

Geachte leden van de Tweede Kamer/leden van de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat

Namens de vijf Waddeneilanden wil ik graag nogmaals aandacht vragen voor de desastreus gebleken gevolgen van het overboord slaan van de bijna 400 containers van de MSC Zoë op 2 januari dit jaar.

Ik zeg bewust nogmaals.

De Waddeneilanden hebben al vanaf 2007 aandacht gevraagd bij de Tweede Kamer voor de grote risico's die gepaard gaan aan de scheepvaart boven de eilanden (een set brieven laat ik bij u achter).

Een kort en niet volledige rijtje feiten deze eeuw:

- 2001 stranding van de Duitse Kustvaarder Hunt bij Texel
- 2002 brand van de Sloman Traveller, beladen met chemische stoffen (Op Terschelling moesten ramen en deuren gesloten blijven vanwege de chloorlucht)
- 2003 het MS Andinet verloor vaten en containers met zeer giftige stoffen boven Texel
- 6 november 2007 Acht containers overboord van het Ms Duncan Island
- 8 november 2007 45 containers overboord van het containerschip NYK Antaris
- 2 januari 2019 MSC Zoë 352 containers overboord en de stranden, de Waddenzee, de Groningse en Friese kust overspoeld met goederen en microplastics.
- 28 maart 2019 een schip loost/verliest olie nabij Texel. Het dreigt de kust van Texel te bereiken.

Ik constateer dat elke brief, elk signaal, dat al dan niet in Waddenverband wordt afgegeven een welwillend oor krijgt bij de Tweede Kamer, bij de verantwoordelijke Minister, maar ik constateer ook dat er vervolgens niets gebeurt.

Niet voor niets hebben wij in januari als gezamenlijke burgemeesters een persbericht afgegeven waarin wij om maatregelen vragen die direct te realiseren zijn.

1. Beter toezicht en handhaving op het beladen en sjourneren van containers in de havens, te beginnen in Nederland (doorvoerhaven zoals Rotterdam)
2. Verplichten dat zeecontainers ook onderwater snel gedetecteerd kunnen worden. GPS onder water kan niet, maar men is druk bezig om systemen te ontwikkelen bij defensie waarmee GPS of een vergelijkbaar systeem ook onder water werkt.
3. Het voorzien van containers van chips, waarmee de lading snel kan worden achterhaald. Dit is van levensbelang voor de bergers van de containers, dat begrijpt u ook wel.
4. Toezicht op de keuze van de kapitein van het schip voor de route boven de eilanden. Zwaarbeladen schepen moeten niet vlak boven de eilanden varen in relatief ondiep water. De oorzaak van het incident met de MSC Zoë moet ook daar in gezocht worden; te ondiep water, te diep beladen, een zandbank en een fikse storm uit het noordwesten zijn de ingrediënten die tot deze ramp hebben geleid.

Daarnaast stellen wij als gezamenlijke Waddenburgemeesters voor bij calamiteiten zoals de huidige met de containers van de MSC Zoë dezelfde aanpak en bijbehorende verantwoordelijkheden te hanteren als bij een olieramp.

Vanwege de onduidelijkheid de eerste dagen (of week) wie nu waar verantwoordelijk voor was (is dat RWS, Kustwacht, gemeenten of natuurorganisaties) wil ik voorstellen snel gezamenlijk te gaan werken aan een helder protocol. Het scheelt in de aanvang van een ramp veel tijd en dus ook ergernis

Bovendien maken wij ons zorgen over de aansprakelijkheid voor alle eventuele kosten als gevolg van deze milieuramp: de directe materiele schade (gevolg van bergen en opruimen van containers), maar ook de indirecte kosten (milieuschade nu en in de toekomst aan het ecosysteem van ondermeer plastic en piepschuim).

Het is mij duidelijk:

- Door de klimaatverandering stormt het meer en vaker.
- Het vervoer per containerschip neemt jaarlijks alleen maar toe.

Je hoeft geen wiskundige te zijn om te voorspellen dat rampen zoals deze, alleen maar toenemen als er verder niets gebeurt!

Dat betekent ook dat de maatschappelijke en ecologische kosten alleen maar toenemen.

Zie hoeveel manuren en kosten, gemeenten, waterschappen, natuurorganisaties en het Rijk nu moeten maken om de rotzooi op te ruimen en om de kosten terug te krijgen.

De Waddeneilanden zijn via het KIMO uitgenodigd voor een EU workshop in Brussel over de containerramp om de lokale ervaringen te delen. Bedoeling is om deze workshop te gebruiken voor het agenderen van het onderwerp bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Dit is de organisatie op VN-niveau waar internationale maatregelen voor de scheepvaart worden afgesproken

Ik roep u allen dan ook op om eveneens via uw kanalen bij het IMO aan te kloppen om deze problematiek aan te kaarten.

Ook vanuit de trilaterale samenwerking rondom de Waddenzee in de WaddenSeaBoard (WSB) wordt de urgentie ervaren. Vanuit de WSB zal onderzocht worden of de status van het Waddengebied als Particular Sensitive Sea Area (PSSA) nog handvatten biedt om in de toekomst op terug te grijpen.

Persbericht: Waddenburgemeesters uiten zorgen over containervervoer

De burgemeesters van de Nederlandse Waddeneilanden maken zich al lange tijd ernstige zorgen over het schijnbare gemak waarop containers van boord van schepen kunnen slaan, met alle gevolgen voor mens en milieu van dien. Zij dringen er nu met een brandbrief aan de voorzitter van de Tweede Kamer op aan om op korte termijn vier aanpassingen door te voeren die de veiligheid op het verladen en transporteren van zeecontainers op de Noordzee bevorderen.

Het gaat om de volgende maatregelen, die volgens de burgemeesters direct te realiseren zijn:

- 1) Adequater toezicht en handhaving op het beladen en sjoeren van de zeecontainers;
- 2) Verplichten dat de zeecontainers worden voorzien van een GPS-marker, waarmee de containers ook onder water te lokaliseren zijn;
- 3) 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;
- 4) 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.

Daarnaast stellen de burgemeesters voor bij calamiteiten zoals de huidige met de containers van de MSC Zoë dezelfde aanpak en bijbehorende verantwoordelijkheden te hanteren als bij een olieramp.

Morgen (donderdag 10 januari) brengt minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat een werkbezoek aan Terschelling. Burgemeester Wassink zal haar dan persoonlijk de brief overhandigen.

In de bijlage leest u de brief van de Waddenburgemeesters aan de voorzitter van de Tweede Kamer.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met burgemeester Wassink van de gemeente Terschelling, 0562446244.

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 eindelijk 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 scheepsvaart ontstaat er bij alle geledingen in het Waddengebied een groeiende bezorgdheid over de scheepsvaart-intensiteit, 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

In kopie aan:

Minister van I&W

Minister van BZK

Minister van Justitie

Vaste Kamercommissie I&W

Fractievoorzitters Tweede Kamer

Woordvoerders diverse fracties op dit onderwerp

Directeur-generaal Rijkswaterstaat

Hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Provincie Fryslân, Noord-Holland en Groningen

Veiligheidsregio Fryslân, Noord-Holland Noord

Wetterskip Fryslân

Waterschap Noorderzijlvest

Hoogheemraadschap Noorderkwartier

Vereniging Waddenzeegemeenten

Regiecollege Waddengebied

Waddenvereniging

KIMO

Natuur en Milieu

Natuurmonumenten

Staatsbosbeheer

It Fryske Gea

Landschap Noord-Holland

Gemeenteraden Texel, Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog



Minister van Verkeer en Waterstaat
De heer ir. C.M.P.S. Eurlings
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onderwerp	Bijlage(n)	Ons kenmerk	Telefoon	Datum	Verzonden
containers in zee	-	CvL	0519 555 569	21 december 2007	21 DEC. 2007

Geachte minister Eurlings,

Tijdens de storm van dinsdag 6 november zijn er boven de waddeneilanden, in de zogenaamde TE-route, acht containers overboord geslagen van het MS Duncan Island. Twee van de containers bleken een lading bananen te bevatten, drie containers waren leeg en van drie containers was de lading onbekend. In de loop van de dag werden de eilanden getrakteerd op een grote hoeveelheid bananen die uit de inmiddels gebarsten containers waren gespoeld. Enkele containers en de brokstukken daarvan spoelden later ook aan op de eilanden.

Twee dagen later, op 8 november, tijdens een nieuwe storm verloor het containerschip NYK Antaris in die zelfde TE-route 45 containers die - naar verluid - leeg waren. Deze laatste containers zijn niet op de eilanden aangetroffen, maar hebben wel dagen rondgezworven in het zeegebied rond de eilanden. De Koninklijke Marine heeft daar later zoekacties naar gepleegd. Aangenomen moet worden dat het merendeel is afgezonken naar de zeebodem.

Ook in het verleden hebben zich meermalen gevaarlijke situaties voorgedaan. Ik breng u bijvoorbeeld in herinnering het MS Andinet, dat in december 2003 lading (vaten en containers met zeer giftige stoffen) verloor boven Texel. Of de stranding van de Duitse kustvaarder Hunte in 2001 eveneens bij Texel. En de brand in 2002 aan boord van de Sloman Traveller, een schip dat chemische stoffen aan boord had. Op Terschelling was een chloorlucht te ruiken en de bevolking kreeg het advies binnen te blijven en ramen en deuren gesloten te houden.

Het is een feit dat de waddeneilanden aan één van de meest drukke vaarroutes ter wereld liggen. In deze zogenaamde TE-route wordt file gevaren tussen de havens aan de zuidelijke noordzee (Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, etc.) en het noordelijke gebied (Hamburg, Bremen, Scandinavië). Buiten het feit dat een dergelijk drukke vaarroute al de nodige risico's met zich meebrengt bij calamiteiten (aanvaringen, storingen, noodsituaties bij storm) wil ik de situatie van de losslaande containers speciaal bij u onder de aandacht brengen.

Containers zijn aparte verlaadunits die met alle mogelijke lading aan boord van schepen worden geplaatst. Het is zelfs zo dat de meeste rederijen vanwege internationale wettelijke bepalingen verplicht zijn om de containers met de meest gevaarlijke lading aan dek te plaatsen, zodat bij calamiteiten deze lading zo snel mogelijk geïsoleerd kan worden. Containers worden doorgaans vastgezet aan elkaar door middel van zogenaamde hoekblokken en trekstangen. Indien dit goed gebeurt, kan er onder normale omstandigheden niet zoveel mis gaan. De twee laatste stormen

Jelmeraweg 1
9162 EA
Ballum-Ameland
Tel. 0519-555555
Fax 0519-555599

Postadres:
Postbus 22
9160 AA
Hollum-Ameland

info@ameland.nl
www.ameland.nl

hadden een kracht van maximaal wind 10. Op zichzelf zijn dat geen extreme weersomstandigheden.

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 aanspoeld kan er ook direkt 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 waddegebied laten zich raden. Vanuit onze verantwoordelijkheid voor het beheer van dit gebied en de veiligheid voor de bewoners en bezoekers is dit ontoelaatbaar.

In het verleden is in het kader van de diverse conferenties over Noordzee en Waddenzee reeds aandacht voor deze problematiek gevraagd, maar tot op heden zijn we er echter nog niet in geslaagd tot een bevredigende oplossing te komen. Gezien de recente incidenten en het beeld over de afgelopen jaren lijkt het zelfs een steeds groter wordend probleem te worden. Wellicht is het zo dat de internationale wet- en regelgeving wel toereikend is, maar dat de handhaving daarvan tekort schiet.

Naar aanleiding van de actuele gebeurtenissen vragen wij u nogmaals met klem aandacht voor dit probleem. Wij zijn graag bereid deze zaak mondeling nader toe te lichten. Wij nodigen u ook van harte uit om de situatie eens ter plekke op één van de waddeneilanden te komen bekijken en bespreken.

Daarnaast zal deze problematiek op de eerstvolgende agenda van het internationale milieucongres van het KIMO worden geplaatst.

Namens het Eilander College van burgemeesters,

Met vriendelijke groet en hoogachting,



Albert de Hoop
burgemeester
vice-voorzitter KIMO Internationaal

Deze brief is in kopie tevens verzonden aan:

- B&W Texel
- B&W Vlieland
- B&W Terschelling
- B&W Ameland
- B&W Schiermonnikoog
- RWS Noordzee, t.a.v. H.I.D. ir. M.Th. de Groot
- Eilander Raad
- RCW
- Euregio
- KIMO
- Vaste Kamercommissie V&W
- Beroeps- en bedrijfsorganisaties scheepvaart



Aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
Mevrouw J.C. Huizinga-Heringa
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onderwerp	Uw kenmerk	Ons kenmerk	Telefoon	Datum	Verzonden
Containers in zee	DGTL-008/380	CvL	(0519) 555 569	25 februari 2008	26 FEB. 2008

Geachte mevrouw Huizinga,

Op 21 december 2007 heb ik per brief uw aandacht gevraagd voor het feit dat er regelmatig containers van schepen afvallen en in zee terechtkomen.

Ik ben u zeer erkentelijk voor uw snelle beantwoording. Inmiddels hebben de media dit thema ook opgepakt; ik heb begrepen dat er ook enkele kamervragen zijn gesteld. Het was mijn bedoeling dat er hernieuwde aandacht voor dit probleem zou komen en ik kan tevreden constateren dat het thema nu weer actueel is.

Onlangs nog leidde een stranding van een containerschip op de Westerschelde – vanwege de mogelijk gevaarlijke lading – tot een GRIP4-situatie in dat gebied. Ook daar was het thema aan de orde dat bij calamiteiten de onbekende inhoud van containers tot problemen en veiligheidsrisico's leidt.

In reactie op uw beantwoording van mijn brief van 21 december 2007 zou ik het volgende willen opmerken:

U merkt op dat volgens de aan u beschikbare gegevens er in de afgelopen twintig jaar gemiddeld ongeveer vijftien of minder containers per jaar overboord geslagen zijn. Gemiddeld en cijfermatig mag dat wellicht juist zijn, andere bronnen – zoals ook in het programma Een Vandaag te zien was – vermelden aantallen van 150 containers per jaar. De actualiteit van het afgelopen jaar laat in het Waddengebied in elk geval de aantallen zien zoals ik die in mijn brief vermeld had.

Op het totale aantal vervoerde containers op jaarbasis is dat misschien verwaarloosbaar, maar vanwege de ernstige milieurisico's die zelfs één enkele container kan veroorzaken, zijn zelfs de 53 containers die ik in mijn vorige brief noemde mijns inziens onaanvaardbaar.

Ook het feit dat 70% van de vervoerde containers aan de Nederlandse kust voorbij vaart en geen Nederlandse haven aandoet, is voor mij geen argument om datgene wat wij in Nederland wél kunnen aanpakken, te laten liggen.

Ik ben het van harte eens met de stelling dat er een internationale aanpak vereist is, en daarom heb ik – in mijn hoedanigheid van voorzitter van het KIMO – aan alle aangesloten KIMO-leden in Europa gevraagd om dit onderwerp ook bij hun eigen minister onder de aandacht te brengen. Op de voorjaarsvergadering van de Board van KIMO International zal dit onderwerp ook verder worden besproken.

Jelmeraweg 1
9162 EA
Ballum-Ameland
Tel. 0519-555555
Fax 0519-555599

Postadres:
Postbus 22
9160 AA
Holtum-Ameland

info@ameland.nl
www.ameland.nl

U vermeldt verder dat er over het opruimen van overboord geslagen containers goede afspraken met de kustwacht, Rijkswaterstaat en de eigenaren bestaan. Ik zou graag van u willen weten hoeveel van de overboord geslagen containers teruggevonden worden. Want ondanks goede afspraken kan een container alleen maar opgeruimd worden als die gevonden wordt. Er zijn aanwijzingen dat een aanzienlijk aantal containers waarvan bekend is dat zij gevaarlijke lading bevatten, nooit gevonden wordt.

De hoofdoorzaak van het overboord slaan van containers zit volgens deskundigen in het vastzetten van de lading op het dek van het schip. Ook in de uitzending van Een Vandaag is daarop gewezen door deskundigen van het MARIN. Ik ben blij met uw opmerkingen ten aanzien van het onderzoek van MARIN en de bereidheid om de regels nog eens te toetsen. Ik wil bij u toch ook nog aandringen op het handhaven van de reeds bestaande regels.

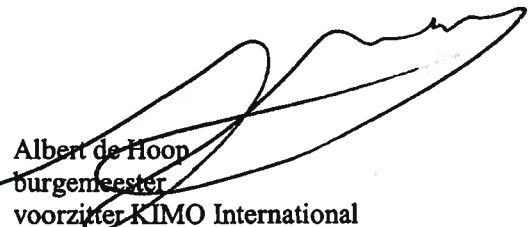
Door robotisering van de stuwadoorspraktijk in de containerverlading, de aantallen en de economische belangen die daarbij spelen, lijkt de noodzaak tot handhaving van de 'schorregels' wat in het gedrang te komen. Ik ben echter van mening dat – ondanks alle economische belangen – een schip niet mag uitvaren met gevaarlijke milieubelastende stoffen als de lading niet (gecontroleerd) gezekerd is. De risico's die deze vervoersmiddelen met zich meebrengen zijn onevenredig hoog ten op zichte van het milieu in het algemeen, maar zeker in het kwetsbare gebied van de tot werelderfgoed genomineerde Waddenzee.

Voor mij is het niet zozeer de vraag of men het verlies van containers wereldwijd als een probleem ervaart, maar eerder of men inziet dat elke enkele container met milieubelastende stoffen die in zee terechtkomt tot een onaanvaardbaar risico leidt.

Kortom, ik ben blij met uw snelle reactie en de door u aangekondigde maatregelen, maar ik zou op een aantal door mij genoemde onderwerpen graag een nog steviger aanpak willen zien.

Met vriendelijke groet en hoogachting

Namens het Eilander College van Burgemeesters,



Albert de Hoop
burgemeester
voorzitter KIMO International

Een afschrift van deze brief werd gestuurd aan:

- B&W Texel
- B&W Vlieland
- B&W Terschelling
- B&W Ameland
- B&W Schiermonnikoog
- RWS Noordzee, t.a.v. H.I.D. ir. M.Th. de Groot
- Eilander Raad
- RCW
- Euregio
- KIMO
- Vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

mr. ing. J.H. Dronkers, directeur-generaal
Luchtvaart en Maritieme Zaken
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500EX Den Haag

Datum: 22 februari 2018 | 60596 | QS
Onderwerp: Veiligheidsmaatregelen voor schepen in het ruimere Waddengebied

Geachte heer Dronkers,

De afgelopen jaren worden de Waddeneilanden geconfronteerd met overboord geslagen containers. Recentelijk nog verloor het ms. Leonie P boven Ameland en Terschelling 24 containers. Dit baart de bestuurders van de Waddeneilanden zorgen en hebben onlangs een informatief gesprek hierover gevoerd met de heer J.Pas, beleidsadviseur Nautische zaken van de Kustwacht.

Naar aanleiding van dit gesprek, wenden wij ons tot u.

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 PSSA en Werelderfgoed, zijn een van de drukste scheepvaartgebieden ter wereld.

De Noordzee is met ongeveer 260.000 scheepsbewegingen (> 300 brutotonnage, 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 het recente verleden kwamen maatregelen zoals VTS en VTM in het bijzonder naar voren als opties om de veiligheidsnormen te verhogen. Er is een groeiende bezorgdheid over de scheepvaartintensiteit, met name in de verkeersscheidingsstelsels die grenzen aan het Waddenzeegebied, in relatie tot veiligheid en het milieu.

Recente incidenten zoals ongevallen en bijna-botsingen, verlies van lading (deklading en containers), de ontwikkelingen in het Eemshavengebied en ook de zich snel ontwikkelende offshore windparken vereisen een her evaluatie van Vessel Traffic Management (VTM), een beoordeling van wat een vaartuig is en dus een proactief optreden van de Kustwacht.

Verkeersmonitoring in de zuidelijke Noordzee kan zorgen voor meer veiligheid van de scheepvaart. De schaalvergroting van de scheepvaart en tonnage neemt namelijk alleen maar toe en het transport over zee zal in de toekomst alleen nog maar meer via containerschepen verlopen.

Als Samenwerkingsverband De Waddeneilanden, in welk verband wij als (Nederlandse) Waddengemeenten onze gezamenlijke gedeelde belangen behartigen, doen wij een klemmend beroep op u om er voor te zorgen dat er meer veiligheidsmaatregelen worden getroffen voor schepen in het ruimere Waddengebied en ten noorden hiervan.

Hierbij denken wij aan een verbeterd Verkeersmanagement (VTS), waarmee fouten kunnen worden beperkt of zelfs voorkomen. Daarnaast denken wij aan een extra ETV (noodsleepboot hulp), waardoor, naar wij van de Kustwacht hebben begrepen, 50% van de incidenten kan worden voorkomen. Verder zou de Kustwacht meer proactief dan reactief moeten optreden op zee. Nu heeft de Kustwacht ons inziens daar te weinig capaciteit voor.

Er van uit gaande dat u deze schets over de schaalvergroting van de scheepsvaart in het ruimere Waddengebied erkent en onze zorgen over de veiligheid op zee deelt, vernemen wij graag uw reactie op de voorgestelde veiligheidsmaatregelen.

Een gelijklopende brief hebben wij toegezonden aan mevr. B.C.M. Gijsbers, directeur Maritieme Zaken.

Met vriendelijke groet,
Namens het Samenwerkingsverband van de Waddeneilanden,



J.B. Wassink,
voorzitter



W.R.H. van Schoonhoven,
wnd. secretaris-directeur



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

Adres:
KIMO Nederland en België
Postbus 325
1940 AH Beverwijk
tel. 0031 (0)251-263848
e-mail: mmannaart@odijmond.nl

Nummer: 2019-mm/002
Referentie: KIMO2019-01/mm
Betreft: Verbetering aanpak transport containerschepen i.r.t. overboord
geslagen containers van de MSC Zoe
t.k. Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Datum: 10 januari 2019
Contactpersoon: M. Mannaart

Website: www.kimonderlandbelgie.org

Website int.: www.kimointernational.org

Geachte Voorzitter,

Hierbij willen wij u het beste wensen voor 2019. Het jaar begon voor onze kustgemeenten echter met een grote schok. Met grote afschuw hebben wij als netwerken van kustgemeenten kennis genomen van het verlies van de honderden containers van het transportschip MSC Zoë op 2 januari jongstleden, waarvan de inhoud de zee en stranden van het UNESCO Werelderfgoed Waddengebied vervuult. De Waddengemeenten en vooral die van de Waddeneilanden, honderden vrijwilligers, het leger en Rijkswaterstaat hebben er hun handen vol aan. Een deel van de containers is geborgen en een deel is nog zoek, evenals de inhoud van veel containers, waaronder chemicaliën. De niet geborgen inhoud zal bijdragen aan de concentraties van plastic in zee. De komende maanden zal er nog steeds veel afval aanspoelen en naar verwachting zullen de komende jaren de vissers die aan het Fishing for Litter project meedoen afval van deze herkomst opvissen.

De Noordzee is met ongeveer 260.000 scheepsbewegingen (> 300 bruto tonnage, GT) jaarlijks een van de drukst bevaren zeeën ter wereld. Deze huidige ramp was weliswaar van grote omvang, maar het verlies betrof nog geen 1,5% van de laadcapaciteit van wat containerschepen tegenwoordig kunnen vervoeren. Die capaciteit betreft tot 20.000 containers en de huidige ontwikkelingen in de scheepsbouw gaan richting schepen met een bijna dubbele capaciteit. Als een dergelijk schip vergaat, dan ontstaat een geheel andere, veel ernstiger situatie.



Gelet op het grote aantal scheepsbewegingen binnen onze landsgrenzen is een dergelijk voorval niet ondenkbaar.

Middels deze brief spreken wij onze steun uit aan de getroffen Waddengemeenten. Wij als netwerken van kustgemeenten: KIMO Nederland/België en KIMO Internationaal (de internationale Vereniging van Kustgemeenten voor een Duurzame Zee), vertegenwoordigen meer dan 70 kustgemeenten in 8 Noordwest Europese landen. Wij spreken onze grote zorgen uit over de nasleep van deze ramp en de huidige ontwikkelingen en aanpak van containerschepen.

In het verleden hebben wij de risico's van de huidige wijze van containertransport nationaal en internationaal aangekaart conform KIMO RESOLUTION 1/05 (bijgevoegd). In dit kader hebben wij in 2007 en 2008 al een signaal over de problematiek van transport over zee aan de voormalig Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mevr. J.C. Huizinga-Heringa afgegeven, maar hier is tot op heden naar onze mening onvoldoende mee gebeurd.

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

Daarnaast is er een sluipend gevaar wanneer de containers, na verloop van tijd doorroesten en de inhoud ongecontroleerd en wellicht ongemerkt vrijelijk het milieu instroomt. De gevolgen voor flora en fauna in het zee- en kustmilieu maar ook voor de visserijsector laten zich raden. Vanuit onze verantwoordelijkheid voor het beheer van dit gebied en de veiligheid voor de bewoners en bezoekers is dit ontoelaatbaar. In dit kader maken wij ons zorgen over de aansprakelijkheid voor alle eventuele kosten als gevolg van deze milieuramp: de directe materiële schade (gevolg van bergen en opruimen van containers), maar ook de indirecte materiële kosten (milieuschade nu en in de toekomst aan het ecosysteem).

Om de huidige ramp aan te kunnen pakken en een dergelijke ramp te kunnen voorkomen is er een aanpak in twee fasen nodig:

Voor de korte termijn stellen wij voor:

1. Overleg met de kustgemeenten te voeren over hoe dit probleem op te pakken, en dit nader uit te werken door bijvoorbeeld het opzetten van een "taskforce containertransport op zee";
2. Minimaal adequater toezicht en handhaving op het beladen en sjoeren van de zeecontainers, o.a. middels het verbeteren van toezicht en handhaving van dit soort transporten middels het Cargo Management System (CMS).

Vervolgens moet een lange termijn aanpak worden opgezet om herhaling te voorkomen. Hiervoor zijn volgens ons minimaal de volgende onderdelen van belang:

3. Het uitvoeren van een onderzoek naar de wijze van laden en vastzetten van containers op schepen en het management van hun vaarroutes;
4. Het opzetten en toepassen van een adequaat Vessel Traffic Management (VTM) systeem, zeker voor transporten nabij kwetsbare natuurgebieden als het Waddengebied;
5. 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.



6. Verplichting van het toepassen GPS-markers op containers met gevaarlijke lading;
7. Lobby bij de EU, OSPAR en de Internationale Maritieme Organisatie om de punten 4, 5 en 6 door te laten voeren.

Wij vragen u als Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal deze brief met de kamerleden te delen en de kamerleden te vragen alles binnen hun mogelijkheden te doen om dit probleem in het vervolg te voorkomen.

Wij kijken uit naar uw antwoord.

Met vriendelijke groet,

S.Y. Dinjens
Voorzitter
KIMO Nederland & België

R.G. te Beest
President
KIMO International



KIMO RESOLUTION 1/08

Presented by KIMO Secretariat

Lost Containers from Shipping

Introduction

KIMO first raised the issue of pollution from containerships and the related lack of robust compensation regimes with regard to this sector of the shipping industry in 1995 at the 4th North Sea Ministerial Conference in Esbjerg and subsequently at the 5th Ministerial Conference in Bergen 2002 where Ministers agreed to *"To make coordinated efforts within IMO to review, strengthen and introduce, if appropriate, further compensation and liability regimes."*

The current position is that materials from containers that have polluted the coastlines, whether from a major shipping accidents or from individual containers, creating an environmental, operational and financial burden on coastal authorities unless the ship owner's or box ship owner's insurance has been willing to meet the cost.

Background

There is now wide spread concern about a recent spate of accidents in European waters and one of the worlds major carrier is conducting investigations why so many containers are being lost over the side of so many ships. A number of global carriers have suffered incidents over the years, many of which go largely unreported. Up to 10,000 boxes a year could be lost worldwide through accidents of one form or another, according to a recent industry estimate, of which about a quarter are washed overboard. Recent incidents have involved a NYK Line ship losing about four dozen containers in the English Channel in November 2007 and the *P&O Nedlloyd Mondriaan* lost 58 containers over the side off the Dutch coast, and then another 50 a couple of weeks later in the Bay of Biscay.

Bad ship design, flimsy containers, faulty twist locks, bad stowage, shoddy maintenance, poor seamanship, top heavy container stacks, mis declared cargo, weather, commercial pressure, communication failure or a combination of these factors all contribute to an increasing amount of incidents. The audit of the containers removed from the MSC Napoli and the deadload calculated on departure, indicated that the declared weights of many of the containers

carried by the vessel were inaccurate¹. While there are many contributory factors, one classification society has now added its voice to the growing lobby in favour of weighing every container before it is loaded onto a ship and there is also a case for building more robust containers which have remained unchanged in basic design for half a century. This would be the most effective way of preventing containers from crashing into the sea or from stacks collapsing. Approximately 50% of the worlds shipping tonnage carry non-toxic substances as bulk goods, in containers or as general cargo².

There has been a rapid increase in the worldwide containership fleet, which has grown by 140% from 32.6 to 78.3, million gross tons³ since 1994. This rise has been accelerated in recent years as Post-panamax ships have started to join the fleet with capacities of 9000 TEU's (Twenty Foot Equivalent). Even larger vessels than these are in the pipeline, with the China Ocean Shipping Group building four 10,000 TEU vessels, and the predictions are that vessels will reach an optimum size of 12,500 TEU's by 2013. The North Sea region is no exception with the container port capacity forecast to increase by 21.18 million TEU's over the next five years to 74.56 million TEU's. Transshipment of containers through the North Sea has also been forecast to increase by 60-90% in the period from 2001-2010.

Containerships and general cargo ships may carry hugely varied cargos anything from polythene, training shoes, and tobacco to garden gnomes and there also may be many different cargos in a single container. It may also be difficult to reconcile containers that have been lost over the side with the ships manifest.

Containerships operate at much higher speeds in order to move cargos around the world quickly and keep delivery times down. Modern containerships are designed to operate at service speeds of up to 27 knots⁴ much faster than tankers or bulk carriers. This high speed will result in greater impact in collisions and groundings resulting in more damage to the vessel when compared to lower speeds. Therefore there is a greater risk that containers will be lost overboard if an accident does occur.

The ever-increasing incidents of lost containers that are arriving on coastlines and beaches are now becoming an issue for coastal local authorities. Although most of these incidents involve non-toxic pollution such as consumer goods more and more incidents are involving toxic material which adds a further burden to local emergency services. As the main providers of cleanup responses Local Authorities have to bear the cost of such incidents.

¹ MAIB Report No 9/2008 on MSC Napoli - April 2008

² UK Department of Transport, Transport Statistics Report, Marine Statistics 2003, www.dft.gov.uk

³ UK Department of Transport, Transport Statistics Report, Marine Statistics 2003, www.dft.gov.uk

⁴ Most powerful low speed engines order for HMM containerships, www.wartsila.com 17/8/05

KIMO is of the opinion that, as well as inadequate cover in the compensation and liability regimes for pollution from shipping, there are several technical improvements which could be made to reduce the 10,000 containers lost from vessels every year and their burden on coastal communities.

Therefore,

KIMO, in recognition of the need to reduce the number of containers lost overboard each year and hence reduce the impact of this type of pollution on coastal communities; having regard to KIMO Resolution 4/94 (amended 96) and Resolution 01/05;

Urges:

All European governments, the European Commission and Parliament to act in unison at the International Maritime Organisation (IMO) to establish the following measures:

- **Ensure that all containers are weighed before shipment and are reconciled with the ships manifest**
- **Attach automatically activated beacons to all containers so they can be identified and retrieved if they are lost overboard**
- **Review the construction criteria for containers with regard to current stacking heights**
- **Review specifications and maintenance regimes for twistlocks**
- **Introduce financial penalties and compensation regimes for the retrieval of lost containers**

And to work towards a Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Non-Toxic Substances including strict liability on ship owners for pollution from their vessels, compulsory insurance for all vessels and a reserve fund to cover any shortfalls in compensation.

KIMO members:

Agree to submit this Resolution to all National Governments, the European Commission and other relevant organisations.

*This Resolution was agreed unanimously by Delegates at the 18th KIMO International Annual General Meeting in Tønder, Denmark on October 5th, 2008 and became KIMO policy upon that date.



KIMO RESOLUTION 1/05

Presented by KIMO International

A Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Non-Toxic Substances.

Introduction

At the 4th Ministerial Conference in Esbjerg in 1995 Ministers agreed that the liability and compensation regime for marine pollution was insufficient and action should be taken to improve it.

Paragraph 8.1 of the Ministerial Declaration states:

*“8.1.1 The Ministers **AGREE** that there is a whole range of problems related to insufficient compensation of damage as a result of shipping accidents, and will take further initiative within IMO with a view to extending the liability of ship owners and to introduce rules on general compulsory insurance...”*

In Paragraph 8.1.2 Ministers also agreed, inter alia, to secure adequate and effective compensation, by:

“Considering whether requirement for compulsory insurance and strict liability for pollution damage should be extended to other ship owner liabilities.”

At the 5th Ministerial Conference in Bergen Ministers again agreed that problems still remained with the liability and compensation regime and in paragraph 39 of the Ministerial Declaration stated that;

“Although, when these various instruments (HNS Convention, LLMC 96 Protocol) have come into force, progress will have been made with regard to compensation of victims of marine pollution, some problems will remain. The Ministers therefore agree:

To make coordinated efforts within IMO to review, strengthen and introduce, if appropriate, further compensation and liability regimes.”

However Ministers have yet to follow up on these commitments as the HNS Convention has still not come into force and there is still no convention relating to Non-Toxic pollution. Non-toxic pollution is only covered by the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC 96). The LLMC 96 does not contain a requirement for compulsory insurance or place strict liability on the ship owner, unlike the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) or HNS Convention. The LLMC 96 requires proof in a court of law that there was fault on the part of the ship owner before a claim can be made. This so-called "Pay to be paid" rule can make the cost of pursuing a claim prohibitive due to protracted court cases and the difficulty in proving fault.

Background

On the 26th March 1997 the container ship MV CITA¹ ran aground off Newfoundland Point on the Isles of Scilly in the south west of England. The CITA had been on route from Southampton to Belfast with 207 TEU's (145 containers) on board when she sank. The cleanup operation following the grounding was co-ordinated by the Isles of Scilly Council. The removal of containers and detritus from damaged containers started immediately but was made more difficult as much of it was covered in oil. The cleanup cost reached £94,786 before it was stopped prematurely due to the high expenditure.

In July 2005, eight years later, the case for compensation, which the Isles of Scilly Council was pursuing jointly with the UK Department of Transport (DfT), under the LLMC 96 convention, was heard in the German Courts. The Courts ruled that there was no liability on the ship owner and that the DfT and Isles of Scilly Council would be liable for their court fees. Due to the size of the Council, in order to recoup the cleanup cost local Council Tax would have had to go up by £90 per household. This figure does not include the Council's legal fees and the potential long-term damage to the islands tourism industry, which relies on a pristine environment and is the islands main employer.

KIMO is of the opinion that there are still areas where there is inadequate cover in the compensation and liability regimes for pollution from shipping and believes the commitments made by the Ministers in the Esbjerg and Bergen Declarations should be honoured.

¹ UK Coastguards Marine Pollution Control Unit's report " The 'CITA' Incident"

Therefore KIMO, in recognition of the need to improve the compensation regime for coastal communities in relation to Non-Toxic pollution, and having regard to KIMO Resolution 4/94 (amended 96):

Urges

All European governments to act in unison at the International Maritime Organisation to establish a Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Non-Toxic Substances including strict liability on ship owners for pollution from their vessels, compulsory insurance for all vessels and a reserve fund to cover any shortfalls in compensation.

KIMO members:

Agree to submit this Resolution to all National Governments, the European Commission and other relevant organisations.

*This Resolution was agreed unanimously by Delegates at the 15th KIMO International Annual General Meeting in Lerwick, Shetland, UK on October 16th 2005 and became KIMO policy upon that date.

