

Commentaar op
“Strategienota Luchtwaliteitsnormen Juni 2020”
Ministerie van Gezondheid, Milieu en Natuur, Curaçao

[Harrie Verstappen](#)

2021-02-06

v1.0

1. Samenvatting

Het oorspronkelijke document valt hier [te downloaden](#).

(Pag. 3) No comment vereist; het is duidelijk dat je je aan vastgestelde normen moet houden. Dat moeten we allemaal, en waarom Isla c.s. niet?

“Meer onderzoek is nodig”, een opmerking die je wel vaker aantreft en dan blijkt neer te komen op “geef ons geld”.

Over scheepvaart gesproken, het is een zo goed als vergeten feit dat Curaçao de eerste haven ter wereld was die beperkingen stelde aan binnengaats gebruikte brandstof. Er werd destijds ach en wee geklaagd dat het ons de kop zou kosten, maar uiteindelijk is dat over de hele wereld nagevolgd.

Dit komt uit mijn geheugen bovendien dus zou gecheckt moeten worden.

Stappenplan

(Pag. 4) Dat komt later aan de beurt wordt beloofd; zoals het hier staat zegt het niet veel behalve de einddatum: augustus 21. Een zeker sceptisch voorbehoud, gezien eerdere stappenplannen, is hier wel op zijn plaats. Ze doen mij altijd meteen denken aan USSR meerjarenplannen.

2. Aanleiding

(pag. 5) De nota wijst erop dat het Land zich zal moeten houden aan de gerechtelijke uitspraak van 2019. Dat haalt je de koekoek; maar het zal niet de 1e keer zijn dat het Land het aan zijn laars lapt en een gang naar de rechter herhaald moet worden.

Dat blijkt meteen al uit de zinsnede dat het de “algemene plicht van de overheid” is om te zorgen voor een gezond “leefmilieu van de inwoners”. Waar is die overheid al die decennia geweest?

Na de opmerking dat de overheid zich 'zoveel mogelijk' op de in Nederland geldende normen wil aansluiten, volgt meteen weer (pag. 6) dat dit proces 'gedegen voorbereiding en onderzoek' vereist. Waarom? Er zijn normen die je wilt volgen, nou, volg ze. Dat je dan moet gaan bekijken in hoeverre bedrijven enz. zich eraan houden komt daarna; dat zou het *vaststellen* der normen niet mogen beïnvloeden.

O, ze willen, bijvoorbeeld vanwege de wind, bepaalde normen strenger maken. Dit lijkt overbodig; als vanwege de oostenwind lokaal de norm wordt overschreden is dat

meetbaar en hoef je er de wet niet voor aan te passen. Energieverkwisting.

Dat kan niet uitgevoerd worden zonder 'intensieve medewerking van de broneigenaren'.

Manera makabanan ta bisa, Als de vos de passie preekt, boer pas op je kippen.

Er moeten voor meetpunt Cas Chikí normen worden vastgesteld (voor SO₂ en PM₁₀),

maar voorzover ik begrepen heb zijn die er allang; alleen worden ze steeds overschreden.

Wat hebben nieuwe normen dan voor zin? Bij overschrijding moeten fikse boetes volgen.

3. Leeswijzer

(pag. 7) Voor kennisgeving aangenomen.

4. Doelstelling

(pag. 8). Daar gaan we weer. Eerst kregen we te lezen dat de Nederlandse en Europese normen zouden worden gehanteerd, en nu zetten we weer een leger goedbetaalde

ambtenaren aan het werk om niettemin het wiel opnieuw uit te vinden.

Met de eerste 3 punten kun je vrede hebben, maar dan volgen er weer opmerkingen over interim-regelingen. Waarvoor dienen die? Er zijn zoals ik al opmerkte, voorzover ik weet, ik kan het mis hebben, allang regelingen en normen. Het punt is dat ze gehandhaafd moeten worden; iets waar het op Curaçao altijd aan ontbreekt.

Er zit voor mij dan niets anders op dan de behandelde stappen één voor één te bekijken en te becommentariëren. Zoals in de voorgaande alinea gesteld, is dat grotendeels overbodig.

(Officiële instanties zijn verslaafd aan bullet points, is het jou ook opgevallen?) Hiero:

- Onderzoek naar de huidige immissies

Nu de raffinaderij al maanden, zo niet langer, niet werkt is het natuurlijk een ideale gelegenheid daarvoor. Het ligt voor de hand om de meetresultaten van Cas Chikí in die periode te vergelijken met voorgaand jaren; we weten dan meteen wat er van de Isla afkomstig was.

- Onderzoek naar de veroorzakende bronnen

Dat is prima, maar veel minder urgent. Naast Isla c.s. vallen ze overduidelijk in het niet. Moeten we daar echt op wachten?

- Onderzoek naar achtergrondconcentraties (zoals landstof en zeezout).

Hiervoor geldt hetzelfde. Meten is weten. Mijn vraag is, waar? De condities zijn overal op het eiland verschillend. Gaan we 'overall' meten? Ondoenlijk, overbodig en onbetaalbaar.

- Onderzoek naar de noodzaak van een interim-regeling.

Waarvoor is die nodig? Zoals ik het, wellicht vooringenomen, interpreteer, alleen om een gewenste reboot van de raffinaderij ongehinderd te laten plaatsvinden.

Voor alle duidelijkheid: ik ben niet gekant tegen een heropening van de raffinaderij op zich.

Integendeel, ik zou er ver de voorkeur aan geven boven *rücksichtslos* doorontwikkelen van toerisme, waar in diverse steden en landen al [beperkingen](#) aan worden gesteld.

Altijd op voorwaarde dat de raffinaderij schoon is.

- Onderzoek naar interimnormen voor 1 September 2021

Waarom die datum? Waarom wachten? Waarom die bekende interimnormen niet nu al laten ingaan? Niet alleen die hier al gelden en waar we ons, voor de zoveelste keer, niet aan houden, maar ook die gelden in Nederland en Europa. Dat kan binnen een week geregeld zijn—vooropgesteld dat we een Staten-quorum volkrijgen. Misschien na de aanstaande verkiezingen dan?

- Waarom zijn interimnormen noodzakelijk? Onderbouwing nodig.

Je neemt me de woorden uit de mond. Breek me de bek niet open.

- Onderzoek naar realisme en haalbaarheid eindnormen.

Eerst vertellen ze dat we de normen uit Nederland en Europa moeten gaan hanteren, en dan moeten we onderzoeken of ze realistisch en haalbaar zijn? Doet je het ergste vrezen: “Nee, de Core-Isla produceert nu eenmaal zoveel SO₂ dus die norm is hier niet haalbaar.”

- Onderzoek naar benodigde maatregelen.

Dat zoeken Core-Isla en andere vervuilers zelf maar uit. Wegenverkeer kan een faktor zijn, maar de [vervuiling door transport](#) is in de USA sinds 1970 al met 98% gedaald.

Touché! Het gaat dan vast om nieuwere auto's dan de gemiddelde leeftijd van ons wagenpark.

Wat je ook aan het denken zet over het voordeel van elektrische auto's. Ander keertje maar.

- Onderzoek naar stoffen waarvoor kwaliteitsnormen gelden.

Alweer de jacht op het uitvinden van het Betere Wiel. In minder dan een half uur zoeken op het internet heb je ze allemaal.

- Onderzoek naar termijnen waarop maatregelen gaan gelden.

Overmorgen? Laat het maar aan de Staten over, en succes ermee.

- Opstellen van een wettelijke regeling voor die normen.

Termijnen — maatregelen aan bronnen — instrumenten voor emissiebeperking — reken- en meetwijzen — instrumenten voor

besluitvorming rondom nieuwbouw.

Betrekken van stakeholders in het proces

Bepalen hoe overheidsorganisaties en andere betrokkenen worden ingezet.

En dan nog zien dat we het logge regeringsapparaat in beweging krijgen om dat allemaal bij Landsverordening wettelijk te regelen. Bedenk, veel wetten zijn zelfs na onze onafhankelijkheid op 10-10-10 nog steeds niet aangepast.

Bij “stakeholders” wordt genoemd “brongerelateerd” wat het ergste doet vrezen. Ook de “belangenorganisaties” kunnen verkeerd uitpakken. De Vereniging van Longspecialisten, akkoord; maar Curoil pompeigenaren, nou nee. Die houden zich maar aan de vastgestelde regels, korrekt?

We gaan daar in de volgende hoofdstukken nog verder op in. We zullen zien.

Algemene doelstelling (hoofddoel)

Hadden we al begrepen: wettelijke regeling van luchtkwaliteitsnormen. Wederom, die bestaan al voor een groot deel, al kan er natuurlijk altijd verbeterd worden.

Het punt is je eraan te houden.

Doelstelling Kas Chikitu

Ze zijn het eens met mijn vorige punt! Ik wil alleen opmerken dat voorzover ik weet, de norm die volgens de rechter “duidelijk kenbaar” moet zijn, dat al is. En anders moet de norm (nogmaals: aansluitend op en overgenomen van Nederlandse en Europese voorschriften) inderdaad wettelijk verankerd worden. Nog 7 maanden de tijd; zou toch echt voldoende horen te zijn.

Afgeleid: doelstelling interimnormen

Vóór 1 september 2021 komt er een interimnorm voor Kas Chikitu. Waarom interim? Die moet de “grootste mogelijke bescherming” bieden en rekening houden met “maatschappelijk en economische haalbaarheid”.

Het venijn zit in de staart. Maar eerst, wat betekent grootst mogelijk? Er zijn allerlei beperkende factoren denkbaar die je wel of niet als mogelijk kunt accepteren.

En dan, economisch haalbaar. De schrik slaat je op het hart. Als Core-Isla zegt dat ze het voorlopig echt niet kunnen betalen, “sorry; wacht een paar jaar tot we het geld bij elkaar hebben” is het economisch onhaalbaar en daar gaan we.

Dat moet dan allemaal in de komende 7 maanden, met daartussen verkiezingen, Statenverandering en kabinetswisseling, in de wet verankerd zijn. Helaas zie ik dat niet gebeuren; het is maatschappelijk niet haalbaar.

Bewijs asjeblijft dat ik ongelijk heb?

Wat ik hier niet kan rijmen is dat het weer dubbelop is. Op pag. 2 staat een punt dat onderzocht moet worden of interimnormen noodzakelijk zijn. Maar wat nu volgt kan er alleen maar van uitgaan dat ze inderdaad nodig zijn. Valt niet te rijmen; zulke inconsequenties doen je jezelf afvragen of het allemaal wel ergens op slaat.

Meer tijdsverspilling. Bedenk, 7 maanden!

5 Aanpak

5.1 Doelstelling Interimnorm

(Pag. 10) Aha. We weten al dat de WHO eisen voor SO₂ en PM₁₀ “niet haalbaar” zijn. Dus omwille van de economie draait de raffinaderij ongehinderd door Hinderwetten op de oude voet door tot (minstens) 1 september. Het gaat vreselijk veel geld kosten, dat we er niet voor (over) hebben. Ze zeggen het niet zo, nee.

Want anders kan Isla niet alleen niet rebooten, maar de stroomvoorziening voor de rest loopt ook gevaar; zo ook de verkeersstromen. Welke?

Dus worden alle immissienormen hiervoor en de naleving ervan beperkt tot Kas Chikitu. Tot op zekere hoogte kan ik daar vrede mee hebben; het zou al een enorme vooruitgang zijn als die inderdaad eindelijk werden nageleefd.

Er moet een einddatum voor regeling van alle gevaarlijke stoffen op leefniveau. Maar het zal slechts een streefwaarde en -tijdstip worden (I told you so) en het moet eerst nader worden onderzocht of dat wel mogelijk is.

Waarom praten jullie dan over 20 september 2021? Maak er liever St. Juttemis van. Dan weten we allemaal waar we aan toe zijn: nergens, net als tot nu toe.

Maar maak je geen zorgen, het onderzoek is gestart en t.z.t. zullen we van de resultaten op de hoogte gesteld worden. Voorwaar een nieuwe, zelfs revolutionaire aanpak, dat laatste.

Volgt een heel verhaal over meetstation Kas Chikitu en meetresultaten ervan.

Ook PM_{2.5} blijkt daar straks gecontroleerd te gaan worden; volgens [sommige bronnen overbodig](#), maar daar kan en wil ik geen oordeel over vellen.

5.3 Normenkader

(Pag. 13.) “In de meeste jaren” voldoet PM₁₀ aan de WHO/NL/EU eisen, en wie op afwijkingen let is een kniesoor. Bovendien was dat in 2015, 'n “atypisch” jaar dus dat telt niet.

5.4 Deelbijdragen

De grootste schurken zijn dan de Isla raffinaderij; Utiliteits- en powerplant CRU; 2 Powerplants Aqualectra; Overige industrie Schottegat; Wegverkeer; Scheepvaart; Achtergrondwaarde.

5.4.1 Isla/CRU

(pag 14.) In de praktijk mogen we CRU rustig als onderdeel van Isla beschouwen; hun bijdragen worden dan ook bij elkaar opgeteld in de nota. Er bestaat een zogenaam Attachment F, volgens welk een jaargemiddelde SO₂ uitstoot van 80µg/m³ is toegestaan, 4 x zoveel dan de WHO/NL/EU interim-eis van 20. Voor PM₁₀ geldt hetzelfde jaargemiddelde; maar Kas Chikitu meet 37-43.

Kortom, die uiterst milde eisen die in Attachment F gesteld worden kan Isla/CRU niet eens halen.

Zeg eens, waar baseerde die rechter zijn uitspraak eigenlijk op?

Volgt een verhandeling over wat de smeerlapperij van de raffinaderij beïnvloedt; ik neem dat zonder meer aan en kan er toch niks aan veranderen. Dát is nu inderdaad iets dat de bron zelf moet aanpakken en regelen.

5.4.2 Aqualectra

(pag 16.) Het Utiliteitsbedrijf heeft (nog) geen hindervergunning voor de 2 centrales aan het Schottegat.

Zie je wat ik bedoel? Ze draaien allebei al jaren maar dat kan kennelijk niemand iets schelen. Zelfs de vergunningsaanvraag is al verouderd.

De MAN dieselaggregaten draaien op diesel met een zwavelgehalte van ~3%. Maar de Wärtsilä aggregaten aan de Dokweg gebruiken marinediesel, sinds september 2019 (rijkelijk laat) met 0.3% zwafel. Het zwavelpercentage “in de toekomst” (wanneer?).zal worden verlaagd tot het wettelijk toegestane (hoeveel?).

Voorzover het me nu bijstaat, heeft de ontwerper en bouwer van de CRU-centrale, het Japanse Mitsubishi concern, die berekend op het gebruik van lichte brandstoffen. Toen Aqualectra evenwel besloot om in plaats daarvan brandstof uit het Asfaltmeer te gebruiken, waren er uitgebreide aanpassingen nodig om dat mogelijk te maken. Uiteraard is dat niet publiek gemaakt.

GMN zal in de nieuwe hindervergunning het zwavelgehalte vastleggen en een emissiemeetprogramma opnemen. (Wanneer?) De hogere kosten zullen aan ons consumenten worden doorberekend; uiteraard, wie anders (ik meen dat serieus).

5.4.3 Bronbijdrage overige industrie

(pag. 17) Hierover “is geen onderzoek bekend”, dus waar praten we over. Maar het ministerie weet wel dat deze bijdrage “fors lager” is. Lijkt beslist logisch. Niettemin zal een onderzoek worden gedaan waarvan wordt toegegeven dat de nauwkeurigheid van de uitslag “niet groot” zal zijn, wat aanvaardbaar wordt geacht.

Laat dan nu maar even zitten, het kost alleen nog meer geld. Wellicht later.

5.4.4 Bronbijdrage verkeer

(pag 18) Uitvoeringsorganisatie Openbare Werken wordt gevraagd naar resultaten van de tellingen op verschillende plaatsen. We halen hier onze wenkbrouwen op: afgezien van de weg Schottegat West worden daar wegen genoemd die alleen bij afwijkende windrichting dan oost, die hooguit een paar dagen per jaar voorkomt, van belang zijn: Weg naar Westpunt — Weg naar Welgelegen — Veerisweg — Nijlweg. Het is, gezien de locatie, onmogelijk onderscheid te maken tussen de eerste drie bronnen. De Nijlweg loopt meer dan 400m verder naar het oosten, dus het effect daarvan op de metingen zal minimaal zijn. Alle verdere info die UO DOW zou moeten leveren (gemiddelde rijsnelheid, brandstofverbruik per categorie en “emissiekental” gebaseerd op NL/EU gegevens, opgeschaald naar brandstof hier in gebruik) zal tellingen ter plaatse vergen.

Vraag die zich opdringt: waarom hakken we de knoop dan niet door en gaan we over op dezelfde elders geldende brandstofcriteria? Daar wordt notabene even aandacht aan geschonken: in de interimperiode een “bindende afspraak met Curoil”, gevolgd door een wettelijk verankerde brandstoffenrichtlijn. Dat lijkt voor het hele eiland veel belangrijker dan voor meetpunt Cas Chikitu, zeker voor het merendeel van de genoemde wegen.

Hoe dan ook, dit UO DOW rapport zal duiden kosten, terwijl op voorhand toegegeven wordt dat het resultaat nauwelijks van belang is. Laat maar.

5.4.5. Bronbijdrage Scheepvaart

Hoewel ook hier de verwachte emissie als beperkt wordt aangeduid, wordt de Havenmeester toch gevraagd opgaaf te doen van het aantal schepen in 2015, 2016 en 2019, waarbij het laatste jaar zou dienen als referentie voor niet-raffinaderij verwant verkeer.

De Europese kentallen aangehouden, omdat internationaal de eisen strenger zijn dan hier en schepen zich daar dus aan moeten houden. De ligplaatsen voor cruisschepen (Motetwerf: Westwerf en 'New Wharf') lijken bij de normale windrichting van geen invloed op Cas Chikí, omdat de heersende windrichting de rook zal afvoeren ten zuiden van Seru Domi, en daarmee van Kas Chikitu. De Rif cruise terminals vallen helemaal buiten het plaatje.

Bij de belangrijkste ligplaatsen in het Schottegat hoort natuurlijk, naast de Isla steigers, de container terminal. De dominante vaarroutes? De meest voor de hand liggende meetplaats voor bewegingen binnen het Schottegat is op een schiereiland, bijvoorbeeld 12° 7'11.78"N en 68°56'15.17"W. Metingen daar worden bij de gangbare oostenwind nauwelijks beïnvloed door de Isla rook.

5.4.6 Natuurlijke achtergrondwaarde

(pag 19) Hier wordt gewezen op fijnstof en zeezout, waarnaar op korte termijn geen onderzoek kan worden verricht. “Daarom” zal de waarde als “laag” worden ingevoerd. Het ligt er maar aan waar je woont. Privé heb ik de indruk dat voor het eiland als geheel de

regelmatig optredende wolken van Saharastof aan fijnstof een zwaardere belasting vormen voor de gezondheid dan de lokale bronnen.

5.5 Onderbouwing en vervolg

Het eerste punt kan ik in deze vorm niet volgen.

Bij het vaststellen ervan moet een perspectief naar de eindnorm beschreven worden, onder meer in tijd. Helemaal mee eens, maar. Wordt hiermee bedoeld 1 september 2021, de datum die meermalen wordt genoemd?

Antwoord. De eindnormen, genoemd op pag.14 van de **Regeling welstandcriteria voor luchtkwaliteit** gelden vanaf 1 september 2035. We hebben dus nog wel even de tijd, bijna 4 regeringsperiodes. Interimnorm 1 wordt dan bereikt 1 september dit jaar en aangescherpte interimnorm 2 vanaf 1 januari 2025. Als die datum tenminste “haalbaar” is.

5.5.1. Onderbouwing

(pag 20.) Als onderdeel van opstellen van de interimnorm wordt genoemd de (hoge) immissiewaarde. Wat wordt daarmee bedoeld? Is die hoge waarde okay of juist niet? En dan moet het tijdstip waarop die norm geldt worden bepaald.

En als het geen effect heeft moet de norm worden bijgesteld, strenger natuurlijk. En als dat alweer geen effect heeft? Nog hoger?

Dat doet me denken aan het getolereerde bloed-alcohol percentage voor autorijders, dat steeds verder wordt verlaagd zonder dat het, na een begin waarin het resultaten afwierp, vervolgens niet merkbaar tot nog minder verkeersdoden leidt. Met daarnaast een verkwisting van controlerend politie-personeel.

Ik zeg hier niet dat verhogen van de interimnormen geen resultaat zal hebben; ik stip alleen een mogelijke uitkomst aan waarmee de Nota geen rekening houdt.

5.5.2. Vervolg

(pag 21) Bij vaststellen van een interimnorm moet aan verschillende voorwaarden voldaan worden. Er moet 1 ook een eindnorm met datum zijn; 2 datum van afronding onderzoek en instelling definitieve eindnorm en 3 voorzover ik het zie 2 herhaald in andere woorden.

Waarop volgt dat de eindnorminstelling naar believen kan worden uitgesteld, tot de verlangde resultaten worden behaald. Zo kan het nooit werken.

Normen

Er wordt voor PM₁₀ vastgehouden aan de Europese norm van 40µ/m³; maar voor de eindnorm, als we dat niet halen, kan 50µ/m³ worden gehanteerd. En voor de interimnorm is een jaargemiddelde van 80µ/m³ acceptabel. GMN is bezig met uitrekenen wat “redelijkerwijs haalbaar” is.

Kom nou! Betekent dát hanteren van de EU norm? Nee, het betekent aanvaarden wat de luchtvervuilers ons in de maag splitsen.

Nationaal programma

Dat heeft dan nauwelijks of geen zin:

een meetprogramma om luchtkwaliteit op een aantal locaties te meten, volgens EU normen.

En als we die normen overschijden blijkt het niet haalbaar.

Een nationaal rekenmodel luchtkwaliteit AERMOD. Naast bullets zijn acronyemen ook zeer geliefd bij de ambtenarij. Daarbij wordt uitgegaan van de door het bedrijfsleven voor de (pag. 22) Hindervergunning aangeleverde gegevens (is vragen om moeilijkheden). Nog enkele vrij redelijk klinkende opmerkingen, waarop weer eens wordt vermeld dat wel “haalbaar” moet zijn. En als dat allemaal is vastgesteld volgt het monitoren — controleren — handhaven.

Laten we het hopen.

En dan moet wettelijk wordt geregeld wanneer dit programma wordt afgerond. Dat weten we inmiddels uit de Nota: in september 2035. Volgens sommige rapporten (toegegeven, ik vertrouw ze niet helemaal) levert ons dat $12 \times 24 = 288$ onnodige doden op; natuurlijk valt dat inderdaad in het niet vergeleken met onze verkeersslachtoffers en moorden. In elk geval, kan het niet wat vlotter?

Inmiddels is in NL/EU de SO_2 immissie/jaar onder de $20 \mu/\text{m}^3$ gezakt. Dus waarom zou GMN een dag- of uurgemiddelde moeten vastleggen? Maar misschien kan GMN met dat soort opmerkingen beter wachten tot het zover is; tijd genoeg tot 2035.

GMN kan ook nog niet zeggen wanneer die eindwaarde “haalbaar” is. Het heeft in EU tientallen jaren geduurd, wordt gesteld. Maar dat was vanaf een nulstand waarin er nog niets gebeurd was; waar wij hier al tientallen jaren op achter lopen.

We gaan dus, dat “ligt voor de hand” net als in China, India en Zuid-Afrika voor SO_2 de $50 \mu/\text{m}^3$ norm hanteren; als dag- of jaargemiddelde? Valt nog te bezien. Hoe het uitkomt, neem ik aan. En die interimnorm zouden we dan misschien wellicht desalniettemin na 3 jaar eventueel mogelijkerwijs *ku Dios ke* kunnen halen. Anders, jammer. Het is maar een streefdatum die natuurlijk altijd veranderd kan worden om hem aan te passen aan de “feitelijke haalbaarheid”. Daarvoor hebben we immers wetten?

En die termijn zal dan in eerste instantie tien jaar worden. Daar dient rekening mee te worden gehouden! wordt eraan toegevoegd.

Het uitroepteken is kwaadaardig door mij bijgevoegd.

Het hangt er verder vanaf hoeveel verschil er is tussen onze metingen en de EU-normen; mede door hoe ingrijpend de te nemen maatregelen moeten zijn.

Vertaald, we zien wel waar we op uitkomen. Het hangt er allemaal vanaf.

(pag. 23) Er valt geen termijn tot bereiken van de eindwaarde te noemen, maar er kan gedacht worden aan een periode van 10 jaar.

Je moest eens weten waar ik allemaal aan dacht, maar ik houd het netjes voor me.

Het hangt af van de actuele waarden en de verschillen met de EU normwaarden.

Als het overbruggen van het verschil niet “haalbaar” (te ingrijpend) is, vergeten we het toch gewoon?

5.6.1. Instrumenten

Hierin gaat men in op technisch en juridische instrumenten. Daarnaast inzet van personen als specialisten voor meten en rekenen, en toezichthouders, vergunningverleners en overige ambtenaren. Hangt natuurlijk af van wat de overheid financieel aan kan.

Wij betalen het wel, kortom; nodig of niet. Nóg meer ambtenaren en specialisten!

5.6.1 Interimnorm

Meten

GMN wil per 1 september het EU/NL normenstelsel hanteren, maar tot dan blijft Kas Chikitu meten volgens de US-EPA norm. Waar ik vrede mee heb—als er iets met die metingen wordt gedaan.

Rekenen

Er wordt een eenvoudig (da's maar goed ook) rekenmodel in AERMOD geïmplementeerd. Uitgangspunten:

- De raffinaderij kan een SO_2 model hanteren, gebaseerd op de ruimte die overblijft na aftrek van overige bronnen.
- Een aantal punten waarbij het er op neerkomt “we weten het niet maar gaan ernaar kijken.”
- Om op te houden met de opmerking dat de amtenaren maar beter ook van het model op de hoogte kunnen zijn.

Reductiemaatregelen

Weinig mogelijkheden tot het treffen van maatregelen, want we hebben geen interimnormen. Ja, dat hadden we al geconstateerd. Wat mankeert er, nogmaals, aan het accepteren van de nu geldende normen voor EU of USA en vooral Isla en Aqualectra sommeren zich daaraan te houden? Het vergt “ingrijpende maatregelen aan installaties van de raffinaderij.” Dat weten we al meer dan twintig jaar.

Borging

Er moet een instrumentarium komen dat de naleving van de eisen waarborgt. O. Hebben we dat dan niet? Voor het wegverkeer moet Curoil maar zorgen dat de brandstoffen schoon zijn (lijkt me heel eenvoudig “haalbaar”) en als er nieuwe wegen bijkomen moeten we voorkomen dat de norm wordt overschreden.

Nieuwe wegen? Waar? Hopelijk kunnen de huidige begaanbaar worden gemaakt.

Voor de scheepvaart zijn maatregelen op korte termijn niet haalbaar. Waarom niet?

Kunnen we niet gewoon de normen die in andere havensteden gelden overnemen?

Vancouver, Portland, Yokohama, Amsterdam, Rotterdam. Waarom is dat niet allang zo?

5.6.2. Eindnormen

Instrumentarium voor naleving eindnormen.

Metten

Er komen meer meetstations, maar waar en hoeveel moeten we nog uitzoeken. Ook de bedrijven moeten zelf gaan meten (zullen ze dan ook zelf moeten betalen?)

Rekenen

Introductie van een nationaal rekenprogramma, met als basis het onderzoek naar de interim-norm. Dus we krijgen wéér een “voorlopig” model.

Volgt een woordenvloed over bedrijven, wegverkeer en scheepvaart die in het volgende bullet-point opnieuw aan de orde komen, en die ik dan nu maar oversla. Ik ben er niet op uit, zoals het vaak bij de ambtenarij lijkt, om mijn (toegegeven) onkunde te proberen te verbergen achter uitgebreide verhalen.

Reductiemaatregelen

Voor SO₂ zijn die nu al nodig, volgens voorlopig onderzoek. Waar wachten we dan op, of hebben we gewacht? Lokaal ook voor PM₁₀. Voor andere stoffen is meer onderzoek nodig. Je zou denken dat dit slaat op meetstations, aangezien er een “consensus” over bestaat (die je best mag wantrouwen; de wetenschap kent alleen twijfels, geen consensus).

Bedrijven

Het voldoen aan de Europese eisen zal voor Isla en Aqualectra “aanzienlijke investeringen” meebrengen. Laten ze blij zijn dat ze er tot nu toe zo goedkoop vanaf gekomen zijn.

En Isla werkt nou niet, dus we kunnen niet meten: dat kan pas als de raffinaderij weer draait. Ja hoor eens. We weten allang dat de normen overschreden worden, dus laat ze pas gaan draaien als ze daar wat aan gedaan hebben. Dan kunnen we alsnog bekijken of die maatregelen afdoende waren—of niet.

Verkeer

“In de toekomst” zouden we wellicht de USA-eisen kunnen gaan hanteren. Waarom wachten? Ook al brengt het kosten mee voor Curoil, het is aan ze toevertrouwd om die op de afnemers (wij) te verhalen. Het is niet zonder meer duidelijk hoe het wagenpark moet

worden aangepast aan andere brandstof eisen; maar ook dat kan worden gedaan door te kijken hoe het in de USA is aangepakt.

Er wordt hier verwezen naar de periodieke voertuigkeuring die hier een rol zou kunnen spelen. Laat me niet lachen, ze controleren daarbij niet eens (meer) of koplampen goed zijn afgesteld.

Dan weer elektrisch rijden. Dat is en blijft een pipe-dream. Het is een publiek geheim dat elektrische voertuigen alleen 'n marktaandeel hebben dank zij enorme overheidssubsidies, als belastingkortingen. Vergeten wordt vrijwel altijd dat die electriciteit moet worden opgewekt, wat weer extra uitstoot betekent.

Scheepvaart

“Maatregelen aan varende schepen in de haven is in nationaal verband niet mogelijk”.

Hoezo? De brandstofeisen zijn internationaal vastgelegd in het MARPOL verdrag, lezen we meteen daarna. Dan kunnen we die toch gewoon toepassen?

Vervolgens volgt een verhaal over walstroomaansluitingen, waarbij (net als bij elektrische auto's) het probleem alleen wordt verhuisd.

Natuurlijke bronnen

Hierop is onze invloed laag. Juist, laat maar zitten.

Volgt een verhaal over verharden van onverharde wegen. Ik stel voor het herintroduceren van een mooie oude traditie, die der verkiezingswegen.

Overige bronnen

Bouwen en fikkiestoken moeten gereguleerd worden. Ik geef toe dat er soms, hier en daar, een intensieve stank van brandend plastic langskomt—totaal uit den boze! Sigaretten, vuurwerk, koken en schoonmaakmiddelen moeten gereguleerd worden. Verder ingrijpen van de overheid in het privé-leven van de burgers.

Energiebesparing moet worden gerealiseerd. Dat is een automatisch proces waar je niet hoeft in te grijpen; iedereen wil geld op zijn benzine- en electra-rekeningen besparen.

Opwekken van “duurzame” energie? Hoe? Met nog meer windmolens die je elke 20 jaar moet vervangen, en waar je niets kunt doen met de stoffelijke resten? Of zonnepanelen, waarvoor hetzelfde geldt?

Geen woord over kernenergie, waarmee je zelfs elektrische auto's tot een “haalbaar” idee zou kunnen maken; voorbijgaand aan andere nadelen waar ik hier hopelijk niet op in hoeft te gaan. Men komt altijd aan met het afvalprobleem, dat in Frankrijk afdoende is opgelost. Al decennia lang.

Borging

Zoals we allemaal weten, altijd het zwakke punt hier op het eiland. Kijk naar Isla, die vastgestelde normen voortdurend overschreed en daar gewoon mee kon doorgaan; en dat volgens dit rapport nog langer kan doen. Ruimtelijke plannen kunnen hiervoor een goed instrument zijn; ware het niet dat onze volksvertegenwoordigers continu bezig zijn de in het EOP vastgestelde conserveringsruimtes daaraan te onttrekken, en ze ter beschikking te stellen aan industrie en projectontwikkelaars. Zojuist lees ik dat een kandidate voor MAN voorstelt om het EOP elke vijf jaar te herzien om aan de veranderende eisen te kunnen voldoen.

En de Europese eisen moeten worden opgenomen in de landswetten, waarbij we natuurlijk en uiteraard en vanzelfsprekend rekening moeten houden met de specifieke eisen van het Land.

5.7.1 Ministeriële regelingen

Op dit punt geef ik het op. Wat er verder volgt is eerder interessant voor juristen en politici,

hoe al het voorgaande in de overheid moet worden geregeld.

Ik ben geen jurist of politicus en onthoud me van commentaar, zoals het een goed politicus betaamt. Het heeft geen zin, voor mij, aandacht te schenken aan hoe je maatregelen moet vastleggen, die op zich onvolledig en onbevredigend zijn.

Samenvatting

In het hele document waarop ik hier kritiek lever valt steeds weer hetzelfde op:

Het wordt aan de vervuilers overgelaten met oplossingen en aanpassingen te komen om die vervuiling tegen te gaan. Als dat economisch niet te realiseren valt (“haalbaar is”) gaat GMN er kennelijk van uit dat de normen dan moeten worden aangepast.

Gezien de in het verleden opgedane ervaringen met de Isla raffinaderij en Aqualectra hoeven we maar bitter weinig vertrouwen te hebben in de zelf-controlerende capaciteiten van beide ondernemingen.

Zeker nu een uitgebreid en diepgaand rapport, zojuist gepubliceerd, over de oorzaak van de recente storm van elektrische blackouts, dat die volgens persverslagen ronduit aanduidt als “human error” en adviseert alle controlerend personeel een heropleiding te geven.

In tegenspraak met de directie van Aqualectra die tot dusver de oorzaak zocht in “een klein onderdeel” dat netfluctuaties niet aankon.

Een dergelijke onwil om eigen falen en fouten te benaderen doet het ergste vrezen over de resultaten van de door GMN voorgestelde aanpak.

Regeling welstandcriteria voor luchtkwaliteit

Ondertussen heeft het Ministerie, niet alleen mijns inziens een beetje voorbarig, het Nr 84_Regeling-welstandcriteria-voor-luchtkwaliteit Publicatieblad uitgegeven. Ineens blijken al die onderzoeken pas later nodig te zijn?

Over interim-normen wordt het zwijgen toegedaan, op de opmerking na dat het vaststellen daarvan kosten zal meebrengen.

Hoe dan ook, ondanks alle prietpraat over andere gebieden wordt hierin alleen maar aandacht geschonken aan Cas Chikí, Wishi en Marchena; alledrie benedenwinds de raffinaderij. Geen woord over andere bronnen (als CRU, Aqualectra) dan Core-Isla.

Dit document geeft in elk geval antwoord op bepaalde vragen in het voorgaande gesteld, als welke concentraties acceptabel worden geacht en wanneer de regeling in werking treedt:

Op 1 september 2021, dus een half jaar na de (door de overheid verhoopte) heropstart van de Core-Isla raffinaderij.

Dit document mag, mits **integraal en ongewijzigd**,
vrijelijk gereproduceerd en verspreid worden
—overtreders worden vervolgd—