

Bescherming Waddenzee te vaak 'papieren werkelijkheid'

3 januari 2023, 12:51



De Waddenzee bij Koehool. Foto: Catrinus van der Veen

Op een conferentie in Wilhelmshaven organiseerde de Waddenvereniging onlangs met reders, verzekeraars en havens een bijeenkomst over het beschermen van de Waddenzee. Dat verdient navolging, betoogt Arjen Bosch, secretaris van de Raad van Advies Waddenzeehavens.

Natuurbeschermingsorganisaties, havens en rederijverenigingen tekenden op de 14e Trilaterale regeringsconferentie ter bescherming van de Waddenzee, van 28 november tot 1 december 2022 in Wilhelmshaven, een gezamenlijk document met de titel 'Duurzame scheepvaart en havens voor een goed beschermde Waddenzee'. Als secretaris van de Raad van Advies Waddenzeehavens was ik volop bij de voorbereiding betrokken. Dat brengt mij tot enkele overwegingen over trilaterale samenwerking.

De internationale samenwerking voor bescherming van de Waddennatuur tussen Nederland, Duitsland en Denemarken begon in 1978 met een regeringsconferentie in Den Haag. Sindsdien ondertekenen de ministers met natuur in de portefeuille eens in de zoveel jaar regeringsverklaringen. Deze vorm van samenwerking bracht veel goeds, maar het effect van deze werkwijze neemt steeds meer af. Het effect is vooral sectoraal en de regeringen putten zich uit in zorgen. Als het om oplossen van vraagstukken gaat die buiten de competenties van de 'natuurministers' ligt, wordt er weinig bereikt. Het blijft meestal bij algemene zinsneden over het belang van dialoog, bewustwording en informatievoorziening. In het Engels klinkt dat dan zo: 'Encourage the competent national shipping and nature conservation authorities to continue their dialogue in order to achieve an even higher level of safety and cooperation, inter alia by raising the general awareness and information level'.

Dit is een voorbeeld uit de 13e Verklaring van Leeuwarden. Dit artikel kwam voort uit de constatering dat elke paar jaar een scheepvaartongeluk boven de Waddeneilanden plaats vond. Steeds was het billenknippen of en hoe de Waddenzee erdoor geraakt zou worden. De ramp met de MSC Zoë laat zien dat er weinig veranderde.

Uitzondering

De regeringsverklaring van Esbjerg in 2001 was een uitzondering. Tijdens die verklaring besloten de regeringen om de Waddenzee als Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) aan te wijzen. Dit besluit had tot doel om de bescherming tegen scheepsrampen te verbeteren. Voor het eerst namen de 'natuurministers' een stevig besluit dat door andere ministers moest worden uitgevoerd. Ook werd in 2001 besloten om een Wadden Sea Forum op te richten om beter met andere sectoren samen te werken aan de bescherming van de Waddenzee. Beide besluiten werden snel uitgevoerd, het Wadden Sea Forum is in 2002 opgericht en de International Maritime Organisation (IMO) gaf de Waddenzee de PSSA status.

Anno 2022, in Wilhelmshaven, bleek mij dat de doorwerking van deze besluiten een stuk minder was dan destijds gehoopt.

Draagvlak

Twintig jaar na de oprichting van het Forum blijkt dat de leden hun achterban niet organiseren en hun adviezen op geen enkel draagvlak in de samenleving kunnen rekenen. Naar mijn mening is de trilaterale samenwerking toe aan andere aanpak, waarbij de sectoren zoals de havens zelf initiatieven ondernemen. In Wilhelmshaven organiseerde de Waddenvereniging met reders, verzekeraars en havens een bijeenkomst. Hier was een breed draagvlak zichtbaar om tot betere maatregelen te komen om de Waddenzee tegen scheepsrampen te beschermen. De overheid sloot daarbij aan, in plaats van omgekeerd. Op de voorstellen die voortkwamen uit de bijeenkomst kunnen de 'verkeersministers' goed voortbouwen.

In 2016 vond een eerste trilaterale waddenzeehavenconferentie in Appingedam plaats. Daaruit groeide een samenwerkingsverband met een Trilateral Wadden Seaport Core Group als motor. In Wilhelmshaven werd alweer de derde havenconferentie georganiseerd, waar ook meerdere natuurbeschermingsorganisaties aan deelnamen. De natuurbescherming en havens spraken af om ervaringen over verschillende thema's gezamenlijk uit te wisselen, waaronder bereikbaarheid en baggeren, bevorderen van duisternis, scheepsveiligheid en CO2-reductie in de scheepvaart. De maatschappelijke sectoren visserij, toerisme en landbouw zouden zich ook, net als de natuurbescherming, trilateraal moeten organiseren.

Papieren werkelijkheid

De huidige besluitvorming van de 'natuurministers' creëert een papieren werkelijkheid die de problemen niet oplost. De internationale samenwerking moet maatschappelijke sectoren aan het werk zetten, zoals dat in Wilhelmshaven met de havens, reders en natuurbescherming gebeurde. Dat resulteert in beleid dat werkt.

Arjen Bosch is secretaris van de Raad van Advies Waddenzeehavens. Dit artikel is tot stand gekomen op initiatief van de Waddenacademie