

FOTO: ELMERS PAARGAREN

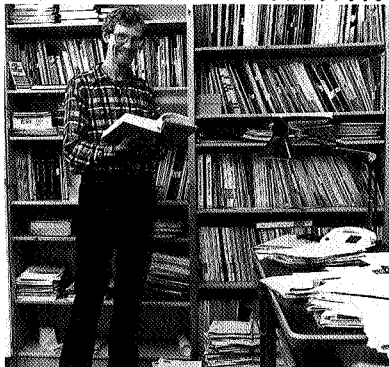
DAT HET WENSELIJK IS REGELEN TE STELLEN TER VOORKOMING VAN LUCHTVERONTREINIGING

Kees Siderius

'Wij JULIANA, enz. Allen die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten: Alzo Wij in overweging genomen hebben dat het wenselijk is regelen te stellen in het belang van het voorkomen of beperken van luchtverontreiniging; Zo is het, enz. . . .'
'Art. 1. Voor de toepassing van het bij of krachtens deze wet bepaalde wordt verstaan onder: luchtverontreiniging: de aanwezigheid in de buitenlucht van verontreinigende stoffen: vaste, vloeibare of gasvormige stoffen, die in de lucht, op zichzelf dan wel tezamen of in verbinding met andere stoffen, hetzij nadeel voor de gezondheid van de mens of hinder voor de mens kunnen opleveren, hetzij schade kunnen toebrengen aan dieren, planten of goederen . . .', aldus begint de Wet inzake de Luchtverontreiniging, waar ir. J. Fransen van de stichting Natuur en Milieu bijna dagelijks mee werkt. Noorderbreedte vroeg hem naar het overheidsbeleid inzake luchtverontreiniging.

De laatste tijd houdt Jan Fransen zich vooral bezig met de plannen voor de nationale luchthaven Schiphol. 'Schiphol is typisch zo'n voorbeeld waar je ziet dat alles voor economische belangen moet wijken', aldus Fransen. 'Allerlei mooie beleidsdoelstellingen op milieugebied worden dan plotseling overboord gezet. Schade aan het milieu en mens, plant en dier is opeens niet zo belangrijk meer.'

FOTO: GEERT-JAN VAN ZONNEVELD



Jan Fransen van de stichting Natuur en Milieu in zijn werkkamer

Naast dit aloude lawaai-probleem ontstaat in toenemende mate een stankprobleem rond luchthavens. Deze stank wordt voor een groot deel veroorzaakt door slecht verbrande kerosine van startende en warmdraaiende vliegtuigen. 'Een vliegtuig is een echte energievreter', vertelt Fransen, 'het gebruikt per passagierskilometer vijf keer zoveel energie als de trein en zorgt voor minstens twintig keer zoveel luchtvervuiling. Het vliegverkeer heeft een belangrijk aandeel in het broeikas-effect, door de uitstoot van veel kool-dioxide en waterdamp hoog in de atmosfeer – denk aan de condensstrepen. Daarnaast worden veel stikstofoxiden, koolwaterstoffen, koolmonoxide, roetdeeltjes en kankerverwekkende stoffen (met name benzeen en PAK) uitgestoten.' (PAK zijn polycyclische aromatische koolwaterstoffen). Volgens Fransen wordt hier nog maar weinig onderzoek naar gedaan, maar is wel zeker dat grote luchthavens en luchthavens met veel lesvliegtuigen in hun regio tot belangrijke bronnen van luchtverontreiniging gerekend kunnen worden.

Verzuring

Een ander punt waarmee Fransen zich de afgelopen jaren intensief heeft beziggehouden is het verzuringsbeleid. Hij vindt het beleid, zoals dat in het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) en

het NMP-plus staat, volstrekt onvoldoende. 'De verzuring zal doorgaan, zij het iets minder. Maar dat betekent toch heel concreet, dat we er met z'n allen voor kiezen, dat een groot deel van de bossen in Nederland risico loopt te verdwijnen. Natuurlijk is het zo dat een aanzienlijk deel van de verzuring vanuit het buitenland komt, maar dat is minder dan de helft. Daar zal ook veel moeten veranderen, maar dan ook moeten de streefnivo's in Nederland flink omlaag.' Fransen maakt zich vooral druk over het feit dat iedereen zegt dat er wat moet gebeuren, maar dat de overheid geen concrete maatregelen neemt. 'De in de regeringsverklaring beloofde intensivering van het verzuringsbeleid is beperkt gebleven tot het iets naar voren halen van de verzuringsdoelstelling voor 2000. Die moet nu in 1997/1998 gehaald zijn. Maar het NMP-plus is bijvoorbeeld absoluut niet helder over welke maatregelen in welke maatschappelijke sector genomen moeten worden om deze emissiereductie mogelijk te maken.' Ook moeten overheid en politiek meer oog hebben voor eventuele onvoorziene effecten. 'Wij dringen aan op een verscherping van het beleid nu de verzuring ernstiger blijkt te zijn dan gedacht. Recent onderzoek heeft uitgewezen, dat de zure depositie op de bossen groter is dan men eerst aannam.' Fransen pleit hierbij voor een snelle taakafbakening en duidelijke bevoegdheden voor de verschillende overheden.

Eelde, Leeuwarden

Maar niet alleen bij Schiphol spelen deze zaken. Ook bij de twee bekendste luchthavens in het Noorden, Eelde en Leeuwarden, is niet alles in orde. Geluidshinder, stank en luchtverontreiniging komen daar ook voor. Vooral de normstelling vindt Fransen schandelijk. 'De geluidsnormen die worden gehanteerd in landen als Nederland en West-Duitsland zijn beschamend. Wanneer in een woonwijk minder dan 25 procent van de bevolking ernstig wordt gehinderd, heet het dat er geen overlast is. De eisen die aan industrielaawaai en aan verkeerslaawaai worden gesteld zijn veel scherper. Het is toch absurd, dat een kwart van de mensen er last van mag hebben!

Fransen wijst er ook op, dat er al jaren wordt beweerd dat vliegtuigen lawaai-arter worden en dat de overlast dan zal afnemen. 'In de praktijk komt daar niets van terecht, omdat de winst door lawaai-armere vliegtuigen geheel verloren gaat door de toename van het aantal starts en landingen en het steeds grotere gewicht van vliegtuigen. De lawaai-armste versie van de B747 met 400 passagiers maakt bijvoorbeeld minstens zoveel lawaai als een oude lawaaiige DC 9 met 100 à 200 passagiers.'

FOTO: JOHN STOEI





Kunstmest levert een bijdrage aan de verzuring

Om de verzuring terug te dringen zullen de emissies van met name zwaveldioxide, stikstof-oxiden en ammoniak sterk terug moeten. Vooral elektriciteitscentrales, industrieën, scheepvaart, luchtvaart, wegverkeer en veehouderij moeten hiervoor zorgen. De plannetjes die voor de verschillende categorieën in de maak zijn, vindt Fransen zwaar onvoldoende. Grote maatschappelijke druk van belangengroeperingen, zoals in het wegverkeer en de veehouderij, speelt hierbij een belangrijke rol. De door de stichting Natuur en Milieu noodzakelijk geachte volume-maatregelen, dus forse vermindering van het aantal (vracht)auto's en inkrimping van de productie van melk, vlees en eieren, worden niet door iedereen toegejuicht, maar zijn absoluut noodzakelijk voor het milieu.

Smog

Veel mensen in Noord-Nederland denken dat luchtverontreiniging zich eigenlijk alleen maar in de Randstad en het Ruhrgebied voordoet. Toch is

de lucht hier ook niet meer zuiver en is er in de afgelopen jaren zelfs enkele malen smog-alarm gegeven. Fransen wijst op nog andere gevolgen van smog in Nederland: *'Vaak wordt buiten beschouwing gelaten dat er door smog, en in het bijzonder door ozon, schade aan de oogst kan optreden. Gemiddeld bedraagt dit nu al 600 miljoen gulden per jaar. En dan praten we nog niet over de kolossale schade die in de bossen en de rest van de natuur optreedt.'*

De nieuwe richtlijn 'Verkeersmaatregelen bij smog' is volgens Fransen een heel verkeerde versoepeling van eerder beleid. Tijdens smogperiodes is in verschillende provincies aan het publiek gevraagd minder auto te rijden. Aangezien de uitlaatgassen van auto's de smog vooral veroorzaken, werd er gediscussieerd over de vraag het autoverkeer dan helemaal stil te leggen. Om deze onrust te beperken vervaardigde minister Alders vorig jaar een nieuwe, tijdelijke richtlijn uit. Fransen: *'En weer moeten natuur- en gezondheidsbelangen wijken voor het economisch belang. Gelukkig ligt er nu een CRMH-advies dat stelt dat het verkeer wel stilgelegd*

moet worden bij ernstige smog.' Wat betreft de luchtverontreiniging met stikstofoxiden door het wegverkeer rekent Fransen voor dat het heel moeilijk zal worden om deze emissies voldoende terug te brengen. 'Om deze vervuiling terug te brengen moeten er eigenlijk drastische maatregelen genomen worden, zoals het terugdringen van alle dieselpersonenauto's, dure filters op vrachtauto's en in de steden vrijwel alleen nog bussen en vrachtauto's op aardgas of stroom toelaten.'

NER

Toch is het niet alleen maar ellende. Zo wordt er volgens Fransen op dit moment gewerkt aan allerlei regels met betrekking tot luchtverontreiniging. Dit voorjaar is het concept van de Nederlandse Emissie Richtlijn (de NER-lucht) gepresenteerd door de Adviesgroep Richtlijnen Emissies. Hierin staan de uitgangspunten van dit beleid, het toepassingsgebied, de algemene stoffengerichte emissie-eisen en de saneringstermijnen van de NER-lucht. Er volgt nog een deel met specifieke bedrijfstakgerichte of installatiegerichte emissie-eisen, terwijl ook de meet- en controlemethoden nog moeten worden uitgewerkt. De NER-lucht gaat gelden voor alle procesemissies naar de lucht voor fabrieken die vallen onder de Hinderwet, de Wet Luchtverontreiniging of de Afvalstoffenwet. De nieuwe richtlijn wil uniformiteit scheppen in allerlei vergunningen. Nu passen de verschillende vergunningsverleners begrippen als 'best uitvoerbare technieken' en 'best bestaande technieken' naar eigen inzicht, en dus verschillend, toe. De toekomstige NER-lucht zal zowel voor de overheid als voor het bedrijfsleven meer duidelijkheid verschaffen.

Toch kan er volgens Fransen aan het ontwerp nog wel iets verbeterd worden. *'Er wordt in de NER-lucht gesproken over het minimaliseren van de emissies van kankerverwekkende en risikovolle stoffen. Ik vind, dat dit nog wel wat scherper geformuleerd kan worden: het gebruik van grijze-lijststoffen moet geminimaliseerd worden en zwarte lijststoffen mogen natuurlijk helemaal niet gebruikt worden.'*

Van belang is ook dat de verschillen per industrie heel groot zijn. Er zou eigenlijk per geval bekeken moeten worden wat de maximale oplossing is. *'Daarnaast moet er veel sneller, bijvoorbeeld na één jaar gekeken worden of er nieuwe technische ontwikkelingen zijn. De overheid zou die dan onmiddellijk moeten voorschrijven.'* Dit vereist een meer actieve opstelling van de overheid. Het integraal aanpakken van verontreinigingen door middel van een revisievergunning voor een heel bedrijf is volgens Fransen nog steeds een effectief middel. *'Men ziet nu in dat veel emissies met elkaar samenhangen. Met creatieve oplossingen blij je een heel eind te kunnen komen.'*