



Nieuwsbrief NZG

4(3)

Nederlandse Zeevogelgroep
Dutch Seabird Group

ISSN: 1566-6778

Texel, Februari 2003

redactie Nieuwsbrief NZG: Mardik F. Leopold
p/a ALTERRA-DLO, Postbus 167, 1790 AD Den Burg, Texel
e-mail m.f.leopold@alterra.wag-ur.nl

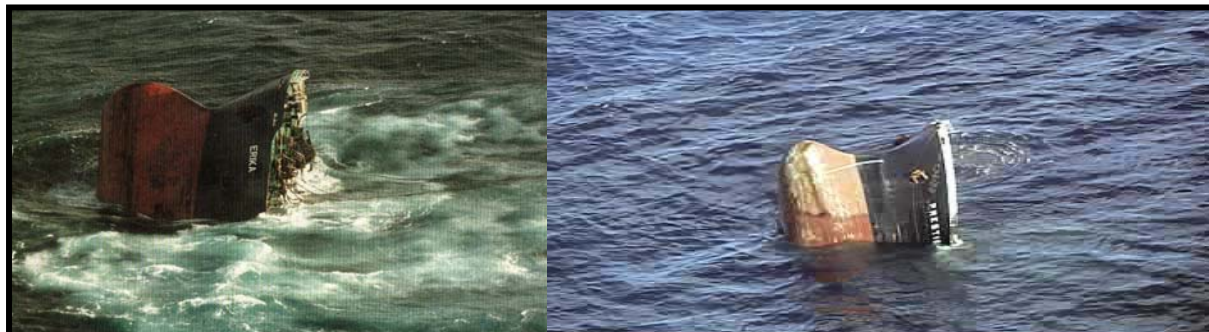
Guido O. Keijl, Brederodestraat 16A
1901 HW Bakkum, e-mail guido@hetnet.nl

secretariaat NZG: De Houtmanstraat 46
1792 BC Oudeschild, Texel, e-mail ned.zeevogelgroep@planet.nl

De winter van de olierampen: smurrie van Spanje tot Schier

De Nederlandse Zeevogelgroep heeft een zeer actieve werkgroep, het Nederlands Stookolieslachtoffer Onderzoek (NZG/NSO) en olierampen zijn we zo onderdehand wel gewend. Deze winter is echter uitzonderlijk en zelfs voor de meest geharde lijkenrapers is 2002/3 een rampjaar. Het begon met de Prestige in Galicië. Tamelijk ver van ons bed, of toch niet? De Prestige is vanuit de Oostzee door de Noordzee, dus langs de Nederlandse kust, richting Spanje gevaren, en het zijn wel 'onze' vogels die daar massaal omkwamen (en nog steeds omkomen): veel papegaaiduikers (vooral adulten), veel alken (meest eerste-winter vogels) en jan-van-genten (allerlei leeftijden). Er komen natuurlijk ook veel autochtone vogels om, vooral kuifaalscholvers (en aalscholvers) en de Iberische (ondersoort van de) zeekoet. Deze laatste kunnen we mogelijk schrappen van de wereld-biodiversiteitslijst. Er is ook goed nieuws van dat front: er werden maar enkele vale pijlen gevonden en dat terwijl bijna alle individuen van die soort in de getroffen wateren overwinteren. Hoe deze soort de dans wist te ontspringen? Niemand die het weet! Leukste vondst tot nu toe? Een grote jager met een satellietzender op de rug, afkomstig van Shetland.

Niemand heeft de aanloop tot de Prestige-ellende zo goed samengevat als Karel Knip (NRC, 8 dec 2002): *'de 26 jaar oude in Japan gebouwde maar in Liberia geregistreerde olietanker die beheerd werd door een op de Bahama's gevestigde Griekse onderneming die haar in charter voer voor een in Zwitserland gevestigd Russisch bedrijf dat er olie van Letland mee naar Singapore wilde brengen, een tocht die voert langs de kust van Saoedie-Arabië en nog wat van die staten waar de olie eigenlijk voor niets uit de grond komt, maar ook, en erger, langs de kust van Spaans Galicië waar het schip helaas bij een beetje zeegang pardoës in tweeën brak. Het was al de derde olietanker in vijftientig jaar die voor die kust ten onder ging'*. Allemaal nog tot daar aan toe, want dergelijke praktijken zijn *common practice*, maar na de vorige klapper daar in de buurt, die van de Erika, had iedereen geleerd wat te doen: de lekkende tanker zo snel mogelijk naar een veilige haven laten slepen. De Fransen hadden dat nagelaten, met noodlottige gevolgen. De Spanjaarden bleken niets geleerd te hebben van de Erika en stonden erop dat het lekkende schip van hun kust werd weggesleept. Zo werden Erika en Prestige synoniem voor malafide nalatigheid van regeringen van Zuid-Europese kuststaten. Zie bijgaande plaatjes van de laatste minuten van de Erika (links) en de Prestige (rechts): zoek de verschillen!



Smit Internationale was paraat en wilde niets liever dan de *Prestige* naar binnen brengen, maar de Spaanse overheid voerde het bekende weg-is-wegbeleid. Niet dus. Je zult maar Spaanse kustvisser zijn en zo'n overheid hebben. Of je zult maar zeevogel zijn. Onze eigen minister van V&W (de Boer) haaste zich al op 7 december vanuit Brussel te verklaren dat de Spaanse overheid alles had fout gedaan wat men maar fout kon doen. Nu heeft Nederland nogal wat boter op het hoofd, want Rotterdam is een mega-overslaghaven voor stookolie en wij willen die positie niet graag kwijt. Er is nu veel gepraat over het *uitfasen* van enkelwandige tankers (en dat moet men zeker doen), maar je hoort niemand over de aanpak die Nederland voorstaat als er een Prestige-achtige tanker voor de Nederlandse kust dreigt te vergaan. Nederland heeft een rampensleper, de Waker, paraat liggen in Den Helder, maar wat zijn haar instructies? Een olie lekkende tanker een haven binnen slepen, of toch maar richting Doggersbank? We vroegen het aan: Noordzeeloket@dnz.rws.minvenw.nl en kregen keurig antwoord van Rijkswaterstaat. Het blijkt echter dat Nederland geen draaiboek heeft klaarliggen voor het geval dat we geconfronteerd worden met een lekkende olietanker in onze wateren. Er zal naar bevind van zaken worden gehandeld en er is veel overleg nodig voordat ooit een dergelijk schip naar binnen zal worden gesleept. Lokale autoriteiten zitten niet te wachten op een compleet vervuilde haven en hebben het hier voor het zeggen, totdat de minister hen *overruled*. Nederland is dus in principe wel in staat om een dreigende olieramp te beperken tot één haven, maar het zal een proces zijn dat over vele schijven loopt en de kans lijkt groot dat het dan te laat is. In Groot Brittannië is dit anders geregeld. Daar wordt een (dreigende) olieramp in handen gelegd van één niet-politieke persoon (een ambtenaar van Binnenlandse Zaken) die min of meer *carte blanche* krijgt om het probleem op te lossen (dat wil zeggen: verontreiniging te voorkomen). Wat Nederland ook niet doet is speciaal rekening houden (bijvoorbeeld bij oliebestrijding) met bijzondere, vogelrijke gebieden. Er is geen extra inzet om olievlekken weg te houden uit bijvoorbeeld de Waddenzee, de Voordelta of de kuststrook boven de waddeneilanden, waar grote concentraties kwetsbare vogels zitten. Sterker nog, de Nederlandse overheid lijkt er bijna per definitie van uit te gaan dat het 'zo'n vaart niet zal lopen'. Berucht en indicatief is inmiddels de uitspraak van een Rijkswaterstater in Zeeland (NRC, 29 januari 2003) die, staande tussen honderden aanspoelende olievogels durfde te beweren dat hij hoopte dat de wind zou draaien zodat de olie terug naar zee zou spoelen. Een andere wakkere overheidsdienaar wist te vertellen dat olie afkomstig van de de *Assie Eurolink* die 25 januari net iets ten noorden het Friese Front zonk, weinig milieuschade zou opleveren (Volkskrant, 28 januari 2003). Geloof NOOIT een voorlichter: dit gebied zit in de winter vol kwetsbare zeekoeten en alken, zo heeft de eigen meetdienst van Rijkswaterstaat (RIKZ Middelburg) uitgebreid en overtuigend gerapporteerd.

Inmiddels zitten we met grensoverschrijdende olierampen in Spanje/Frankrijk (de teller gaat richting 20.000 geregistreerde slachtoffers voor de *Prestige*), en in Frankrijk/België/Nederland (een zelfde aantal voor de *Tricolor*), terwijl er ook nog een incident gaande is ten noorden van de wadden (volslagen onbekende aantallen slachtoffers van de *Assie Eurolink*). Olivogels van Spanje tot op Schiermonnikoog! Commentaar op de Prestige-aanpak is er volop geweest. Nog onduidelijk is waarom het maanden moet duren voordat de bunkerolie van de Tricolor uit dat schip, waar je bij laagwater op kunt *staan*, gehaald is. Saillant detail: de Voordelta, waar de olie van de Tricolor doorheen gedreven is, is een gebied dat is aangemeld onder de Vogel- en Habitatrichtlijn. Nog zo'n detail: de olie uit de ruimen van de Prestige was bedoeld als brandstof voor de motoren van grote zeeschepen. Zeeschepen als de Tricolor. De ervaring opgedaan tijdens disecties in Spanje kon dan ook naadloos worden toegepast op de vogels die in Zeeland strandden. De olie uit de *Assie Eurolink* lijkt inmiddels ver genoeg zuidwaarts te zijn verplaatst om onze laatste concentratie zee-eenden (40.000 exemplaren volgens de laatste vliegtuigtellingen) in de kustwateren van Terschelling en Ameland te hebben bereikt. We 'hopen' ook uit deze regio binnenkort vogels voor onderzoek te mogen ontvangen. Besmeurde zee-eenden klimmen inmiddels bij vele tientallen tegelijk de stranden op en wat er onderweg met alken en zeekoeten is gebeurd laat zich alleen maar raden (ook van die soorten komen overlevenden aan land (<http://www.fugelpits.nl>). Ook de kustwateren benoorden de wadden zijn aangemeld onder de Vogelrichtlijn. Meer dan deze papieren actie lijkt er voorlopig niet in te zitten, voor onze *speciale beschermingszones op zee* Over de getroffen zee-eenden is nog weinig bekend. Over de slachtoffers in Zeeland wel: dit zijn in hoofdzaak zeekoeten, alken en enkele futen en roodkeelduikers, merendeels volwassen vogels in uitstekende conditie, het meest 'waardevolle' deel van de populatie dus. Veel steltlopers, waaronder opvallende aantallen paarse strandlopers, zijn besmeurd maar nog levend gezien, evenals veel meeuwen. Er zal nog veel 'nasterfte' zijn, waarvan maar weinig vogels gevonden en geregistreerd zullen worden. Het is altijd erger dan het lijkt. *Up-to-date* informatie kunt u vinden op de site van Kees Camphuysen / NZG:

<http://home.planet.nl/~camphuys/TriColore.html>.

Hier zijn ook *links* te vinden naar de sites die de situatie in België volgen.

Alleen voor de Prestige in Spanje en voor de Tricolor (Fr-Be-Nl) zijn (voorlopige) cijfers beschikbaar over aantallen olieslachtoffers. Beide rampen zijn in dit opzicht volstrekt vergelijkbaar: begin februari zijn er bij beide tegen de 20.000 slachtoffers geregistreerd. Beide rampen treffen het topsegment van zeevogelpopulaties: de ervaren broedvogels. In Spanje werden de plaatselijke (inmiddels zeer zeldzame) ondersoort van de zeekoet en de broedpopulatie van de lokale kuifaalscholvers zwaar getroffen. Effecten op die populaties kunnen komend voorjaar meteen worden vastgesteld (uitgestorven respectievelijk gedecimeerd). Daarnaast werden grote aantallen volwassen papegaaiduikers en juveniele alken gedood. Gevonden ringen laten zien dat deze afkomstig waren uit een groot areaal aan broedgebieden, waardoor deze verliezen waarschijnlijk niet meetbaar zullen zijn. De Tricolor trof vooral volwassen zeekoeten en alken, in topconditie. Waar deze broedvogels vandaan kwamen is vooralsnog onduidelijk en welke populatie(s) getroffen werd(en) dus ook.

MLF & CJC

Zie ook:

Camphuysen C.J., Heubeck M., Cox S., Bao R., Humple D., Abraham C. & Sandoval A. 2003. The Prestige oil spill in Spain. *Atl. Seabirds* 4: 131-140.

De zwartste winter in *living memory* en het grote stilzwijgen

De winter 2002/2003 is zonder twijfel de meest desastreuze overwinteringsperiode voor de West-Europese zeevogels en nooit eerder werd een zo groot gedeelte van de kust bij herhaling zwaar vervuild.

- Op 19 november 2002 brak de olietanker *Prestige* voor de Spaanse noordwestkust en zonk met het grootste deel van zijn lading van 77.000 ton zware stookolie naar een diepte van 3500 m. Het wrak lekt nog voortdurend olie en zal voorlopig niet geborgen of afgedicht kunnen worden.
- In het weekend van 14/15 december 2002 zonk het Noorse vrachtschip *Tricolor* na een botsing met het containerschip *Kariba* en kwam in ondiep water op zijn kant te liggen. Na tot driemaal toe te zijn overvaren lekte het wrak sinds eind januari 2003 grote hoeveelheden zware stookolie.
- De *Spabunker 4* zonk op 21 januari 2003 en begon onmiddellijk olie te lekken. Hierover is niets meer in het nieuws verschenen, ofschoon het wrak nog steeds op de bodem ligt in 55 m diep water in de baai van Algeciras, voor de kust van Gibraltar.
- Op 25 januari zonk de *Assie Eurolink* (Wagenborg, Groningen) na een aanvaring met een Zweeds schip op enkele tientallen kilometers ten noorden van Terschelling. Het schip lekt olie maar tot dusverre is daarvan aan de kust weinig te merken omdat de wind de meeste olie in zee laat rondrijven.
- Op 6 februari 2003 splijt het dek van de juist volgeladen tanker *Arendal* open bij het verlaten van de Sullom Voe-terminal op de Shetlandeilanden. Omdat de autoriteiten op tijd ingrijpen kan het schip worden vastgelegd en leeggepompt. Wanneer dit enkele uren later was gebeurd, dan was het schip in zwaar weer voor de westkust van de Shetlands opengebarsten.
- Op 7 februari 2003 loopt de enkelwandige tanker *Acushnet* in het Kattegat aan de grond na een weigering van de kapitein om in de nauwe vaarweg een loods aan boord te nemen. Het schip is vooralsnog heel gebleven.

Dit lijstje van ongelukken en bijna-ongelukken is op het eerste gezicht weinigzeggend. Nooit eerder is er in West-Europa in vreedstijd zo veel catastrofaal misgegaan; het aantal *geregistreerde* olieslachtoffers loopt inmiddels in de tienduizenden en wordt nog dagelijks groter. Behalve dat er nooit eerder zoveel tegelijk misging is het internationale stilzwijgen hierover nooit zo opvallend geweest. SEO/Birdlife Spanje heeft met opvallende tegenzin de taak op zich genomen om de opvang en registratie van olieslachtoffers te coördineren. Dit was overigens pas na gillende ruzies met WWF en Greenpeace en na tussenkomst van buitenlandse vrijwilligers die dat gewoon zelf in Spanje kwamen organiseren! De media-aandacht is totaal verflauwd, ofschoon de werkelijke stranding van zeevogels pas maanden na het zinken van het schip werkelijk op gang kwam. De lokale kuifaalscholvers en zeekoeten mogen als uitgeroeid of ernstig gedecimeerd worden beschouwd.

De *Tricolor* richt enorme schade aan onder zeevogels in Het Kanaal. Werkelijk, we hebben geen precedent in dit gebied en de olievogelopvang in Frankrijk en België kon het begin februari absoluut niet bijhouden. Ook in Nederland en Zuidoost-Engeland komen honderden levende en duizenden dode olieslachtoffers op de kust. Vogelbescherming Nederland hult zich in een enorm stilzwijgen en wanneer de betrokkenen op 7 februari contact zoeken met de Royal Society for the Protection of Birds in Engeland (*Europe's largest wildlife conservation charity*, zoals zij zelf zeggen) blijkt de werknemer die zich speciaal met olieslachtoffers bezig houdt zelfs nog nooit van de *Tricolor* te hebben gehoord! Na enig aandringen is zij bereid om de olievogels 'na het weekend' (het is vrijdag) wel op de agenda van de volgende vergadering te plaatsen. Geld doneren, dat mag meteen wel! Niet alleen de natuurbeschermingsorganisaties laten de olierampen aan zich voorbij gaan, veel professionele zeevogelbiologen blijven zich verschansen in hun laboratoria en negeren verzoeken om hulp bij registratie, identificatie en dissecties van de talloze slachtoffers. Goedwillende, maar vaak onbekwame vrijwilligers nemen dit werk op zich, met minimale ondersteuning van deskundige ornithologen. Druk, druk, is het meest gehoorde argument. Zonder het werk van deze vrijwilligers zouden alle dode vogels ongeteld in containers gedumpt zijn en ja wat niet weet wat niet deert.