

Afvalwater van garagebedrijven, een papiertje tussen het beleg?

'Elk papiertje tussen uw boterhambeleg telt', is het credo van minister Nijpels van VROM als hij zijn visie over de afvalproblematiek aan de burger wil verduidelijken. Hoe onopvallend zo'n papiertje ook lijkt, alle papiertjes bij elkaar vormen toch één grote afvalberg is ongetwijfeld de achterliggende gedachte. Van onopvallendheid was geen sprake toen in het begin van het vorige jaar de Roemeense tanker 'Borcea' langs de Zeeuwse- en Zuidhollandse kust een grote hoeveelheid olie verloor. Honderden vogels besmeurd met olie



NICO WILLEMS
Vakgroep milieukunde
Universiteit van Amsterdam

waren het slachtoffer, en dat sloeg in als een publicitaire bom. Dagen achter elkaar haalden de acties van bezielde vogelredders het nieuwsmedium nummer één: het televisie-journaal. Minister Smit-Kroes van Verkeer en Waterstaat sprak ondubbelzinnig fel over milieucriminaliteit en kondigde daartegen strenge maatregelen aan. Er is echter ook een grote hoeveelheid olie die onopvallend in het milieu terecht komt. Maar liefst vijfduizend ton olie per jaar wordt er onnodig op het riool geloosd via het afvalwater van garagebedrijven. Akkoord, er zullen naar alle waarschijnlijkheid geen spectaculaire stijgingen van de sterftcijfers van vogels of vissen in de sloot bij de desbetreffende garagebedrijven te zien zijn. Maar los van dat effect heeft deze olie, die uiteindelijk toch ook in zee terecht komt, daar dezelfde schadelijke invloed op het leefmilieu als de olie van de 'Boreca'. Het gebrek aan spektakel echter lijkt ook in een gebrek aan prioriteit voor dit probleem te resulteren. Dit artikel heeft de bedoeling te signaleren dat dit niet terecht is.

Aard, omvang en prioriteit van het probleem

Het afvalwater afkomstig van garagebedrijven kan de volgende stoffen bevatten: benzine, smeerolie, tectyl, parafine, petroleum, reinigingsmiddelen, afvalzuren van accu's, koelvloeistof en remvloeistof. Olie en olie-achtige bestanddelen zijn de voornaamste afvalstoffen die met het afvalwater afgevoerd worden. De problemen die het afvalwater van garagebedrijven voor het milieu opleveren beperken zich dan ook voornamelijk tot het olieprobleem. Qua omvang van olie-

verontreiniging is het afvalwater afkomstig van garagebedrijven vergelijkbaar met minstens één 'Borcea'-incident per week. Er zijn nog meer vergelijkingen mogelijk. De hoeveelheid olie die geloosd wordt door raffinaderijen wordt door de CUWVO geschat op 2.800 ton. Geloosde hoeveelheden door doe-het-zelfers circa 1.500 ton. Wat dat laatste betreft: de overheid heeft enige jaren geleden een campagne gevoerd om particuliere huishoudens te bewegen om afgewerkte motorolie niet zoals veelal gebeurde op het riool te lozen, maar apart in te leveren. Vergelijking wijst uit dat aanpak van de olielozingen door garages op zijn plaats is. Niet alleen is het probleem absoluut gezien groter, ook zijn de garages veel efficiënter bereikbaar voor de overheid. Het terugdringen van de olielozingen is ook haalbaar. De CUWVO schat dat door een aantal eenvoudige maatregelen door te voeren de hoeveelheid geloosde olie is terug te dringen tot 500-700 ton. Dit komt neer op het halen en handhaven van een norm van 1.000 mg/l. Dit is veel ruimer dan de wettelijke norm van 200 mg/l die overigens met een gangbare en goed werkende gravitatie-afscheider wel te halen is. Ook gezien het huidige oliegehalte van het oppervlaktewater van 0,3 mg/l en de streefwaarde van 0,02 mg/l kan dus wel gezegd worden dat sanering gewenst is.

Afvalwatersituatie

Activiteiten gerangschikt naar de mate van verontreiniging die zij veroorzaken zijn: deconserveren, tectyleren, ontvetten en

overige. De olie die hierdoor in het afvalwater terecht komt kan daar voor een groot deel weer uitgehaald worden door een goede olie-afscheider. Echter met de opkomst van het gebruik van de zogenaamde emulgerende reinigingsmiddelen en de hogedrukreiniger is de werking van de olie-afscheider (voorzover aanwezig) verstoord en onvoldoende geworden. Bovendien is bij het garagepersoneel onvoldoende kennis aanwezig omtrent de werking van de olie-afscheider waardoor veelal geen of onjuist onderhoud wordt gepleegd. Men is nauwelijks op de hoogte van de afvalwatersituatie in het bedrijf en lijkt daar ook geen belang bij te hebben. Voorlichting omtrent de milieuaspecten van zijn activiteiten zou de garagehouder op een ander spoor kunnen zetten. Vervolgens moet gestimuleerd worden dat andere werkwijzen gezocht en toegepast worden. De garagebedrijven moeten er zelf ook belang bij hebben om anders te gaan werken. Het opleggen van een dergelijk belang kan door het stellen van normen bij het verlenen van een lozingsvergunning of het opleggen van heffingen.

Handhaving normen

Er is geen uniform landelijk beleid ten aanzien van de norm van het oliegehalte van afvalwater van garagebedrijven. De bevoegdheid tot het verlenen van een lozingsvergunning berust bij de Gemeentelijke overheid. De gangbare norm van 100 mg/l is met het oog op de haalbaarheid al teruggebracht naar 200 mg/l. Er is echter geen sprake van dat deze norm

Afb. 1 - Bijzonder vervuilende activiteiten (zoals deconserveren en tectyleren) moeten worden uitgevoerd in gespecialiseerde bedrijven, waar aanvullende maatregelen zijn genomen.



gehaald of gehandhaafd wordt. Een verklaring hiervoor is dat de Gemeentelijke overheid geen direct belang lijkt te hebben bij een strenge controle van de afvalwaterstroom van garagebedrijven. De verantwoordelijkheid voor de controle hierop, zou moeten liggen bij een instantie die zelf belang bij een schonere afvalwaterstroom heeft. In het studentenrapport 'Afscheid van olie emulsies' van de interdisciplinaire vakgroep milieukunde van de UvA worden de van toepassing zijnde wettelijke regels en de (falende) uitvoering ervan besproken. Bovendien wordt er in dat rapport een interessante suggestie gegeven voor een nieuwe bestuurlijk/juridische situatie. Een belangrijk gegeven daarin is dat een aantal Gemeentelijke taken overgeheveld wordt naar de waterschappen. Er zijn daartegen wel bezwaren in te brengen. Aan één belangrijke voorwaarde is echter wel voldaan; de waterschappen hebben als verantwoordelijk waterzuiveraar alle belang bij het terugdringen van de verontreiniging door de afvalwaterstroom van de garagebedrijven.

Differentiatie heffingen

Toepassing van het principe 'de vervuiler betaalt en wel naar mate van de vervuiling' is toe te juichen. De manier waarop de overheid dit principe hier toepast lijkt niet zo zuiver. De vervuiling die de bedrijven nu veroorzaken wordt *geschat* op basis van een aantal (eenmalige) maatregelen die de bedrijven treffen. Zo kan men in aanmerking komen voor een lage heffing door het plaatsen van een olieafscheider met een slibvangput. Plaatsing alléén is echter geen garantie dat de feitelijke vervuiling van het afvalwater teruggedrongen wordt. De *werkelijke* vervuiling blijft afhankelijk van een zorgvuldige werkwijze in de garages, waaronder minimaal een goed gebruik van die geplaatste olie-afscheider gerekend moet worden. Het onderzoek van CUWVO heeft nu juist aangetoond dat daar de schoen nogal eens wringt. Welk (economisch) belang heeft een garagehouder nog bij een zorgvuldige werkwijze, als de hoogte van de afvalwatercoëfficiënt al van te voren op basis van een schatting vastgelegd is? De enige juiste maatstaf voor een differentiatie van heffingen moet zijn de absolute hoeveelheid olie die uiteindelijk via de afvoer van het desbetreffende bedrijf op het riool geloosd wordt. Alleen dan zal de garagehouder economisch belang hebben bij het terugdringen van de olielozing. In het ideale geval zou men een 'olietmeter' willen plaatsen die de werkelijke hoeveelheid geloosde olie registreert. Een vergelijking



Afb. 2 - Invoering van een BOVAG-milieucertificaat (naast de bestaande certificaten) kan de garagebedrijven stimuleren tot meer zorg voor het afvalwater.

met de gasmeter voor het gasverbruik van particuliere huishoudens dringt zich op.

BOVAG

Alles in beschouwing nemend lijkt het goed mogelijk dat een aangepaste werkwijze in garages een positieve invloed heeft op de afvalwatersituatie. De overheid doet er goed aan om dit zoveel mogelijk in samenspraak met de garagebedrijven zelf proberen te bereiken. De BOVAG zou hierin een belangrijke rol kunnen vervullen. De BOVAG zit ook in de CUWVO als vertegenwoordiger van de garagebedrijven. Het is ook de bevinding van de CUWVO dat er meer kennis van milieu-aspecten in de garagebedrijven aanwezig dient te zijn. Op de vraag of er in de opleiding voor automonteur ook aandacht is voor bijvoorbeeld de werking van olie-afscidders antwoordde een docent: 'Milieu krijgen ze al in uitlaatgassen'. Dit toont aan dat er ten aanzien van de aanwezige kennis nog wel wat verbeterd kan worden. Dit is natuurlijk niet de verantwoordelijkheid van dergelijke opleidingen alléén. Er zullen ook andere kanalen gevonden moeten worden om deze kennis in de garages te brengen. De BOVAG roept 1989 uit als milieujaar en wil dan zijn leden gratis eerste-lijnsadvies geven en een netwerk op zetten van bedrijven die tegen betaling een tweede-lijnsadvies kunnen bieden. Mogelijk zou de BOVAG de gelegenheid kunnen aangrijpen om een systeem op te zetten om kennis van milieu-aspecten structureel in de garages te brengen. Hiervoor zouden er aan de garages bepaalde eisen voor het verkrijgen van het bekende BOVAG-certificaat gesteld kunnen worden. Misschien is het zelfs wenselijk een apart milieu-certificaat in te voeren. De klant zou de garantie hebben dat bij een garagebedrijf met een dergelijk certificaat ook zorgvuldig ten aanzien van milieu-aspecten gewerkt wordt. Dit zou voor de garagehouders een extra (economische) stimulans kunnen zijn om aandacht aan milieu-aspecten te besteden. Overigens is het niet ongebruikelijk dat de

overheid in sommige bedrijfstakken bepaalde eisen aan kennis van zaken stelt (denk aan het Horecadiploma). Men zou dit ook voor garagebedrijven kunnen overwegen.

Aanbevelingen

Er zal meer aandacht moeten komen voor de afvalwatersituatie van garagebedrijven. Dit proces zal geïnitieerd moeten worden door de overheid en zal dan via de BOVAG overgenomen moeten worden door de garagebedrijven zelf. Er is nu een gebrek aan kennis van milieugevolgen van de activiteiten in de garagebedrijven. Er is ook een gebrek aan wettelijke regelgeving met adequate handhaving op het gebied van de afvalwatersituatie. Garages zullen gestimuleerd moeten worden anders te werken. Indien er naast voorlichting ook economische impulsen (heffingen/certificaat) zullen zijn, lijkt de kans op succes hiervoor groter. Technisch zijn lagere olie-gehalten zeer goed haalbaar, ook zonder hoge investeringen. Indien de extra vervuulende activiteiten (zoals deconserveren) alleen in gespecialiseerde bedrijven plaatsvinden, hoeven de financiële investeringen geen probleem te zijn. Wel zal er nog nieuw inzicht moeten komen, welke reinigingsmiddelen zonder problemen gebruikt kunnen worden. Daarom is het wenselijk dat er een eenvoudig toe te passen betrouwbare methode (voor insiders: bijvoorbeeld een verbetering van de 'Haarlemse methode' of 'Haarlemse norm') ontwikkeld wordt om te bepalen of een reinigingsmiddel wel of niet veilig is ten aanzien van het vormen van emulsies.

Aandacht

Het CUWVO onderzoek uit 1979 heeft geleerd wat aandacht voor het probleem kan betekenen: Herhaaldelijk bleek uit series metingen, dat steeds de eerste meting in een serie, het hoogste oliegehalte te zien gaf. Dat zou er dus op kunnen wijzen dat de aandacht die de overheid op de afvalwatersituatie vestigde, resulteerde in een meer zorgvuldige werkwijze in de garages. Aandacht voor het probleem lijkt al een heleboel op te lossen. Zonder die aandacht zullen de papiertjes tussen het beleg van de garagehouders nog van dik karton blijken te zijn.

Literatuur

Afvalwaterproblematiek auto- en aanverwante bedrijven. CUWVO 1979.
Idem, verslag onderzoeken. (RIZA), CUWVO 1978.
Afscheid van olie-emulsies, herziene versie (April 1988). Studentenrapport van de IVAM, op te vragen bij de interfacultaire vakgroep milieukunde, Plantage Muidergracht 14, 1018 TV Amsterdam.
Telefoon 020 - 52 56 206.

● ● ●