

DE ZWARTE VLOED VAN DE 'TRICOLOR': GEVOLGEN VAN EEN NOOIT EERDER GEZIENE OLIERAMP VÓÓR DE BELGISCHE KUST

Een olieramp op nauwelijks 30 km van de Belgische kust. Men kan bezwaarlijk stellen dat ze volledig onverwacht kwam. Onze kust ligt vervaarlijk dicht bij één van de drukst bevaren scheepsroutes ter wereld, waar ongevallen nu eenmaal nooit uit te sluiten zijn. Toen het Noorse autovrachtschip de 'Tricolor' op 14 december 2002 zonk ter hoogte van de Fairy Bank (zie kaart) na een aanvaring met het containerschip 'Kariba' bleek al snel hoe kwetsbaar onze kust wel is. Twee nieuwe aanvaringen (met de 'Nicola' tijdens de nacht van 15 op 16 december 2002 en met de Turkse tanker 'Vicky' op 2 januari 2003) en een tiental bijna-botsingen met het wrak liepen al bij al goed af, maar op 23 januari was het echt raak. Bij het overpompen van brandstof uit de gezonken Tricolor raakte een sleepboot een klep, waardoor mogelijk tot 170 ton zware stookolie (de inhoud van de tank) in zee liep. De harde wind die dagenlang uit het noordwesten blies deed de rest. Duizenden besmeurde levende en dode zeevogels spoelden op onze stranden aan, de kwetsbare gebieden IJzermonding, Baai van Heist en Zwin kregen een dam als bescherming en diverse instanties werkten met man en macht om de zwarte smurrie op de stranden op te ruimen. Nu, enkele maanden later kijken we samen met u

terug op de gevolgen van dit jammerlijke incident. Hoeveel heeft de opruiming van de olie gekost? Hoe erg was deze ramp voor de zeevogelstand? En zijn er effecten op kwetsbare kustreservaten vastgesteld?

Opruiming van olie op de stranden: een kostenplaatje van om en bij de 900.000 EUR

Na enkele dagen angstvallig afwachten begon op 28 januari op diverse Belgische stranden olie aan te spoelen. Ook Noord-Frankrijk (tot Duinkerke) en Nederland (tot aan de Grevelingendam) deelden in de klappen. Eerst leek het vooral te gaan om kleine vlekjes niet groter dan een postzegel, maar al snel volgden ook grotere olieklonters die qua grootte de vergelijking met een onsmakelijke en aangebrande pannenkoek best wel konden doorstaan. Gemeentearbeiders, brandweer, civiele bescherming, leger en heel wat vrijwilligers trotseerden weer en wind om het goedje zo goed en zo kwaad mogelijk te ruimen. Een vaak frustrerende bezigheid, want bij elke vloed kon men zowat opnieuw beginnen. Ook werden stranden afgesloten voor het publiek, uit vrees dat de olie aan de schoenzolen zijn weg zou vinden naar dijken, restaurants en

winkels. Even werd gevreesd voor het kusttoerisme tijdens het Krokusverlof, maar alles bleek net op tijd opgeruimd zodat de schade hier toch alvast kon worden beperkt.

Nu de rust is teruggekeerd en de voorbereidingen voor de berging van de Tricolor volop aan de gang zijn, komt er ook meer duidelijkheid over wat de olieopruiming op de stranden heeft gekost. Samen hoestten de kustgemeentes, de Civiele Bescherming, het leger en de Openbare Vlaamse Afvalstoffen Maatschappij (OVAM) naar schatting 900.000 EUR op voor het klaren van de klus (zie tabel).

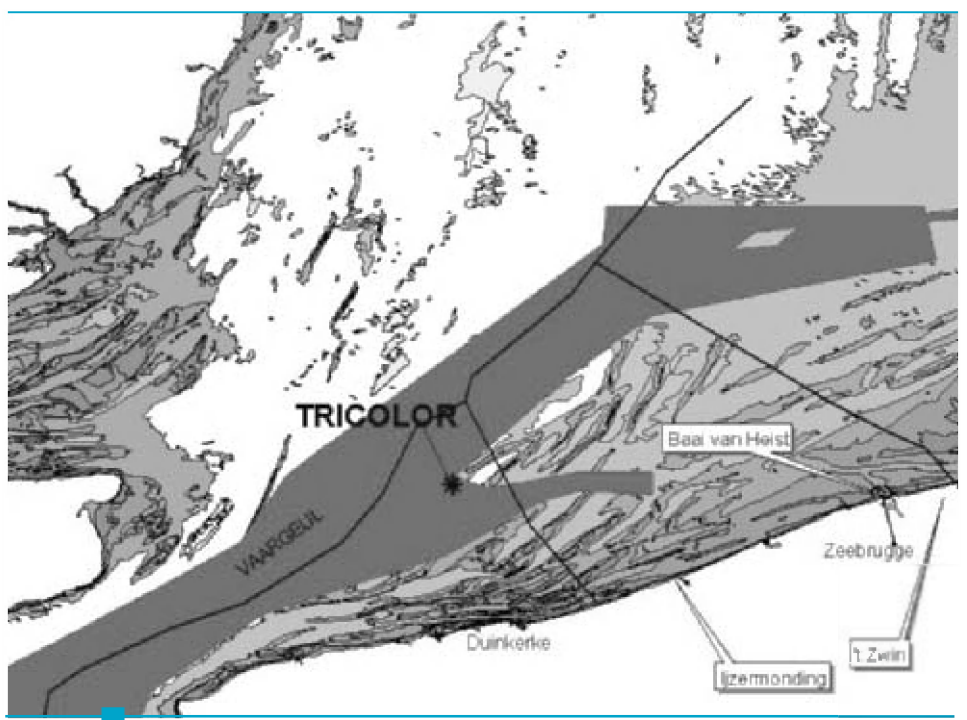
De inzet van honderden personeelsleden, de aanschaf van allerlei opruimmateriaal en reinigingsmiddelen, de huur van containers en finaal het vervoer en de verwerking van de smurrie door OVAM verrechtvaardigen dit bedrag.

Federaal ex-Minister van Leefmilieu Jef Tavernier beloofde de kosten van de gemeentes te vergoeden, in afwachting dat de staat de rekening kan verhalen bij de eigenaar van de Tricolor. Naast de kosten voor het opruimen, komen nog kosten voor de werkzaamheden op zee, die evenwel niet verwerkt werden in het kader van dit artikel.



BMM

Dat de 'Tricolor' wel op een bijzonder slechte plek was terechtgekomen bleek al snel uit twee nieuwe aanvaringen en meerdere bijna-aanvaringen. Het hek was helemaal van de dam toen op 23 januari 2003 zware stookolie lekte bij werkzaamheden aan het wrak



VL

Het Noorse autovrachtschip 'Tricolor' zonk op 14 december 2002 in Franse wateren, op nauwelijks 37 km van de kust en ca. 8 km buiten Belgische mariene wateren. De beheerders van kwetsbare kustnatuurgebieden zoals het Zwin, de Baai van Heist en de IJzermonding hielden hun hart vast voor mogelijke olieverontreiniging



PM

Gemeentearbeiders, brandweer, civiele bescherming, leger en heel wat vrijwilligers trotseerden weer en wind om de olie zo goed en zo kwaad mogelijk van het strand te verwijderen

| Instantie | geschat bedrag (EUR) |
|---------------------|----------------------|
| Kustgemeentes* | ca 360.000 |
| OVAM | ca 130.000 |
| Civiele Bescherming | ca 110.000 |
| Landsverdediging | ca 300.000 |
| Totaal | 900.000 |

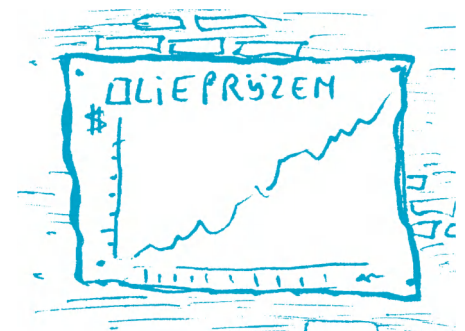
Benaderend kostenplaatje opruiming olie van de Tricolor op Belgische stranden. Bronnen: Civiele Bescherming, kabinet van het Ministerie van Landsverdediging, OVAM, kabinet van de gouverneur van West-Vlaanderen (deze laatste instantie voor gegevens gemeentes);

*van alle kustgemeentes (uitgezonderd Blankenberge) waren de gegevens reeds voorhanden; het bedrag voorgelegd door deze gemeentes werd indicatief geëxtrapoleerd naar alle kustgemeentes.

Bescherming van kwetsbare kustgebieden: acties en gevolgen

In actie tegen de oprukkende olie

De 65 km lange Belgische kustlijn is gekenmerkt door een vrijwel ononderbroken onbegroeid zandstrand, met heel wat toeristische troeven. Op drie plaatsen dringt de zee rechtstreeks binnen in waardevolle en kwetsbare natuurgebieden met bijhorende vegetaties: de sluffer van het Zwin (Knokke-Heist), het slikken schorregebied van de IJzermonding (Lombardsijde-Nieuwpoort) en het 'groene' strand van de 'Baai van Heist' (Zeebrugge).



Was alle ellende enkel terug te voeren op het Tricolor-incident?

Al snel bleek dat de aangespoelde olie verschillen vertoonde in geur, stroperigheid en kleur, naargelang het tijdstip en de plaats. Dit voedde het gerucht als zouden andere schepen van de situatie misbruik maken om hun afvalolie kosteloos te lozen, onder de mantel van het Tricolor-incident. Maar wat is daar nu van waar?

Door medewerkers van de BMM werden stalen genomen van de olie op de stranden en van de veren van olievogels in de opvangcentra. In het laboratorium van de BMM werd het patroon van koolwaterstoffen (vingerafdruk) in die stalen vergeleken met het karakteristiek patroon van oliestalen afkomstig uit het wrak van de Tricolor.

Hieruit blijkt dat de olie op de stranden en op de pluimen van aangespoelde vogels vaak een duidelijke overeenkomst vertonen met de referentiestalen uit de Tricolor. Andere monsters komen evenwel niet overeen met bemonsterde Tricolor olie, en zijn dus afkomstig van andere bronnen. We kunnen hierbij denken aan twee mogelijkheden. Enerzijds hebben inspecties aan boord van de Tricolor in februari aangetoond dat het wrak op talrijke plaatsen scheuren vertoont waardoor vermoedelijk olie van andere tanks ook in zee terecht kwam. Daarnaast heeft jarenlang luchttoezicht uitgevoerd door de BMM aangetoond dat in de zuidelijke Noordzee een chronische vervuiling bestaat afkomstig van illegale operationele lozingen.



MD

Kustnatuurgebieden zoals het Zwin (bovenrechts), de Baai van Heist (bovenlinks) en de IJzermonding (niet afgebeeld) zijn uiterst kwetsbaar voor de effecten van rampen op zee



Toen op vrijdag 24 januari 2003 de maritieme diensten op de hoogte gebracht werden van het ongeval dat zich voorgedaan had, werd onmiddellijk de cel Kustzone van de Vlaamse administratie-eenheid AMINAL-Natuur ingelicht. De voorspellingen van de BMM toonden immers aan dat het waarschijnlijk was dat de op zee drijvende olie de kust zou bereiken. Op 25 januari, in een ad hoc samengeroepen crisiscomité, werd beslist om deze meest kwetsbare kustnatuurgebieden te beschermen tegen de oprukkende smurrie. Reeds op 25 januari werd door de Civiele Bescherming preventief een vlottende dam aangelegd ter hoogte van de IJzermonding, en trok men een zanddam op ter bescherming van het Vlaams natuurreservaat de 'Baai van Heist'. Voor het Zwin echter bleek de situatie moeilijker te liggen. Door het grensoverschrijdend karakter van dit natuurgebied ging er kostbare tijd verloren. Pas op 28 januari kreeg het Zwin zijn drijvende dam. Toen bleek dat deze drijvende constructie niet kon verhinderen dat olie het gebied alsnog binnendrong, bouwde eerst België en pas later Nederland (na eerst nog zijn toevlucht te nemen tot een netconstructie verzaagd met zandzakken) elk hun deel van een gesloten zanddam. Er was immers heel wat discussie ontstaan over de wenselijkheid dit unieke natuurgebied af te sluiten, gezien de afhankelijkheid van flora en fauna van binnenstromend zeewater. Intussen kleefden her en der reeds olieklonters aan de schorreplanten van de Zwinkreken en bleken zowat de helft van de overwinterende waadvogels ter plaatse reeds met olie besmeurd...

En wat leverde het op?

Alle welbedoelde maatregelen ten spijt, heeft men niet kunnen vermijden dat in elk van de gebieden olie binnendrong. De zanddam in Heist, opgeduwd met een bulldozer vanop het natte strand,



VL

Beeld van de Zwinmonding, vanaf de Nederlandse zijde. Van links naar rechts zijn te herkennen: (1) de vlottende boom geplaatst in de Nederlandse (en Belgische) toegangsgemaal op 28 januari, (2) plastic netten opgehangen aan paaltjes en versterkt met zware zandzakken, geplaatst kort na 30 januari, (3) de V-vormige gesloten zanddam, die aan Belgische zijde opgeworpen werd kort na 30 januari, maar aan Nederlandse zijde pas voltooid werd in de loop van de daaropvolgende week

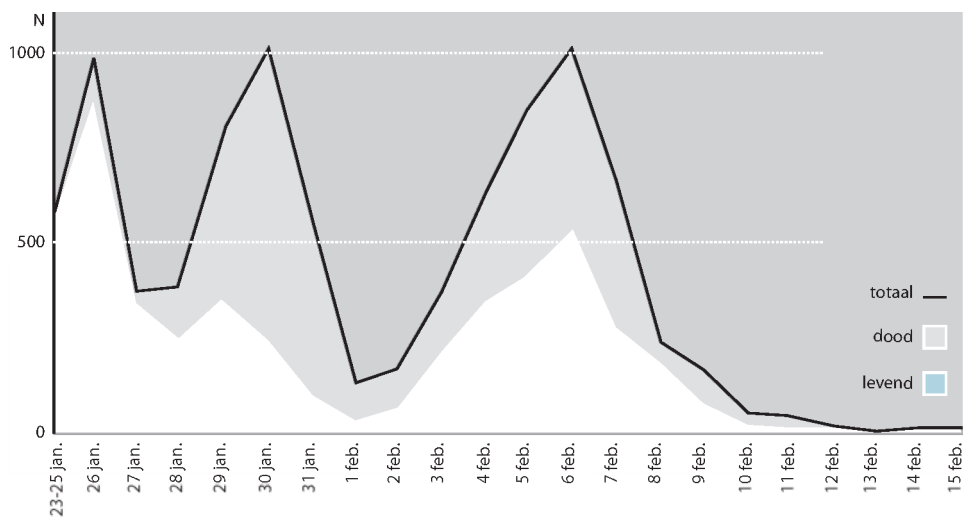
bleek al snel niet bestand tegen het stormgeweld. Gevolg: respectabele hoeveelheden olie kwamen in het schor terecht, waar natuurwachters en -arbeiders temidden de vegetatie een stevige klus hadden aan het opruimen ervan. Zowat 1 ton met olie besmeurd materiaal werd afgevoerd. De drijvende dam in de IJzermonding kon evenmin beletten dat de stormwind de olie over en onder de 'boom' stuwde. En ook na het aanleggen van twee kortere 'booms' ter hoogte van de ingang van enkele schorrekreken, bleek de olie alsnog - zij het in zeer beperkte hoeveelheden - zijn weg te hebben gevonden naar het natuurgebied. In het Zwin tenslotte bleek het kwaad al geschied, toen begin februari de volledig afgewerkte zanddam de monding sloot. Olie was reeds binnengekomen, en kleefde langs meerdere schorrekreken in de vegetatie. De smurrie werd zo veel mogelijk verwijderd, wat evenwel niet

kon verhinderen dat op tal van plaatsen fijne olielagen werden vastgesteld die hun funeste invloed uitoefenden op de in het gebied aanwezige steltlopers. Wat de impact van de binnengedrongen olie in elk van deze natuurgebieden op het bodemdierleven is, kon niet onmiddellijk achterhaald worden.

De zwarte pietten van het verhaal: de zeevogels

Achttienduizend vogels gevonden...

Het is helaas een vertrouwd beeld geworden. Bij elke olieramp, klein of groot, overspoelen de media ons met beelden van zielzogende, met olie besmeurde zeevogels. Kwatongen beweren wel eens dat dit fenomeen soms zwaar wordt overbelicht, en de andere effecten naar de marginaliteit verdrijft. In het geval van de Tricolor-ramp kunnen de gevolgen echter bezwaarlijk worden onderschat, getuige



de harde cijfers. Tussen 24 januari 2002 en 15 februari 2003 spoelden niet minder dan 4980 nog levende en nog eens 4196 reeds gestorven olieslachtoffers aan op Belgische stranden (gegevens BMM-IN). Gigantische aantallen als men weet dat tijdens 'normale' winters - ten gevolge van voortdurende kleine illegale lozingen op zee - gemiddeld 'slechts' 2700 dode en ca. 500 nog levende, verzwakte vogels op onze stranden kunnen worden aangetroffen op zes maand tijd!

Samen met de naar schatting 5.500 en 3.500 vogelslachtoffers in resp. N-Frankrijk en ZW-Nederland, brengt dat het totaal op ca. 18.000 verzamelde olievogels. De 'Belgische' dieren (zie tabel en figuur) spoelden aan in twee 'golven' met pieken op 26 januari (983 ex.: 90% nog levend) en 30 januari (1087 ex., met meer dan 75% reeds dood), en opnieuw op 6 februari (1059 ex.: helft levend, helft dood). Wat dood gaat of in problemen komt op zee, kan immers slechts aanspoelen als de wind uit het zeegat waait. En harde zeewind (NW-W van gemiddeld 50 km/uur of meer) was er vooral in de dagen 28-31 januari en 2-5 februari. Het gros van de vogelslachtoffers betrof Zeekoeten (52%) en Alken (30%). Niet toevallig, want net deze soorten komen tijdens het winterhalfjaar (met piekaantallen in januari-februari) talrijk voor op en tussen de vele zandbanken van het zuidelijk deel van de Noordzee. Bovendien zitten deze pinguin-achtige viseters doorlopend op het water en duiken ze actief, wat de kans om te ontkomen aan een oliesliert of -tapijt wel bijzonder klein maakt. Eénmaal besmeurd, komt de vogel snel in de problemen. Het verkleed verliest zijn isolerend vermogen, en afkoeling, ziekte en afmatting volgen al snel. Daarenboven geraakt het spijsverteringsstelsel sterk geïrriteerd door de olie, die bij de pogingen om zichzelf te poetsen wordt opgenomen.



De zwarte pieten van de olieramp met de Tricolor waren eens te meer de zeevogels

Afsluiten van het Zwin een goede optie?

Toen bleek dat de olie ook onze kusten zou aandoen, bleken Nederlandse en Vlaamse experts er maar niet uit te geraken. Mag een gebied als het Zwin, waarvan de karakteristieke fauna en flora afhankelijk is van regelmatig instromend zeewater, wel worden afgesloten? Is deze remedie tegen de olie niet veel erger dan de kwaal? Toen de gesloten zanddam er uiteindelijk dan toch kwam bleek het effect van drie weken afsluiting al bij al wel mee te vallen. Een studie door de sectie Mariene Biologie van de Universiteit Gent toonde aan dat de populaties bodemdieren in krekens en op slikken niet drastisch waren aangetast. Hoofdrede hiervoor is vermoedelijk een gunstige samenloop van omstandigheden. Niet alleen deed de afsluiting zich voor op een tijdstip dat bodemdierpopulaties van nature uit op hun jaarlijkse laagste niveau verkeren. De lage temperaturen zorgden ervoor dat de levensfuncties op een laag pitje draaiden en effecten dus sowieso minder ingrijpend waren. Tevens was het overwegend droog weer, waardoor het nog in het slijk aanwezige zoute water niet al te sterk verdund werd met zoet regenwater. Het afsluiten met een zanddam bleek dus een goede beslissing, maar ook één die niet zonder meer in andere omstandigheden kan worden herhaald..., zo blijkt.

| | Levend | Dood binnen gebracht | Totaal |
|--------------------|-------------|----------------------|-------------|
| 23-25 januari 2003 | 560 | 17 | 577 |
| 26 januari | 883 | 100 | 983 |
| 27 januari | 342 | 23 | 365 |
| 28 januari | 253 | 132 | 385 |
| 29 januari | 353 | 449 | 802 |
| 30 januari | 241 | 846 | 1087 |
| 31 januari | 99 | 451 | 550 |
| 1 februari | 35 | 88 | 123 |
| 2 februari | 74 | 98 | 172 |
| 3 februari | 215 | 159 | 374 |
| 4 februari | 350 | 277 | 627 |
| 5 februari | 414 | 444 | 858 |
| 6 februari | 536 | 523 | 1059 |
| 7 februari | 284 | 391 | 675 |
| 8 februari | 189 | 48 | 237 |
| 9 februari | 84 | 93 | 177 |
| 10 februari | 26 | 26 | 52 |
| 11 februari | 15 | 24 | 39 |
| 12 februari | 12 | 1 | 13 |
| 13 februari | 1 | 0 | 1 |
| 14 februari | 7 | 6 | 13 |
| 15 februari | 7 | 0 | 7 |
| Totaal | 4980 | 4196 | 9176 |

Vogelslachtoffers verzameld aan de Belgische kust van 23 januari tot en met 15 februari 2003, ten gevolge van het incident met de Tricolor. De gegevens werden verzameld in het Crisisvogelopvangcentrum Oostende door wetenschappers van de Beheerseenheid Mathematisch Model Noordzee en van het Instituut voor Natuurbehoud, en aangevuld met gegevens van het Sealife centrum Blankenberge en het Zwin

(Noot: door de BMM en het Instituut voor Natuurbehoud wordt momenteel een rapport opgesteld waarin meer gedetailleerde gegevens gepresenteerd worden over de soorten en de spreiding per gemeente).

... van mogelijk 35.000 getroffen vogels

Nog dramatischer wordt het als men zich realiseert dat niet elke met olie getroffen vogel ook het strand bereikt, en het aantal slachtoffers dus onvermijdelijk wordt onderschat. Een vogelkadaver drijft immers rond aan een snelheid van 2-4% van de windsterkte. Dat betekent dat vogels die sterven op 10-40 km uit de kust (gebied tussen ligplaats Tricolor en kust waar het soort getroffen vogels meest voorkomen) ongeveer één etmaal nodig hebben - gerekend aan de gemiddelde windsnelheden van januari 2003 - vooraleer ze de kust kunnen bereiken. Bij aflandige wind, of wanneer de vogel zinkt of wordt opgepeuzeld door aaseters is dit uiteraard niet het geval. Om nu te weten welke fractie van de getroffen vogels ook daadwerkelijk op



PM

Het vurig enthousiasme en de bereidheid om samen te werken waren de rode draad doorheen de acties van tal van instanties en vele vrijwilligers om zoveel mogelijk getroffen zeevogels op te vangen en te verzorgen

het strand kan worden gevonden, hebben wetenschappers zogenaamde verdriftingsexperimenten opgezet. Hierbij gooit men gelabelde vogelkaders op gekende plaatsen terug in zee. In de daaropvolgende weken wordt dan op stranden gezocht naar deze dode vogels, zodat een beeld verkregen wordt van welk aandeel de kust bereikt heeft. Uit een dertigtal studies uitgevoerd wereldwijd komt een terugmeldkans van 22% naar voor. Als enkel de dertien experimenten worden beschouwd die tussen 1997 en 2000 werden uitgevoerd aan onze kust (met in totaal meer dan 600 kadavers), dan wordt een waarde van slechts 12% gevonden. Toch waren de bijzondere omstandigheden ten tijde van de ramp met de Tricolor van die aard (lang aangehouden aanlandige stormwind) dat vermoedelijk tot 50% van

de getroffen vogels de kust bereikte. Het is weinig waarschijnlijk dat een nog hoger percentage kon worden gerecupeerd. Immers, bij hoger genoemde experimenten werden waarden van meer dan 50% enkel vastgesteld als de vogels werden 'gelost' zeer dicht (hoogstens 2 km) bij de kust, en bij sterke aanlandige wind. Bovendien kan de zeer harde aanlandige wind bij de eerste aanspoelingsgolf eind januari mogelijk nog wel hogere terugmeldcijfers (70%) hebben opgeleverd, maar daarna waren windsnelheid en -richting eerder van die aard om terugmeldpercentages van hooguit 10-20% te kunnen rechtvaardigen.

Redden wat er te redden viel: 10-15% overleving

Gelukkig stierven niet alle opgevangen vogels en konden er nog behoorlijk wat gered worden door de intensieve zorgen van honderden vrijwilligers en professionals van divers pluimage. Van alle in het Oostendse crisisopvangcentrum levend binnengebrachte slachtoffers bleek finaal 10-15%, of dus zo'n 500-750 vogels, in gezonde toestand weer te kunnen worden vrijgelaten. Of deze vogels zich ook volledig weer zullen kunnen aanpassen aan het ruige leven op zee en op termijn opnieuw tot broeden zullen overgaan, is onduidelijk. Wat wel duidelijk is, is dat enkele tienduizenden zeevogels het 'kleine olielek' van de Tricolor niet hebben overleefd. Op populatieniveau kan dat tellen, temeer daar uit autopsiegegevens is gebleken dat van de belangrijkste getroffen soorten - Zeekoet en Alk - vooral vol-

wassen vogels het slachtoffer werden. En bij langlevende soorten, die pas op 7-8 jarige leeftijd beginnen te broeden en het dan houden bij het jaarlijks grootbrengen van slechts één jong, zou dat weleens vestrekkende gevolgen kunnen hebben.

Een zwarte bladzijde

Januari-februari 2003 zal blijven hangen als de tot nu toe 'zwartste' bladzijde in de geschiedenis van onze kust. De hoge kosten van de olieopruiming, de olie die binnendrong tot in de kwetsbare slikke- en schorregebieden en de tienduizenden zeevogels die het gelag moesten betalen. Het is allemaal weinig fraai.

Maar er zijn ook positieve punten. Zo was het een hart onder de riem om het aanstekelijk enthousiasme en de bereidheid tot samenwerking te mogen zien bij alle betrokkenen op de stranden en in het crisisvogelopvangcentrum: vanaf het moment dat in sneltempo een opvangtehuis werd ingericht door en in de gebouwen van stad Oostende aan de Victorialaan, en later ook in de marinekazerne Bootsman Jonson, tot het moment dat de laatste herstelde vogels konden worden losgelaten vanuit de 'kooien' op het Klein Strand. Steeds was er dat onuitgesproken gevoel met velen samen aan de kar te trekken. En bij de opruiming van olie op het strand was het niet anders. Ook leidde deze catastrofe en alle hieraan verbonden media-aandacht tot een maatschappelijk gedeeld besef dat het zo niet verder kan en dat strenger dient te worden opgetreden tegen roekeloze scheepskapiteins en onverantwoordelijke scheepseigenaren.

Toch zullen scheepsongevallen en olieverlies op zee steeds tot de mogelijkheden blijven behoren. We kunnen dus maar beter voorbereid zijn. Een nieuw en goed uitgebouwd vogelasiel aan de kust, goed voor een prijskaartje van 800.000 EUR, zou tegen 2005 gerealiseerd moeten zijn in Raversijde. Een aantal betrokkenen heeft reeds vergaderd over de mogelijkheid tot uitbreiding en verfijning van het rampenplan voor de Noordzee. Het is noodzakelijk dat duidelijke afspraken gemaakt worden over welke instanties onder welke voorwaarden beslissen tot bijvoorbeeld de afdamming van kwetsbare kustreservaten, en hoe de communicatie tussen diverse actoren best wordt geregeld.

Jan Seys en Francis Kerckhof



Hoe kunnen er "meer vogels sterven dan er gemiddeld aanwezig zijn"?

Deze vraag werd wel vaker gehoord in de nasleep van de Tricolor-ramp. Op basis van zeevogeltellingen vanop schepen, uitgevoerd door het Instituut voor Natuurbehoud tussen 1992 en 2002, wordt het totaal aantal Zeekoeten en Alken in het volledige Belgische deel van de Noordzee in februari op gemiddeld 15.000 en maximaal 45.000 exemplaren geschat. Toch zouden misschien wel 35.000 vogels, waarvan 92% of dus ca. 32.000 Zeekoeten of Alken, zijn getroffen. Hoe kan dat en wie is er nu fout, is een voor de hand liggende vraag. Het antwoord lijkt te zijn dat noch de telgegevens van de op zee aanwezige levende vogels, noch de geschatte aantallen getroffen vogels fout zijn. Het incident speelde zich immers af tijdens een periode van intense doortrek van alkachtigen, in de richting van de voornamelijk Schotse broedgebieden. Vogels die vandaag aanwezig zijn, kunnen morgen alweer vertrokken zijn. Logisch dan ook dat een olielek in een dergelijk gebied veel meer dan de op één dag aanwezige aantallen kan treffen.