
TOT HET RANDJE VAN DE NORM

Autorijdend luchtkwaliteitsnormen opvullen?

Zolang er veel en vieze auto's rondrijden in steden, blijft de lucht daar ongezond. Ook als we de luchtkwaliteitsnormen halen, zo waarschuwen gezondheidswetenschappers. Die normen zijn namelijk veel te slap. Intussen vult menig bestuurder de normen juist tot aan het randje op.

HARRY PERRÉE

Hoe urgent is de aanpak van verontreinigde lucht in steden, een gevolg van de vele en vaak nog vieze auto's die er rijden? Gemiddeld verlaagt luchtvervuiling door met name fijn stof de levensverwachting van Europeanen met 8,6 maanden. De rijksoverheid plaatste haar laatste nieuwsbericht in het 'dossier Luchtkwaliteit' op 17 december 2013. 'De luchtkwaliteit in Nederland is de afgelopen drie jaar verbeterd,' opent het bericht op-

timistisch. 'Alleen enkele hardnekkige knelpunten blijven nog bestaan. (...) Er wordt de komende jaren hard gewerkt om ook deze laatste knelpunten aan te pakken.' Impliciet klinkt de boodschap: even de tanden op elkaar en dan is het eind goed, al goed.

Dat de luchtverontreiniging vermindert, onderschrijven het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het RIVM in hun publicaties. Maar het PBL voorspelt ook dat in 2015 op 100 toetspunten de meters voor de



MILIEUDEFENSIE/MICHEL WUNBERGH

Begin dit jaar op de Dam: met letters die gewoonlijk 'I amsterdam' spellen, staat nu 'I astmadam' geschreven. Milieudefensie, het Longfonds Amsterdam en bewonersplatform Adam in Amsterdam riepen zo (rond de coalitieonderhandelingen) de politiek tot op afspraken ter verbetering van de stedelijke luchtkwaliteit.



jaargemiddelde NO₂-norm (40 microgram per kubieke meter) in het rood zullen gaan. Een van de oorzaken is dat de het wegverkeer in 2015 niet 50 miljoen, maar 74 miljoen kilo NO₂ uitstoot, omdat de Euronormen voor motoren niet de vooruitgang leveren die ze beloven. Omdat op veel plekken bovendien de NO₂-concentraties dicht tegen de grenswaarden schurken en rekenmodellen nogal wat onzekerheden bevatten, kan het aantal overschrijdingen zomaar tien keer zo hoog liggen, waarschuwt het PBL.

Zeventien sigaretten

Voor Milieudefensie gaat de afname van de luchtverontreiniging niet snel en ver genoeg. “Woon je langs een snelweg? Dat staat gelijk aan het roken van zeventien sigaretten per dag!”, stelt de milieuclub. De activistische vereniging zag met lede ogen aan hoe minister Schultz de maximumsnelheid op snelwegen verhoogde. Op last van de rechter moest de minister in maart jl. de snelheid op de A10-West overdag weer verlagen van 100 naar 80 kilometer per uur, nadat ze de snelheid op dat stukje Amsterdamse snelweg in 2012 in omgekeerde richting had verhoogd. “Ik had het graag anders gezien”, zei de minister in *Het Parool*. Maar ja, de norm voor stikstofdioxide (NO₂) lag dwars. “Mensen moeten blijven geloven in mijn boodschap: ‘Sneller waar het kan, langzamer waar het moet.’”

Daarmee laat de minister zien dat zij een onvervalste voorstander is van normopvulling, meent Ivo Stumpe van Milieudefensie. “Zodra de minister de norm van 40 microgram (NO₂ per kubieke meter, HP) in de buurt ziet komen, zegt ze: waar kan ik nog wat vervuiling toevoegen voor leuke dingen voor mijn achterban?” Er zijn ook wethouders die dat doen, stelt Stumpe.

“Luchtkwaliteitsnormen worden gezien als een beperking. Als je daar onder zit, wordt dat gezien als ruimte die je kunt gebruiken, als een soort begroting: je houdt geld over waar je leuke dingen voor kunt kopen. Minister Schultz koopt daar graag maximumsnelheidsverhogingen voor en houdt er helemaal geen rekening mee dat wij eigenlijk veel lager moeten zitten dan die norm. In de Europese luchtkwaliteitsregels is sprake van een *stand still*, je mag niks doen wat de situatie verergert. Wij procederen al vier jaar bij het Europese Hof hierover. Alleen, dat is een langdurige kwestie.”

Milieudefensie is niet de enige die meent dat sprake is van normopvulling. Het RIVM constateert in ‘Omgaan met normen in de Omgevingswet’ (2013): ‘De systematiek van toelaatbaarheidseisen leidt tot normopvulling (bijvoorbeeld luchtkwaliteit); overigens zonder individuele gevallen te noemen. Marieke Dijkema, senior adviseur milieu en gezondheid GGD Amsterdam: “Het

is zeker een risico, maar ik ken niet alle gemeenten even goed. Amsterdam wel, en daar heb ik niet de indruk dat dat aan de hand is. Er wordt veel gekozen voor generieke maatregelen, ook op plekken waar ze wel al aan de normen voldoen.”

Het verhogen van de maximumsnelheid ziet ze wel als normopvulling. “De maximumsnelheid was op een heleboel plekken lager dan ie nu is. De minister heeft laten uitrekenen of op de snelwegen aan de luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan. Dat is zo, en vervolgens is de maximumsnelheid verhoogd, waardoor de uitstoot van het verkeer toeneemt en de luchtkwaliteit op alle rijkswegen verslechtert”, zegt Dijkema. “Je neemt een maatregel waardoor je meer emissies krijgt en dichter naar die norm toegaat.”

Volgens Dijkema is het niet verstandig het beleid helemaal af te stemmen op het halen van de Europese luchtkwaliteitsnormen. “Het zijn geen gezondheidkundige normen. De reden dat we de normen hebben, is gezondheidkundig, maar het niveau waarop die norm ligt is onder andere een politiek compromis tussen economische belangen, haalbaarheid, verschillen tussen lidstaten en de belangen van de automobielindustrie. De WHO heeft gezondheidsnormen en die zijn voor een heleboel stoffen de helft. En zelfs dan: voor die stoffen is geen drempel. Je kunt het net zo zien als bij sigaretten. Zelfs een halve sigaret roken is niet gezond.”

Op een bijeenkomst over de gevolgen van luchtvervuiling van artsen en wetenschappers, op 1 oktober jl. zei Bert Brunekreef, epidemioloog en directeur van het *Institute for Risk Assessment Sciences*, het nog straffer: “De Nederlandse overheid en de EU schieten tekort om burgers tegen luchtvervuiling te beschermen. Onderzoek is duidelijk: de huidige normen liggen te hoog en beschermen de gezondheid niet.” Brunekreef en collega's riepen staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu op om zo snel mogelijk werk te maken van strengere Europese normen.

Scherpere milieuzone

In plaats van te focussen op het voldoen aan de normen, zouden overheden moeten werken aan een continue verbetering van de luchtkwaliteit, stellen zowel Dijkema als Stumpe. Neem Amsterdam. De beste maatregel om de luchtkwaliteit op te krikken is, volgens beiden, een scherpere milieuzone, zoals Utrecht die vanaf 1 januari invoert. Stumpe: “De Amsterdamse milieuzone geldt alleen voor vrachtwagens. Dat is ongeveer 1 procent van het verkeer. Aan 99 procent van het verkeer worden dus geen milieueisen gesteld.” Een milieuzone voor bestelbussen en personenauto's scheelt een slok op een borrel. “Het gaat om een paar procent van de auto's die eruit moeten, die hebben een heel groot aandeel in de vervuiling”

Lastig is alleen dat de wethouder die zo'n maatregel invoert niet direct wordt beloond met afnemende NO₂ of PM10 (fijnstof)-waarden. Een milieuzone voor bussen vermindert vooral de roetuitstoot. Stumpe: “Roet is maar een paar procent van de PM10-mix, maar dat is juist het gedeelte waar je ziek van wordt. In Berlijn heeft de milieuzone geleid tot een halvering van de roetemissies. Dat is gigantisch. Dat heeft duizenden levens gescheeld.”