

'Plastic deeltjes' houden zich niet aan grenzen, uiteindelijk vind je die troep terug op de Noordpool'



De MSC Zoe vanuit de lucht. Midscheeps en vlak voor de brug zijn omgevallen containers te zien.

ARCHIEFFOTO

Schoon wordt het niet meer

Het is afgelopen nacht precies een jaar geleden: tijdens een zware noordwesterstorm, waarbij de golven tot zes meter werden opgestuwd, verloor het containerschip MSC Zoe boven de Waddeneilanden 342 containers met inhoud. De grote bergingsoperatie is inmiddels beëindigd, maar lang niet alle verloren lading kwam boven water.

Dat overboord geslagen spullen van de MSC Zoe zo makkelijk te vinden zouden zijn op de scheepswrakken boven de Waddeneilanden, had Ben Stiefelhagen van Stichting Duik de Noordzee Schoon niet verwacht. Zijn duikteam maakte in september tijdens een expeditie naar de Borkumse Stenen zeven duiken in het gebied waar containers overboord waren gegaan.

'Een rolkoffer, muurvast in het zand'

Stiefelhagen beschrijft wat hij aantreft bij het wrak van de Eurabia Sun, op de bodem van de Noordzee ten noorden van Ameland. In de door stroming ontstane 'slijpgeul' naast het wrak is het bingo. Zulke geulen zijn de logische plek waar overboord geslagen voorwerpen uiteindelijk blijven liggen. Maar zo veel sporen van de containerramp? Het is schokkend, zegt de expeditieleider. „We hebben net onze gidslijn vastgemaakt en we zien vier kookpannen liggen. Een paar meter verderop een grote blauwe rolkoffer, muurvast in het zand.”

Hij stuit bij zijn ronde op en langs de Eurabia Sun op sportshoenen, meer pannen, nog een

grote koffer en een donsjack, eveneens muurvast in het zand. Het duikteam begint met het uitgraven en bergen van de spullen. Bij de andere wrakken in de omgeving, die de expeditieduikers onderzoeken, is het hetzelfde verhaal. „Bij de duik op de Amerskerk, vonden we behalve donsacks ook badjassen, handdoeken en elektrische voetenbadjes”, aldus Stiefelhagen. „We vonden ook twee elektrische speelgoedauto's van rood kunststof, met accu's er in.”

Grenzen

De Noordzeeduiker maakt zich zorgen over deze vervuiling die door niemand - behalve wrakduikers - wordt gezien. „Dat plastic valt uiteindelijk in kleine stukjes uit elkaar. Niks doen, deze troep gewoon op de zeebodem laten liggen, is misschien het makkelijkst. Maar die plastic deeltjes houden zich niet aan grenzen. Uiteindelijk vind je die troep terug op de Noordpool.”

Er is discussie over hoeveel van de verloren lading is geborgen. Rijkswaterstaat zegt dat het totale gewicht van de verloren containers plus lading 3.257.000 kilo bedroeg. En dat er per 1 november 2.424.930 kilo is geborgen. Dat betekent dat er volgens Rijkswaterstaat nog 832.070 kilo lading en containerdelen) zoek zou zijn.

Maar Stiefelhagen is ervan overtuigd dat de cijfers van Rijkswaterstaat niet kloppen. „Waarom niet? Heel simpel: alle geborgen lading is nat gewogen. Dat vertekent behoorlijk. Een donsjack weegt



Spullen op het strand van Schiermonnikoog.

ARCHIEFFOTO ANP

droog nog geen kilo. Maar volgezoegen met water is zo'n jack loelzwaar.”

Geen gevaar

Maar of het nu meer of minder dan een miljoen kilo is, de bergingsoperatie is stopgezet. De Duitse autoriteiten meldden op 11 november dat de bergingsactiviteiten in Duitse wateren zijn beëindigd, omdat er geen objecten van de MSC Zoe meer waren aangetroffen, die een gevaar voor de scheepvaart vormen.

En ook in Nederland zijn de bergers terug aan de wal. „Wat er nog aan lading van de MSC Zoe in zee ligt, ligt zo verspreid over de zeebodem dat nieuwe controlesurveys naar verwachting een beperkt rendement hebben, maar wel hoge

milieukosten (bijvoorbeeld brandstof) met zich meebrengen. Rijkswaterstaat heeft daarom aan MSC gemeld onvoldoende aanleiding te zien voor een volgende controle-survey en voor nieuwe bergingswerkzaamheden op zee”, schreef minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat) onlangs aan de Tweede Kamer. Twee lege containers die bij Het Rif onder het zand liggen, een zandplaat in de Waddenzee tussen Ameland en Schiermonnikoog, moet MSC nog wel zo snel mogelijk opruimen. Ook loopt er nog - tot in elk geval halverwege dit jaar - een plan van aanpak voor het opruimen en schoonmaken van stranden en wadden.

De duikers van Duik de Noordzee Schoon willen graag samen



Aluminium pannen op het zand.

FOTO DUIK DE NOORDZEE SCHOON

met duikteam De Zeester uit Lauwersoog blijven duiken naar MSC Zoe-spullen. De minister is er net als Rijkswaterstaat geen voorstander van. „De inzet van duikers is risicovol vanwege de veiligheidsaspecten op volle zee”, schrijft Van Nieuwenhuizen. En: „De conclusie is dat de inzet van deze methode, in verhouding tot risico's en kosten, niet proportioneel te noemen is. Er zijn veel inspanningen nodig om een relatief geringe hoeveelheid afval boven water te krijgen.” Stiefelhagen is het daar niet mee eens: niet elke duik is succesvol, maar regelmatig hebben de duikers stevig beet. „En het is misschien een druppel op de gloeiende plaat, maar alle beetjes helpen.”

De Waddenvereniging is evenmin tevreden. „Schoon wordt het

niet meer. De natuur en het milieu zullen nog jarenlang last hebben van deze ramp”, schrijft de organisatie in haar jaaroverzicht. Ellen Kuipers vindt dat er nog niet genoeg is gedaan. „Om en nabij een miljoen kilo ligt er nog in zee. Nederland zou moeten vasthouden aan een resultaatverplichting voor MSC en niet aan een inspanningsverplichting, zoals het nu is. Alles opruimen, dat is wat wij willen”, zegt ze.

Daarnaast concludeert ze dat er een jaar na de ramp nog weinig concrete maatregelen zijn genomen. „Er zijn bijvoorbeeld rampenplannen beloofd door de overheid voor situaties als deze. Ik heb nog niks gezien.”

Annet van Aarsen



Een donsjack.

FOTO DUIK DE NOORDZEE SCHOON.

Route is te ondiep bij slecht weer

Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar het hoe en wat van de containerramp komt naar verwachting pas in het voorjaar uit. Maar voor de hand ligt dat de MSC Zoe tijdens de storm van een jaar geleden de zeebodem heeft geraakt in de ondiepe vaarroute vlak boven de Waddeneilanden.

De Onderzoeksraad gaf eind oktober een tussentijdse waarschuwing voor het verkeersscheidingsstelsel Terschelling-German Bight. Uit technisch onderzoek bleek namelijk dat zeer grote containerschepen bij bepaalde wind- en golfcondities door domp- en slingerbeweging de zeebodem kunnen raken. Dat geeft harde klappen, met een groot risico op verlies van lading.

De Waddenvereniging pleit ervoor om grote diepstekende containerschepen te verplichten de Friesland-route te nemen, een route die een aantal zeemijlen noordelijker loopt en dieper is. Een verbod voor de zuidelijke route is er nog niet - dat moet volgens minister Van Nieuwenhuizen internationaal worden geregeld - maar de Kustwacht geeft sinds de waarschuwing van de onderzoeksraad al wel een advies aan containerschepen om deze route bij slechte omstandigheden te mijden. Voor grote olie- en chemicaliëntankers is er al wel een verbod.

Vrijwel alle containerschepen gaan over het verkeersscheidingsstelsel Terschelling-German Bight omdat het korter is en daardoor goedkoper dan de Friesland-route. Maar rederij MSC kiest inmiddels vrijwillig voor de noordelijke route richting Duitse havens.

'De natuur heeft hier nog jarenlang last van'