

LUCHTMEETWAGEN

van de ondergang gered

Om de Wet Luchtverontreiniging te kunnen controleren werd in 1977 een luchtmeetwagen door de provincie Groningen aangekocht en ingericht. De luchtmeetwagen, die slechts een beperkt aantal dagen per jaar op weg was, had slechts een kort leven. Hij bezweek onder de bezuinigingen in 1988. Toch doet de luchtmeetwagen sinds enige tijd weer onderzoek voor de provincie Groningen. De opkomst, ondergang en wederopstanding van een flexibele neus.

Dick Stoppelenburg

Milieubeleid is begonnen bij lucht. Al in de vorige eeuw leidden de honderden doden per jaar als gevolg van de zware smog in Londen tot vergaande milieumaatregelen. En ook voor elke Groninger was milieuverontreiniging tot diep in de tachtiger jaren vrijwel synoniem met stank: de aardappelmeel, de strokarton en de suiker. Volgens de wet van de stimulerende achterstand leidde dit er onder meer toe, dat Provinciale Staten op 30 mei 1976 de eerste versie van de Milieunormennota aanvaardde. Hiermee had de Provincie als eerste een lijst normen voor 'aanvaardbare' verontreiniging van bodem, water en lucht vastgesteld. En deze lijst kon dan ook dienen als handvat bij het verlenen van diverse vergunningen, waaronder die in het kader van de Wet Luchtverontreiniging (WLV).



De luchtmeetwagen FOTO: KEES SIDERIUS

Emissies en immissies

Het bijzondere van deze lijst was voornamelijk gelegen in het feit dat ook maximaal toegestane immissiekoncentraties (MIC) werden vastgelegd. Bij luchtverontreiniging wordt onderscheid gemaakt naar twee begrippen, namelijk emissies (welke hoeveelheden verontreiniging komen er uit de pijp?) en immissies (in welke concentraties bevindt het zich in de omgevingslucht?). Deze MIC's boden de provincie de mogelijkheid ook vanuit de wenselijke luchtkwaliteit eisen te stellen aan vergunningen die aan bedrijven werden verleend. Daarmee ging de provincie – althans in theorie – een stap verder dan de, ook nu nog, gebruikelijke weg van het alleen eisen stellen aan de emissies.

Voor de praktijk waren er twee voorwaarden waaraan moest worden voldaan: in de eerste plaats moesten deze immissienormen worden vastgelegd in vergunningen en in de tweede plaats moest gecontroleerd worden of de vergunningen wel werden nageleefd. Het is interessant te zien, dat het eerste niet gebeurd is. Het is interessant te zien, dat het eerste niet gebeurd is, maar dat Provinciale Staten in 1976 wel f 400.000 uittrokken voor de aanschaf van een luchtmeetwagen plus inrichting, om de handhaving ter hand te nemen.

In 1977 werd de meetwagen inderdaad aangeschaft en ingericht. Arent Wierenga, als medewerker van Bureau Lucht jarenlang betrokken bij de luchtmeetwagen: 'We begonnen met een oude Bedford waarin we alleen monsters van lucht konden nemen. Voor de analyse gingen die dan vervolgens naar het provinciaal laboratorium. De Bedford is na een paar jaar aan Ingenieursbureau het Noorden verkocht en wij gingen over op de grotere Renault. Naast de meetapparatuur hadden we nu ook een meteorostation. Verder konden we ook zelf analyses doen. In de beginperiode heeft Jacob Reilman (analist/chauffeur) veel tijd besteed aan de compacte inrichting en de ontwikkeling van meetmethoden van specifieke vervuilingcomponenten. De wagen was zo'n dertig dagen per jaar op de weg om metingen te doen, en de rest van de tijd gebruikten we om de meetmethoden te optimaliseren en uit te breiden.'

Onverwacht opduiken

De wagen werd beschouwd als nuttige aanvulling op de reeds bestaande vaste monsterpunten en het landelijk meetnet van het (nu) Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne. Dit landelijk meetnet is echter zeer beperkt van aard. Het meet namelijk alleen stoffen als koolmonoxide, stikstofdioxide, zwaveldioxide en ozon, en dan nog maar op een zeer beperkt aantal (vaste) punten in het land. Vaste monsterpunten in de buurt van industrieën, dan natuurlijk vooral



FOTO: KRESIDERS

Henk Grit van Ecolyse schuift de snuffelmast omhoog. De mast van de luchtmeetwagen kan tot 10 meter hoog reiken



rond Delfzijl, hadden daarnaast het nadeel dat ze vaak niet in de 'pluim' van de luchtverontreiniging stonden. Arent Wierenga: 'Wij waren het zintuig van de provincie. We konden overal opduiken met de meetwagen, onverwacht en op elke dag van het jaar.' De stoffen die werden gemeten waren waterstofsulfide, chloorkoolwaterstoffen, ammoniak en soms fluoride. Lang niet alle giftige stoffen dus die in Delfzijl vrijkomen. Andere in Delfzijl vrijkomende stoffen werden volgens de provincie echter al door externe bureaus gemeten.

Zoals gezegd, kon de wagen niet worden gebruikt om de emissie-eisen uit de vergunningen te controleren, want deze eisen werden niet gesteld. Wel bleek het mogelijk door een terugrekening van immissiecijfers de emissiegegevens van een bedrijf te controleren. Arent Wierenga: 'Zo konden we aantonen, dat er bij Delamine meer dan 10 kilo vinylchloride (een kanker- verwekkende stof, DS) per uur in de lucht kwam, terwijl het bedrijf slechts 0,1 tot 0,2 kilo kon meten. Uiteindelijk bleek dat het merendeel van de vinylchloride niet uit de pijp kwam, maar vrijkwam uit lekkages en dergelijke. Naar aanleiding hiervan zijn later maatregelen getroffen.' Op deze manier zijn volgens hem meerdere zaken aan het licht gekomen. 'Bij Silenka bleken emissiemetingen niet te kunnen worden uitgevoerd; de emissie is toen teruggerekend uit de immissiemetingen.' Hij vindt de luchtmeetwagen dan ook een onmisbaar instrument in de handhaving van de milieuvergunningen.

Bezuinigingen

Waarom dan toch in 1988 het besluit tot verkoop van de wagen? Jan van Zweeden, beleids-

medewerker bij Bureau Lucht en betrokken bij de verkoop: 'Er moest worden bezuinigd bij de dienst WaMil (Waterstaat en Milieubeheer). De verkoop van de wagen en gelijktijdige uitbesteding van het werk aan de koper, Ecolyse Nederland, leverde netto op jaarbasis 92.000 op. Bureau Lucht vond deze privatisering niet terecht; het betekende voor de provincie een verlies aan know-how, nieuwe metingen konden niet meer worden ontwikkeld, en het meten op de vaste meetpunten (dat ook werd geregeld door de wagen) moet daarnaast ook worden uitbesteed.' Hij vindt overigens niet, dat de onafhankelijkheid van de metingen met de overgang in gevaar is gekomen.

De luchtmeetwagen is op 1 januari 1990 een nieuw leven begonnen als (rijdend) milieulaboratorium, bij Ecolyse Nederland, gevestigd te Aduard. Dit bedrijf, in 1983 opgericht, en vooral werkzaam in bodemsaneringsprojecten, en de laatste tijd in toenemende mate in afvalinzamelingsplannen, kon de wagen goed gebruiken als milieulaboratorium. De projectleider van het milieulab Diederik Visscher: 'Bij bodemsanerings is het zaak regelmatig monsters te nemen en te analyseren om de voortgang van het project te waarborgen. Waar we vroeger soms een dag op moesten wachten, kunnen we nu in een kwartiertje doen.' Luchtmetingen doet het bedrijf vrijwel alleen voor de provincie. Daarnaast worden metingen voor bedrijven uitgevoerd in het kader van de arbeidshygiëne. Net als vroeger is de wagen ook nu dertig dagen per jaar voor de provincie op pad. De overige dagen rijdt de wagen voor eigen activiteiten van Ecolyse. 'Het grote voordeel van de wagen vind ik nog steeds het onverwachte opduiken. Het bedrijf

hoeft van niets te weten, en je meet dus de normale situatie.'

Hoe gaat dat nu, zo'n meting? Diederik Visscher: 'Ik rijd er eerst heen en stel me in de omgeving verdeckt op. Vervolgens bepaal ik met het meteorostation (de mast) de windrichting, en stel me daarna benedenwinds zo dicht mogelijk bij de emissiebron op. Daarna kan ik de luchtmonsters nemen en analyseren.'

De wagen is inderdaad een rijdende snuffelpaal. Volledig uitgeschoven is de mast 10 meter hoog. De compactheid van het interieur is verbluffend. Op de amper zes vierkante meter staan twee gaschromatografen (f 50.000 per stuk), een infraroodspektrofotometer, een koelkast (voor de monsters), een computer met toebehoren, een zuurkwas, een aanrecht, cilinders met vloeibare stikstof en ijskasten, diverse andere meetapparaten, en natuurlijk een aanzuigstelsel voor de te bemonsteren lucht.

Volstrekt onmisbaar

Wat vinden de milieuroorganisaties van de metamorfose van de meetwagen? Carla Alma, actievoerder bij de Werkgroep Eemsmond van de Waddenvereniging: 'De wagen is volstrekt onmisbaar bij de controle van de WLV-vergunningen. Wij hebben steeds aangedrongen op een uitbreiding van de activiteiten van de wagen, en vinden het onbegrijpelijk dat hij anderhalf jaar niet heeft gefunctioneerd. Wij staan op het standpunt, dat de vergunningverlener moet handhaven, en dat metingen door een onafhankelijke instantie moeten plaatsvinden. De emissiecijfers die de bedrijven leveren, zijn niet onafhankelijk, en bieden dus geen goede basis voor handhaving. Wij vinden het verlies aan know-how bij de provincie door de privatisering een slechte zaak. En verder moet de wagen natuurlijk geen 30 maar minstens 330 dagen per jaar metingen uitvoeren. Er zijn nu eenmaal notoire vervuilers waarbij de provincie zijn waakhondfunctie voortdurend moet vervullen.' De meetwagen blijft dus bestaan, maar de vraag blijft natuurlijk of de provinciale metingen de volgende bezuinigingsronde (Tussenbalans?) zullen overleven. Overigens is Groningen in het Noorden de enige provincie die een luchtmeetwagen 'heeft': Drente en Friesland doen het zonder. Wat zal de toekomst brengen? Niemand van de geïnterviewden kan het zeggen. Wellicht zal de grotere nadruk die in het nationaal en provinciaal milieubeleid (weer) gelegd wordt op milieukwaliteits-eisen, de wagen in zijn eerdere glorie doen herstellen. Misschien zelfs op metingen waarover ook de provincie geen zeggenschap heeft: metingen van 'binnenmilieus' b.v. of van benzeen. In het interieur van benzine-auto's worden benzeen-koncentraties gemeten van 70 tot 2700 microgram per kubieke meter, terwijl de grenswaarde slechts 10 microgram is. . .