

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over haar brief over de Schadeafhandeling Mediterranean Shipping Company (MSC) Zoe (Kamerstuk 29 684, nr. 211).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

Inhoudsopgave	blz
I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	2
Inleiding	2
VVD-fractie	2
CDA-fractie	3
D66-fractie	3
GroenLinks-fractie	6
SP-fractie	6
ChristenUnie-fractie	7
II Reactie van de bewindspersoon	8

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brief over de schadeafhandeling MSC Zoë. Deze leden hebben daarover nog wel enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de 28 januari 2021 inzake de schadeafhandeling met de reder van het schip Mediterranean Shipping Company (MSC) Zoë afkomstig van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van de agenda rondom dit overleg. Deze leden hebben hierover nog enkele kritische vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de schadeafhandeling van de ramp met de MSC Zoë.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de brief die voor dit schriftelijk overleg geagendeerd staat.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief van de Minister betreffende de schadeafhandeling van de MSC Zoë. Deze leden willen de Minister hierover de volgende vragen stellen.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie vonden het belangrijk dat de kosten voor de veroorzaakte schade snel en volledig worden betaald. Een jaar geleden is daarvoor ook nog de motie van de leden Aukje de Vries en Van der Graaf over alle juridische mogelijkheden inzetten indien rederij MSC niet volledig de kosten van de veroorzaakte schade betaalt (Kamerstuk 29 684, nr. 197) ingediend. Het is goed dat er nu eindelijk overeenstemming is, maar het heeft natuurlijk allemaal veel en veel te lang geduurd: ruim twee jaar. Waarom heeft het zo lang geduurd?

De leden van de VVD-fractie lezen dat rederij Mediterranean Shipping Company (MSC) € 3.421.568 aan schade gaat vergoeden. Kan de Minister aangeven hoeveel kosten er in totaliteit zijn gemaakt door de verschillende overheden en betrokken partijen? Als daar een verschil tussen zit, kan er dan een verklaring worden gegeven voor dat verschil? Waarom wil

de rederij de overheadkosten niet vergoeden? Waarom draagt de MSC maar voor de helft bij aan de kosten van het onderzoek naar de milieuschade? Wie draagt de andere helft van de kosten van het onderzoek? Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomst van het onderzoek naar mogelijke milieuschade?

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat de MSC het bedrag inmiddels heeft voldaan. In hoeverre zijn de bedragen voor de regionale/lokale overheden en andere partijen inmiddels ook overgemaakt aan deze partijen door het Rijk?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de rederij € 268.000 bijdraagt aan Fishing for Litter. Is dit het totale bedrag dat ze daaraan bijdragen c.q. bijgedragen hebben? Welke uitgaven zijn er in het kader van Fishing for Litter tot nu toe gedaan? Welk bedrag is nog beschikbaar voor toekomstige activiteiten van Fishing for Litter?

De leden van de VVD-fractie begrijpen uit de brief dat de MSC voor toekomstige zeebergingen en schoonmaakactiviteiten in totaal € 1.017.800 betaalt. Waar is dit bedrag op gebaseerd? Indien de kosten in de toekomst aanzienlijk hoger blijken te zijn, kan dan alsnog een beroep op de MSC gedaan worden? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie willen tot slot weten of met deze overeenkomst finale kwijting is gegeven aan rederij MSC en, als dat het geval is, waarom daarvoor is gekozen en welke risico's daar nog aan zitten.

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie lezen dat over de afhandeling van de schade met de MSC definitieve overeenstemming is bereikt. Graag vernemen deze leden of er in de toekomst aanpassing van de overeenstemming mogelijk is, als mocht blijken dat nieuwe, thans niet voorziene, schade zich toch zou voordoen.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag waarom voor de overheadkosten geldt dat de MSC niet gehouden is deze te vergoeden. Zou dat na een wetswijziging wel mogelijk zijn in toekomstige situaties? Voorts vernemen deze leden graag de omvang van de overheadkosten.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de verzekeraar van de MSC tot een bedrag van € 7 miljoen garant staat indien komt vast te staan dat milieuschade nog steeds ontstaat, dat de containerramp met de MSC Zoë daarvan de oorzaak is en de MSC daarvoor aansprakelijk kan worden gehouden. Graag vernemen deze leden hoe en waarom men tot het bedrag van € 7 miljoen gekomen.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie waren allereerst verheugd te vernemen dat een overeenkomst is bereikt met de MSC over de schadeafhandeling. Deze leden zijn van mening dat het belangrijk is dat de verantwoordelijke partij de financiële verantwoording neemt voor de schade die al is gebleken als gevolg van deze ramp en de mogelijke schade die nog moet blijken. Deze leden zijn daarom blij met het grote bedrag dat al is overgemaakt. Wel merken deze leden op dat een aantal bedragen slechts gereserveerd lijkt te zijn, zoals bijvoorbeeld de € 217.800 voor «eventuele toekomstige» zeebergingen en de € 800.000,- voor «eventuele toekomstige» schoonmaakactiviteiten op stranden. Deze leden zijn benieuwd wat er met dit geld zal gebeuren als deze eventuele toekomstige zeebergingen of schoonmaakactiviteiten op stranden niet nodig blijken te zijn. Moet het

Rijk deze vergoedingen dan terugbetalen aan de MSC? Indien dit het geval is, staat er een termijn vast voor wanneer het geld uiterlijk gebruikt moet zijn? Zo ja, om welke termijn gaat het? Indien dit niet het geval is, komt het geld dan ten goede aan andere activiteiten die de natuur op de Wadden kunnen herstellen of bevorderen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie merken op dat in het dekken van de schade gekozen lijkt te zijn voor een inspanningsverplichting versus een resultaatsverplichting. Deze leden constateren dat ondanks de huidige inspanningen van de reder en de verschillende betrokkenen nog steeds 800 ton afval in de zee ligt ten gevolge van deze ramp, maar dat in de schadedekking alleen lijkt te zijn gekozen om de kosten te dekken van het bergen van afval dat direct terug te herleiden is naar de MSC Zoë. Is de Minister met deze leden eens dat herleiden welk afval van de MSC Zoë komt erg moeilijk danwel bijna onmogelijk zal zijn in dit stadium, zeker gezien de tijd die er inmiddels overheen is gegaan en de toch nog zeer algemene ladinglijsten die zijn ontvangen door Rijkswaterstaat? Was het mogelijk geweest om de MSC, naast de gemaakte kosten voor de berging, ook een resultaatsverplichting op te leggen om 800 ton afval uit de Wadden- en Noordzee te halen, ook al was dit niet direct te herleiden tot de MSC Zoë-ramp? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom is hier niet voor gekozen? Is de Minister het in algemene zin eens met deze leden dat alleen een inspanning niet genoeg is bij het afwickelen van een dergelijke ramp, zeker als het grotere plastic-soep-probleem in het achterhoofd gehouden wordt? Zo ja, hoe kijkt de Minister aan tegen een symbolisch bedrag overleggen met de MSC om bij te dragen aan het oplossen van het plastic-soep-probleem?

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister op de hoogte is van het Clean Up XL-project van de Waddenvereniging in samenwerking met Stichting De Noordzee, Stichting Duik de Noordzee Schoon en de Natuur- en Milieufederatie. Is de Minister het met deze leden eens dat het eigenlijk kwalijk is dat een initiatief van niet-gouvernementele organisaties (NGO's) dan maar de rest van de rommel van een scheepsramp moet opruimen, omdat de kwestie of de MSC aansprakelijk is voor afval dat wordt gevonden of niet, belangrijker lijkt te zijn dan de hoeveelheid afval uit de zee te halen die erin gekomen is door de ramp? Kan de Minister haar eigen reflecties delen over de kwestie of het belangrijker is om alleen het afval uit het water te halen dat te herleiden is naar de ramp, of in het algemeen de hoeveelheid afval uit het water te halen die ongeveer door de ramp in de kwetsbare zee terecht is gekomen? Is de discussie inspanningsverplichting versus resultaatsverplichting voor dit soort scheepsrampen ter sprake gekomen bij het overleg met het Verbond van Verzekeraars dat werd toegezegd bij het algemeen overleg Maritiem op 3 december 2020? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan de Minister delen wat hieruit de bevindingen waren en eventuele acties die eruit volgden voor beide partijen?

De leden van de D66-fractie waren bovendien verheugd te vernemen dat de verzekeraar van de MSC voor € 7 miljoen garant staat in het geval uit onderzoek blijkt dat sprake is van milieuschade zoals bedoeld in titel 17.2 van de Wet milieubeheer. Deze leden merken echter op dat alleen het lopende onderzoek wordt genoemd in de vaststelling van aansprakelijkheid voor de schade van de ramp met de MSC Zoë. Klopt de constatering dat de € 7 miljoen alleen vrijgemaakt zal worden als uit het huidige, nog lopende onderzoek blijkt dat er milieuschade heeft plaatsgevonden waarvoor de MSC aansprakelijk kan worden gesteld? Klopt het daarmee dat de 7 miljoen euro garantstelling komt te vervallen als uit dit onderzoek geen schade of aansprakelijkheid voor de schade wordt vastgesteld, en dat de garantstelling daarmee niet geldt voor mogelijke toekomstige

onderzoeken die deze schade of aansprakelijkheid voor de schade wel weten vast te stellen?

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens is dat gezien de complexiteit van ecosystemen het soms lang kan duren voordat de (langdurige) effecten en schade op ecosystemen van een ramp, zoals die met de MSC Zoë, zichtbaar worden. Acht de Minister minder dan drie jaar genoeg om deze effecten voldoende in kaart te hebben? Op welke manier worden chronische effecten op het ecosysteem in kaart gebracht zoals endocriene, carcinogene en mutagene effecten? En hoe worden de persistente stoffen die zich accumuleren in organismen gemeten en in kaart gebracht? Is de Minister het met deze leden eens dat door de grote variëteit aan afval die in de zee terecht is gekomen en de verschillende effecten die deze materialen kunnen hebben op de verschillende ecosystemen in de Waddenzee, een enkel onderzoek mogelijk niet genoeg is om de volledige milieuschade in kaart te brengen? Is de Minister het dan ook met deze leden eens dat de garantstelling ook moet gelden voor mogelijke toekomstige onderzoeken waaruit een eventuele schade en aansprakelijkheid voor de schade van de MSC Zoë-ramp op de natuur blijkt? Zo ja, kan de Minister garanderen dat als dit nog niet het geval is, zij deze kwestie zal aankaarten bij de MSC en de verzekeraar? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie kijken reikhalzend uit naar de resultaten van het onderzoek naar de ecologische effecten van de MSC Zoë-ramp. Deze leden vragen zich echter nog wel af waarom de MSC slechts de helft van de kosten voor het onderzoek naar de milieuschade voor hun rekening hoeft te nemen. Klopt de aanname dat de andere helft op kosten van het Rijk wordt uitgevoerd? Indien verregaande aansprakelijkheid voor milieuschade blijkt uit het onderzoek, is het dan mogelijk om de andere helft van de kosten voor het onderzoek op de MSC te verhalen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat niet alleen schadeafhandeling, maar ook het voorkomen van eventuele toekomstige schade van groot belang is. Deze leden willen daarom ten slotte nog van de gelegenheid gebruik maken om de Minister te vragen naar de stand van zaken op een aantal toezeggingen en moties die zijn gedaan en ingediend tijdens het algemeen overleg Maritiem en VAO Maritiem en de brief met de kabinetsreactie op het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) (Kamerstuk 31 409, nr. 308).

De leden van de D66-fractie zijn allereerst benieuwd of de toezegging om in overleg te treden met het Verbond van Verzekeraars inmiddels is ingewilligd. Zo ja, kan de Minister delen wat besproken is en welke eventuele actiepunten eruit voort zijn gekomen? Zo nee, kan de Minister toelichten waarom niet en aangeven wanneer dit overleg wel plaats zal vinden en wanneer de Kamer wordt ingelicht over bovenstaande vragen?

De leden van de D66-fractie zijn tevens benieuwd of de Minister inmiddels al in overleg is getreden met Duitsland en Panama over in welke mate de internationale regelgeving over ramp- en calamiteitenbestrijding is achtergebleven bij de schaalvergroting in de containervaart. Zo ja, welke actiepunten kwamen hieruit voort en wanneer zal dit ter discussie worden gesteld in IMO-verband (IMO: Internationale Maritieme Organisatie)? Zo nee, waarom niet? En wanneer zal dit overleg dan wel plaatsvinden? Heeft de Minister bovendien al gepleit voor het verplicht stellen van nieuwe richtlijnen die gericht zijn op stabiliteitsproblemen met grote schepen, zoals toegezegd in de kabinetsreactie op het OVV-rapport?

Ten slotte zijn deze leden benieuwd of, en zo ja op welke manier, inmiddels invulling is gegeven aan de aangenomen motie Schonis/Postma over niet-vrijblijvende verkeersbegeleiding door de Kustwacht bij stormcondities op de Waddenzee (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 40). Indien hier nog geen invulling aan is gegeven, waarom niet? Kan de Minister een tijdpad aangeven wanneer aan deze motie is voldaan? Kan de Minister een uiterste datum toezeggen wanneer de wettelijke bevoegdheid is geregeld voor de Kustwacht om tot een niet-vrijblijvende verkeersbegeleiding over te gaan bij stormcondities in de Waddenzee? Kan bovendien een uiterste datum worden gegeven wanneer in overleg moet zijn getreden met Duitsland en Denemarken over deze kwestie? In beide gevallen: zo nee, waarom niet?

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie betreuren de containerramp en de grote impact die deze heeft gehad op het Waddengebied. Deze leden wijzen de Minister erop dat nog steeds 800.000 kg afval niet is geborgen. Het is goed dat er een reservering is voor het geval er ladingresten van de MSC Zoë op de stranden aanspoelen. Maar is een euro per kilo wel een reëel bedrag? En moeten we niet meer doen om het resterende afval te zoeken en dan te bergen? Immers is het in zee vele malen schadelijker dan eenmaal op het strand. Deze leden hebben begrepen dat de Waddenvereniging met een grote bijdrage van de Postcodeloterij doorgaat met schoonmaakacties. Hoe verhoudt dit particuliere initiatief zich tot het beëindigen van de officiële schoonmaak? Zijn de kosten van de Waddenvereniging niet ook te verhalen op de MSC, in plaats van afhankelijk te zijn van particuliere fondsen? Kan de Waddenvereniging later alsnog kosten verhalen? Gaat de Minister haar hierbij ondersteunen? MSC heeft bijgedragen aan het Fishing for Litter-project. Als vissersschepen opnieuw afval in hun netten aantreffen dat mogelijk afkomstig is van de MSC Zoë, wordt dit dan apart verhaald op de MSC?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn ten slotte benieuwd wat de stappen zijn die de Minister gaat zetten nadat het eindrapport van het ecologische onderzoek binnen is. Als hieruit duidelijk wordt dat een hernieuwde of andere schoonmaak of vervolgactie zinvol of mogelijk is, gaat zij dit dat doen? Worden deze kosten dan alsnog verhaald op de MSC?

SP-fractie

De leden van de SP-fractie zijn blij te lezen dat er een overeenkomst is gesloten met de reder van het schip. Deze leden hopen dat het overeengekomen bedrag voldoende zal zijn voor de gemaakte en in de toekomst nog te verwachten kosten.

De leden van de SP-fractie onderschrijven wat de Minister zegt over de impact van deze ramp op het Waddengebied en haar inwoners. Daarom vragen deze leden de Minister toe te lichten of, en zo ja op welke wijze, de bewoners van de Waddeneilanden betrokken worden bij afspraken over het vervoer en de veiligheidsmaatregelen van de containervaart boven de Wadden. En indien dit op dit moment nog niet geregeld is, vragen deze leden of de Minister de mogelijkheid ziet om de bewoners hierbij alsnog te betrekken.

De leden van de SP-fractie hebben zich, samen met andere partijen, hard gemaakt om de zuidelijke vaarroute af te sluiten bij weersomstandigheden die voor gevaar kunnen zorgen. Dat is tot nu toe niet mogelijk gebleken, waardoor een soortgelijke ramp niet is uitgesloten. Kan de Minister

toelichten of haar gesprekken met Duitsland en Denemarken, over het veiliger maken van de vaarroute langs de Waddeneilanden, al resultaten hebben opgeleverd? Zo ja, wat zijn deze resultaten dan?

De leden van de SP-fractie vinden het van groot belang dat containers goed worden geladen en stevig vastzitten, zodat containervervoer over het water veiliger wordt. Voor het veilig sjourren gelden er in de Rotterdamse haven strengere regels dan in vele andere landen en havens. Welke acties heeft de Minister tot nu toe ondernomen om ervoor te zorgen dat de standaard in Nederland als voorbeeld voor andere landen gaat dienen en daar ook strengere regels gaan gelden? Is de Minister bereid om hierover met FNV Havens in gesprek te gaan en te kijken hoe op dit vlak samengewerkt kan worden?

ChristenUnie-fractie

Overeenkomst met de MSC

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn verheugd om te lezen dat de MSC aan alle door partijen ingediende claims gehoor heeft gegeven en deze voor een bedrag van € 855.473 heeft voldaan. De Minister laat weten dat overheadkosten niet inclusief zijn, gezien de MSC niet gehouden is deze te vergoeden. Deze leden zijn benieuwd hoeveel deze kosten bedragen en hoe deze over de betrokken partijen verdeeld zijn. Graag een toelichting.

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het van goed bestuur betamen dat bij de overeenkomst niet alleen werd gekeken naar gemaakte kosten, maar ook naar mogelijke schade en bijbehorende kosten in de toekomst. € 1.017.800 wordt uitgetrokken ten behoeve van eventuele, toekomstige zeebergingen en schoonmaakactiviteiten aan de stranden. Een vraag van deze leden is wat er gebeurt wanneer de toekomstige kosten het uitgetrokken bedrag (ruimschoots) overschrijden. Wordt dat verhaald op de MSC, of ligt het risico bij de Nederlandse overheden?

Toekomstige gevallen

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn benieuwd hoe de Minister vergelijkbare ongevallen in de toekomst denkt op te pakken. Deze procedure van schadeafhandeling duurde ongeveer twee jaar. Is de Minister het ermee eens dat dit sneller moet kunnen? Denkt de Minister, zoals bepleit door burgemeester Van Gent van Schiermonnikoog, dat het opstellen van een algemeen protocol zou helpen om vergelijkbare schadeafhandelingen snel en adequaat te kunnen oppakken? Zo ja, is de Minister bereid voorbereidingen te treffen voor een dergelijk protocol?

Strafrechtelijke vervolging MSC en WBMO

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben geconstateerd dat de kapitein van de MSC Zoë niet vervolgd wordt vanwege strafbare feiten als milieuverontreiniging of een overtreding van de scheepvaartregels. Volgens het Openbaar Ministerie (OM) zijn er vraagtekens te zetten bij de keuze van de kapitein om de route door de verkeersscheidingsstelsels «nabij Texel» en «Terschelling – Duitse Bocht» te blijven volgen onder de op dat moment slechte weersomstandigheden. De kapitein had volgens het OM de noordelijke route kunnen volgen, net als de kapitein van het schip dat voor de MSC Zoë uit voer; de zee is daar namelijk dieper. Dit bleek onvoldoende om de kapitein te kunnen vervolgen, maar deze leden zijn benieuwd of dit ook geldt wanneer de Kustwacht had geadviseerd de noordelijke route te nemen. In een eerdere brief geeft de Minister aan dat

zij actief in gesprek is met de Kustwacht over de mogelijkheid om gebruik te maken van haar interventiebevoegdheid op basis van de Wet bestrijding maritieme ongevallen (WBMO). Deze leden zijn erg benieuwd naar de status van deze gesprekken en of er al een kader is ontwikkeld wanneer de kustwacht gebruik gaat maken van haar wettelijke bevoegdheid om bij dreigende milieuschade een schip bijvoorbeeld de noordelijke route te laten nemen. Gezien de door het OM genoemde oorzaak van de ramp (het raken van de bodem) had een ramp volgens deze leden voorkomen kunnen worden door het bevaren van de noordelijke route, zoals het schip dat notabene voor de MSC Zoë uit voer. Deze leden zijn benieuwd of de Minister dat met hen eens is.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben van een juridische autoriteit begrepen dat de interventiebevoegdheid in Nederland aan strengere eisen onderhevig is dan nodig volgens het Internationale (zee)recht. Deze leden zijn dan ook benieuwd of de Minister bereid is artikel 18 van de WBMO zo aan te passen dat de ruimte die het internationaal recht biedt om de interventiebevoegdheid toe te passen, volledig kan worden benut. Deze leden zijn van mening dat dwingend optreden van de Kustwacht de MSC Zoë-ramp wellicht had kunnen voorkomen en hopen dat de Minister alle juridische mogelijkheden aanhaalt om containerverlies en andere schadelijke vormen van vervuiling op zee in de toekomst te voorkomen. De Minister meldde in het algemeen overleg Maritiem van 3 december 2020 dat de invulling van artikel 18 van de WBMO onderdeel is van de gesprekken met Rijkswaterstaat en de Kustwacht. Deze leden horen graag of deze gesprekken gevoerd zijn en wat de (voorlopige) uitkomst is betreffende de invulling van de Interventiebevoegdheid in de WBMO.

Gesprekken IMO

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben in het algemeen overleg Maritiem van de Minister begrepen dat zij aandacht blijft vragen voor het sluiten van de Zuidelijke Waddenroute in bilaterale overleggen met Duitsland en Denemarken, de IMO en de Transportraad. Deze leden vragen naar de status en uitkomsten van deze gesprekken.

II Reactie van de bewindspersoon