

Eemshaven liggen de kansen voor aanvaring een faktor 2,8 hoger dan bij Hoek van Holland, en liggen de kansen voor stranding een faktor 1,9 hoger. Hoewel onduidelijk is of de LNG aanlanding inderdaad naar de Eemshaven komt, wel zeker is dat de LNG-tankers voor Wilhelmshaven ten Noorden van het waddengebied zullen passeren.

Deze vergelijkingscijfers en het feit dat de internationale scheepvaartroute ten Noorden van de wadden en relatief smalle strook zee betreft, doen de kansen op ongevallen toenemen. De eilanders zullen u bovendien kunnen vertellen dat bij storm en noodweer er altijd strandingen op de eilanden plaatsvinden.

Wetgeving

De laatste jaren is er veel gesproken en geschreven over de bescherming van het waddengebied. Maar een vergeten onderwerp in al die stukken en nota's zijn de bedreigingen uit zee. Misschien is het goed om eens na te gaan welke wetten, regelingen en verdragen er op dit onderwerp van toepassing zijn. Inmiddels natuurbeschermers, recreatieondernemers, vissers en toeristen, zij allen hebben een wezenlijk belang bij het in stand houden van het waddengebied.

Bekend is dat dit gebied bestuurlijk onder zo'n veertig overheden is verdeeld. Dit houdt in dat er in de allereerste plaats de dringende noodzaak is tot samenwerking bij dreigende of plaatshebbende rampen. Wel, die samenwerking ontbreekt nog. Er bestaat een interprovinciale commissie strandvervuiling door olie, die twee interimrapporten heeft uitgebracht: *interimnota inzake alarmeringsregeling* (mei 1976) en een *interimrapport bestrijding strandvervuiling door olie* (september 1977). Deze rapporten hebben echter nog tot niets anders geleid dan tot een partij touwtrekken tussen allerlei overheden wie er nu eigenlijk verantwoordelijk is.

Als we daarnaast de wetgeving over de verontreiniging van het oppervlaktewater en van het zeeewater bekijken – en de meer dan veertien daarachter liggende

internationale verdragen – dan blijkt dat er in de Wet olieverontreiniging zeeewater in artikel 5 en in de Wet verontreiniging zeeewater in artikel 6 een *meldingsplicht* voor de gezagvoerder van lozing bij averij en overmacht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (rijkswaterstaat dus) is opgenomen. Van die meldingsplicht komt niet veel terecht, belangrijker zijn de meldingen van olieplekken door vliegtuigpatrouilles van de marine.

Naast die meldingsplicht bestaat er de Wet aansprakelijkheid olietankschepen, waarin de reder van een tankschip per definitie *aansprakelijk* wordt gesteld voor de schade tengevolge van een ramp door het lozen van olie zoals bij de Amoco-Cadiz. Dat klinkt mooi, maar in werkelijkheid is die regeling in het belang van de grote oliemaatschappijen en de verzekeringsmaatschappijen waar ze hun dekkingen gesloten hebben, omdat de maximum aansprakelijkheid per ongeval is beperkt tot ± 50 miljoen gulden. De ramp in Bretagne kost meer, en een vergelijkbare ramp in het waddengebied zou ook veel meer schade teweeg brengen; nog afgezien van de schade aan de natuur die niet in geld uit te drukken is.

Bovenstaande regelingen zijn bovendien nogal fatalistisch, zij zijn slechts van toepassing als de ramp al is gebeurd. Geen van de huidige regelingen heeft een duidelijk preventief effect. De enige uitzonderingen zijn misschien de Loodswet, die er toe bij kan dragen dat er in de havens minder ongelukken gebeuren en de Schepenwet en de regelingen over gevaarlijke stoffen die konstruktieve eisen stellen. Deze regelingen lopen echter vele jaren achter bij de huidige stand van zaken in de techniek.

Dringend nodig zijn zaken als:

- een *verplichte belofding in de gehele Noordzee*;
- een *voortdurende radarkontrolle door de overheid in de gehele Noordzee*;
- een *wettelijke verplichting bij averij of dreigende averij sleepboothulp te*

nemen, zonder dat eerst uren worden verdaan met het onderhandelen over de bergingsreddingskontrakten;

- een *standaard meldingsplicht voor elk schip dat potentieel vervuulende of gevaarlijke stoffen vervoert gedurende de gehele vaart door druk bevaren routes*;
- *speciale routing*;
- *stilleleggen van dit soort scheepvaart in moeilijk of nauw vaarwater bij zeer slechte weersomstandigheden*;
- een *uniforme voor alle Noordzee landen gekoördineerde meldingsregeling en bestrijdingsorganisatie*.

Dergelijke maatregelen die niet alleen bestrijding verbeteren maar vooral bedoeld zijn om de kans op ongelukken en rampen te verminderen, zijn in het levensbelang van de noordelijke provincies indien zij het waddengebied willen behouden en indien zij alle belangen die met het waddengebied gemeed zijn willen bevorderen. Zij zullen er niet alleen bij de Rijksoverheid op moeten aandringen dat die snel maatregelen neemt, zij zullen ook snel zelf preventieve maatregelen moeten nemen.

Een stap in de goede richting zou kunnen zijn dat de voorgenomen wijziging van de Loodswet er nu ook snel doorkomt en dat daarin voor bepaalde schepen en voor bepaalde omstandigheden een loodsplicht voor de Noordzee wordt opgenomen. ■

PLANOLOGISCHE RUBRIEK

Thom Dieles

Basisrecreatieplan Zuidwest-Friesland

In de maand maart is het Eindrapport, deel I verschenen van het Basisrecreatieplan Zuidwest-Friesland. Het betreft het voorlopige resultaat van de opdracht door het Samenwerkingsorgaan Zuidwest-Friesland aan de Grontmij nv te De Bilt. In dit orgaan werken de 15 gemeenten van de Friese zuidwesthoek samen, voor deze gelegenheid aangevuld met de gemeenten Rauwerderhem en Utingeradeel. Globaal gezien is het plangebied gelegen ten zuiden en westen van de lijn Harlingen-Heerenveen-Lemmer.

Als doel van het opstellen van het basisrecreatieplan wordt aangegeven: 'het ontwerpen van een beleidsvisie over de meest gewenste toekomstige ontwikkeling van de openluchtrecreatie – voornamelijk op langere termijn – voor de gezamenlijke gemeenten'. Een ander doel van het plan is in aanmerking te kunnen komen voor bepaalde subsidies van de minister van CRM voor de uitvoering van recreatieve projecten. Het plan is niet aan een voorgeschreven procedure gebonden en heeft geen juridische rechtskracht. Uiteraard zal het plan dienen te passen binnen het provinciale recreatiebeleid zoals dat tot uiting komt in de provinciale nota 'Openluchtrecreatie in Friesland, beleidsaanbevelingen' van maart 1975, en binnen het totale provinciale ruimtelijke-orderingsbeleid zoals dat onder meer blijkt uit de jaarlijks door de Provinciale Staten vast te stellen provinciale Structuurschets. Voordat het basisrecreatieplan aan uitvoering toe zal zijn zal het ook dienen te passen binnen het dan hopelijk inmiddels vastgestelde streekplan voor heel Friesland, waarvoor nu al belangrijke richtlijnen bekend zijn door de voorbereidende deelnota's Wonen, Werken en Recreëren.

Het plan geeft 3 alternatieven aan voor de toekomstige ontwikkelingen van de recreatie in Zuidwest Friesland. Hieruit zal na inspraak van de bevolking en andere instanties en organisaties een eindmodel te voorschijn moeten komen dat als het eigenlijke basisrecreatieplan