

Kustwacht wil meer zeggenschap

FRANK VON HEBEL

GRONINGEN De Kustwacht denkt dat met meer zeggenschap over schepen die in internationale wateren voor de kust van Nederland varen de kans op aanvaringen wordt verkleind. „En dan is ook heel goed mogelijk dat er minder containers overboord vallen”, zegt hoofd nautisch beheer Sjaco Pas.

De Kustwacht heeft al het zeevaartverkeer over de Noordzee in beeld. Pas: „We weten om welke schepen het gaat en welke koers ze varen. Maar we hebben geen jurisdictie over de schepen die buiten de 12-mijlszone varen, dus we mogen bijvoorbeeld geen koersveranderingen opleggen. We mogen alleen waarschuwen en adviseren. Onze organisatie is daarop ingericht. We hebben dus niet de mankracht om het scheepvaartverkeer op de hele Noordzee 24 uur per dag in de gaten te houden en te begeleiden.”

Tijdens de storm van 24 oktober verloor het vrachtschip Grande Francia boven Borkum en Terschelling tien zeecontainers met auto-on-

derdelen. „Die liggen nu op de zeebodem”, zegt burgemeester Albert de Hoop van Ameland die ook werkzaam is in KIMO, een Europese milieuorganisatie, waarbij 160 kustgemeenten uit 15 Europese landen zijn aangesloten.

Hij pleit al jaren voor naleving van de sjarregels op containerschepen. Bij een onderzoek van de Inspectie Verkeer en Waterstaat in 2009 in de Rotterdamse haven bleken de regels in bijna de helft van de gevallen niet te zijn nageleefd. De Friese VVD-kamerleden Betty de Boer en Aukje de Vries willen van minister Melanie Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu weten wat er is gebeurd met de aanbevelingen die vanwege dit onderzoek zijn opgesteld.

Volgens Pas is het negeren van sjarregels niet het grootste probleem. „Je ziet de laatste jaren steeds meer dat kapiteins onder grote druk staan om zoveel mogelijk lading mee te nemen en om op tijd op de bestemming te zijn, omdat de steiger voor een bepaalde tijd is gereserveerd. Je ziet vervolgens dat bijvoorbeeld vrachtschepen lading meene-

Duitse Bocht van Texel tot Hamburg



men waarvoor ze niet specifiek zijn gebouwd, maar die spullen worden dan toch ingeladen, omdat er nog ruimte is, zoals op het dek.”

Toepassing van het Vessel Traffic Systeem (VTS), vergelijkbaar met de luchtverkeersleiding in de luchtvaart, zou een uitkomst zijn. Pas: „Maar dat mogen we niet in interna-

tionale wateren gebruiken. Als dat wél mag, zal ook onze organisatie daar op aangepast moeten worden en zijn we ook in staat het scheepvaartverkeer 24 uur per dag te monitoren.”

@ frank.von.hebel@dvhn.nl