

■ Den Haag, 25 juni 2020

Vaarroutes ten noorden van Waddengebied zijn risicovol

Het Waddengebied moet beter beschermd worden tegen containerverlies op de vaarroutes die de eilanden noordelijk passeren. Uit onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid blijkt dat de vaarroutes boven de Waddeneilanden bij noordwesterstorm zeer risicovol zijn voor grote, brede containerschepen. De Onderzoeksraad concludeert dat, gezien de waarde van het Waddengebied, het ongewenst is dat deze containerschepen bij noordwesterstorm de zuidelijke route langs de Waddenkust kiezen.

MSC ZOE

Aanleiding voor dit onderzoek is het containerverlies van het schip de MSC ZOE ten noorden van de Waddeneilanden in januari 2019. In de nacht van 1 op 2 januari 2019 is de MSC ZOE met ruim 8.000 containers onderweg van Sines, Portugal naar Bremerhaven in Duitsland. Ten noorden van de Nederlandse Waddeneilanden komt de MSC ZOE in zwaar weer terecht. Het schip verliest 342 containers en daarmee komt drie miljoen kilo aan lading in zee. De lading bestaat uit allerlei artikelen en verpakkingsmaterialen dat de daarop volgende dagen aanspoelt op de kusten van de Waddeneilanden. Dit voorval is aanleiding voor twee onderzoeken. Onder leiding van Panama onderzoekt de Onderzoeksraad voor Veiligheid samen met Duitsland de toedracht van het voorval. Daarnaast start de Onderzoeksraad een eigen onderzoek naar de risico's op vaarroutes ten noorden van de Waddeneilanden. Uit het onderzoek naar de toedracht blijkt dat de MSC ZOE op zes punten lading is verloren. De belangrijkste oorzaak hiervan zijn de extreme krachten die op het schip en de sjorsystemen ontstonden door de combinatie van de noordwesterstorm en specifieke omstandigheden op deze vaarroute.

Vaarroute

Boven de Waddeneilanden bevinden zich twee internationale vaarroutes, een noordelijke en zuidelijke. Het samenspel van een aantal fenomenen zorgt ervoor dat er op zowel de zuidelijke als op de noordelijke vaarroute risico's zijn voor het verlies van containers. Bij stormachtige noordwestenwind krijgen schepen te maken met hoge dwarsscheepse golven. Hierdoor maken grote, brede containerschepen extreme slingerbewegingen. Ook bestaat er op de relatief ondiepe zuidelijke vaarroute kans op bodemcontact door de combinatie van verticale en horizontale scheepsbewegingen. Daarnaast kunnen golven tegen het schip slaan en kan zeewater met hoge snelheid langs de zijkant van het schip omhoog tegen containers spuiten. Deze fenomenen, al dan niet in combinatie met elkaar, veroorzaken extreme krachten op het schip, de containers en de sjorsystemen waarmee de containers zijn bevestigd. Hierdoor kunnen containers losraken en overboord slaan.

Aanbevelingen

De Onderzoeksraad constateert dat er een grote kans is dat een dergelijk incident opnieuw kan plaatsvinden. Jeroen Dijsselbloem, voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid: “De vaarroutes bij het Waddengebied zijn risicovol bij noordwesterstorm, met name voor grote, brede containerschepen. Het verlies van containers zorgt voor vervuiling van het Waddengebied en moet worden voorkomen. Het Waddengebied is daarbij een internationaal erkend natuurgebied, om dit werelderfgoed te beschermen zou het voorzorgsprincipe leidend moeten zijn.”

Om het Waddengebied beter te beschermen zou gebruik van de zuidelijke vaarroute moeten worden beperkt bij noordwesterstorm. Eén van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad is aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat om hierover internationaal afspraken over te maken. Nederland kan, samen met de Waddenzeelanden Denemarken en Duitsland, het voorstel om beperkingen op de zuidelijke vaarroute in te stellen, inbrengen bij de IMO (International Maritime Organization). Naast de internationale afspraken kan Nederlandse Kustwacht een actievere rol krijgen in het begeleiden van containerschepen op deze vaarroutes. Hiervoor zou de minister van Infrastructuur en Waterstaat de Kustwacht de bevoegdheden en middelen moeten uitbreiden.

Ook doet de Onderzoeksraad een aanbeveling aan de containerscheepvaart. De containerschepen worden steeds groter en daarmee stabiel. Dit heeft risico's bij omstandigheden waar wind, hoge golven en ondiep water voor grote slingerbewegingen van het schip zorgen, zoals bij het de zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden. Internationaal moeten afspraken worden gemaakt over de technische standaard van het sjormateriaal aan boord van containerschepen. Dit moet bestand zijn tegen de omstandigheden zoals die zich voordeden bij de MSC ZOE.

Het volledige onderzoeksrapport over de vaarroutes, de bijbehorende animatie en het internationale toedracht rapport zijn te vinden op www.onderzoeksraad.nl

Noot voor de redactie

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:
Simone Klein Haneveld, woordvoerder Onderzoeksraad voor Veiligheid
Telefoon: 06 86 654 659, e-mail: s.kleinhanefeld@onderzoeksraad.nl