



Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Datum: 9 januari 2019 | QS/AK

Onderwerp: Overboord geslagen containers schip MSC Zoë in het ruimere Waddengebied.

Geachte Voorzitter,

Op woensdag 2 januari 2019 heeft het MSC Zoë een groot aantal containers (in ieder geval 292) verloren op de Noordzee boven de Nederlandse Waddeneilanden. Inmiddels zijn meerdere containers gestrand, heeft Rijkswaterstaat een aantal containers gelokaliseerd en zijn nog circa 40 containers "zoek".

Een deel van de containers is opengescheurd. Door de geweldige inspanning van vele honderden tot enkele duizenden vrijwilligers, eilanders, medewerkers van onze gemeenten, ondernemers en manschappen van Defensie zijn de stranden en de aanliggende gebieden intussen weer redelijk opgeruimd, maar zeker nog niet schoon. Onze eilanden lagen bezaaid met piepschuim, plastic en vele losse voorwerpen. In onder andere de duinen zullen stukjes kunststof nog jarenlang opduiken. De natuur op de Waddeneilanden en in de Waddenzee is en zal komende jaren aangetast zijn door de vervuiling die door de containers teweeg is gebracht. Ook de Noordzee(bodem) zal door dit incident blijvend vervuild zijn.

Plastic in het water is nadelig voor zeehonden, bruinvissen en watervogels, omdat zij erin verstrikt kunnen raken. Sommige vogels en vissen zien kleine stukjes plastic aan voor voedsel. Als ze er teveel van binnen krijgen kunnen zij eraan sterven. Ook slikken veel dieren per ongeluk micro plastics in. Omdat zich aan micro plastics gemakkelijk chemicaliën hechten krijgen de dieren gif binnen, dat hun gedrag en gezondheid kan beïnvloeden. Omdat plastic nooit vergaat blijven de effecten van plastic eendeloos merkbaar.

Naar aanleiding van deze milieuramp van nationale omvang, waarbij de situatie naar onze mening te vergelijken is met die van een olieramp, wenden wij ons tot u. In het bijzonder met het oog op de unieke status van dit UNESCO Werelderfgoed gebied Waddenzee.

#### Gevaar bewoners en natuur Waddengebied

Het baart ons, als bestuurders van deze prachtige maar ook kwetsbare waddenomgeving, grote zorgen dat containers zo gemakkelijk overboord kunnen slaan. Niet alleen vormen deze containers een gevaar voor de scheepvaart voor de kust, maar wanneer een dergelijke container op het strand aanspoelt, kan er ook direct gevaar voor de bewoners en toeristen op de Waddeneilanden ontstaan.

Daarnaast is er een sluipend gevaar wanneer de containers, met wellicht onbekende lading, na verloop van tijd doorroesten en de inhoud ongecontroleerd en wellicht ongemerkt vrijelijk het milieu instroomt. De gevolgen voor flora en fauna in dit kwetsbare waddengebied laten zich raden. Vanuit onze verantwoordelijkheid voor het beheer van dit gebied en de veiligheid voor de bewoners en bezoekers is dit onaanvaardbaar.

#### Werelderfgoed Waddenzee

De Waddenzee is het grootste getijdensysteem ter wereld, waar natuurlijke processen ongestoord kunnen plaatsvinden. Het gebied strekt zich uit langs de kusten van Denemarken, Duitsland en Nederland.

Vanwege zijn wereldwijd unieke geologische en ecologische waarden staat de Waddenzee op de Werelderfgoedlijst van UNESCO. Nergens anders bestaat er zo'n dynamisch landschap met een veelheid aan leefgebieden die gevormd zijn door wind en getijden. De biodiversiteit op wereldschaal is mede afhankelijk van de Waddenzee.

In het kader van de Trilaterale Waddenzee Samenwerking dragen Denemarken, Duitsland en Nederland samen de verantwoordelijkheid voor het behoud van dit onvervangbare ecosysteem, ten behoeve van de huidige en toekomstige generaties

#### Intensiteit scheepvaartroute

Als gevolg van een steeds verdergaande schaalvergroting van de scheepvaart ontstaat er bij alle geledingen in het Waddengebied een groeiende bezorgdheid over de scheepvaartintensiteit, met name in de verkeersscheidingsstelsels die grenzen aan het Waddenzeegebied, in relatie tot veiligheid en bescherming van het milieu.

De zuidelijke Noordzee met zijn Waddenzee wordt gekenmerkt door internationale en korte vaart, recreatief zeilen, visserij, windenergie, veerdiensten en offshore diensten. De verkeersbanen direct ten noorden van de Waddenzee, aangeduid als Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) en Werelderfgoed, zijn een van de drukste scheepvaartgebieden ter wereld.

De Noordzee is met ongeveer 260.000 scheepsbewegingen (> 300 bruto tonnage, GT) jaarlijks een van de drukst bevaren zeeën ter wereld. De scheepvaart wordt geleid via onderling verbonden verkeersbanen van en naar Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Eemshaven, Emden, Wilhelmshaven, Bremerhaven en Hamburg, maar ook naar het noorden (dat wil zeggen om Skagen te passeren) en Noordoost.

In de media zijn inmiddels vragen opgeroepen over de keuze van de kapitein om de kortere zuidelijke route 30 kilometer uit de Waddenkust te bevaren richting Bremerhaven in plaats van de noordelijke zeevaartroute 90 kilometer uit de Waddenkust.

#### Aanpassingen op korte termijn

Graag zien wij als burgemeesters van de Waddeneilanden dat de verantwoordelijk Minister erkent dat een ramp als deze niet nog eens kan en mag gebeuren.

Wij stellen voor bij calamiteiten zoals de huidige dezelfde aanpak en bijbehorende verantwoordelijkheden te hanteren als die bij een olieramp.



De volgende vier aanpassingen kunnen naar onze mening reeds op korte termijn worden doorgevoerd om meer controle te kunnen uitoefenen op het verladen en transporteren van zeecontainers op deze drukke zeevaartroute boven het UNESCO Werelderfgoed gebied Waddenzee:

- Adequater toezicht en handhaving op het beladen en sjoeren van de zeecontainers;
- Verplichten dat de zeecontainers worden voorzien van een GPS-marker, waarmee de containers ook onder water te lokaliseren zijn;
- Verplichten dat de zeecontainers worden voorzien van chips, waarmee aan de buitenkant van de zeecontainer af te lezen is, welke inhoud de container bevat en of deze gevaarlijke/giftige stoffen bevat;
- Toezicht op de keuze die door de kapitein van het schip wordt gemaakt met betrekking tot de te volgen route boven de Waddeneilanden en het Waddengebied.

Deze technische oplossingen zijn volgens ons direct te realiseren en worden voor zover ons bekend al jarenlang wereldwijd toegepast. In Nederland wordt hierover al jaren gediscussieerd en worden goede voornemens geformuleerd. Het is nu de hoogste tijd voor concrete maatregelen en politieke actie.

#### Eerder verzonden brieven Waddeneilanden over veiligheid scheepvaartroute

Al eerder hebben wij onze bezorgdheid geuit over de risico's van het overboord slaan van containers. In dit kader verwijzen wij naar onze eerdere brieven (verzonden door de gemeente Ameland) aan voormalig Minister van Verkeer en Waterstaat, dhr. ir. C.M.P.S. Eurlings op 21 december 2007 en voormalig Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mevr. J.C. Huizinga-Heringa op 26 februari 2008. Deze brieven treft u bijgaand aan.

Bovendien verwijzen wij u naar onze gezamenlijke brief van 22 februari 2018 aan mr. ing. J.H. Dronkers, directeur-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken en mevr. B.C.M. Gijsbers, directeur Maritieme Zaken van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waarin wij een klemmend beroep hebben gedaan om er voor te zorgen dat er meer veiligheidsmaatregelen worden getroffen voor schepen in het ruimere Waddengebied en ten noorden hiervan. Ook deze brieven treft u bijgaand aan.

#### Tot slot

Wij zouden het zeer op prijs stellen als de Kamer, gezien de urgentie van de problematiek, op korte termijn over deze voorstellen een debat zou willen voeren en vragen u vriendelijk dit te bevorderen.

Namens het Samenwerkingsverband van de Waddeneilanden.

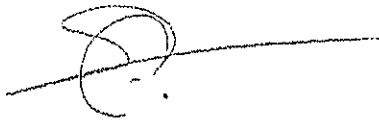
Hoogachtend,



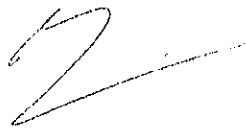
Hoogachtend,



Michiel Uitdehaag,  
burgemeester Texel



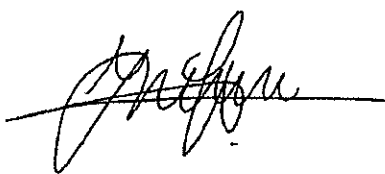
Tineke Schokker,  
burgemeester Vlieland



Bert Wassink,  
burgemeester Terschelling



Gerard van Klaveren,  
burgemeester Ameland



Ineke van Gent,  
burgemeester Schiermonnikoog

