

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX DEN HAAG

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG
T 070-456 00 00
F 070-456 11 11

Ons kenmerk
RWS-2021/9119

Datum 26 maart 2021
Onderwerp Antwoorden schriftelijk overleg Schadeafhandeling
Mediterranean Shipping Company

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u mijn reactie aan op de inbreng van de leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat naar aanleiding van mijn brief over de schadeafhandeling Mediterranean Shipping Company (MSC) Zoe van 28 januari 2021 (kamerstuk 29 684, nr. 211). Ik dank de leden van de commissie voor hun inbreng en de gestelde vragen. Hieronder geef ik de antwoorden op de gestelde vragen.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de onderhandelingen lang hebben geduurd, hoeveel kosten er in totaliteit zijn gemaakt, waarom overheadkosten niet worden vergoed, waarom MSC de helft van de onderzoekskosten naar milieuschade draagt, wie de andere helft betaalt en wanneer de Kamer over de uitkomst van dat onderzoek wordt geïnformeerd.

De onderhandelingen hebben tijd gevraagd omdat er veel partijen zijn die schade hebben geleden door de containerramp. Die partijen zijn bij de schadeafhandeling betrokken. Een complicerende factor voor het bereiken van een overeenkomst met MSC was verder dat er ook een regeling moest worden getroffen voor mogelijke lange termijn milieuschade, waarvan nog onzeker is of die is ontstaan. De kosten die MSC zelf heeft gemaakt voor het opsporen en opruimen van de verloren lading worden geschat op € 35 mln. Rijkswaterstaat, andere rijkspartijen, lokale en regionale overheden en andere partijen die via Rijkswaterstaat een claim indienden ontvingen recent € 855.473,- in aanvulling op een eerdere betaling van MSC van € 600.161,05. Om succesvol vergoeding van administratie- en overheadkosten te vorderen moet het volgens jurisprudentie gaan om directe kosten en moeten die kosten goed kunnen worden onderbouwd. Voor vergoeding van indirecte (loon)kosten bestaat geen grond. MSC heeft van sommige vorderingen daarom een gedeelte kunnen afwijzen.

De helft van de kosten van het onderzoek naar milieuschade zoals bedoeld in titel 17.2 Wet milieubeheer wordt door MSC gedragen en de andere helft door IenW. De reden daarvan is dat het nog onzeker is of dergelijke milieuschade zich heeft voorgedaan waardoor er, vooralsnog, ook geen grond is om deze kosten van MSC te vorderen. Om toch tot een vergelijk te komen, en daarmee een langdurige gerechtelijke procedure te voorkomen is afgesproken dat deze kosten worden gedeeld. Ik zal uw Kamer informeren zodra het onderzoek naar milieuschade is afgerond. Mijn verwachting is dat het eerste deel van dit onderzoek in de komende maanden worden opgeleverd. Op basis van de uitkomsten hiervan wordt, in samenhang met de uitkomsten van het onderhavige ecologische onderzoek, besloten of en op welke wijze verdere deelonderzoeken plaats moeten hebben.

De leden van de VVD-fractie vragen of de bedragen die bestemd zijn voor regionale/lokale overheden inmiddels aan die partijen zijn betaald.
Ja, die bedragen zijn inmiddels betaald.

De leden van de VVD-fractie vragen of € 268.000 de totale bijdrage van MSC aan Fishing for Litter is, welke uitgaven er in het kader van Fishing for Litter tot nu toe is gedaan en welk bedrag er nog beschikbaar is voor toekomstige activiteiten van Fishing for Litter.

Het Fishing for Litter project wordt gecoördineerd door KIMO, de vereniging van Kustgemeenten. Het project heeft in de nasleep van de containerramp extra kosten gemaakt door extra opgevist afval. Deze kosten bestaan onder andere uit afvalverwerkingskosten, transportkosten en personeelskosten. Voor de periode 2019 tot en met 2020 heeft KIMO €139.500 aan kosten geclaimd. Dit betekent dat er nog €128.500 beschikbaar is voor toekomstige kosten van Fishing for Litter die gelieerd zijn aan het opruimen van MSC Zoe afval.

De leden van de VVD-fractie vragen waarop het bedrag voor toekomstige zeebergingen en schoonmaakactiviteiten is gebaseerd, wat er gebeurt als de kosten hoger blijken te zijn en of dan alsnog een beroep op de reder kan worden gedaan en zo nee, waarom niet? Tot slot willen de leden van de VVD-fractie weten of met de overeenkomst finale kwijting is verleend, waarom en welke risico's daar nog aan zitten. Het bedrag voor toekomstige opruimactiviteiten is gebaseerd op een schatting van de kosten van het opruimen van de ladingresten die niet zijn teruggevonden en opgeruimd met de door MSC uitgevoerde bergingsoperatie. Met deze overeenkomst is aan MSC finale kwijting verleend, uitgezonderd eventuele milieuschade in de zin van titel 17.2 Wm. Voor eventueel noodzakelijke milieuherstelmaatregelen kan dan nog wel verhaal worden genomen. Finale kwijting was een voorwaarde om met MSC tot overeenstemming te kunnen komen. MSC betaalde op grond van deze overeenkomst vergoedingen voor Fishing for Litter en toekomstige opruimactiviteiten op zee en strand, zonder dat er zekerheid bestaat dat dergelijke kosten ook vanwege de MSC Zoe zullen worden gemaakt. Voor de Wadden(eiland)gemeenten, IenW en andere betrokken partijen is het risico dat er voor hen in de toekomst nog nieuwe kosten zouden ontstaan ten gevolge van het containerverlies van de MSC Zoe, anders dan vanwege milieuschade in de zin van titel 17.2 Wm, waarvoor dan geen verhaal op MSC kan worden genomen. Aangezien er ruim twee jaar zijn verstreken sinds het containerverlies en sindsdien nauwelijks materiaal is aangespoeld dat gerelateerd kan worden aan de MSC Zoe wordt dat risico als laag ingeschat. De beschikbaar

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

gestelde bedragen voor mogelijk in de toekomst toch te maken opruimingskosten bieden betrokken partijen de nodige zekerheid.

Ons kenmerk
RWS-2021/9119

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie vragen of aanpassing van de overeenkomst mogelijk is als er onvoorziene schade zou optreden, waarom overheadkosten niet zijn vergoed, wat daarvan de omvang is en of wetswijziging de vergoeding mogelijk zou kunnen maken.

Met de gesloten overeenkomst zijn met MSC definitieve afspraken gemaakt en er is finale kwijting verleend voor alle gemaakte en te maken kosten, eventuele milieuschade uitgezonderd. Aanpassing is dan alleen mogelijk als MSC daarmee zou instemmen. De wettelijke bepalingen over schadevergoeding en de jurisprudentie zijn voldoende duidelijk. Gemaakte directe kosten komen voor vergoeding in aanmerking, indirecte kosten niet. MSC heeft op deze grond in totaal € 158.537,10 van de aanvankelijk geclaimde kosten als niet voor vergoeding in aanmerking komende overheadkosten kunnen afwijzen.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe men tot het garantiebedrag van €7 miljoen voor de milieuschade is gekomen.

Het garantiebedrag van €7 miljoen is gebaseerd op een schatting van de kosten van de eventueel noodzakelijk milieuherstelmaatregelen die nodig zouden zijn als sprake is van milieuschade in de zin van Titel 17.2 Wet milieubeheer. Hierbij is gekeken naar de kosten van natuurherstelmaatregelen van de programmatische aanpak grote wateren (PAGW).

D66-fractie

De leden van de D66-fractie vragen wat er met het geld voor toekomstige zee- en strandbergingen gebeurt als deze niet nodig zouden zijn, of er dan wordt terugbetaald en zo ja binnen welke termijn, zo nee komt het dan ten goede aan andere activiteiten die de natuur op de Wadden kunnen herstellen. Zij vragen verder of ik het met hen eens ben dat het zeer moeilijk zal zijn om in de toekomst afval te herleiden tot de MSC Zoe.

MSC heeft € 1.017.800 betaald dat is bestemd voor toekomstige zee- en strandbergingen. Er is in de overeenkomst met MSC géén verplichting opgenomen om aan MSC terug te betalen als die bergingen niet nodig zouden zijn. Ik ben het met de leden van de D66-fractie eens dat het met het verstrijken van de tijd steeds onduidelijker zal worden of, en zo ja in welke mate aangetroffen afval nog met de ramp met de MSC Zoe in verband kan worden gebracht. Dat er in de toekomst (zwerf)afval in zee wordt aangetroffen en op de kusten van het Waddengebied zal aanspoelen, is evenwel een gegeven. Deze betalingen van MSC zullen aan het opruimen van dat afval worden besteed. Rijkswaterstaat is met lokale partijen in overleg over de wijze waarop het bedrag voor de strand- en kustopruiming zal worden ingezet.

De leden van de D66-fractie willen weten of een resultaatsverplichting voor MSC om 800 ton afval op te ruimen mogelijk was geweest en waarom hiervoor niet werd gekozen, of ik het met hen eens ben dat een inspanning niet voldoende is en hoe ik aan kijk tegen een symbolische bijdrage van MSC aan het plastic-soep-probleem. Ook vragen zij of ik op de hoogte ben van de Clean Up XL-actie van de Waddenvereniging wat ik ervan vind dat zij de rommel van een scheepsramp moeten opruimen, en of ik het belangrijker vind dat afval wordt verwijderd dat specifiek aan de ramp is te wijten of meer in het algemeen de hoeveelheid die

ongeveer in het water is geraakt door de ramp. Zij vragen verder of deze discussie inspanningsverplichting versus resultaatsverplichting ter sprake kwam bij overleg met het Verbond van Verzekeraars en zo ja wat daarvan de bevindingen waren.

Op grond van de Wet bestrijding maritieme ongevallen (Wbmo) rust op de eigenaar van een schip de verplichting om de lading op te ruimen die door dat schip verloren is. Rijkswaterstaat heeft er vanuit dit wettelijk kader op toegezien dat door MSC het uiterste is gedaan om de verloren lading op te sporen en te bergen. Ik heb uw Kamer daar bij brief van 27 november 2019 over geïnformeerd. Het is mogelijk, en zelfs waarschijnlijk, dat MSC bij de uitvoering van de bergingsoperatie ook zaken van de zeebodem heeft verwijderd die niet van de MSC Zoe afkomstig waren. Gezien het wettelijk kader van de Wbmo is het echter niet mogelijk om aan de scheepseigenaar een verplichting op te leggen om andere zaken op te ruimen dan zijn eigen schip of daaruit afkomstige zaken. Omdat MSC bij de bergingsoperatie niet alle verloren lading heeft geborgen zijn vanwege de nog resterende ladingenresten met MSC de afspraken gemaakt genoemd in mijn brief 28 januari 2021 over bijdragen voor Fishing for Litter en voor toekomstige zee- en strandbergingen. Dat is meer dan een symbolische bijdrage. Ik ben het met de leden van de D66-fractie eens dat 'plastic soep' en micro-plastics in het mariene milieu zeer ongewenst zijn. De aanwezigheid van dergelijk zwerfafval is een al jaren bestaand mondiaal probleem dat zeker niet alleen door de MSC Zoe is veroorzaakt. Het uitgangspunt van het kabinet is dat afval *niet* in de zee thuishoort. Het programma van maatregelen voor de Kaderichtlijn Mariene Strategie (KRM) heeft geleid tot een set aan maatregelen voor stranden, zeevaart, visserij, stroomgebieden, educatie en bewustwording en specifieke kunststofproducten. De uitvoering van deze maatregelen is grotendeels in 2016 gestart en is gericht op het voorkomen en verwijderen van afval in zee ongeacht de oorsprong. Het initiatief van de Waddenvereniging om plastic zwerfafval uit zee te verwijderen wordt door mij toegejuicht. De Waddenvereniging heeft aangegeven dat de Clean-Up gericht is op het verwijderen van plastic zwerfafval uit zee, ongeacht of dat afval van de MSC Zoe afkomstig is. Tijdens het AO Maritiem op 3 december 2020 heb ik toegezegd dat ik met verzekeraars in overleg zal treden. Daartoe heb ik inmiddels het initiatief genomen. Ik zal uw Kamer over de resultaten van die gesprekken informeren in de eerstvolgende voortgangsrapportage over de MSC Zoe, voor de zomer.

De leden van de D66-fractie vragen of het klopt dat het garantiebedrag van €7 miljoen alleen kan worden vrijgemaakt als duidelijk wordt dat MSC voor milieuschade aansprakelijk kan worden gehouden, dat anders de garantie komt te vervallen en de garantie dus niet geldt voor mogelijk toekomstige onderzoeken. De leden van de D66-fractie vragen verder of ik het met hen eens ben dat ecologische effecten mogelijk pas op lange termijn zichtbaar worden en is een periode korter dan drie jaar dan voldoende? Hoe worden chronische effecten en persistente stoffen in kaart gebracht, is gezien de variëteit aan afval één onderzoek voldoende? Zou de garantie niet ook moeten gelden voor mogelijke andere onderzoeken waaruit aansprakelijkheid van MSC zou blijken en kan ik garanderen dat ik in de geval deze kwestie bij MSC en de verzekeraar zal aankaarten?

De Waddenzee en de Noordzeekustzone zijn aangewezen Natura-2000 gebieden. Het aansprakelijkheidsregime voor milieuschade aan deze gebieden is gebaseerd op richtlijn 2004/35/EG 'betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het

voorkomen en herstellen van milieuschade' en vastgelegd in titel 17.2 van de Wet milieubeheer. Er wordt op dit moment een ecologisch onderzoek uitgevoerd dat is toegespitst op titel 17.2 Wm en waarbij er twee sporen worden gevolgd. Ten eerste wordt de aanwezigheid van door MSC verloren stoffen in water, bodem, vissen, vogels en bodemorganismen na het incident vergeleken met die van vóór het incident. Ten tweede wordt de aanwezigheid van relevante soorten in het gebied waar de meeste microplastics van de MSC Zoe moeten worden verwacht, vergeleken met gebieden daarbuiten. Het hangt van deze bevindingen of, en zo ja welke vervolgstappen er daarna moeten worden gezet. Het is op dit moment nog niet duidelijk hoe lang het volledige onderzoek zal duren. Het garantiebedrag van €7 miljoen is specifiek bestemd voor het geval dat aansprakelijkheid van MSC voor milieuschade komt vast te staan en het kan dus niet worden aangewend voor andere mogelijke onderzoeken. Overigens geldt de verleende garantie tot 1 januari 2030.

Eventuele aansprakelijkheid van MSC voor milieuschade zal op titel 17.2 Wm zijn gebaseerd en speciaal daarvoor wordt het hierboven beschreven onderzoek uitgevoerd. Voor het aansprakelijkheidsvraagstuk zullen andere onderzoeken naar verwachting weinig kunnen toevoegen. Uiteraard ben ik bereid om de kwestie opnieuw bij MSC en de verzekeraar aan te kaarten als toch mocht blijken dat er buiten het huidige onderzoek op basis van titel 17.2 Wm nog zaken aan het licht zouden komen die voor de aansprakelijkheid van MSC voor milieuschade van betekenis zijn.

De leden van de D66-fractie vragen waarom MSC de helft van de kosten van het onderzoek naar de milieuschade draagt, wie de andere helft betaalt en of er alsnog verhaal op MSC mogelijk is als uit het onderzoek verregaande aansprakelijkheid van MSC voor milieuschade zou blijken.

MSC betaalt de helft van de kosten van het onderzoek dat in verband met titel 17.2 Wm wordt uitgevoerd. Rijkswaterstaat betaalt de andere helft. Deze verdeling geldt ook als MSC niet met succes aansprakelijk kan worden gehouden voor milieuschade. Op deze manier is een pragmatische verdeling van dit risico gemaakt. Dat heeft overeenstemming tussen Rijkswaterstaat en MSC over de gehele schadeafhandeling bespoedigd en een slepende gerechtelijke procedure, met alle risico's van dien, helpen voorkomen.

De leden van de D66-fractie vragen naar de stand van zaken van toezeggingen en moties van het algemeen overleg Maritiem, VAO Maritiem en de kabinetsreactie op het OVV rapport, het overleg met het Verbond van Verzekeraars.

Ik verwijs naar mijn eerdere antwoord op een vergelijkbare vraag van uw fractie.

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd of ik al in overleg ben getreden met Duitsland en Panama over internationale regelgeving, welke eventuele actiepunten hieruit voortkwamen voor overleg in IMO-verband, op welke termijn dat zal plaats vinden en of ik al heb gepleit voor nieuwe richtlijnen in verband met stabiliteitsproblemen op grote schepen.

De in de kabinetsreactie aangekondigde bredere analyse van de mate waarin internationale regelgeving mogelijk is achtergebleven bij de schaalvergroting in de containervaart betreft met name het veilig ontwerp van zeeschepen en sjorsystemen en het ontwerp van containers. Dit vergt onder andere aanvullend

onderzoek naar deze aspecten, en een analyse van resultaten van ongevalsonderzoeken naar recente ongevallen met grote containerschepen. Daarnaast zal deze bredere analyse geagendeerd moeten worden in het Maritieme Veiligheidscomité van de IMO. Door de Coronarestricties heeft de agendering van nieuwe onderwerpen in dit comité ernstige vertraging opgelopen: in 2020 zijn er zelfs in het geheel geen nieuwe onderwerpen geagendeerd. Ik wil wanneer dit weer mogelijk is, hopelijk dit jaar nog, deze bredere analyse op de agenda van IMO krijgen.

Over de nieuwe richtlijnen gericht op stabiliteitsproblemen kan ik aangeven dat er eerst enige ervaring dient te worden opgedaan met deze richtlijnen voordat deze verplicht kunnen worden gesteld. Ik zal de Nederlandse ervaringen met de richtlijnen afstemmen met andere landen, en aan de hand daarvan een geschikt moment bepalen om in de IMO te pleiten voor verplichting daarvan.

De leden van de D66-fractie zijn tenslotte benieuwd of invulling is gegeven aan de motie Schonis/Postma, of daarvoor een tijdpad kan worden aangegeven, of een uiterste datum kan worden toegezegd voor verkeersbegeleiding door de Kustwacht bij stormcondities of een uiterste datum kan worden gegeven voor overleg met Duitsland en Denemarken.

Tijdens het AO Maritiem op 3 december jl. heb ik toegezegd de Kamer in de volgende voortgangsrapportage over de MSC Zoe te informeren over de stand van zaken van mijn onderzoek naar de mogelijkheden voor verkeersbegeleiding van containerschepen. Daarbij zal ik ook ingaan op de motie Schonis/Postma.

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of een euro per kilo resterende lading een reëel bedrag is, of we niet meer moeten doen om het resterende afval te zoeken, hoe het particuliere initiatief van de Waddenvereniging zich verhoudt tot de beëindigde schoonmaakoperatie, of de kosten van de Waddenvereniging alsnog kunnen worden verhaald, of ik daarbij kan ondersteunen en of er nog apart verhaal op MSC mogelijk is als vissers afval opvissen dat mogelijk van MSC afkomstig is.

MSC betaalde vanwege de ladingresten die niet met de bergingsoperatie werden teruggevonden bijdragen aan Fishing for Litter (€ 268.000) en aan bergingen op zee en strand (€217.500 en €800.000). Deze bijdragen zijn niet op een kiloprijs gebaseerd maar op een inschatting van werkelijke kosten. De bergingsoperatie is in 2019 door MSC uitgevoerd in een gebied van 3.000 km². Rijkswaterstaat heeft deze operatie gecontroleerd. Zoals vermeld in mijn brief aan uw Kamer van 27 november 2019 zou verdere actieve opsporing van de ladingrestanten meer kosten, ook qua milieubelasting, dan het zou opleveren. Het initiatief van de Waddenvereniging om plastic afval uit zee te verwijderen wordt door mij zeer gewaardeerd. Ik kan mij helemaal vinden in het uitgangspunt van de Waddenvereniging dat het belangrijk is dat er zwerfafval uit zee wordt gehaald, ook als dat afval niet van de MSC Zoe afkomstig is. Rijkswaterstaat heeft van MSC vergoeding van schade geëist en opruiming op grond van de Wet bestrijding maritieme ongevallen. In de overeenkomst is, uitgezonderd eventuele milieuschade, door de Staat aan MSC volledige en finale kwijting verleend. Het staat de Waddenvereniging en de vissers vrij om over hun eventuele toekomstige schade ten gevolge van de containerramp zelf met MSC in overleg te treden. Rijkswaterstaat is overigens wel in overleg met de Waddenvereniging over de

CleanUp XL. Rijkswaterstaat ondersteunt de Waddenvereniging daar waar dat passend en mogelijk is, onder meer door te adviseren over noodzakelijke vergunningen en het inhuren van aannemers.

Verder vragen de leden van de GroenLinks-fractie welke stappen er worden gezet als het ecologisch onderzoek af is, of eventuele aanbevelingen tot verdere schoonmaak of vervolgactie zullen worden opgevolgd en zo ja, of de kosten daarvan op MSC worden verhaald.

Voor een reactie op eventuele aanbevelingen in verband van het ecologisch onderzoek, zal ik de uitkomsten van het onderzoek eerst afwachten. De met MSC gesloten overeenkomst laat, uitgezonderd de afspraak over eventuele milieuschade en de daarvoor verstrekte garantie, geen ruimte voor de Staat om nog verdere kosten op MSC te verhalen.

SP-fractie

De leden van de SP-fractie vragen hoe de bewoners van de Waddeneilanden worden betrokken bij veiligheidsmaatregelen van containervaart boven de Wadden.

Ik heb contact met het Omgevingsberaad Waddengebied, waarin onder andere verschillende vertegenwoordigers van gemeenten en provincies uit het Waddengebied deelnemen. Ik heb aangeboden het Omgevingsberaad tijdens een van zijn volgende vergaderingen te informeren over de verschillende acties die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitvoert in de nasleep van het ongeval met de MSC Zoe.

De leden van de SP-fractie vragen mij de gesprekken met Duitsland en Denemarken over de vaarroute langs de Wadden toe te lichten.

In de kabinetsreactie heb ik uitvoerig aangegeven welke maatregelen ik al getroffen heb om de vaarroutes boven de Waddeneilanden veiliger te maken. Dit heeft er onder andere toe geleid dat Duitsland ook waarschuwingen aan containerschepen geeft. Ook ben ik, zoals toegezegd tijdens het AO Maritiem van 3 december, opnieuw met Duitsland en Denemarken in gesprek gegaan over de routes en de mogelijkheid voor het bewandelen van het IMO-traject daarvoor. Omdat deze gesprekken nog gaande zijn, zal ik in de eerstvolgende voortgangsrapportage over de MSC Zoe terugkomen op de resultaten daarvan.

De leden van de SP-fractie vragen wat ik heb ondernomen om te zorgen dat de Nederlandse standaard voor andere landen als voorbeeld gaat dienen en of ik bereid ben daarover met FNV Havens in gesprek te gaan.

Internationaal gelden overal dezelfde regels voor het vastzetten van containers. Er is dus geen sprake van strengere regels in Nederland. Dat laat onverlet dat op schepen wereldwijd niet altijd even goed en veilig wordt gesjord, zoals ook blijkt uit de thema inspectie van ILT op dit gebied in 2019, waarover ik het rapport aan uw Kamer heb gestuurd. Ik heb tijdens het AO Maritiem van 3 december toegezegd dit rapport in te dienen bij de IMO om deze boodschap aan inspectiediensten wereldwijd mee te geven. Ik ben van plan dit in juli van dit jaar in het betreffende subcomité van de IMO in te brengen.

ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoeveel de niet vergoede overheadkosten bedragen en hoe die over partijen zijn verdeeld.

Directe kosten komen voor vergoeding in aanmerking. Indirecte kosten niet. MSC heeft op deze grond voor een bedrag van in totaal € 158.537,10 als niet vergoedbare kosten kunnen afwijzen. Het gaat om deelposten uit claims van het rijk, Wetterskip Fryslan, Groningen Seaports, Staatsbosbeheer en Natuurmonumenten.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat er gebeurt als de bijdragen voor toekomstige zee- en strandbergingen onvoldoende zijn, of ik vind dat de schadeafhandeling van de MSC Zoe sneller had gekund, en of een protocol daarbij zou kunnen helpen.

De Staat heeft aan MSC finale kwijting verleend, uitgezonderd eventuele aansprakelijkheid voor milieukosten. Dat betekent dat er geen verhaal kan worden genomen op MSC als de bijdragen voor toekomstige zee- en strandbergingen onvoldoende zouden zijn. Aangezien er ruim twee jaar zijn verstreken sinds het containerverlies en er inmiddels nauwelijks aan de MSC Zoe te relateren afval wordt aangetroffen op de stranden en elders, wordt dat risico als laag ingeschat. De beschikbaar gestelde bedragen zijn naar mijn verwachting ruim voldoende. De schadeafhandeling van de containerramp met de MSC heeft veel tijd in beslag genomen omdat er heel veel partijen bij zijn betrokken en omdat de overeenkomst ook een oplossing moest bieden voor mogelijke aansprakelijkheid voor milieuschade waarover nog geen duidelijkheid bestaat. Dat er veel tijd in de totstandkoming van de overeenkomst is geïnvesteerd heeft goed uitgepakt: er is overeenstemming bereikt en een langdurige gerechtelijke procedure is daarmee voorkomen. De ramp met de MSC Zoe heeft zijn eigen unieke kenmerken en dat heeft ook gevolgen voor de complexiteit en het tempo van de schadeafwikkeling. De Wet bestrijding maritieme ongevallen en het Incidentbestrijdingsplan Noordzee bieden de houvast en de flexibiliteit waar bij de afwikkeling van de ramp behoefte aan is. Op dit moment is een actualisatie van het Incidentenbestrijdingsplan bijna afgerond en zal naar verwachting met ingang van juni 2021 kunnen worden toegepast. Zoals toegezegd tijdens het AO Maritiem van 3 december 2020 zal verder de Samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreiniging RWS-diensten worden aangepast.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de rechter over de kapitein van de MSC Zoe zou hebben geoordeeld als de Kustwacht had gewaarschuwd, wat de status is van de gesprekken met de Kustwacht over inzet van haar wettelijke bevoegdheid om een schip een bepaalde route te laten nemen.

Over de vraag of de rechter anders had geoordeeld wanneer sprake zou zijn geweest van een voorafgaande waarschuwing door de Kustwacht, wil ik niet speculeren. Voor wat betreft het gesprek met onder andere de Kustwacht over de interventiebevoegdheid kan ik melden dat dit gesprek gaande is. Zoals toegezegd tijdens het AO Maritiem van 3 december 2020 zal ik op de resultaten daarvan terug komen in de voortgangsrapportage over de MSC Zoe, die ik u voor de zomer zal toesturen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of ik het met hen eens ben dat, vanwege de door het OM genoemde oorzaak (raken van de bodem), de ramp had kunnen worden voorkomen als de MSC Zoe de noordelijke route had bevaren.

Uit het rapport van de OvV en uit het internationale onderzoeksrapport is gebleken dat het ongeval met de MSc Zoe kan worden toegeschreven aan een combinatie van vier mogelijke oorzaken, waarvan het raken van de zeebodem er één is. Vanwege de grotere waterdiepte op de noordelijke route is het raken van de zeebodem daar onwaarschijnlijk. Maar de andere drie mogelijke oorzaken spelen op de noordelijke route ook een rol. De noordelijke route is daarom niet automatisch veiliger.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of ik bereid ben artikel 18 van de WBMO aan te passen om zo de interventiebevoegdheid uit het internationale recht volledig te benutten en zij horen graag of er gesprekken zijn gevoerd met Rijkswaterstaat en Kustwacht over artikel 18 WBMO.

In mijn brief van 26 oktober 2020 (31 409, nr. 302) ben ik ingegaan op de interventiebevoegdheid in relatie tot de WBMO. Daarin heb ik aangegeven dat het mogelijk is om op grond van de WBMO een maatregel op te leggen als sprake is van zodanige dreigende schade voor het milieu dat de situatie valt onder de omschrijving van “maritiem ongeval”. Deze omschrijving betreft, in lijn met de internationale verdragen, een aanvaring, een stranding of een ander navigatie-incident maar ook een ander voorval aan boord van het schip of daarbuiten waardoor materiële schade aan een schip of zijn lading wordt veroorzaakt of dreigt te worden veroorzaakt. Per geval moet worden beoordeeld of een maatregel opgelegd kan of moet worden en zo ja, welke maatregel geschikt is. Daarbij zal per geval, naar aanleiding van soms meerdere mogelijke maatregelen, bepaald moeten worden welke maatregel het meest passend is. De grondslag voor het opleggen van maatregelen is gelegen in het door u genoemde artikel 18 van de WBMO. Hiervoor is geen wijziging van de WBMO nodig.

Voor wat betreft de gesprekken met Rijkswaterstaat en de Kustwacht over de invulling van de interventiebevoegdheid verwijs ik naar mijn eerdere antwoord op een vergelijkbare vraag van uw fractie.

Tenslotte vragen de leden van de ChristenUnie-fractie naar de status en uitkomsten van gesprekken met Duitsland, Denemarken, de IMO en Transportraad over sluiten van de Zuidelijke Waddenroute.

Zoals toegezegd tijdens het AO Maritiem van 3 december ben ik opnieuw met Duitsland en Denemarken in gesprek gegaan over de routes en de mogelijkheid voor het bewandelen van het IMO traject daarvoor. Omdat deze gesprekken nog gaande zijn zal ik in de eerstvolgende voortgangsrapportage over de MSC Zoe terugkomen op de uitwerking daarvan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga