke. Ook hiervoor geldt dat ik dat prematuur vind en eerst het onderzoek wil afwachten, dus ook deze motie ontraad ik.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 180. Die is eigenlijk een variant op de motie van de heer Laçin, dus het zal niet verbazen dat ik ook deze motie ontraad. De veroorzaker moet betalen en heeft ook toegezegd dit te zullen doen.

Datzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 181 van de heer Moorlag. Die gaat over een nazorgfonds. Ik zet in op goede afspraken met de reder en de verzekeraar, dus deze motie wil ik ook ontraden.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is nog een interruptie van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja. Ik heb een korte vraag, voorzitter. De minister heeft een aantal keren verwezen naar TNO-onderzoek. Wanneer gaan wij dat onderzoek ontvangen? Kan de minister daarvoor een datum noemen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, een datum niet, maar u krijgt het in ieder geval deze zomer al.

De voorzitter:

Dank u wel. Dank aan beide bewindslieden. Nee, eerst wil de minister van LNV nog een antwoord geven op een vraag. Gaat uw gang.



Minister Schouten:

Voorzitter. Ik zal het snel doen, met het oog op de klok. De heer Von Martels had gevraagd hoe het nou zit met die €90.000 versus €60.000. Van 2019 tot 2021 staat de subsidie op €90.000. Voor 2022 en 2023 staat zij op €60.000. Maar, zeg ik tegen de heer Von Martels, er wordt een evaluatie uitgevoerd in 2020. Het lijkt me goed dat we gewoon kijken wat er uit die evaluatie komt, en dat we ook met elkaar bezien wat dat dan ook betekent voor het project Fishing for Litter. Je moet sowieso altijd even goed kijken naar de uitkomsten van een evaluatie. We moeten dan ook kijken naar de hoogte van het bedrag dat dan beschikbaar is. Voor de komende jaren is dat bedrag dus nog gewoon €90.000. En ik heb ook al aangegeven dat we nog bezig zijn met de rederij om te bekijken wat haar bijdrage wordt aan dit fonds of aan deze subsidie. Er is daar namelijk nogal wat geld uitgegaan voor die redenen. Ik hoop dus dat we sowieso wat meer omvang kunnen realiseren.

Tot slot de vraag van mevrouw De Vries over de vissers. Kunnen zij tijdig geïnformeerd worden over hoe dat loopt? Dat zal ik doen. Dat zal ik overigens wel doen in de reguliere rapportages rondom de visserij. Dat lijkt mij het meest geëigende moment om dat te doen. Maar we blijven er zelf ook bovenop zitten.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik dank beide bewindslieden voor de beantwoording. Ik dank de Kamer voor de inbreng. Zoals gebruikelijk stemmen we aanstaande dinsdag over de ingediende moties. Dat is dus 21 mei.