



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
t.a.v. de Minister  
Mevrouw drs. C. Van Nieuwenhuizen - Wijbenga  
Postbus 20901,  
2500 EX DEN HAAG

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

Nummer: 2019-mm/001  
Referentie: KIMO2019-01/mm  
Betreft: Verbetering aanpak transport containerschepen i.r.t. overboord  
geslagen containers van de MSC Zoe  
t.k. Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal

Datum: 10 januari 2019  
Contactpersoon: M. Mannaart  
Website: [www.kimonederlandbelgie.org](http://www.kimonederlandbelgie.org)  
Website int.: [www.kimointernational.org](http://www.kimointernational.org)

Excellentie,

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.

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. Middels deze brief spreken wij onze steun uit aan de getroffen Waddengemeenten. Daarnaast spreken wij 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 Waddeneecosysteem),

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 Systeem (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 verantwoordelijk Minister te erkennen dat een ramp van deze omvang niet kan en mag gebeuren en alles binnen uw mogelijkheden te doen om dit 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