

DE KUSTBAROMETER



BMM

Produceren kustgemeentes meer of minder restafval dan vijf jaar geleden? Hoe 'grijs' is de bevolking aan de kust? Interessante vragen die ons nieuwsgierig maken naar de toestand en de evolutie van de kust en de zee. Aan de hand van deze "indicatoren" of graadmeters proberen wij te achterhalen of de kust voldoende aandacht schenkt aan mens, natuur en economische ontwikkeling.



DE VRAAG:

Is er veel olie terug te vinden op zee?

DE INDICATOR:

Olievervuiling op zee

Wat is het belang van deze indicator voor kustbeheer?

België heeft een drukbevaren zeegebied. Met meer dan 100.000 scheepsbewegingen elk jaar is er een verhoogd risico voor olieverontreiniging. Ook als een schip geen olie als lading vervoert, heeft het een zekere hoeveelheid (brandstof, machineolie,...) aan boord. Olieresten kunnen moedwillig of door nalatigheid overboord gaan, in het vakjargon aangeduid als 'operationele olielozingen'. Naast de illegale operationele olieverontreinigingen kunnen ook accidentele olieverontreinigingen optreden, bv. bij een aanvaring tussen twee schepen. Beide vormen van olieverontreiniging kunnen leiden tot een met olie vervuilde kust, al dan niet met besmeurde en gestrande olievogels.

Wat zegt deze indicator?

Deze indicator geeft weer hoeveel olie-vlekken er jaarlijks worden opgespoord in

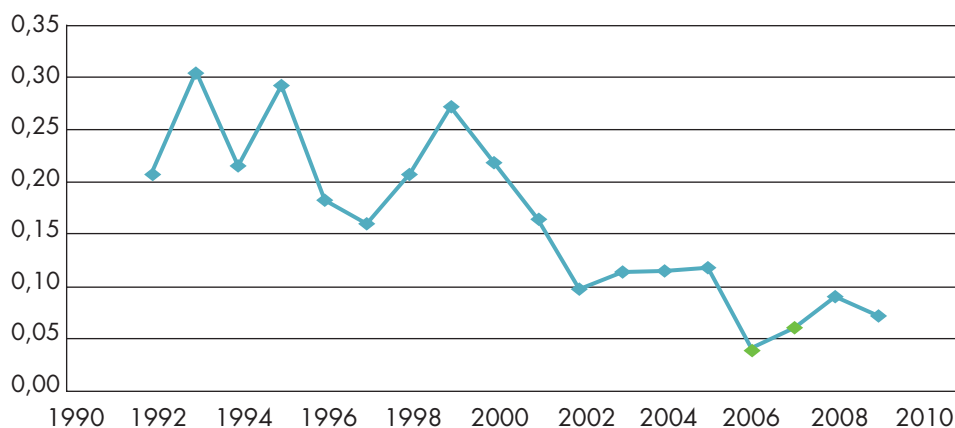


■ Olievlekken op zee of in havens kunnen het gevolg zijn van ongevallen, of van moedwillige of ongewilde, operationele lozingen (BMM)

het Belgische zeegebied en de aangrenzende wateren van de buurlanden. Sinds 1991 wordt de Belgische Noordzee vanuit de lucht in de gaten gehouden door de Beheerseheid van het Mathematisch Model van de Noordzee. Een specifiek uitgerust toezichtvliegtuig vliegt jaarlijks zo'n 250 uren boven het Belgisch zeegebied en omringende wateren en controleert het zeeoppervlak met behulp van een radar, infrarood- en een ultraviolet camera. Daarnaast worden sinds enkele jaren ook satellietbeelden ingeschakeld. Deze kunnen een belangrijke rol vervullen als eerste alarmering voor olievlekken en leiden tot controles door het vliegtuigje. De toezichtvluchten op zeeverontreiniging vinden het ganse jaar plaats, zowel 's nachts als overdag en zeven dagen per week. De vluchtplanning wordt om evidente redenen geheim gehouden.

Wat zijn de resultaten? Waarom dit resultaat?

Ondanks de groeiende scheepvaart is er een duidelijke daling in het jaarlijkse aantal opgespoorde olieverontreinigingen in de Belgische zone. In de jaren '90 werden jaarlijks ongeveer 50 olielozingen opgemerkt (0,23 opsporingen per vlieguur of één om de 4,5 uur). Sinds 2000 worden jaarlijks nog slechts een 30-tal lozingen opgemerkt (0,11 opsporingen per vlieguur of één om de 9 vlieguuren). Ook het totale volume van de waargenomen lozingen is



■ Het aantal opgespoorde olieverontreinigingen per vlieguur boven de Belgische kustwateren is tussen 1992 en 2009 vrij drastisch gedaald (BMM)

sterk teruggelopen. In 2005 en 2006 werd, ten gevolge een volledige renovatie van het vliegtuig, minder gevlogen en dus ook minder olie gedetecteerd.

De algemene daling van illegale olie-verontreinigingen is ongetwijfeld voor een deel te danken aan het afschrikkende effect van het controlevliegtuig. Verbeterde havenfaciliteiten, technische innovatie, een strenger controle- en vervolgingsbeleid, een hogere pakkans dankzij betere detectiemogelijkheden, hogere boetes en een betere nationale en internationale samenwerking tussen operationele diensten en gerechtelijke autoriteiten spelen eveneens een rol. Wanneer een schip op heterdaad betrapt wordt verzamelen de operatoren al het bewijsmateriaal en stellen ze een proces-verbaal op.

Waar willen we naartoe?

Sinds eind 2003 is er in België een nultolerantiebeleid t.o.v. illegale olielozingen op zee. Daarenboven werden recent een reeks Belgische processen-verbaal met succes opgevolgd in het buitenland, met soms hoge boetes tot gevolg. Ook de scheepsbouw kende een steeds strengere regelgeving, met als bekendste voorbeeld de overgang van enkelwandige naar dubbelwandige zeetankers. De schepen die in doorvaart zijn in de Belgische zone worden ook steeds nauwlettender opgevolgd en begeleid vanuit de kust, mede dankzij de bouw van een radartoren ver in zee. Hopelijk leiden deze en andere maatregelen ook in de toekomst tot een verdere daling van het aantal illegale en accidentele olie-vervuilingen op zee.

HM, met dank aan Sigrid Maebe (BMM)