

Vergaderjaar 2018–2019

**29 684**

**Waddenzeebeleid**

**Nr. 165**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-  
STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 januari 2019

In mijn brief van 4 januari jl. heb ik u geïnformeerd over de overboord geslagen containers van het schip de Mediterranean Shipping Company (MSC) Zoe (Kamerstuk 29 684, nr. 164). Met deze brief informeer ik u, vooruitlopend op de beantwoording van vragen van de leden Weverling, Dijkstra, De Vries, Von Martels, De Groot, Schonis, Bromet, Kröger, Van Dijk en Kuiken over de laatste stand van zaken.

Afgelopen donderdag 10 januari jl. heb ik mij persoonlijk in Harlingen en op Terschelling laten informeren door de voorzitter van de Veiligheidsregio Fryslan (die mede namens de Veiligheidsregio's Groningen, Noord Holland-Noord optreedt), een delegatie van de betrokken burgemeesters en anderen. Ik heb mijn grote waardering uitgesproken voor de enorme betrokkenheid en saamhorigheid waarmee vele vrijwilligers, gemeenten en andere organisaties direct de handen uit de mouwen hebben gestoken. Tijdens dit bezoek heb ik mij ook laten informeren over de wijze waarop de Veiligheidsregio met de andere diensten samenwerkt om de ecologische schade voor het werelderfgoed Waddenzee zoveel mogelijk te beperken.

Op initiatief van de betrokken burgemeesters is per 7 januari, GRIP 4 (Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdingsprocedure) ingesteld. Allereerst moeten nu de containers worden geborgen en worden maatregelen genomen om de ecologische impact te beperken. Voorts heeft ook de schadeafhandeling en de maatschappelijke impact mijn aandacht. Ik informeer u hieronder over de hoofdlijnen.

Rijkswaterstaat is voor zowel de Noordzee als de Waddenzee verantwoordelijk voor de waterkwaliteit, het natuurbeheer, de bereikbaarheid en, samen met de Kustwacht, voor de veiligheid van de scheepvaart. De gemeenten, waterschappen en terrein beherende organisaties zijn vanuit hun verantwoordelijkheden gericht op het land.

## 1. Berging containers

Volgens de laatste opgave van de reder zijn in totaal 291 containers overboord geslagen. In Nederland zijn 17 containers aangespoeld en geborgen en in de Duitse wateren is 1 container geborgen. Ongeveer 220 containers<sup>1</sup> zijn aangetroffen op de bodem van de zee in en langs de vaarroute boven de Waddeneilanden. Het totaal aantal gelokaliseerde en/of geborgen containers komt daarmee op 238. Met surveyschepen van de betrokken reder en Rijkswaterstaat, ondersteund door inspectievluchten van de Kustwacht, wordt gezocht naar de overige containers. Ook schepen van Defensie worden betrokken. Het opsporen van de containers gebeurt op basis van aanwijzingen van Rijkswaterstaat en de Kustwacht.

Containers die in het water of op de zeebodem zijn gelokaliseerd, worden zo spoedig mogelijk geborgen. De rederij is daarvoor verantwoordelijk en in opdracht van de rederij MSC zijn inmiddels twee bergingsschepen ingezet. De berging gebeurt binnen de door Rijkswaterstaat aangegeven kaders en uitgangspunten. Naast de voorkoming van ecologische schade, heeft de veiligheid voor de scheepvaart en voor de aanwezige gasleidingen prioriteit.

De containers op de zandplaten en de stranden van de Waddeneilanden zijn inmiddels verwijderd in opdracht van Rijkswaterstaat.

Het eerste bergingsschip is inmiddels ter plekke, maar kon vanwege de stormachtige omstandigheden nog niet starten met de werkzaamheden. Zodra de weersomstandigheden dit toelaten, vindt berging plaats. Om zoveel mogelijk te voorkomen dat goederen uit de containers spelen, zullen beschadigde containers met een grijper uit het water worden gehaald. Nog gesloten containers worden uit het water getild met een frame, of door duikers die hijsbanden aanbrengen in de hoekstukken om zo de container intact uit het water halen.

Hoe snel de berging van alle containers is af te ronden, is onder meer afhankelijk van de weersomstandigheden, de scheepvaartintensiteit, het zicht onder water, het getijde en de ligging van de containers. Verwacht wordt dat de berging tenminste twee maanden in beslag neemt.

### *Containers met gevaarlijke stoffen*

Er bestaat op grond van de Wet bestrijding maritieme ongevallen een verplichting om voor ieder schip de lading te registreren en bij een ongeval informatie over deze lading aan de autoriteiten te overhandigen. In dit geval heeft de reder de lijsten direct beschikbaar gesteld aan de Duitse autoriteiten. Rijkswaterstaat en ILT hebben deze lijsten eveneens van de reder ontvangen. Uit de lijsten blijkt dat twee van de overboord geslagen containers gevaarlijke stoffen bevatten. Het betreft een container met 280 zakken van ieder 25 kg dibenzoylperoxide (een stof die o.a. gebruikt wordt in de farmaceutische industrie) en een container met 1.400 kg aan lithium-ion-batterijen. Mijn ministerie heeft het RIVM om een oordeel gevraagd over de gezondheidsrisico's van deze stoffen.

Deze twee containers zijn nog niet aangetroffen en uit de berging moet blijken of ze bij de gelokaliseerde containers zitten. Wel zijn er drie zakken dibenzoylperoxide aangetroffen, waardoor duidelijk is dat de betreffende container open is geraakt. Het RIVM meldt dat de gezondheidsrisico's van deze stof beperkt zijn, zolang de verpakking intact blijft. Als de verpakking

---

<sup>1</sup> Met sonar worden objecten gelokaliseerd, indien veel containers gestapeld op de zeebodem liggen, is het lastig om het exacte aantal vast te stellen. Ook kunnen door de survey containers worden opgespoord die reeds eerder door een schip zijn verloren. Bij de berging kan het exacte aantal worden bepaald.

beschadigd is, kan het product irritatie aan luchtwegen (bij verstuiven), huid en ogen veroorzaken. De Veiligheidsregio raadt het publiek daarom aan de zakken niet aan te raken en 112 te bellen. Dibenzoylperoxide is volgens RIVM zeer toxisch voor het aquatisch leven, maar deze effecten zijn kortdurend, omdat de stof in water snel wordt omgezet naar een niet-toxische stof.

Het RIVM geeft aan dat de risico's op gezondheidseffecten door de lading batterijen beperkt zijn. Bij kortsluiting van de lithiumbatterijen moet rekening worden gehouden met vorming van giftige dampen (o.a. fluorwaterstof) en lithiumhydroxide. Dit zijn corrosieve stoffen die bij inademing en aanraking met huid en ogen een bijtende werking hebben. Door het koude en zoute zeewater zullen de batterijen vrijwel volledig ontladen. De vorming van gevaarlijke stoffen als gevolg van kortsluiting door contact met het zeewater is hierdoor niet te verwachten. Ook worden geen milieueffecten verwacht. Er kan langzaam lithium vrijkomen wanneer de batterijen in het zeewater terecht komen. De stof zal echter door het zoute zeewater worden geneutraliseerd.

#### *Regelgeving ter voorkoming van het overboord slaan van containers*

Het vervoer van containers over zee is gereguleerd via de internationale Safety of Life at Sea (SOLAS) Conventie met onderliggende verplichte Codes, resoluties en richtlijnen. Deze voorzien in een helder normenkader, ook voor het beladen en vastzetten van containers. Sinds 2016 zijn aangescherpte regels van kracht voor het verifiëren van de gewichten van containers zodat de verdeling van het gewicht aan boord van schepen kan worden verbeterd. Deze aangescherpte regelgeving kwam voort uit een voorstel van Nederland, Denemarken en Australië en was gebaseerd op onderzoek onder leiding van MARIN.

De burgemeesters van de eilanden hebben mij een brief overhandigd waarin ze hun zorg hebben uitgesproken over de risico's van intensieve scheepvaart en met name containervervoer in de nabijheid van het Waddengebied. Ik heb begrip voor hun zorgen en ik heb ter plekke ook aangegeven dat ik mij er voor zal inspannen dat containers bij incidenten gemakkelijker kunnen worden opgespoord. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door het chippen van containers. Ik zal daartoe de mogelijkheden verkennen. Daartoe strekkende afspraken zijn echter alleen te realiseren in internationaal verband.

Het opstellen van regels ten aanzien van de uitrusting van containers is bij uitstek een internationaal onderwerp. In IMO-verband worden hierover afspraken gemaakt. Hierbij spelen wereldwijde harmonisatie en technische mogelijkheden een belangrijke rol. De regels over te volgen routes zijn ook internationaal vastgelegd. Zo moeten wijzigingen van internationale vaarroutes in IMO-verband goedgekeurd worden.

## **2. Voorkomen en opruimen vervuiling**

Als eerste moeten de containers snel worden geborgen, zodat het aanspoelen van nieuw materiaal wordt voorkomen. De acties voor de korte termijn zijn er ook op gericht het reeds aangespoelde materiaal direct op te ruimen. Bij het opruimen van het materiaal wordt door Rijkswaterstaat nauw samengewerkt met de terrein beherende organisaties (Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, It Fryske Gea, het Groninger Landschap), betrokken waterschappen, Waddenunit LNV en gemeenten. Het gemeenschappelijk doel is om zowel het land als de zee te ontdoen van aangespoelde goederen.

Het afval op de stranden is, mede dankzij de inzet van vele vrijwilligers en militairen vrijwel opgeruimd, maar het strand is niet schoon. Bijzondere aandacht gaat daarbij uit naar kleine stukjes plastic (korreltjes piepschuim) die moeilijk te verwijderen zijn. Er wordt bij het opruimen daarvan zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van technische hulpmiddelen, bijvoorbeeld beach cleaners.

Vissers hebben in de afgelopen dagen in de zeegaten veel drijvend afval opgevisst uit de Waddenzee en Noordzeekustzone. De rederij heeft inmiddels ook laten weten vissers met deze methode in te willen zetten bij de verdere bergingswerkzaamheden. Op de kwelders ligt ook nog afval. Omdat deze moeilijker toegankelijk zijn en het vaak kwetsbare natuur betreft, wordt het opruimen hier gedaan door (ingehuurde) medewerkers van de terreinbeheerder. Gespecialiseerde vrijwilligers, zoals de Vrienden van Rottum, zijn ook ingeschakeld bij het opruimen van moeilijk bereikbare gebieden met kwetsbare natuur.

Ook voor de middellange termijn worden door bovengenoemde partijen, op initiatief van Rijkswaterstaat, afspraken gemaakt om aangespoeld materiaal, afkomstig uit de containers, direct op te ruimen.

Daarnaast is de vraag naar de effecten van dit incident voor de lange termijn relevant. In het kader van de trilaterale samenwerking in het Waddengebied vindt reeds een langjarige basismonitoring plaats van de waterkwaliteit en de ontwikkeling van flora en fauna in brede zin. Daarnaast heb ik Rijkswaterstaat gevraagd om samen met de Waddenacademie extra onderzoek voor te bereiden specifiek naar de effecten van dit incident op natuur en waterkwaliteit in de Waddenzee en de Noordzeekustzone. Vooruitlopend op het extra onderzoek is Rijkswaterstaat afgelopen week gestart met het nemen van de eerste veldmonsters op de stranden, wadplaten en de kwelders. Bij de opzet en uitvoering van het onderzoek zijn de Coalitie Wadden Natuurlijk, Rijksuniversiteit Groningen en andere partijen zoals Sovon Vogelonderzoek Nederland en het Koninklijk Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee (NIOZ) betrokken.

### **3. Onderzoek**

Er worden verschillende onderzoeken uitgevoerd. Hieronder is een overzicht opgenomen. Zodra er meer informatie is over de onderzoeken en de uitkomsten daarvan zal ik u nader informeren.

- a. Duitse autoriteiten: Als een schip op zee lading verliest wordt het bij aankomst in een haven onderworpen aan een gedetailleerd onderzoek door de autoriteiten van de aankomsthaven. In dit geval is het schip MCS Zoe bij aankomst in Bremerhaven geïnspecteerd door de Duitse autoriteiten. Omdat het schip schade heeft opgelopen mag het niet naar zee vertrekken voordat het klassenbureau en Duitse autoriteiten hebben geverifieerd dat deze schade is gerepareerd en het schip zeewaardig is.
- b. Panamese autoriteiten: Panama, onder wiens vlag het schip vaart, doet onderzoek naar de oorzaak van het voorval en de situatie aan boord van het schip.
- c. De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) heeft ook besloten om een onderzoek in te stellen. De OvV richt zich hierbij met name op de gevolgen van het ongeval, de lokale situatie in het Nederlandse Waddengebied en de vaarroute van het schip. Mogelijk dat de OvV ook aanbevelingen voor de toekomst zal doen met betrekking tot de onderzochte onderwerpen.
- d. Inspectie voor Leefomgeving in Transport  
De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) levert op dit moment uitsluitend in het kader van het strafrechtelijk onderzoek inhoudelijke

assistentie aan het OM en richt zich in haar onderzoek op de belading en de stabiliteit van het schip op de reis vanuit Portugal richting Bremerhaven. De ILT betreft bij dit onderzoek informatie over de belading, die is vastgelegd in het goedgekeurde securing manual, de berekeningen die zijn gemaakt ten aanzien van de belading en de feitelijke situatie op het schip. Dit kan pas worden afgerond als alle containers van het schip zijn gehaald en gecontroleerd zijn aan de hand van de aanwezige documentatie. Het verwijderen van de containers zal naar verwachting nog een week of vier in beslag nemen. Omdat het onderzoek van de ILT geheel ten dienste van het OM staat kan de informatie slechts beperkt en alleen na overleg met de officier van justitie gedeeld worden.

Het in datzelfde kader uitgevoerde onderzoek van de ILT naar de hoeveelheid verloren gevaarlijke stoffen containers is inmiddels afgerond. Er is vastgesteld dat het bij de twee al bekende verloren containers blijft.

#### **4. Schadeafhandeling**

De reder is namens de Staat direct aansprakelijk gesteld op basis van de Wet bestrijding maritieme ongevallen en door Rijkswaterstaat tot opruiming verplicht<sup>2</sup>. De reder heeft laten weten zich verantwoordelijk te voelen en alle opruimkosten te zullen betalen. Ook wil het bedrijf alles in het werk te willen stellen om schade te beperken. Inmiddels is afgesproken dat Rijkswaterstaat de schade-afhandeling coördineert voor in ieder geval de overheidspartijen. Onderzocht wordt of de terrein beherende organisaties zich hierbij kunnen of willen aansluiten.

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

---

<sup>2</sup> «Krachtens artikel 9 WBMO bent u als geregistreerde eigenaar van het containerschip MSC Zoë verplicht om de op drift geraakte, gezonken of gestrande containers en de daaruit afkomstige inhoud op te sporen en op te ruimen. [...] Vooralsnog ga ik er vanuit dat de opruimingswerkzaamheden door u voortvarend zullen worden opgepakt. Mocht u daarin tekortschieten dan ga ik conform artikel 13 lid 1 WBMO zelf over tot opruiming en verhaal alle kosten [...] op u.»