

Gezondheid slachtoffer van polderen met lucht- en geluidsnormen

Nederland staat bekend om het poldermodel en gedogen. 'Samen komen we er wel uit' is een populaire slogan. De wetgeving voor geluid- en luchtkwaliteit is een duidelijk voorbeeld van het Nederlandse poldermodel. Er zijn normen maar er wordt nauwelijks gehandhaafd en er zijn geen sancties. Bij geluid heeft dit tot veel problemen geleid. Opvallend is dat we voor luchtkwaliteit in dezelfde valkuil dreigen te vallen.

PLEISTERS PLAKKEN TERWIJL DE PATIËNT OVERLIJDT

Nieuwe termen in de wetgeving voor luchtkwaliteit zijn 'zeezout-af trek', 'saldering' en 'in betekenende mate'. Deze termen deden bij mij welbekende belletjes rinkelen. Ik dacht direct aan de aftrek art. 103 [1], compensatie indien de geluidsbelasting toeneemt [2] en de sluipende toename van geluid zonder ingrijpen van de Wet geluidhinder. Allemaal regelingen die ruimte geven aan meer geluid. Vooral de sluipende groei geeft problemen. Het gevolg is het zogenaamde handhavingsgat. Het betreft de overschrijding van eerder verleende hogere waarden en de beoogde voorkeurs- of saneringsgrenswaarden. De Wet geluidhinder grijpt alleen in bij reconstructie van wegen. Dan wordt een deel van het handhavingsgat gerepareerd (hogere waarden en sanering). Het komt daarbij voor dat bestaande geluidsschermen worden afgebroken en weer hoger worden opgebouwd. De kapitaalvernietiging is enorm.

De reparatie gebeurt bovendien niet 'eerlijk'. In de Randstad zijn er bijvoorbeeld snelwegen die al enkele malen zijn aangepakt. Het geluidscircus van adviseurs, voorlichting, procedures en het treffen van geluidsmaatregelen is meermaals langs geweest. Aan de andere kant van het land is wegverbreding niet nodig en gebeurt er niets. De sanering is nog lang niet opgelost en deze urgente knelpunten worden alleen maar erger door de toenemende verkeersintensiteit. Men plakt dus dure pleisters, terwijl de patiënt overlijdt aan een slagaderlijke bloeding.

SLUIPENDE GROEI MOET WORDEN GESTOPT

De tekortkomingen van de Wet geluidhinder zijn al jaren bekend. De commissie Ringeling pleitte halverwege de jaren negentig van de vorige eeuw al voor een soort geluidsplafonds. Het doel was om een einde te maken aan de sluipende groei. Tevens wordt de regelgeving daarmee een stuk helderder. Het blijkt nu een moeizaam proces om deze plafonds achteraf nog in te voeren. Het is op zijn zachtst gezegd verbazingwekkend dat de wetgeving voor luchtverontreiniging nu de fouten maakt, die men voor geluid met veel moeite tracht te herstellen. 'Saldering' en 'in betekenende mate' geven namelijk ook ruimte voor een sluipende groei. Bij 'saldering' is een verslechtering toegestaan mits ergens anders een minstens zo grote verbetering ontstaat. Bij 'in betekenende mate' hoeven alleen plannen te worden getoetst die een relevante bijdrage aan de luchtverontreiniging leveren. De risico's zijn duidelijk. Hoe wordt bijvoorbeeld gewaarborgd dat de bereikte verbetering behouden blijft? En veel kleine plannen zorgen samen toch voor veel vervuiling. Sluipend zal de luchtverontreiniging toenemen. Er is weliswaar een rapportageplicht inzake de luchtkwaliteit en bij normoverschrijding moet worden ingegrepen, maar er zijn geen sancties. Hoogstens krijgt Nederland een slechte naam in Europa als het de doelstelling niet haalt. Europa heeft zelf echter ook boter op het hoofd. Zij stelt wel normen maar staat - onder invloed van de automobiellindustrie - Nederland niet toe om roetfilters versneld in te voeren.

Ondertussen schuiven de overheden in Nederland elkaar de zwaarteplet toe. Vooral de Rijksoverheid wordt aangekeken. Dit is een slechte zaak. Gemeenten kunnen zelf ook veel doen tegen het gebruik van vervuilende auto's. Het lijkt mij goed als voor vieze en lawaaiige auto's hogere tarieven voor parkeervergunningen worden ingevoerd. Nieuwe wetgeving biedt gemeenten de mogelijk-



Henk de Kluijver is één van de directeurs van adviesbureau dBvision te Utrecht, mede-oprichter van de Nederlandse Stichting Luchtverontreiniging (voorzitter 2005 en 2006) en lid van de programmacommissie van het congres Geluid, Trillingen en Luchtkwaliteit.

heid om zogenaamde milieuzones aan te wijzen, waardoor vervuilers op lokaal niveau kunnen worden geweerd. Maar durft men de vervuilers aan te pakken of polderen we door? De automobilist is ook de kiezer. Ik vrees dus dat het polderen wordt en ben bang voor de gezondheids-effecten.

MEER BRONBELEID, MEER MARKTWERKING EN MINDER IMMISIE-NORMEN?

Van de overheid mag men verwachten dat de volksgezondheid wordt beschermd. Door de sluipende groei, het beperkte budget voor sanering en het gedoogbeleid

gebeurt dat nu onvoldoende. Dit kan worden rechtgezet door de invoering van plafonds voor geluid en luchtverontreiniging op een realistisch niveau. Daarnaast pleit ik voor de afschaffing van de voorkeursgrenswaarde. Dat lijkt vreemd maar ik meen dat heldere bovengrenzen voor de geluidsbelasting en het binnenniveau (ook voor luchtverontreiniging) helderder zijn en beter kunnen worden gehandhaafd. Mijns inziens is de houdbaarheidsdatum van de sanering, die al 30 jaar voortsukkelt, bovendien verlopen. Geef de bewoners een schadevergoeding en stop ermee!

Een groot deel van de milieuproblematiek

kunnen we aan de huizenmarkt overlaten. De consument is wijs genoeg, mits men eerlijke informatie krijgt. Dit kan met een milieulabel voor woningen, vergelijkbaar met dat voor wasmachines. Ook bij nieuwbouw van infrastructuur is er ruimte voor marktwerking. Men kan immers aanspraak maken op planschade. Wanneer de woningen niet door de overheid worden geïsoleerd, zal het schadebedrag hoger worden en kan men zelf de aannemer bellen. De overheid trekt zich terug en schadeadvocaten nemen het over.

De deels terugtrekkende overheid heeft dan de handen vrij om zich volop in te

zetten op emissiebeperking, zoals bijvoorbeeld met financiële voordelen voor de aankoop en het gebruik van zuinige en stille auto's en de inzet op stiller asfalt en stillere treinen. Op deze wijze worden de plafonds behaald en herwint men het vertrouwen in de overheid.

Noot 1. Door de aftrek van art. 103 Wgh wordt (vanaf 1-1-2007 art. 110g) vooraf rekening gehouden met het stiller worden van verkeer. Deze aftrek is weliswaar verminderd maar nooit afgeschaft. In feite betreft het dus een normverruiming.

Noot 2. Zie Wgh art. 87f, lid 4.