



CONTAINERRAMP BIJ DE WADDENEILANDEN

2019 is slechts 1 dag jong als een zware noordwesterstorm over de Noordzee raast. **In de nacht van 1 op 2 januari worden de golven tot 6 meter opgestuwd.** In de vaargeul boven de Waddeneilanden haasten grote en kleine zeeschepen zich naar de veilige havens van Duitsland.

De vaarroute hier heeft een gemiddelde diepte van 20 meter, normaal gesproken genoeg voor de 16 meter diep liggende containerschepen. Maar met deze golfhoogte verandert dat naar minder dan 17 meter. Een ramp kan niet uitblijven. Het 396 meter lange containerschip MSC Zoe met ruim 19.000 containers aan boord, raakt de zandbodem. Een heftige schok volgt. Met een enorme knal breekt een aantal stalen

sjorringen die de containers op hun plaats moeten houden. De kapitein heeft de storm onderschat. Hij had moeten kiezen voor het diepere vaarwater ten noorden van zijn huidige positie. De containers staan zeven hoog opgestapeld en de MSC Zoe slingert en stampert door de woeste zeegang. De eerste containers vallen ter hoogte van Terschelling overboord. Een domino-effect volgt. Met een wild geraas vallen de containers een voor een van 25 meter hoogte het water

in. Deuren en wanden breken open als sardineblikjes en laten een spoor van drijvende goederen achter. Een ramp van ongekende, eeuwige omvang is begonnen.

NAAR DE BODEM

Pas ter hoogte van het Duitse eiland Borkum heeft de bemanning door wat er op het honderden meters lange schip gebeurt. De kapitein stuurt hard naar bakboord, naar dieper water; een



Een deel van de buit... Het zal waarschijnlijk tientallen jaren duren voordat het kinderspeelgoed volledig is afgebroken.

spoor van bijna 120 kilometer drijvend en gezonken lading achterlatend. Ruim 3.257.100 kilo aan goederen in 342 deels stukgeslagen containers zijn inmiddels overboord geslagen. Veel afval en containers blijven drijven. Maar de meeste lading zakt naar de bodem van de kolkende zee. Via kanaal 16 waarschuwt MSC Zoe de kustwacht en de scheepvaart voor het gevaar van drijvende containers. Rijkswaterstaat, verantwoordelijk en uitgerust voor de hulpverlening bij maritieme rampen, wordt op de hoogte gebracht. Helaas zijn de verantwoordelijke personen op vakantie en duurt het veel langer dan wenselijk voordat er via een noodplan actie wordt ondernomen. Dit leidt tot veel onduidelijkheid bij andere instanties, met als gevolg dat het dagen duurt voordat er adequaat wordt gehandeld. Natuurorganisaties schreeuwen ondertussen moord en brand. Op de stranden van Terschelling en Ameland spoelen al snel de eerste containers aan die door de branding op het strand zijn geworpen. Dit zijn de hele containers, waarvan de inhoud

licht genoeg is om te blijven drijven. De strandjutters zijn als eerste ter plaatse en beschouwen deze aangespoelde containers als een buitenkansje. Zij hebben op dat moment nog geen idee welke afvaltsunami op weg is om de stranden ernstig te vervuilen. Er wordt eerst gesproken over 30 containers. Dit aantal wordt bijgesteld naar 100 en vervolgens naar 270. Een week later wordt het officiële cijfer bekend gemaakt: er zijn 342 containers overboord geslagen.

TIENDUIZENDEN KILO'S AFVAL

In de dagen die volgen, komen de burgemeesters van de Waddeneilanden gesteund door Stichting De Noordzee en de Waddenvereniging in actie. Er wordt een oproep gedaan voor vrijwilligers en ook wordt het leger ingezet. 937.000 kilo afval worden uit de zee en van de stranden gehaald en afgevoerd. Geweldig dat dit op zo'n korte termijn kan worden gerealiseerd. Duikteam de Zeester komt een paar maanden later in actie en toont onderwaterbeelden van afval dat ze vinden op wrakken. Mooie burgerinitiatieven die bijdragen aan

bewustwording van de omvang van de ramp. Daarna blijft het een tijdje stil. In de wandelgangen horen we dat MSC Zoe het op een akkoordje wil gooien met de overheid en de zaak zo snel mogelijk wil afronden.

MAANDAG 9 SEPTEMBER 2019

Ons expeditie-schip, de Cdt. Fourcault, bevindt zich boven het scheepswrak van de Eurabia Sun, een 120 meter lang vrachtschip dat in 1974 in een storm is vergaan. Door haar ligging boven Ameland hebben we een goede kans om weggespoeld afval op het wrak tegen te komen. Als de kentering eindelijk is aangebroken, springen mijn buddy Wouter en ik van het drie meter hoge dek het water in. Via de afdaallijn belanden we zestien meter lager op de hoogste wrakdelen. Het zicht is verrassend goed en snel zetten we de afdaallijn vast, koppelen het ankertje los en blazen deze met behulp van een hefballon naar de oppervlakte. De andere duikers wachten op dit signaal en zullen nu spoedig volgen. Nadat we de uitzwemreel hebben bevestigd, zwemmen we door een

geul. Deze loopt rondom het wrak en is ontstaan door de waterstroming die tegen het wrak botst en het zand meeneemt. De geul is 3 tot 5 meter diep. Het is een verzamelplaats van voorwerpen die door de sterke stroming over de zeebodem worden verplaatst. Eenmaal in de geul zal het voorwerp hier meestal achterblijven of inhaken in het wrak. We zijn nauwelijks op de bodem beland of we zien vier aluminium kookpannen liggen, duidelijk de lading van de MSC Zoe. Een paar meter verder stuiten we op een grote blauwe rolkoffer en even verder op een rode sportschoen. Een grote blauwe kreeft kijkt ons verbaasd aan; er zijn in dit deel van de Noordzee opmerkelijk veel grote kreeften en krabben op de wrakken te vinden.

PLASTIC IN JE ETEN

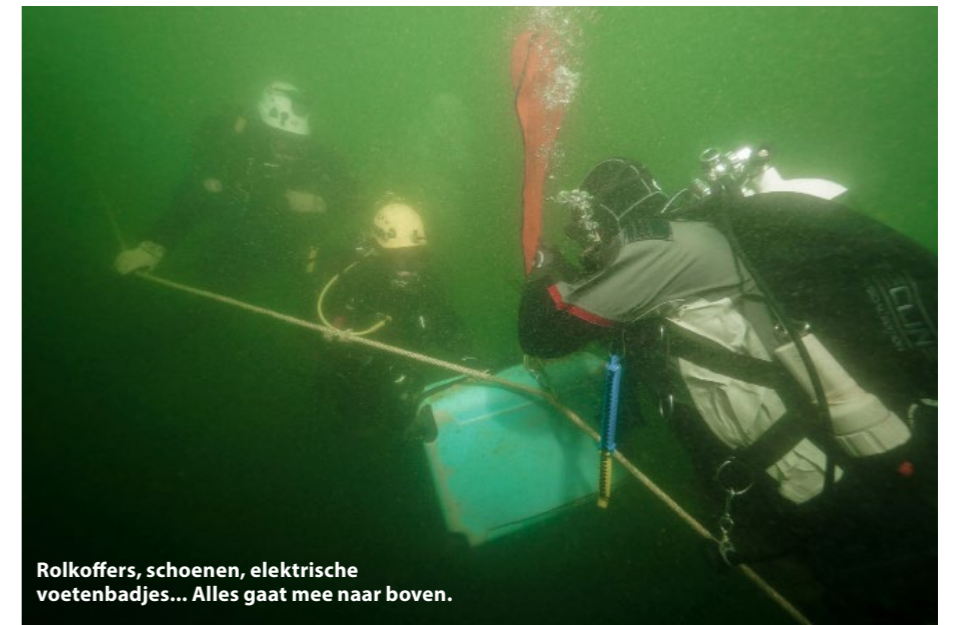
We zijn op het juiste spoor en verlengen de eerste reel met de tweede. We gaan verder langs de andere kant van het wrak en daar liggen weer kookpannen en een donsjack. Als we het einde van de reel bereiken, zien we een grote tweede koffer staan. Deze blijkt muurvast te zitten in het zand, waarmee hij ook helemaal is gevuld. Het lijkt wel

alsof hij in beton is gegoten. Ook het donsjack dat we eerder tegenkwamen zit muurvast in het zand. We laten deze voorwerpen nog even met rust totdat de foto- en filmploeg hier is geweest. De supportduikers zullen ze vervolgens uitgraven en bergen. Het is natuurlijk zeer verontrustend dat er zoveel kunststof afval op en rond de wrakken ligt. Deze wrakken vervullen immers een functie als kraamkamer en veilige schuilplaats voor heel veel onderwaterleven. Langzaam maar zeker zullen deze kunststofdeeltjes overgaan in microplastics en later zelfs in nanoplastics. Het zeeleven ontkomt er dan niet meer aan en uiteindelijk komt het ook bij ons op het bord te liggen. Een onprettig idee dat wij in de toekomst (en wellicht nu al) plastic in ons voedsel hebben. Onze taak van het uitleggen van de reels zit erop, maar we hebben ook oude spooknetten zien hangen aan de bovenzijde van het wrak. Het blijken grote stukken sleepnet te zijn en met onze speciale messen snijden we binnen 10 minuten twee postzakken vol. We bevestigen er een hefballon aan en verplaatsen de zware last met moeite naar de opstijglijn.

Met een karabijnhaak klikken we de hele handel vast aan de lijn. We hebben nu nog heel even tijd om goed om ons heen te kijken. Zoals op bijna alle wrakken is bijna ieder wrakdeel begroeid met anemonen, wieren en sponzen, een kleuren pallet. De grote scholen steenbolken zijn zoals altijd erg nieuwsgierig en komen verbaasd kijken wie de indringers zijn. Met honderden tegelijk zwemmen ze om ons heen, het lijkt wel een tropisch rif. Hier moeten we natuurlijk zuinig op zijn. De grotere vissen als polak en kabeljauw zijn voorzichtiger. We lijken op een afstand een beetje op de zeehonden die regelmatig de wrakken afstruinen op zoek naar een lekker hapje. Zodra ze door hebben dat deze luidruchtige bellenblazers erg slechte zwemmers zijn, durven ze dichterbij te komen. Helaas zit onze duiktijd erop. Na de verplichte veiligheidsstop steken we ons hoofd weer boven water om de zilte zeelucht diep in te ademen. Het was een hele zinvolle duik waarmee we hebben aangetoond dat er veel afval rondom de wrakken op de bodem ligt die er alleen met de inzet van duikers kan worden geborgen.

ERNSTIGE VERVUILING

We maken in totaal op zeven wrakken boven de Waddeneilanden een monitorings- en bergingsduik. Op alle wrakken treffen we een ernstige vervuiling aan. Op het wrak van de Amerskerk komen behalve donsjacks en sportschoenen, ook badjassen, handdoeken en elektrische voetenbadjes boven water. Onze grootste vondst betreft twee grote elektrische speelgoedauto's van erg dik, felgekleurd kunststof, compleet met bedrading en accu's. In totaal bergen we 2500 kilo afval en netten, maken we prachtig foto- en filmmateriaal en helpen we mee aan het Oesterproject van het WNF op de Borkumse stenen. Als we Scheveningen binnenvaren staan er vier cameraploegen en drie radiojournalisten ons op de wachten. Het wordt even behoorlijk dringen aan boord om hen de resultaten te tonen en onze spannende verhalen te vertellen. Leuk voor de inmiddels vele woordvoerders van de stichting om middels RTL Z, SBS6 en NOS aandacht te vragen voor het containerprobleem. Het verhaal van de lading is natuurlijk nog lang niet afgelopen. Het zal waarschijnlijk tientallen jaren duren voordat het kinderspeelgoed volledig is afgebroken. Dat is niet wat we willen. Voor een gezonde Noordzee moeten we moeite blijven doen. Rijkswaterstaat heeft al vroeg de stelling ingenomen



Rolkoffers, schoenen, elektrische voetenbadjes... Alles gaat mee naar boven.

dat 80% van de verloren lading moet worden geborgen. MSC Zoe is volgens eigen zeggen 35 miljoen euro kwijt aan de afwikkeling van de containerramp en er liggen nog diverse schadeclaims. Stichting Duik de Noordzee Schoon is van mening dat de geschatte 800.000 kilo aan lading nog moet worden geborgen en dat de MSC Zoe zijn verantwoordelijkheid moet nemen de komende decennia. Nog 47 containers zijn vermist waarvan twee met een gevaarlijke lading. Volgens Rijkswaterstaat gaat het daarbij om het Duitse deel van de Noordzee.

ZEEBODEM OMGEPLOEGD

Ik geloof niet dat microplastics grenzen kennen en zich vernietigend verplaatsen door de gehele Noordzee, en zelfs richting Noordpool. Een gezamenlijke opruimactie tot het laatste donsjack, voetenbad, sportschoen en speelgoedauto geborgen zijn, lijkt mij een veel beter uitgangspunt. Je kan er nu voor kiezen om de vervuiler ermee weg te laten komen, maar de consequentie van dit besluit zal de Noordzee nog tientallen jaren blijven teisteren. Hoe moet de zee er over 50 jaar uitzien?



„
Onze grootste
vondst betreft twee
grote elektrische
speelgoedauto's

1.700 CONTAINERS OVERBOORD

Per jaar vallen er wereldwijd ongeveer 1.700 containers overboord, waarvan 25 in Nederlandse wateren. Het zou goed zijn als de volgende vragen worden gesteld:

- Is het verantwoord om grote, diepliggende schepen in de zuidelijke vaarroute te laten varen?
- Zijn we in Nederland goed voorbereid op rampen als deze?
- Waar waren de verantwoordelijke beleidsmakers in de eerste dagen na de ramp?
- Was er geen andere bergingsmethode mogelijk dan de knijpers om de deels intacte containers te bergen?
- Hadden de opruimacties op de stranden niet beter georganiseerd kunnen worden door de overheid?
- Kunnen via een noodwet de vissersschepen eerder komen assisteren bij een volgende calamiteit?
- Worden er nog duikers ingezet om het resterende afval bij de wrakken weg te halen?

EN DAN IS ER NOG DIT

Doordat bij de berging veel containers kapot zijn geknepen, is er veel lading op de zeebodem terechtgekomen. Op het

moment van schrijven ploegt de viskutter LO-28 de hele zeebodem om op zoek naar afval. Deze hardwerkende vissers doen hun best om de zeebodem weer schoon te krijgen, maar we moeten beseffen dat we hiermee de bodemstructuur op zijn kop zetten. De rederij heeft de zeebodem in kaart gebracht met sonar en ROV's, maar wil de gegevens niet gratis beschikbaar stellen om andere opruimacties te faciliteren.

NOORDZEE WEER EEN STUKJE SCHONER

Onze veertiende Noordzee-expeditie van SDDNZS was bijzonder succesvol. Dankzij de inzet van onze zeer gemotiveerde vrijwilligers lukt het iedere keer weer om veilig en tevreden terug te kijken op wat we hebben bereikt. Onze Noordzee is weer een stukje schoner geworden. Wil je ons een handje helpen en ben je een gemotiveerd duiker? Dan ben je meer dan welkom om ons team te komen versterken. www.duikdenoordzeeschoon.nl