



Zin en onzin van Nederlandse inbreng bij olieramp met 'Erika' aan Atlantische zee kust van Frankrijk

Mardik F. Leopold

Op 12 december 1999 brak de in Malta geregistreerde tanker 'Erika' 'zomaar' doormidden voor de kust van Bretagne en was de zoveelste grote olieramp een feit. Het schip voer dicht bij de kust, waardoor onmiddellijk alle milieu-alarmbellen afgingen. Zoals in het verleden wel vaker is gebleken, werd de olieramp in de ogen van de lokale overheid pas als een mileuramp gezien, toen de olie de kust dreigde te bereiken (zie ook: naschrift). Zeevogels zouden dit waarschijnlijk anders zien als ze een stem hadden; olie op de kust is olie uit de zee! Aan de Franse kusten werden echter de toeristenstranden en oesterputten door de aandrijvende olie bedreigd en de Franse overheid was er alles aan gelegen om juist dit te voorkomen. Wat volgde was een curieuze actie: men trachtte de zinkende tanker nog zo ver mogelijk van de kust weg te slepen. Wat men hiermee wilde bereiken is volstrekt onduidelijk. Er woedde een westerstorm die nog weken zou aanhouden en vrijkomende olie was hoe dan ook op de Franse kust aangespoeld, tenzij de Fransen het wrak tot achter Ierland hadden kunnen slepen en dan was er een groot internationaal incident ontstaan, zo mag men aannemen.

Het voorspelbare effect van de sleperij was tweeledig: door de bron verder uit de kust te brengen kreeg de olie meer gelegenheid zich te verspreiden dan wanneer de tanker juist naar de kust toe was gesleept (bijvoorbeeld een baai in). Nu spoelde er olie aan over een kustlengte van 500 kilometer, van La Baule tot in Spanje aan toe. Het tweede effect was, dat de tanker in relatief diep water (120 m) zonk, waardoor een berging moeilijker wordt dan nodig was geweest.

Wellicht trachtte men tijd te winnen door de olieplek zo ver mogelijk op open zee te laten ontstaan zodat oliebestrijdingsschepen meer gelegenheid zouden krijgen de olie te bereiken voordat deze de kust of onbevaarbare ondiepe kustwateren zou bereiken. Als dit de motivatie was, dan waren de Fransen onwaarschijnlijk optimistisch. Olie ruimen op de open Atlantische Oceaan tijdens storm is een vrijwel onmogelijke opgave, zelfs voor het grootste en best toegeruste schip, de Nederlandse 'Arca'. De Fransen beschikken zelf niet over een dergelijk groot en modern vaartuig en hadden dus in feite geen schijn van kans. De sleepactie heeft echter wel degelijk tijd gewonnen: voor de olie om slachtoffers onder de zee-

vogels te maken. Ook werd de weg die de olie naar de kust aflegde langer, waardoor er meer slachtoffers vielen. Schattingen lopen uiteen, maar vermoedelijk zijn circa 30.000 zeevogels min of meer levend en 20.000 vogels dood met olie aangespoeld, verdeeld over zo'n zestig soorten (mededeling mevrouw G. Wiersma-Visser, Fûgelpits, Anjum). Franse vogelbeschermers maakten vervolgens nog de standaardfout door deze aantallen met tien te vermenigvuldigen (onder de aanname dat de meeste doden op zee blijven) en meldden dat er zo'n half miljoen vogels zouden zijn omgekomen. Zoveel vogels zitten er echter niet bij benadering in het getroffen gebied en bovendien is de wind voortdurend aanlandig geweest, dus men kan aannemen dat zo goed als alle getroffen en ergens zijn aangespoeld. Geen enkel land kan 30.000 zwaar met olie besmeurde zeevogels adequaat opvangen. In Frankrijk werden hele sporthallen vol met vogels en vogelvrijwilligers gepropt, maar men kon de stroom natuurlijk niet aan. Dit leidde tot het inroepen van hulp van buitenaf, in de hoop nog 'iets' voor de levende vogels te kunnen doen. In Nederland werd, onder de bezielende leiding van mevrouw Wiersma-Visser van de Fûgelpits, een drietal transporten over de weg geregeld, waarbij drieduizend vogels voor behandeling naar Nederland werden gebracht. Het betrof vooral Zeekoeften, maar ook Jan van Genten en Eidereenden. Tijdens het transport, dat vele uren duurde, stierven vijfhonderd vogels, waardoor 2500 vogels nog levend in Nederland aankwamen. Eén en ander leidde tot een kribbige reactie van één van de leden van de Nederlandse Zeevogelgroep in de Volkskrant, die beweerde dat dit vooral veel extra dierenleed opleverde, waar nauwelijks werkelijk

geredde vogels tegenover zouden staan. Dit stuk leidde weer tot heftige tegenstukken en tegenacties van vogelbeschermend Nederland onder het motto: *iedere geredde vogel is er één*. De schrijver van het kritische stuk in de Volkskrant, Ben Koks, stelde echter dat het geld dat de Nederlandse schoonmaakactie zal gaan kosten beter anders kan worden besteed. In onderstaande berekening zal ik trachten na te gaan of er een alternatief was, in termen van kosten per geredde vogel. Er is namelijk ook op een alternatieve manier geld besteed aan de olieramp en enig spuurwerk heeft de cijfers opgeleverd waarmee de twee verschillende bestedingen kunnen worden vergeleken.

Op verzoek van de Franse overheid is Nederlands grootste oliebestrijdingsvaartuig, de 'Arca' (de opvolger van de 'Smal Agt') op 15 december uitgerukt om te helpen de olie te bestrijden. De Nederlandse overheid (Rijkswaterstaat = RWS) voldeed aan dit verzoek en stak daarmee zijn nek uit. Uitvaren betekende een dubbele gok: de 'Arca' was nog gloednieuw en had alleen nog maar wat oefeningen achter de rug. Werk bij slecht weer op de oceaan was iets geheel nieuws en het was maar afwachten hoe het schip zich zou houden. Het tweede probleem was dat de millenniumwisseling er aan zat te komen. Toen wist men nog niet dat de millenniumbug in feite niet bestond en de aanwezigheid van de 'Arca' in Nederland tijdens de eeuwwisseling werd noodzakelijk geacht: je weet immers niet wat er nog meer aan wrakke tankers met oude computers op de wereldzeeën rondvaart. Het laatste probleem werd ondervangen door de Fransen te melden, dat men op tijd terug zou moeten zijn. Dit is overigens niet gelukt, de 'Arca' was pas op 2 januari terug. Voor de



Onder de slachtoffers bevonden zich ook Eidereenden.

Foto: Henk Harmsen.

millenniumwisseling heeft men daardoor 'vervangende capaciteit' moeten inhuren. De prijs hiervan is onbekend, maar zal in het niet vallen bij die van de 'Arca' op volle oorlogssterkte. De kosten van de 'Arca' exclusief ondersteuning vanuit het hoofdkwartier in Rijswijk, mag worden geschat op circa 25.000 gulden per dag. Tijdens de missie, die dus negentien dagen duurde (19 x 25.000 is 475.000 gulden) kon slechts vier dagen olie worden geruimd, de rest ging op aan heen en weer varen, olie lossen en schoon schip maken of aan (te) slecht weer. De 'Arca' slaagde erin om 685 ton olie op te ruimen. Vergeleken met de rest van de oliebestrijdingsvloot was dit een geweldige prestatie: in totaal werd er slechts duizend ton geruimd. Hiermee was de 'Arca' dus met vlag en wimpel voor haar vuurdoop geslaagd, afgemeten naar de prestaties van (vooral) Franse oliebestrijders. Afgemeten naar de hoeveelheid olie die niet werd geruimd, was de balans echter veel minder gunstig. Een geschatte hoeveelheid van 10.000 ton olie was in zee gestroomd (opgave Franse overheid) en aangespoeld op 2 januari, terwijl men er toen vanuit ging dat er nog 15.000 ton in het wrak op de zeebodem zat. In die 10.000 ton kwamen 50.000 vogels terecht, of vijf vogels per ton olie. De duizend ton geruimde olie, 'scheelde' dus 5000 vogels het leven, zou je kunnen zeggen. De 'Arca' nam hiervan, met 4325 geredde vogels (68.5%) het leeuwendeel voor haar rekening. De kosten per geredde vogel door de 'Arca': $450.000/4325 = 110$ gulden. In deze berekening zijn niet meegenomen de kosten van ondersteunend personeel in het RWS-hoofdkwartier en de kosten van de 'vervangende capaciteit'. De werkelijke kosten zullen dus hoger liggen, maar veel meer dan het dubbele zal het niet zijn geweest. In veel krantenberichten was steeds sprake van een hoeveelheid van 25.000 ton olie op de kust. Met dit getal komen de kosten per geredde vogel door de 'Arca' op 250 gulden. De gemaakte kosten door Rijkswaterstaat worden betaald door Frankrijk.

Nu de opvang in de Nederlandse vogelasiels. Welke rekening zou er voor hun werk naar Frankrijk (of TotalFina, de verantwoordelijke oliemaatschappij) moeten worden gestuurd? Informatie van mevrouw G. Wiersma-Visser (Fûgelpits) en Henk Brugge (EcoMare, Texel) levert de volgende cijfers op: op de Fûgelpits zullen tien mensen 25 dagen continu met de Franse vogels bezig zijn; op negen andere opvangcentra zullen elk gemiddeld 22 mensdagen aan deze vogels worden besteed. Totaal: $10 \times 25 + 9 \times 22 = 448$ mensdagen. Bij een achturige werkdag en tegen een (laag) uur-

tarief van vijftig gulden zijn deze kosten: 179.200 gulden. Dat een aantal asiels met vrijwilligers werkt doet hierbij niet ter zake: in die gevallen betalen de vrijwilligers in feite de salariskosten, en ook hiervoor zou best een rekening mogen worden gepresenteerd! Daarbij komen nog de kosten voor transport (10.000 gulden) en voor gas, (warm was-)water, licht en vis als vogelvoer. Deze kosten zijn ooit door Vogelbescherming geschat op circa vier gulden per vogel per dag: is $4 \times 2500 \times 25 = 250.000$ gulden (2500 levend in Nederland aangekomen vogels die hier 25 dagen, tot het moment van uitzetten verblijven). Vermoedelijk zijn deze kosten inmiddels aanzienlijk hoger, maar daar staat tegenover dat er veel vogels tijdens de opvang zullen afvallen, dus wij handhaven dit bedrag. De totale kosten van de opvang in Nederland bedragen dus: 439.200 gulden, een bedrag dat vergelijkbaar is met de kosten voor de inzet van de 'Arca'. Voor eenzelfde rendement (110 tot 250 gulden per geredde vogel) zouden dus $439.200/250 = 1757$ (van de 2500) vogels gered moeten worden in de asiels, of zelfs $439.200/110 = 3992$ vogels. Het eerste getal lijkt een utopie; het tweede is een onmogelijkheid. De asielhouders zelf hielden het bij het begin van de opvang er nog op, dat ze wellicht de helft van de 2500 vogels er door zouden kunnen slepen en schoon weer uitzetten (1250 vogels). Echter, onderzoek door vier andere leden van de Nederlandse Zeevogelgroep heeft aangetoond, dat vervolgens slechts ongeveer 5% van de 'schoon en gezond' losgelaten ex-olievogels daadwerkelijk op zee een even goede levensverwachting heeft als vogels die niet met olie in aanraking kwamen en vervolgens zijn gereinigd in een asiel. Als dit getal van 5% ook van toepassing is op de Franse olievogels, dan moeten wij verwachten dat slechts 62 of 63 vogels werkelijk weer gezond zal worden. Kosten per geredde vogel: 7000 gulden! Deze cijfers geven Ben Koks dus gelijk.

Blijft de vraag, of je moet beschermen en niet zeuren: opvangen dus, kostte wat het kost. Als je alleen uitgaat van de 62 of 63 geredde vogels is het antwoord wellicht 'ja': deze dieren danken immers hun leven aan de inspanningen van hun redders. Echter, voor die paar geredde vogels, wordt 2937 andere zeevogels veel extra leed aangedaan, omdat het stervensproces eigenlijk alleen maar wordt verlengd en als je uitgaat van deze vogels, is het antwoord wellicht 'nee'. Hiermee is het een ethisch vraagstuk geworden: mag je, om 2% van een groep olievogels te redden, 98% van die vogels een snelle dood onthouden? Er is één lichtpuntje. De opvang van olievogels wordt in Nederlands steeds beter. Het getal van 5% werkelijke overleving van losgelaten, gereinigde olievogels was gebaseerd op een studie van een kleine 2000 vogels, die met de hand waren gewassen. Inmiddels heeft 'Anjum' de vogelwasmachine in Nederland geïntroduceerd. In het asiel van Middelburg heeft men inmiddels ook zo'n machine, en op Texel komt er, mede door deze ramp ook een te staan. Er zijn goede verwachtingen van deze machines, wellicht stijgt de werkelijke overleving met sprongen en dalen dus de kosten per vogel, zowel in geld uitgedrukt als in relatieve aantallen niet overlevende vogels. Hopelijk worden veel vogels, geringd en wel uit-





De meeste slachtoffers vielen onder de Zeekoeten.
Foto: Jan van Laar.

■ Mardik F. Leopold, per adres ALTEERRA-DLO, Postbus 167, 1790 AD Den Burg, Texel, (0222) 36 97 44.
Bron: Nieuwsbrief NZG 1 (3): 1-4.

LITERATUUR:

Camphuysen, C.J., P. Duiven, M.P. Harris & M.F. Leopold (1997): Terugmeldingen van in Nederland geringde Zeekoeten *Uria* aalge: de overleving van gerehabiliteerde olieslachtoffers. *Sula* 11: 157-174.

Naschrift: Het opvangsucces lijkt aanzienlijk lager te worden dan 'de helft van de binnengebrachte vogels'. Het uitvalspercentage is ongekend hoog, de olie moeilijk te verwijderen, in tenminste één asiël is er een dodelijke schimmelinfectie uitgebroken en in één asiël liet men een aanzienlijk deel van de vogels inslapen wegens vermeende kankerverwekkendheid van de olie.

De 'Erika' was niet alleen. In de marge van de ramp met de 'Erika' vonden in december en januari nog zeker vier andere grote olie-incidenten plaats, wereldwijd. Vlak na de berichten uit Bretagne, was er (in Nederland relatief geringe) aandacht in de media voor een oliëramp met een tanker in de Zee van Marmara, Turkije (met beelden van totaal met olie bedekte duikers); er lekte 2000 liter weg na een aanvaring tussen een Nederlands en een Spaans schip bij Ierland; bij het beroemde strand van Copacabana, Brazilië brak een oliepijpleiding met een olievlek van zeker 50 km² als gevolg; in de Perzische Golf zank een tanker waarbij 'slechts' 1000 ton olie in zee kwam. Interessant was vooral de reactie van de Ierse autoriteiten: *'er is geen gevaar voor een milieuramp want de olie zal de kust niet bereiken'*.

Lezingen over Moluks Grootpoothoen en Irian Jaya

Tijdens een expeditie in het westen van Irian Jaya, Indonesië, in april 1999 hadden wij de hulp van enige zeer enthousiaste papoea's. Deze lokale mensen waren zeer gemotiveerd en toonden een opvallend positieve belangstelling voor de natuur en het behoud ervan (zie Blijdorp blad, nov./dec. 1999, bladzijden 16-19). Zelden heb ik zulke gemotiveerde mensen ontmoet. Ook kregen wij medewerking van lokale autoriteiten.

Vanaf 1988 ben ik als bioloog werkzaam in de Molukken en gedurende mijn reizen van het laatste jaar heb ik de indruk, dat momenteel de tijd rijp is Molukkers en Irianezen te helpen. Wij hebben er al wat materiaal heen gestuurd en zijn van plan enkele lokale papoea's tot natuurgids op te leiden. Mijn ervaring met dit soort werk op de Molukken komt goed van pas. Kleinschalige hulp bleek daar succesvol. Momenteel houden de Nederlandse expeditieleiden lezingen om aan de benodigde fondsen te komen. Ook is er van de leden bezig een boek over zijn ervaringen te schrijven. De rekeningen worden gebruikt voor de opleiding en benodigde materialen, waar de lo-

gezet na deze ramp. Hieronder zullen vogels zijn die met de hand zijn gewassen (zes of zeven asiels) en vogels die met de machine zijn gewassen (twee of drie asiels). Bij een voldoende grote steekproef kunnen wij in één keer het effect van de introductie van de wasmachines, bij een goed vergelijk tussen oude en nieuwe wasmethode in harde getallen uitdrukken. Hoe dan ook, de vogels hebben minder stress in de machines en dat alleen is al winst.

Kunt u zelf nog iets doen? Nee, zou je denken, de ramp is achter de rug. Ja, is echter het antwoord, want de volgende ramp zal ook wel weer gebeuren en dan krijgen wij weer precies het zelfde. In afwachting van deugdelijk onderzoek dat de meerwaarde van de wasmachines aantoonst, gaan wij er vanuit dat meer wasmachines nuttig kunnen zijn, maar deze zijn duur (50.000 gulden) en de oplage is beperkt. Misschien bent u of kent u een potentiële sponsor of een directeur van een Technische School (zo'n apparaat moet toch na te maken zijn als ze niet te koop zijn). Wie helpt de overige kustasiels in Nederland (om daar maar eens mee te beginnen) ook aan een wasmachine?

kale gidsen behoefte aan hebben.

Wanneer er behoefte is aan een lezing over de werkzaamheden in Irian Jaya of het onderzoek naar het Moluks Grootpoothoen, kunt u contact opnemen. Wat betreft het verhaal over het Moluks Grootpoothoen zijn er nog mogelijkheden in de periode eind januari-half maart 2000.

■ Dr. C.J. Heij, Meidoornsingel 75, 3053 BK Rotterdam, (010) 418 11 33.

Loten voor rapen eieren

Terschellingers mogen binnenkort weer meeuweneieren gaan rapen. Staatsbosbeheer geeft de grote schare liefhebbers tot het eind van deze week de tijd om een raapvergunning aan te vragen. Door sommige mensen wordt een gekookt zilvermeewenei als een delicatessen beschouwd. Uit voorgaande jaren is gebleken dat de belangstelling voor het rapen van de eieren vele malen groter is dan het aantal beschikbare vergunningen. Daarom heeft Staatsbosbeheer een loting ingevoerd. Het lot zal bepalen wie er dit broedseizoen (mei en juli) het veld in mag om de eieren te zoeken.

Bron: Vriezenveense Courant, 27 mei 1999.