

Een vuiltje in de Nederlandse lucht

Nederlandse lucht is schoner geworden, maar voldoet niet aan de normen. En zijn die berekeningen eigenlijk wel betrouwbaar?

Door onze redacteur ARJEN SCHREUDER

Als de lucht vuil is, gaat zijn hart tekeer en wordt hij kortademig. Jo Rodolf woont in de wijk Wittevrouwenveld in Maastricht, dicht bij een drukke autoweg. Metingen van de luchtkwaliteit zijn er niet. Hij heeft die ook niet nodig om te weten wanneer de lucht vuil is, zegt hij. „Dan begin ik vanzelf te piepen. Van de zes mensen in onze hoek van de straat zijn er vijf hartpatiënt. Ik sluit niet uit dat dit met het autoverkeer te maken heeft.”

Maastricht is een van de steden in Nederland waar inwoners klagen over luchtvervuiling. De stad ligt in een dal en vieze lucht kan moeilijk weg, vertelt voorzitter Paul Rutten van stichting Klaor Loch, die zich sterk maakt voor schonere lucht in Zuid-Limburg. Bovendien is het industriegebied van Luik nabij. Als het ook nog eens zonnig en windstil is, zoals twee weken geleden, hangt er smog boven de stad. „Funest voor ouderen, maar ook voor kinderen.”

Officiële metingen wijzen uit dat de lucht in Nederland schoner wordt. „Voor het grootste deel van het land is de luchtkwaliteit sterk verbeterd in de afgelopen jaren. Dat komt de gezondheid van de bevolking ten goede”, schreef staatssecretaris Mansveld (Milieu, PvdA) onlangs aan de Tweede Kamer. Maar de kanttekening is dat in gebieden met veel intensieve veehouderij en in grote steden de problematiek „behoorlijk hardnekkig” is.

Dat mag je wel zeggen. Jaarlijks sterven in Nederland zo'n drieduizend mensen vroegtijdig door blootstelling aan fijn stof en ozon. „Alle beleidsinspanningen ten spijt is de Nederlandse luchtkwaliteit, bijvoorbeeld gemeten naar de fijnstofconcentraties, van matige tot slechte kwaliteit”, schreef het Planbureau voor de Leefomgeving. Onder meer door de vele auto's in een dichtbevolkt land „behoort de geschatte levensduurverkorting als gevolg van fijn stof tot de hoogste in Europa”. Vooral de omgeving van Rotterdam kan wel wat schone lucht gebruiken, blijkt uit jaarlijkse rapportages.

Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie mag er jaarlijks gemiddeld maximaal 20 microgram fijn stof in een kubieke meter lucht zitten. De Europese Unie hanteert een norm van 40 microgram. „Die norm is dus ongezond”, stelt een woordvoerder van het Longfonds. Maar Nederland haalt zelfs de Europese norm niet. Het heeft uitstel gekregen om aan de normen voor fijn stof en stikstofdioxide te voldoen. „Ik maak me sterk dat we die normen ook straks niet halen”, zegt de woordvoerder van het Longfonds. Behalve het gemiddelde van 40 microgram is er een norm dat ter bescherming van de gezondheid niet vaker dan 35 keer per jaar meer dan 50 microgram fijn stof per kubieke meter in de lucht mag zitten. Dat wordt niet overal gehaald.

Daar komt iets bij. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) meet op zo'n zestig plaatsen de luchtkwaliteit in Nederland. Op veel meer plaatsen meten wordt duur. Hoe schoon de lucht in de rest van het land is, wordt daarom niet gemeten maar berekend, op basis van gegevens van gemeenten en andere wegbeheerders. Zijn die data betrouwbaar? „Ondanks de consistente aanpak hebben de berekeningen voor toekomstige jaren een relatief

grote onzekerheid, vooral doordat de kwaliteit van de invoergegevens niet bekend is”, schreef het RIVM in een rapport.

Gemeenten en wegbeheerders als provincies en Rijkswaterstaat hebben er belang bij de luchtkwaliteit goed voor te stellen. Overschrijding van de normen kan bijvoorbeeld een bouwproject in de weg staan. „Daarom wordt er met die gegevens ontzettend gesjoemeld”, stelt Kees van Oosten, een bekend actievoerder uit Utrecht die al diverse keren heeft geprocedeerd voor inwoners van steden. „Ik noem dat fraude.”

Volgens hem wordt in rapporten van adviesbureaus het aantal voertuigen op een stadsweg „aan de lopende band” onderschat. „Er is geen controle op het flatteren van de gegevens.” Volgens Infrastructuur en Milieu valt het mee. „Vanuit het oogpunt van transparantie zijn alle ingevoerde verkeersgegevens in de monitoringstool openbaar en voor ieder inzichtelijk”, reageert het ministerie. „Daarnaast houden de overheden de gegevens in de gaten en verwerken we nieuwe inzichten.” Volgens de woordvoerder proberen Rijk, provincies en gemeenten de luchtkwaliteit in Nederland zo goed mogelijk te krijgen. „Als knelpunten blijken, worden aanvullende milieumaatregelen genomen.”

Dan de smog. Van smog is sprake als schadelijke stoffen, zoals ozon, fijn stof, stikstofdioxide en zwaveldioxide, zich ophopen bij zonnig en windstil weer. Landen als België en Frankrijk nemen al bij matige smog maatregelen: ze waarschuwen de bevolking en verlagen de snelheid op snelwegen. Nederland doet dat niet. Pas bij ernstige smog, een dagelijks gemiddelde van 200 microgram fijn stof, waarschuwt Nederland.

Tijdelijk veel fijn stof is niet heel gevaarlijk, stellen het ministerie en de deskundigen van het RIVM. „De omvang van de risico’s voor de bevolking wordt in grote mate bepaald door langdurige blootstelling aan relatief lage niveaus.” En smog wordt slechts „in beperkte mate” veroorzaakt door lokale bronnen van luchtvervuiling, zeggen ze, dus hebben lokale tijdelijke maatregelen zoals minder snel autorijden „een marginaal effect”.

Actievoerders en longpatiënten zien dat anders. Kees van Oosten suggereert een stop op het autoverkeer dat de stad in mag zodra de luchtvervuiling boven een norm uitkomt. „Zet de stoplichten dan maar heel lang op rood.”