



# Nieuwsbrief NZG

1(3)

**Nederlandse Zeevogelgroep**  
***Dutch Seabird Group***

ISSN: 1566-6778

Texel, januari 2000

*redactie Nieuwsbrief NZG:* Mardik F. Leopold,  
p/a ALTERRA-DLO, Postbus 167, 1790 AD Den Burg, Texel  
e-mail [m.f.leopold@alterra.dlo.nl](mailto:m.f.leopold@alterra.dlo.nl)

*secretariaat NZG:* De Houtmanstraat 46,  
1792 BC Oudeschild, Texel

## **Zin en onzin van de Nederlandse inbreng bij de olie-ramp met de Erika in Frankrijk**

Mardik F. Leopold (redactie)

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, 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, 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 olievlek zo ver mogelijk op open zee te laten ontstaan zodat oliebestreidingsschepen 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 zelf beschikken 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 zeevogels 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 60 soorten (med. Mevr. Wiersma-Visser, Fûgelpits, Anjum). Franse vogelbeschermers maakten vervolgens nog de standaard fout door deze aantallen met 10 te vermenigvuldigen (onder de aanname dat de meeste doden op zee blijven) en meldde 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 vogel-vrijwilligers gepropt, maar men kon de stroom natuurlijk niet aan. Dit leidde tot het invoeren van hulp van buitenaf, in de hoop nog 'iets' voor de levende vogels te kunnen doen. In Nederland werd, onder de bezielende leiding van Mevr. Wiersma-Visser van de Fûgelpits, een drietal transporten over de weg geregeld, waarbij 3000 vogels naar Nederland werden gebracht voor behandeling. Het betrof vooral Zeekoeten, maar ook Jan van Genten en Eidereenden. Tijdens het transport, dat vele uren duurde, stierven 500 vogels, waardoor 2500 vogels nog levend in Nederland aankwamen. Eén en ander leidde tot een kribbige reactie van één van onze leden 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 geldt 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 speurwerk 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) 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 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 oorlogsterkte. De kosten van de Arca, exclusief ondersteuning vanuit het hoofdkwartier in Rijswijk, mag geschat worden op circa 25.000 gulden per dag. Tijdens de missie, die dus 19 dagen duurde ( $19 \times 25.000$  is 475.000 gulden) kon slechts 4 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 olie-bestrijdingsvloot was dit een geweldige prestatie: in totaal werd er slechts 1000 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 5 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. Niet in deze berekening is 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 vogelasieis. Welke rekening zou er voor hun werk naar Frankrijk (of TotalFina, de verantwoordelijke oliemaatschappij) gestuurd moeten worden? Informatie van Mevr. Wiersma-Visser (Fûgelpits) en Henk Brugge (EcoMare, Texel) levert de volgende cijfers op: Op de Fûgelpits zullen 10 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:  $10*25+9*22 = 448$  mensdagen. Bij een 8-urige werkdag en tegen een (laag) uurtarief van 50 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 gepresenteerd mogen worden! 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 4 gulden per vogel per dag: is  $4*2500*25 = 250.000$  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 we 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 nog op, dat ze wellicht de helft van de 2500 vogels er door kunnen slepen en schoon weer uitzetten (1250 vogels). Echter, onderzoek door vier andere leden van de NZG 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 een 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 we 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 Nederland 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. Hopenlijk worden veel vogels, geringd en wel uitgezet na deze ramp. Hieronder zullen vogels zijn die met de hand zijn gewassen (6 of 7 asiels) en vogels die met de machine zijn gewassen (2 of 3 asiels). Bij een voldoende grote steekproef kunnen we in een 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 we weer precies het zelfde. In afwachting van deugdelijk onderzoek dat de meerwaarde van de wasmachines aantoonst, gaan we er van uit 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?

#### Literatuur:

Camphuysen C.J., Duiven P., Harris M.P. & Leopold M.F. 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 asiel is er een dodelijke schimmelinfectie uitgebroken en in één asiel is een aanzienlijk deel van de vogels afgemaakt 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 olieramp 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 km<sup>2</sup> als gevolg; in de Perzische Golf zonk 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'.