

# Containerramp boven de Waddeneilanden

Op 1 januari 2019, iets meer dan een jaar geleden, vond de containerramp boven de Waddeneilanden plaats. Er zijn nog 50 containers die niet geborgen zijn en er is nog heel wat algemene vervuiling van de ramp.

**H**et jaar is slechts één dag jong wanneer een zware noordwesterstorm over de Noordzee raast. In de nacht van 1 op 2 januari 2019 worden de golven tot 6 meter hoog opgestuwd. In de vaargeul boven de Waddeneilanden haasten grote en kleine zeeschepen zich naar de veilige havens in Duitsland. De vaarroute hier heeft een gemiddelde diepte van 20 meter, normaal gesproken voldoende voor de 16 meter diepliggende 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 met een capaciteit van 19224 TEU, goed voor ruim 19.000 containers aan boord, raakt de zandbodem en er volgt een heftige schok.

In totaal bergen we 2.500 kilogram afval en netten.



Foto: Udo van Dongen.

Foto: Udo van Dongen.

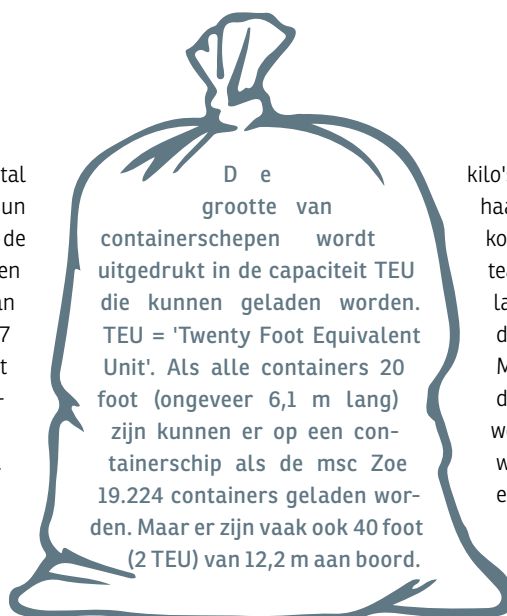
Op alle wrakken treffen we ernstige vervuiling aan.



Met een enorme knal breken 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 7 hoog opgestapeld en de msc Zoe slingert en stampst door de woeste zeegang. De eerste containers vallen overboord ter hoogte van Terschelling. Een domino-effect volgt. Met een wild geraas vallen de containers één voor één van 25 meter hoogte het water in. Deuren en wanden breken open en laten een spoor van drijvende goederen achter. Een ramp van ongekende, aanhoudende omvang is begonnen.

Pas ter hoogte van het Duitse eiland Borkum heeft de bemanning door wat er buiten op het honderden meters lange schip gebeurt. De kapitein stuurt hard naar bakboord, naar dieper water. Een spoor van bijna 120 kilometer drijvende en gezonken lading achterlatend. Ruim 3.257.100 kilogram aan goederen in 345 deels stukgeslagen containers is 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, die verantwoordelijk en uitgerust is 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 vooraleer er via een noodplan actie wordt genomen. Dit geeft veel onduidelijkheid bij andere instanties, met als gevolg dat het dagen duurt voordat er adequaat wordt ge-



reageerd. 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 eersten 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 270. Een week later wordt het officiële cijfer bekend gemaakt: er zijn 342 containers overboord geslagen.

In de dagen die volgen komen de burge-meesters van de Waddeneilanden, gesteund door 'Stichting De Noordzee' en de 'Waddenvereniging', in actie. Er wordt een oproep gedaan naar vrijwilligers en ook wordt het leger ingezet. Er worden tienduizenden

kilo's afval uit de zee en van de stranden gehaald en afgevoerd. Geweldig dat dit op zo'n korte termijn kan worden gerealiseerd. 'Duikteam de Zeester' schiet een paar maanden later in actie en komt met onderwaterbeelden van afval dat ze vinden op de wrakken. Mooie burgerinitiatieven die bijdragen aan de bewustwording van de omvang. Daarna wordt het een tijdje stil rond de ramp. In de wandelgangen horen we dat msc Zoe het op een akkoordje wil gooien met de overheid en het 'project' zo snel mogelijk wil afronden.

### sportduikers helpen bergen

Het is maandag 9 september 2019.

Het expeditie-schip van 'Stichting Duik de Noordzee Schoon' (SDDNZS), de Cdt. Fourcault, bevindt zich boven het scheepswrak van de 'Eurabia Sun', een 120 meter lang vrachtschip dat hier in 1974 in een storm is vergaan. Door haar ligging boven Ameland hebben we een hele grote kans om weggespoeld afval op het wrak tegen te komen. Als de kentering eindelijk is aangebroken, springen mijn buddy Wouter en ik vanop het drie meter hoge dek het water in. Via de afdaallijn belanden we 16 meter lager op de hoogste wrakdelen. Het zicht is verrassend goed en snel zetten we de afdaallijn vast, koppelen het ankertje los en blazen het met behulp van een hefballon naar het oppervlak. De andere duikers wachten op dit signaal en zullen nu spoedig volgen. Nadat we de 'uitzwemhaspel' (reel) hebben bevestigd, zwemmen we naar beneden waar de slijpgeul zich bevindt. Deze geul ontstaat door de waterstroming die tegen het wrak botst en het zand van de bodem meeneemt. Daardoor ontstaat een, soms 3 tot 4 meter diepe, geul rondom het



Foto: Udo van Dongen.

Een 'donsjack'.



Foto: Reinier Nijland.

Kookpannen.



Foto: Reindert Nijland.

Koffers worden geborgen.

wrak. Dit is een verzamelplaats van voorwerpen, die door de sterke stroming over de zeebodem worden verplaatst. Eenmaal in de geul zal het voorwerp meestal achterblijven of inhaken in het wrak. We zijn nauwelijks op de bodem beland of we zien 4 aluminium kookpannen liggen, duidelijk de lading van de msc Zoe. Een paar meter verder zien we een grote blauwe rolkoffer staan en even verder 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. We zitten op het juiste spoor en verlengen de eerste 'reel' met de tweede. We gaan verder langs de andere kant van het wrak en hier liggen weer kookpannen en een 'donsjack'. Als we het eind van de 'reel' bereiken, zien we een grote tweede koffer staan. Die blijkt muurvast te zitten in het zand, waarmee hij ook helemaal is gevuld. Het lijkt wel alsof deze koffer in het 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 deze voorwerpen 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. Het is 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

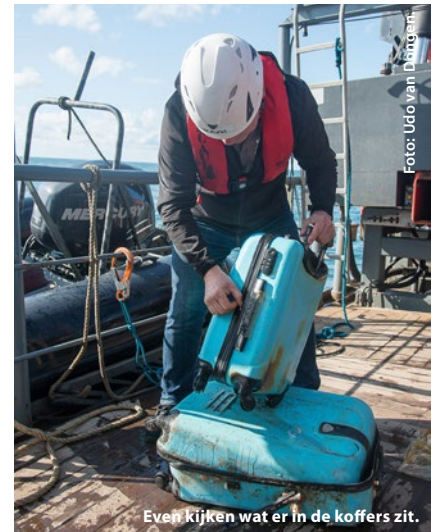


Foto: Udo van Dongen.

Even kijken wat er in de koffers zit.

binnen 10 minuten twee postzakken vol. We bevestigen hier een hefballon aan en verplaatsen deze zware last met moeite naar de opstijglijn. Met een karabinier 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 sponsen, een kleuren pallet. De grote scholen steenbolken zijn zoals altijd erg nieuwsgierig en komen verbaasd kijken wie deze 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, zoals polak en kabeljauw zijn voorzichtiger. Wij lijken vanop 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 vei-



Foto: Klaudie Bartelink.

Onze grootste vondst betreft twee grote elektrische speelgoedauto's.



Het expeditieteam.

Foto: Udo van Dongen.



ligheidsstop 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 dat alleen met de inzet van duikers kan worden geborgen.

We maken in totaal op 7 wrakken boven de Waddeneilanden een monitorings- en bergingsduik. Op alle wrakken treffen we ernstige vervuiling aan. Op het wrak van de 'Amerskerk' kwamen behalve de 'donsjacks' en sportschoenen ook badjassen, handdoeken en elektrische voetbadjes boven water. Onze grootste vondst betreft 2 grote elektrische speelgoedauto's van erg dikke felgekleurde kunststof, compleet met bedrading en accu's.

In totaal bergen we 2.500 kilogram afval en netten. We hebben prachtig foto- en filmmateriaal gemaakt en meegeholpen aan het 'Oesterproject van het WNF' op de Borkumse stenen.

Wanneer we Scheveningen binnenvaren, staan er 4 cameraploegen en 3 radiojournalisten ons op te wachten. Het wordt even behoorlijk dringen aan boord om deze media de resultaten te laten zien en de spannende verhalen te vertellen. Leuk voor de inmiddels vele woordvoerders van de stichting om middels de zenders RTLZ, SBS6 en NOS aandacht te vragen voor het containerprobleem. Het verhaal van de lading is natuurlijk nog lang niet afgerond. Het zal misschien 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 dat 80% van de verloren lading moet worden geborgen. msc Zoe is naar 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 geschat-

te 800.000 kilogram aan lading nog moet worden geborgen en dat rederij haar verantwoordelijkheid moet nemen de komende decennia. Er zijn nog 50 containers vermist, waarvan 2 met een gevaarlijke lading. Volgens Rijkswaterstaat gaat het daarbij om het Duitse deel van de Noordzee. Ik geloof niet dat microplastics grenzen kennen, maar vernietigend door de gehele Noordzee en zelfs richting Noordpool spoelen. Een gezamenlijke opruimactie tot het laatste 'donsjack', voetbad, sportschoen en speelgoedauto geborgen zijn, lijkt mij een beter uitgangspunt. Je kan er nu voor kiezen om de vervuiler hiermee weg te laten komen, maar de consequentie van dit besluit zal nog tientallen jaren de

Noordzee blijven vervuilen. Hoe moet de Noordzee er over 50 jaar uitzien?

Onze 14e Noordzee expeditie van SDDNZZ was bijzonder succesvol. Dankzij de inzet van al onze gemotiveerde vrijwilligers lukt het telkens weer om veilig en tevreden terug te kijken op wat we hebben bereikt.

Onze Noordzee is weer een stukje schoner geworden. ■

**BEN STIEFELHAGEN,  
NAMENS SDDNZZ**

### Enkele bedenkingen

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

- Is het verantwoord grote diepliggende schepen in de zuidelijke vaarroute te laten varen?
- Hoe kunnen we zorgen dat we beter voorbereid zijn op dit soort rampen?
- Waar waren de verantwoordelijke beleidsmakers in de eerste dagen na deze ramp?
- Was er geen andere bergingsmethode mogelijk om de deels intacte containers te bergen, en 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?
- Doordat bij de berging veel containers stuk zijn genepen, is er veel lading op de zeebodem terechtgekomen. Op moment van dit schrijven ploegt de vissersboot 'LO 28' de hele zeebodem om op zoek naar afval. Deze hardwerken- de vissers doen hun best de zeebodem schoon te krijgen. Maar we moeten beseffen dat we hiermee de bodemstructuur op zijn kop gaan 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.
- Worden er nog duikers ingezet om het resterende afval bij de wrakken weg te halen?

In de brief van de minister over de msc Zoe is ze weliswaar erg aardig over SDDNZZ, maar zegt ze tegelijkertijd dat er zeker geen inzet van duikers zal komen omdat de inspanning "...in verhouding met de risico's en kosten niet proportioneel te noemen is".

### Geef je op als vrijwilliger

Ben je ervaren noordzeeduiker en denk je dat je een meerwaarde kunt zijn tijdens onze expedities? Bijvoorbeeld omdat je wrakken wilt

schoonmaken, verstand hebt van het dierenleven, ander wetenschappelijk onderzoek wilt doen of op een andere manier kunt bijdragen? Geef je dan op als vrijwilliger van Duik de Noordzee Schoon. Meer informatie

over de eisen en voorbereidingen vind je terug op [www.duikdenoordzeeschoon.nl/steun-ons/meeduiken/regels-veiligheid/](http://www.duikdenoordzeeschoon.nl/steun-ons/meeduiken/regels-veiligheid/).

**BMW X6M**

Een speelgoedauto.

Foto: Klaudie Bartelink.