

Kritiek en zorg: de lading valt zo in zee



Annet van Aarsen
a.van.aarsen@hollandmediacombinatie.nl

Texel * „De bergers zijn flink opgeschoten”, zegt Rijkswaterstaat-woordvoerder Edwin de Feijter. Het mooie, rustige weer van de afgelopen weken maakte dat de bergers van de verloren lading van de MSC Zoe - 345 containers - flink konden blijven doorwerken. Maar de miljoenen kostende bergingsoperatie is nog lang niet voorbij. „Die duurt nog weken, waarschijnlijk zelfs maanden”, schat De Feijter. Rond de 120 'uniek geïdentificeerde' delen zijn er inmiddels geborgen. Dat zijn geen hele containers maar containerdelen waar een nummer op staat. „Plus alle andere rommel die door de bergingsschepen boven water is gehaald en vervolgens is afgevoerd”, aldus de woordvoerder van Rijkswaterstaat. Een groot probleem is dat er eigenlijk geen hele containers meer tussen zitten. De verloren lading van de MSC Zoe is zwaar beschadigd, de containers vielen van grote hoogte in zee en maakten een enorme klap, legt De Feijter uit. Die complicatie maakt volgens de man van Rijkswaterstaat dat de kapotte containers niet met strop-

pen, vastgemaakt aan de hijsogen op de hoeken, boven water kunnen worden getakeld. De poliepgrijper is de aangewezen methode, stelt hij.

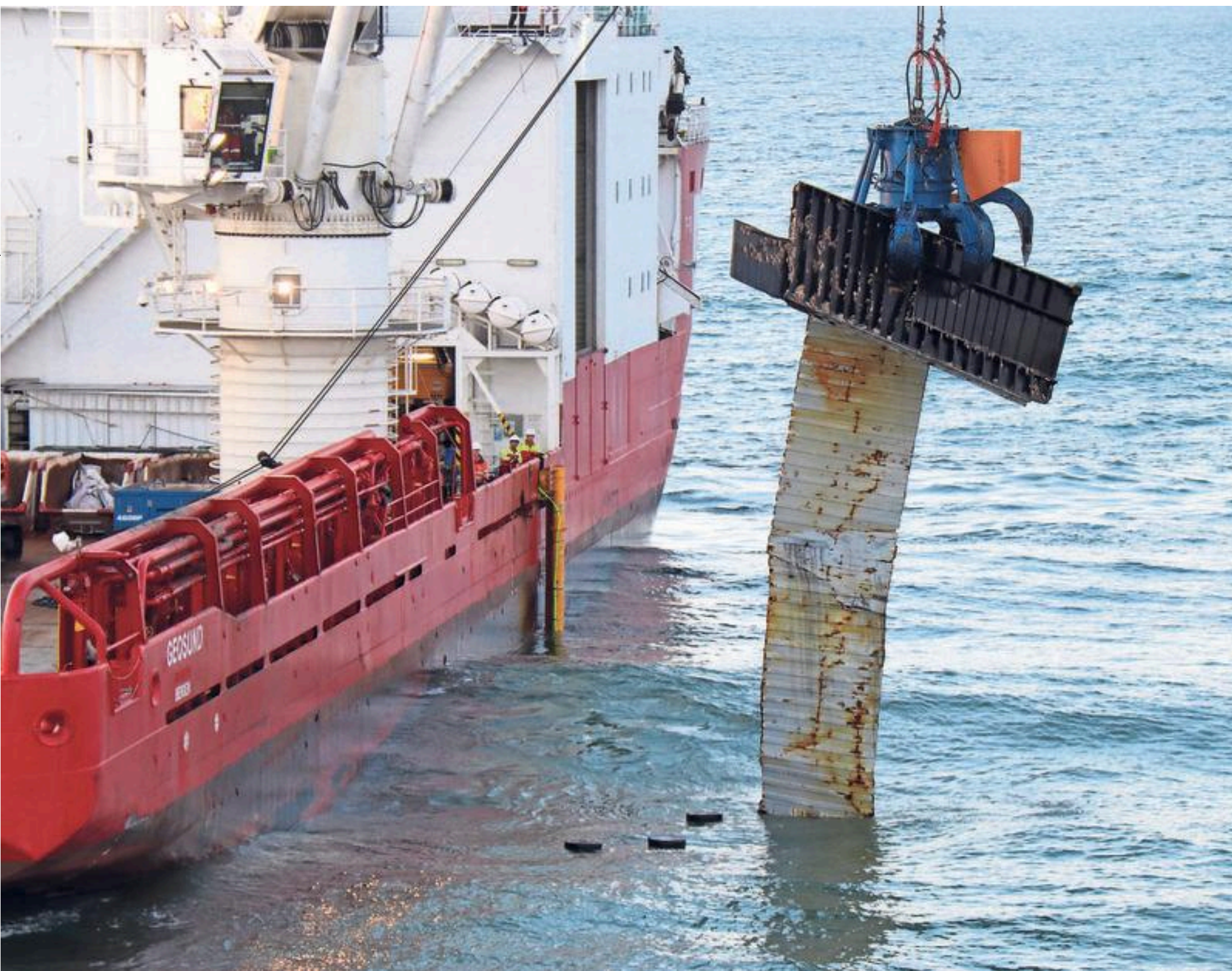
Verpakkingsmaterialen

Ben Stiefelhagen van stichting Duik de Noordzee Schoon heeft daar grote twijfels over. Hij maakt zich zorgen, vreest dat de ladingen van de containers op deze manier allemaal in zee verdwijnen. Een autocarrosserie is tot daar aan toe. „Maar die containers zitten ook barstensvol met bijvoorbeeld verpakkingsmaterialen: piepschuim en van die plastic bolletjes, HDPE-korrels. Zodra je met een poliepgrijper zo'n volgelopen kapotte container boven water takelt, stroomt al het water eruit. Het zijn 80 kuubs containers, kun je je voorstellen hoe veel water dat is, hoe zwaar? Met het water valt de lading in zee”, zegt hij. Stiefelhagen probeert al langer informatie te krijgen over de bergingsoperatie en het toezicht op het werk en de gebruikte methodes. Maar hij komt niet veel verder. „Ik kan alleen wel zeggen dat die poliepgrijper dan misschien de goedkoopste methode is, maar niet de beste”, zegt hij. Stiefelhagen, zelf beroepsduiker,

vermoedt dat er containers op de zeebodem liggen, die beter met stroppen omhoog gebracht kunnen worden. Maar dan moeten er duikers of ROV's (Remotely Operated Vehicles) naar beneden om die stroppen vast te maken. „Voor containers die deels uit elkaar zijn gevallen, kun je bovendien óók kiezen voor de optie om deze op de zeebodem in een net te zetten. Het net houdt dan de boel - bij het omhoog brengen - bij elkaar. Dan heb je minder kans dat de lading in zee valt”, aldus Stiefelhagen.

Ramp

De vissers plukken inmiddels de wrange vruchten van de container-ramp. Letterlijk. „Onder water is de ramp niet te overzien”, zegt de Texelse visserijvoorman Maarten Drijver, voorzitter van de landelijke belangenorganisatie VisNed. De Noordhollandse vissers (Texel, Wieringen, Den Helder) mijden het gebied op de Noordzee waar de MSC Zoe 345 containers verloor. Ze hebben geen trek in netten vol troep, aan schade aan het vistuig. „Maar de vissers van Terschelling, Zoutkamp en Lauwersoog zitten er midden in”, aldus Drijver. Hij hoort de verhalen over scherpe metalen containerdelen in de netten, over speelgoedauto's en plas-



Een kapotte container hangt in de schalen van een poliepgrijper van het bergingsschip Geosund.

FOTO KUSTWACHT

tics. Elke trek in het gebied waar de containers overboord gingen is Russische roulette, zeggen de vissers. „Het is één groot drama”, concludeert Drijver. „Dit wordt een probleem voor jaren. En belangrijke stappen, die je zou kunnen nemen, worden niet gezet. Boyan Slat wordt met enorme bedragen de Stille Oceaan opgestuurd om daar de 'Great Pacific Garbage Patch' op te ruimen. Maar voor deze ramp dicht bij huis gebeurt er weinig. We zijn er doodziek van.” De vissers willen graag hun steen-

tje bijdragen. Eigenlijk doen ze dat al jaren, in het project Fishing for Litter. Alle troep, die zij in hun netten vinden, verzamelen ze in bigbags, die ze vervolgens in de haven inleveren. Maar de bodem van de kas van dit succesvolle project is in zicht, zo bleek onlangs. Het steekt Drijver dat de Mediteranean Shipping Company, de rederij die verantwoordelijk is voor de verloren gegane containers, zegt dat ze alle kosten van de grote schoonmaak zal vergoeden. „Als ze het écht menen, hadden er nu in de havens containers gestaan om al

dat afval dat de vissers opvissen te collecteren.”

Voedsel

Ook de vissers wijzen op het gevaar dat de ladingen uit de containers verloren gaan. Drijver: „Een vis zal niet zo snel zo'n speelgoedautootje opeten, die in zee is terechtgekomen. Maar die verpakkingsmaterialen en die plastic korrels, dat is een ander verhaal. Grote kans dat dat door zeedieren als voedsel wordt gezien.” Er zijn vorige week afspraken gemaakt om de Noordzee, de Wad-

denzee en de kustlijn nog zeker zestien maanden te monitoren. Waar nodig worden opruimacties georganiseerd, al dan niet met hulp van vrijwilligers. Voor het opruimen van microplastic wordt deskundig advies ingewonnen, meldt Rijkswaterstaat. Daarnaast komen er bij alle strandopgangen van de Waddeneilanden containers waar mensen aangespoeld afval kunnen deponeren en doet de Waddenacademie onderzoek naar de ecologische effecten van de containerramp op de Waddenzee. Voor het bergen van containers zijn

innovatieve methodes in ontwikkeling. Bijvoorbeeld Koole Contractors uit Vijfhuizen bij Haarlem laat zien in een filmpje op YouTube de 'Seabed Rake Bucket zien, die verloren containers van de zeebodem 'schept' zonder verlies van lading. Maar het is nog niet zo ver dat zulke uitvindingen kunnen worden ingezet. Wordvoerder De Feijter van Rijkswaterstaat geeft toe dat de bergers niet alles kunnen oppikken. „De intentie is honderd procent. Maar we weten ook wel: dat gaat niet lukken.”



Vissers nemen opgevisste lading in bigbags mee naar de haven. ARCHIEFFOTO



Een schelpdierenbank. FOTO GOOFY AQUAVIDEO



BEELD FREEPIK/BEWERKING HEDSKE VOCHTELLOO

Bedreigd: het oosterrif van het Wereld Natuur Fonds

Exemplarisch voor de toestand op de Noordzee, zegt Emilie Reuchlin van het Wereld Natuur Fonds over het oosterrif dat de natuurorganisatie vorig jaar zomer bij de Borkumse Stenen aanlegde. „We hebben in overleg met de vissers lang gezocht naar een goede plek. Talloze andere plekken geprobeerd maar dat kon telkens niet, vanwege zandwinning, olie- en gasboringen en andere activiteiten. Uiteindelijk kwamen we op deze plek terecht voor de eerste voor natuurherstel aangelegde oosterrif op de Noordzee. We zijn nog niet een jaar verder en dit rif wordt nu

bedreigd door de containerramp. Wat ik hier zie gebeuren is in een notendop wat er op grotere Noordzee-schaal ook speelt: er is geen ruimte voor natuur.” Na weken rondbellen, kreeg ze eindelijk het verlossende antwoord: op de oosterrif van WNF liggen geen containers. Maar er liggen er wel een paar vlakbij, centje op een afstand van 1500 meter. Reuchlin is bang dat de (onbekende) inhoud van de containers in de buurt uiteindelijk op het rif belandt, met desastreuze gevolgen. Het is nog steeds onduidelijk waar twee containers met giftige inhoud zijn gebleven: lithiumbatterijen

en dibenzoylperoxide. Reuchlin hoopt dat ze over een paar maanden het project in goede gezondheid aantreft. „Vroeger bestond zo'n dertig procent van de Noordzeebodem uit oosterrif, maar ze zijn allemaal verdwenen op een klein bankje bij de Brouwersdam na. Op een schelpdierenbank vinden we zestig procent meer biodiversiteit dan op de zandbodem.” Het is nog onduidelijk wanneer de containers bij het oosterrif geborgen worden. Rijkswaterstaat geeft prioriteit aan de containers die in het verkeerstelsel liggen, de drukke scheepvaartroute die iets noordelijker loopt.

Ben Stiefelhagen:
'Ze zitten vol piepschuim'