

## ■ luchtkwaliteit

De Nederlandse lucht zit veel te vol met fijnstof. Dat mag niet van Brussel. Een gevolg is onder meer dat een aantal bouwprojecten stilliggen. Er wordt wel aan verbeteringen gewerkt, maar dat zet nog te weinig zoden aan de dijk.

# Van Geel blijft knokken voor soepeler normen

Van onze correspondent

Nederland zet zich vandaag schrap in het debat over de EU-normen voor luchtkwaliteit. Staatssecretaris Van Geel wil uitstel, of zegt nee.

De bewindsman van milieu móet zich op de bijeenkomst met zijn EU-collega's in wel hard opstellen, want de EU-normen voor luchtkwaliteit dwarsbomen in Nederland honderden bouwprojecten. Ondanks tal van maatregelen kunnen grote steden niet aan de eisen voldoen.

Rooskleurig ziet het er niet uit voor Van Geel. De Europese Commissie volhardt, gesteund door de Raad van State, in de weigering om Nederland meer uitstel te verlenen. Van Geel lijkt evenmin te kunnen rekenen op medewerking van andere lidstaten. Die zijn al lang blij dat Finland, de voorzitter van de EU, een compromis heeft geformuleerd. Het compromis bevat voor Neder-

land wel een aantal lichtpuntjes in vergelijking met de huidige situatie. Die komen er op neer dat de Europese normen voor fijnstof pas vijf jaar later dan bedoeld bindend zullen zijn, namelijk in 2015. Daarbij komt dat zeezout, een natuurlijke bron van fijnstof waar Nederland veel last van heeft, niet meer hoeft te worden meegerekend. Ook de nieuwe normen voor stikstofdioxide zullen in het voorstel van de Finnen pas in 2014 in werking treden.

Toch is ook dit compromis voor Nederland onwerkbaar. Daarbij komt nog dreiging uit het Europees Parlement, dat medebeslissingsrecht heeft en eigenlijk nog strengere normen wil. Van Geel heeft aangekondigd dat hij vandaag niet zal instemmen met een politiek akkoord tussen de lidstaten, als dat zou betekenen dat Nederland geen extra tijd krijgt om aan de normen te voldoen. Ondertussen wil hij doorgaan met het bepleiten van flexibiliteit van het Europees Parlement. Dat is in de eerste helft van 2007 weer aan zet.



FOTO WERRY CRONE, TROUW

# De ingeademde viezigheid is in Rijnmond exact bekend

door Ruud van Haastrecht

De Rijnmond is een van de gebieden in Nederland waar de Europese normen voor fijnstof en stikstofdioxide worden overschreden. Via 'snuffelpalen' bewaakt de Milieudienst Rijnmond de luchtkwaliteit van dag tot dag.

Aan de buitenkant is niets bijzonders te zien. Een uit de kluiten gewassen witte, kunststof bouwkeet lijkt tijdelijk neergezet op een parkeerplaats achter een Schiedamse galerijflat. Het enige dat afwijkt, is het fors aantal schoorstenen op het dak. Als Johan Voerman de deur opent, klinkt een oorverdovend gezoem. Het geluid komt uit allerlei kastjes en apparaten die verbonden zijn met de schoorsteenpijpen. Bij elk kastje houdt de milieuhygiënist halt en somt op wat die meet: fijnstof, koolwaterstof, ozon, stikstofdioxide, zwaveldioxide en zwarte rook. Ieder uur sturen de apparaten hun meetresultaten door naar de centrale computer bij de Milieudienst Rijnmond (DCMR), waar de gegevens worden geanalyseerd. Maar waarom staat de 'snuffelpaal' op zo'n achterafplek en niet in de

uitlaatgassen langs de ringweg of tussen de rokende schoorstenen in de haven? „Je moet niet alle snuffelpalen op de hotspots hebben staan”, antwoordt Voerman. „Je moet ook de stedelijke achtergrond meten zodat je weet wat voor lucht de Schiedammer nou inademt.”

Op elf plekken meet de Milieudienst Rijnmond sinds 30 jaar de luchtkwaliteit: langs de snelweg, in de haven en in een paar steden in het Rijnmondgebied. Met wat bere-

## Voor de tunnel een afzuiginstallatie met een hoge schoorsteen

keningen erbij krijgt de Milieudienst zo een 'behoorlijk representatief beeld' van hoe vies de lucht is, zegt Voerman. In de gang van het DCMR-gebouw in Schiedam hangen grafieken die het verloop weergeven van verschillende vervuilende stoffen de afgelopen jaren. De meeste, zoals zwaveldioxide en lood, zijn enorm afgenomen, maar fijnstof en stikstofdioxide blijven hardnekkig op hetzelfde te hoge niveau. Belangrijkste oorzaak: het wegverkeer. De motoren worden wel schoner, maar het autoverkeer groeit. De uitstoot

van de chemische industrie speelt nauwelijks een rol. Die blaast het via lange pijpen hoog in de lucht vanwaar het wegwaait naar de buurlanden. Omgekeerd heeft de Rijnmond last van de uitstoot uit het Ruhrgebied, Antwerpen en Londen dat hier neerslaat, goed voor een vijfde van de stikstofdioxide. „Die deken die boven Europa hangt, is echt een kwestie van nationale en internationale aanpak”, zegt Voerman. „Dat is een kwestie van bronbeleid; voorkomen dat deze stoffen uit schoorstenen komen.”

Rijnmond dreigt niet de strengere maxima voor stikstofdioxide en fijnstof te halen die de Europese Commissie in 2010 wil invoeren. De Rijnmondgemeenten treffen daarom extra maatregelen om het autoverkeer te verminderen. Maar zelfs dan zal op sommige plekken in Rotterdam de luchtvervuiling te groot zijn, voorspelt Voerman. De gemeente studeert nu op het onderkappen van bepaalde smerige straten zoals de Maasboulevard. Nadeel is dat de luchtvervuiling zich dan ophoopt bij de in- en uitgang. Dat probleem doet zich nu al voor bij de Botlek-tunnel in het havengebied. Maar de techniek staat niet stil, zegt Voerman. „Er wordt al nagedacht over een afzuiginstallatie met een lange schoorsteen erop.”

## Ministers willen extra maatregelen

■ De uitstoot van fijnstof en stikstofdioxide is in het Rijnmondgebied is nog in 2020 een probleem als er geen maatregelen worden genomen, schreven de ministers Peijs (verkeer) en Dekker (Vrom) de Kamer. Ze willen dat vanaf 2010 binnenvaartschepen met oude, vervuilende motoren tien procent

toeslag gaan betalen op hun hangveld; in 2025 moet een schone motor voor die sector verplicht worden en op bepaalde vaarwegen in de haven komen snelheidsbeperkingen. Mogelijk mag de aan- en afvoer op de Tweede Maasvlakte straks alleen met schone vrachtwagens. En delen van de A15 en A4

moeten snelheidsaanduidingen krijgen die het verkeer reguleren. Het Havenbedrijf Rotterdam werkt aan een bereikbaarheidsplan. Door het dichtslibben van de A15 kunnen vrachtwagens nu in de spits niet snel genoeg de haven in en uit. De maatregelen verminderen ook de luchtverontreiniging.



FOTO WERRY CRONE, TROUW

Een van de smerigste straten in Nederland is de Rotterdamse 's-Gravendijkwal, met veel verkeer naar en uit de Maastunnel.