

F-3: DREIGENDE ONDERGANG VAN DE WADDENZEE

Carla Alma

Geheel in de lijn met de principebeslissing van het kabinet op 14 dec. 1982, maar tegelijkertijd totaal in strijd met de PKB 'De Waddenzee' en met de natuurbeschermingswet, verleende de minister van Landbouw, Visserij én Natuurbehoud op 15 juni jl. aan de NAM een vergunning voor het leggen van een gekombineerde olie-gasleiding door de Waddenzee (F-3 project). Onder een aantal, overigens zeer vaag geformuleerde, voorwaarden mag de NAM de Waddenzee gaan blootstellen aan het enorme gevaar van een olieramp. Volgens de NAM is de kans dat er iets mis gaat met deze leiding verwaarloosbaar klein en als er dan al iets mis zou gaan en er zou olie in de Waddenzee terecht komen, dan hebben ze dat zo weer 'opgeruimd'.

De regering gelooft deze beweringen maar al te graag. Immers het winnen van olie en gas in het Nederlands deel van het Continentale Plat door een Nederlandse maatschappij kan de staatskas aardig spekken. En dat is voor de huidige regering van het allerhoogste belang. Belangrijker dan zich te houden aan reeds eerder vastgelegd beleid tav. één van onze laatste zeer waardevolle natuurgebieden, dat luidt:

'Behoud, bescherming en waar nodig herstel van de Waddenzee als natuurgebied'

(Hoofddoelstelling PKB 'De Waddenzee' 1980).

Een beleid dat nog eens werd benadrukt door het aanwijzen van grote delen van de Waddenzee (waaronder de nu in het geding zijnde) als 'Staatsnatuurmonument Waddenzee' en 'Natuurmonument kwelders langs de noordkust van Groningen', zoals bedoeld in de Natuurbeschermingswet (1981). Het verlenen van een vergunning kan dan ook terecht een daad van onbehoorlijk bestuur genoemd worden, zoals de Landelijke Vereniging tot Behoud van de Waddenzee in haar beroep tegen deze vergunning heeft geformuleerd. De zelfde vereniging heeft, voorafgaande aan de vergunningverlening, een rapport gepubliceerd

Pijpenlegger in de Waddenzee



waarin nog eens op een rij wordt gezet waarom een olie/gas-leiding door de Waddenzee niet kan. De belangrijkste argumenten daarbij zijn: de risico's die met de aanleg en het gebruik van een dergelijke leiding gepaard gaan, de enorme gevolgen die een lek of breuk in de leiding heeft voor het gehele ecosysteem in de Waddenzee en de duidelijk aanwezige alternatieven voor aanlanding die er buiten de Waddenzee liggen.

Risico's

De kans dat er een ongeluk gebeurt met een olie/gas-leiding in de Waddenzee is niet, zoals de NAM beweert, 'praktisch uitgesloten', integendeel, ze is reëel aanwezig! De manier van ingraven van de leiding, de diepte waarop dat gebeurt, corrosie die kan optreden in de pijp, incidenten met ankers of vistuig, hebben, zo blijkt uit literatuurstudie al heel wat keren gezorgd voor problemen met pijpleidingen. Speciaal in de Waddenzee kan daar nog de instabiliteit van de bodem (bv. de verschuivingen die optreden bij geulen en platen) als belangrijke, niet in te schatten faktor aan worden toegevoegd.

De NoordGasTransport-leiding, een leiding die het wad ten oosten van Rottumerog doorsteekt, is door diezelfde bodembewegingen al meerdere malen blootgespoeld. Deze leiding komt vanaf het gasveld in blok L-10 in de Noordzee, een gaslokatie die in mei jl. in het nieuws kwam doordat er een gaslek ontstond in de boorputten in zee. In grote paniek werden 30 mensen geëvacueerd en het duurde dagen voordat men er in slaagde het lek te dichten. Hetzelfde gebeurde kort daarna op het vaste land: ook een lek in een boorput, deze keer in Wassenaar en hierbij ging het om olie en gas. Ook hier duurde het enkele dagen voordat het lek gedicht was. 'Ongelukjes' die volgens de NAM 'praktisch uitgesloten' zijn?

Schoonmaakactie

De sussende woorden van ons nationaal gas- en oliebedrijf over het opruimen van de olie en schoonmaken van de Waddenzee ná een eventueel lek, tonen een aardig staaltje van volksverlakkerij. Immers: olie, eenmaal terechtgekomen in de Waddenzee, is daar nauwelijks meer uit te verwijderen. In de eerste plaats heeft de beheerende instantie, Rijkswaterstaat, nog helemaal geen oliebestrijdingsplan voor dit gebied opgesteld en is men daar zeer onzeker over het welslagen van zo'n eventueel plan. In de tweede plaats geldt dat het enige oliebestrijdingsschip dat Nederland heeft, de Smal Agt, er ongeveer 18 uur over doet om naar de Waddenzee te komen. In die tijd heeft de olie zich, met de getijwerking inmiddels al ver en diep verspreid. Bovendien is door de stroomsnelheid in de Waddenzee en door de geringe diepte van een groot deel van het gebied, het opvegen van olie totaal onmogelijk; daar komt nog bij dat de olie zich direct met het water mengt tot een 'mousse', die al helemaal niet meer op te veegen is.

De Waddenzee ná een olieramp

Wanneer er een lek of een scheur ontstaat in de olie/gas-leiding, zal, vooral door de hoge druk waaronder het spul door de leiding geperst wordt, tussen de 8.000 en 20.000 m³ olie in de Waddenzee terechtkomen. Na verdamping van de lichtere frakties (bij deze soort olie is dat tweederde deel), zal zich uiteindelijk tussen de 2.500.000 en 6.500.000 liter olie in het waddengebied indringen. In een driehoek rond het tracé van de leiding zou ongeveer 200 km² areaal totaal besmeurd raken en is verreweg het grootste deel van het leven in dit gebied ten dode opgeschreven.

Het gaat daarbij om:

- plantaardig plankton van 8.000 ton versgewicht per jaar
- dierlijk plankton van 140 ton versgewicht per

jaar

- 20% van de kweldervegetatie zal direkt kapot gaan, waaronder allerlei zeldzame soorten, zoals rode ogentroost, zeevetmuur, kleine theunisbloem
- 4,23 miljard grotere bodemdieren (schelpdieren, kreeftachtigen, slakjes, wormen, enz.) zullen afsterven
- ongeveer 34 miljoen vissen treft hetzelfde lot, waaronder een groot aantal van groot economisch belang is, omdat de Waddenzee de kraamkamer is van vele Noordzee-vissen zoals haring, kabeljauw, schol, tong
- van 200.000 vogels die dieren uit de bodem en uit ondiep water eten, wordt het leven in gevaar gebracht, evenals dat van 43.000 vogels die op de kwelders foerageren

Dode vogels



- de zeehondenpopulatie in het Nederlands deel van de Waddenzee zou door een dergelijke ramp tot ongeveer de helft gereduceerd worden.

Wanneer dus, en die kans is zeker aanwezig, een lek of breuk in de geplande leiding zal optreden, zal een uniek, samenhangend ecosysteem langdurig en zeer ingrijpend ontwricht worden.

Geen olieleiding door de Waddenzee, waar dan wel?

Alle rapporten die over de plannen van de NAM zijn geschreven vormen tesamen zeker een meter literatuur. Duizenden pagina's studie over een pijpleiding volgens het gekozen traject. Op dat grote totaal zijn nog geen twee bladzijden gewijd aan mogelijkheden van aanlanding van het olie-gasmengsel buiten de Waddenzee! Alle mogelijkheden aan de westkust van Nederland zijn in enkele zinnen en op grond van onheuse of zelfs onware argumenten afgedaan. Daarom heeft de Waddenvereniging die mogelijkheden maar eens op een rijtje gezet en ontdekt dat er met name twee heel duidelijk voor de hand liggende alternatieven zijn. De eerste mogelijkheid is om helemaal niet een aparte, nieuwe leiding aan te leggen, maar olie en gas gescheiden te vervoeren en daarbij aansluiting te zoeken bij bestaande leidingen. Het mengsel wordt namelijk op het boorplatform toch al gescheiden. Het gas zou dan naar de leiding vanuit het al genoemde L-10 veld kunnen worden afgevoerd, terwijl de olie naar de olieleiding van het Q-1 veld kan worden getransporteerd. Dit kost aan extra leidingen ongeveer 200 miljoen gulden méér, maar daar staat tegenover dat dure dijkdoorkruisingen en een aparte scheidingsinstallatie aan land achterwege kunnen blijven; daardoor ontstaat een kostenvoordeel van zo'n 300 miljoen. Bijkomend voordeel is dat er zo een beter ge-

bruik wordt gemaakt van het bestaande leidingsnet op de Noordzeebodem, zodat vermeden wordt dat er een spinneweb van allerlei leidingen op de zeebodem komt te liggen.

Een tweede alternatief is aanlanding in West-Nederland, en wel in IJmuiden. Daar komt nu ook de olieleiding van het Q-1 veld binnen en de nieuwe leiding zou daaraan parallel kunnen lopen. Behalve het voordeel van het vermijden van de kwetsbare Waddenzee, loopt dit tracé ook niet door het gevaarlijke mijngebied uit de tweede wereldoorlog, dat zich 40 km boven de Waddenzee bevindt. In de huidige plannen moet de leiding daar wel doorheen, wat extra risico's oplevert en bovendien de NAM behoorlijk wat extra geld kost, omdat langs het tracé een strook van één kilometer compleet mijnenvrij moet worden gemaakt. Een zeer 'kostbare en tijdrovende' zaak, zoals nog onlangs in de pers werd opgemerkt. Bij dit tracé zijn bovendien geen problemen op het gebied van de bodemgesteldheid, de visserij en oefeningen van de marine. Daarnaast is het een voordeel dat de olie en het gas een korter verder vervoer nodig hebben, vergeleken met afvoer uit de Eemshaven. De delfstoffen moeten uiteindelijk in Rotterdam terecht komen en zoals de plannen van de NAM er nu liggen, moet dat voor de oliefraktie gebeuren per tanker vanuit de Eemshaven. Dit dubbele vervoer door en over de Waddenzee levert allerlei onnodige gevaren op.

Werkgelegenheid

Een van de redenen voor de keuze van de Eemshaven als aanlandingsplaats is de werkgelegenheidsfactor geweest. De werkloosheid in Noord-Groningen is uiterst schrijnend en overtreft in percentages de rest van Nederland. Dat politiek Groningen hiervoor oplossingen zoekt, is te waarderen; de manier waarop ze echter denkt van het probleem af te komen is

weinig doordacht. Men blijft hameren op de Eemshaven als 'trekpaard voor het noorden', en dan vooral een chemisch en energetisch trekpaard. Dit F-3 project is dan de zoveelste 'oppepper' die we nodig hebben. En dat terwijl dit project aan permanente arbeidsplaatsen nog geen 50 stuks oplevert. Waarvan zeker de helft van hoog gekwalificeerd technologisch nivo is, waarvoor de mensen in Groningen moeilijk te vinden zijn.

Over uitstralingseffekten is al helemaal niet te juichen. Er zijn bij de scheidingsfabriek namelijk geen uitstralingseffekten! Olie en gas worden gescheiden en vervolgens weer afgevoerd. Er is geen verwerkende industrie nodig en er is geen toeleveringsbedrijf nodig. Wat betreft de werkgelegenheid hoeft de aanlanding van het olie/gas-mengsel uit het F-3 blok dus niet in Groningen plaats te vinden. Dit argument, gekombineerd met het belang van de zo kwetsbare Waddenzee, moet de regering doen inzien dat de gemaakte keuze een foutieve is. Dat het van het allergrootste belang is dat nu echt een begin wordt gemaakt met de op papier zo fraai klinkende doelstelling over behoud, bescherming en waar nodig herstel van de Waddenzee als natuurgebied.

Het rapport van de Landelijke Vereniging tot Behoud van de Waddenzee over dit onderwerp is getiteld: 'F-3: De Waddenzee naar een geoliede toekomst'. Het is verkrijgbaar in de Waddenwinkel in Harlingen voor de prijs van f 9,- en bij de Werkgroep Eemsmoond in Groningen, Emmasingel 15.

Voorts kunt u het rapport in Harlingen bestellen door overmaken van f 9,- op giro 17.26.195 o.v.v. F-3 rapport.