

STIVONO-NIEUWS

STIVONO-NIEUWS

STIVONO-NIEUWS

STIVONO-NIEUWS

OVERZICHT 1e KWARTAAL 1988

	aanwezig op 1 jan.	gebracht in jan/mrt	doodgegaan in jan/mrt	gelost in jan/mrt	aanwezig op 31 maart
Roodkeelduiker	-	3	3	-	-
Fuut	-	4	4	-	-
Roodhalsfuut	-	1	-	-	1
Noordse stormvogel	-	2	2	-	-
Jan van Gent	-	1	-	1	-
Blauwe reiger	1	1	1	1	-
Wilde eend	-	3	3	-	-
Dlobeend	-	1	-	-	1
Eidereend	-	9	6	-	3
Zwarte zeeëend	-	46	46	-	-
Sperwer	-	2	1	1	-
Patrijs	-	1	-	1	-
Fazant	-	1	1	-	-
Waterhoen	-	1	-	1	-
Meerkoet	-	2	1	1	-
Scholekster	-	1	1	-	-
Houtsnip	-	1	-	1	-
Kokmeeuw	-	5	5	-	-
Stormmeeuw	1	-	1	-	-
Zilvermeeuw	-	3	3	-	-
Drieteenmeeuw	-	2	2	-	-
Zeskoet	3	146	108	12	29
Alk	-	9	8	-	1
Kleine alk	-	1	1	-	-
Houtduif	-	1	1	-	-
Turkse tortel	-	2	1	-	1
Groene specht	-	1	1	-	-
Graspieper	-	1	1	-	-
Roodborst	-	1	1	-	-
Merel	-	3	2	1	-
Koolmees	-	1	-	1	-
Spreeuw	1	2	2	-	1
Huismus	-	3	3	-	-
Groenling	-	1	1	-	-
	6	262	210	21	37
<u>Diverse soorten</u>					
Muskuseend	-	1	-	-	1
Lachduif	-	2	1	-	1
Zilverfazant	-	1	1	-	-
Valkparkiet	-	1	-	-	1
Post-/kerkduif	-	1	1	-	-
Kip	-	1	1	-	-
	-	7	4	-	3
TOTAAL 1e KWARTAAL	6	269	214	21	40

In de nacht van 7 op 8 januari 1988 voer het Roemeense vrachtschip Borcea zonder loods aan boord de Westerschelde af richting Noorwegen. Het schip raakte buiten de vaarroute en ramde hoogstwaarschijnlijk een onder water liggend wrak. Een brandstoftank scheurde over een lengte van ± 7 meter open. De Borcea verloor hierbij ± 350 ton stookolie. Deze olie zo dicht onder de kust veroorzaakte een regelrechte ramp.

Zwarte Zeeëend, Fuut en Roodkeelduiker, die in het zuidelijk deel van de Noordzee in de kustwateren overwinteren, werden massaal besmeurd met deze stookolie. Honderden vogels spoelden aan op de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden. Voor de meeste vogels bleek geen hulp meer mogelijk te zijn. Alleen aan de snavel bleken deze "oliebollen" te herkennen te zijn. Honderden vogels moesten worden afgemaakt.

De t.v. liet ons dagelijks het leed zien van de vele olieslachtoffers op de stranden en in de asiels. De emoties liepen soms hoog op. Asielhouders en medewerkers konden soms hun tranen niet bedwingen. Wat in die periode de kapitein van de Borcea werd toegewenst, laat zich raden. Veel goeds was het in ieder geval niet.

Toen de olievlek door de vloedstroom noordwaarts trok en meer zee in dreef, werden de Alken en de Zeekoeten het slachtoffer van de olie. Beide soorten overwinteren ook in grote aantallen in het zuidelijk deel van de Noordzee maar verder uit de kust.

Op zaterdag, 9 januari 1988 werden de eerste met olie besmeurde vogels naar ons asiel gebracht. De hele week daarna was het een heksenketel in het asiel met een dieptepunt op maandag en dinsdag. Bij tientallen tegelijk werden er vogels gebracht.

De nog maar pas ingewerkte nieuwe medewerkers konden er gelijk tegenaan. Ook zij hebben teleurstellingen moeten leren incasseren bij het zien van de schier eindeloze stroom van olieslachtoffers, bij het wassen en het verzorgen van de vogels, bij het dagelijks oprapen van tientallen dode slachtoffers.

Ook overdag kon, dank zij de hulp van een aantal vrijwilligers, gewassen worden.

Het oude olierampenplan werkte voor geen meter en is een aantal jaren geleden geruisloos bijgezet in de kast met andere kostenverslindende mislukkingen. Een aantal mensen heeft toen met dat plan oede sier gemaakt en het nodige aan verdiend. (Zie over dit plan - wat een ramp bleek te zijn - de oude jaarverslagen).

Ten tijde van deze olieramp was juist aan de kustasiels een ontwerp voor een nieuw olierampenplan gezonden met het verzoek hierop commentaar te geven.

Dit ontwerp-olierampenplan bleek voortreffelijk te werken. Enkele keren per dag werd de asielbeheerder opgebeld en werd er gevraagd naar de gang van zaken. Hulp werd ons bijna opgedrongen. Problemen met voer? Kon voor gezorgd worden. Mankracht? Kwam voor elkaar. Financiële problemen? Was ook geen probleem. Dat was jaren geleden wel anders. Smeken en bidden moesten we toen om maar iets gedaan te krijgen.

Veel mensen hebben ons in die periode financieel gesteund. De pers had een pad naar de beheerder liggen. De ene journalist was net te woord gestaan of de telefoon ging weer voor een gesprek met een andere. Henk van Duijn weet nu wel wat het is om asielbeheerder te zijn. Hij is er goed doorheen gekomen en de rest van het jaar is het een makkie.

Een onbekende oude dame gaf ons een grote plastic zak met oude handdoeken. Ze vond het zonde om deze weg te gooien en misschien had het asiel er nog iets aan om gewassen vogels mee af te drogen. Het was een welom geschenk!

De eerste dagen van de olie-ramp kregen ook wij alleen maar Zwarte Zeeëenden, Futen en Roodkeelduikers, doch na zondag begon Zeekoet en Alk te overheersen.

Van de eerste drie soorten konden wij geen vogel in leven houden. Ook de resultaten bij de andere kustasiels waren bedroevend slecht.

Van de Zeekoeten konden na een korte periode er weer 12 worden losgelaten. Dat loslaten heeft bij het asiel in Oegstgeest wat bevreemding gewekt. Hoewel dat stuk in de Leidse Courant niet als kritiek was bedoeld, zoals de heer Raymakers ons schriftelijk liet weten, kwam dat bij veel medewerkers en symphatisanten wel zo over. Op zich zou dat nog niet zo erg geweest zijn, als de heer Raymakers zich op de hoogte had gesteld van de gang van zaken in het Noordwijkse asiel. In de twee jaar dat hij vogels revalideert, heeft hij nimmer een bezoek gebracht aan ons asiel.

Op 31 maart waren nog 29 Zeekoeten in het asiel aanwezig. Een aantal was intussen geringd met een ring van het Vogelasiel Noordwijk. Binnenkort worden deze vogels losgelaten.

Een hoe nu verder? Wat gebeurt er met de kapitein van het schip? Is er een verhaal van de kosten mogelijk?

Een schadeclaim is ingediend en hoe dat uitpakt is afwachten. Bijgaand stuk van Vogelbescherming uit VOGELS nr.44 maart/april 1988 geeft de situatie duidelijk weer.

Door alle perikelen met de olie-ramp zou men haast vergeten dat er ook nog andere vogels dan olieslachtoffers naar het asiel gebracht werden.

Gelukkig waren die aantallen gering. In Voorhout knalde een Sperwer bij achtervolging van een prooi tegen een glazen ruit. Versuft werd de vogel naar het asiel gebracht, doch kon een dag later weer worden losgelaten. De andere Sperwer overleefde een botsing echter niet.

Vijf jaar en... vijfhonderdduizend olieslachtoffers later

Op dinsdag 5 januari werd de eerste van de duizenden olieslachtoffers in het vogelasiel in Middelburg aangeboden. Een paar dagen later werd duidelijk dat er sprake was van een vogeldrama van enorme omvang. Duizenden dode en nog levende met olie besmeurde vogels maakten duidelijk dat het Noordzeebeleid rond het terugdringen van de olieverontreinigingen tot nu toe volstrekt heeft gefaald. In 1983 heeft Vogelbescherming samen met de vogelasielen honderden olieslachtoffers op de stoep gelegd bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Aan dezelfde minister, die nu nog steeds hiervoor verantwoordelijk is, is destijds gevraagd met spoed maatregelen te nemen om deze olielozingen te laten beëindigen die meer dan honderdduizend slachtoffers per jaar eisen. Betere controle vanuit de lucht met het opsporingsvliegtuig, de wetgeving wijzigen waardoor overtreders vervolgd kunnen worden en zware sancties voor kapiteins en reders die ter besparing van luttele bedragen olie in zee lozen en duizenden vogels een ellendige dood laten serven.

De minister beloofde uitdrukkelijk actie te zullen ondernemen. Deze laatste olieramp werpt een schril licht op de armzalige manier waarop minister Smit-Kroes de afgelopen vijf jaar deze belofte heeft ingevuld. Het opsporingsvliegtuig is letterlijk nagenoeg uit de lucht bezuinigd. Nog vijf uurtjes (3%) per week controleert dit vliegtuig de immense oppervlakte van de Noordzee op vervuilers. Vijf uur *per dag* is op zijn minst noodzakelijk om een redelijk inzicht te verkrijgen. Het aantal olievlekken dat per uur vliegen werd waargenomen is in 1987 echter verdubbeld.

Van de 48 overtreders die vorig jaar werden betrapt, waaronder 8 Nederlanders, werden er... 0,0 beboet of gestraft!

De exclusieve economische zone (E.E.Z.) die een betere wetgeving tot gevolg heeft, heeft deze minister nog steeds niet ingesteld. De ronduit slordige inspectie van het rampschip Borcea ('paar olievlekjes'), waardoor deze kon ontsnappen en de olie een week lang op zee kon blijven dobberen, geeft de sfeer aan die er bij de controleurs heerst.

Oliesporen dienen voor het betreffende schip het licht op rood te zetten. Naar de haven, grondige inspectie, bron lekke opsporen, verhelpen, boete en pas daarna weer verder. Na de aangrijpende beelden van deze laatste olieramp vraagt men zich vertwijfeld af hoeveel vogels er nog zullen moeten volgen. Er zijn echter aanwijzingen dat er nu echt iets gaat gebeuren. Er gaat een internationaal havencontrolesysteem functioneren waarbij alle 'verdachte' schepen via een computernetwerk overal worden geregistreerd.

Belangrijk is dat de normen nu worden aangescherpt en dat er ook daadwerkelijk wordt opgetreden tegen de vervuilers. Er zijn mogelijkheden genoeg. Een uitklaringsbewijs waardoor men alleen schoon de haven mag verlaten, de al eerder genoemde E.E.Z., een geringe verhoging van de havengelden waarvan men de benodigde haven ontvangstinstallatie kan inrichten en onderhouden, enz. We hebben ze opnieuw samen met de Werkgroep Noordzee en de Waddenzeevereniging bij de minister op tafel gelegd. Tijdens het schrijven van dit commentaar worden er alweer nieuwe olie-slachtoffers gemeld. Een, honderd, duizend... hoeveel nog minister?