

De Kolennota (I)

Rond de eeuwwisseling moet ten minste 40% van de elektriciteit worden opgewekt door middel van steenkool en het aandeel van kolen in het industriële energieverbruik zal moeten stijgen tot 6%. Dat blijkt uit de vorige week door het kabinet uitgebrachte Kolennota (deel 2 van de *Nota energiebeleid*). Met name wat betreft de koleninzet in elektriciteitscentrales zal er sprake zijn van een forse toename; momenteel wordt slechts voor ca. 6% gebruik gemaakt van kolen.

Op het eerste gezicht lijkt de kolenoptie aantrekkelijk. Onze olieafhankelijkheid is groot en verdere forse olieprijsverhogingen zijn te verwachten. Bovendien worden de technisch-winnbare kolenreserves geschat op 637 mrd. ton, bijna vijf maal zo groot als de oliereserves en bijna acht maal zo groot als die van gas. Men hoede zich evenwel voor de conclusie dat met de (her)introductie van kolen meteen een oplossing zou zijn gevonden voor het energieprobleem. De problemen die vastzitten aan het gebruik van kolen kunnen zonder meer gigantisch worden genoemd, terwijl bovendien door de (financiële) inspanningen die men zich zal moeten getroosten om deze problemen op te vangen de uiteindelijke kosten van het gebruik van kolen aanzienlijk zullen toenemen. Op deze plaats kan slechts worden volstaan met een globale oriëntatie.

Allereerst moet worden vastgesteld dat er momenteel sprake is van een mondiale heroriëntatie op kolen. Dit betekent dat aan de aanbodkant forse investeringen zullen moeten worden gedaan (niet alleen wat betreft het delven van de kolen, maar zeker ook op het gebied van de infrastructuur) om aan de (mondiaal) gestegen kolenvraag te kunnen voldoen. Het is daarom nog maar de vraag of in de (nabije) toekomst aanbodverstoringen kunnen worden voorkomen. Daar komt bij dat het aandeel van kolen in de Nederlandse energievoorziening, vanwege de hoge penetratie van aardgas en olie (te zamen ca. 90%) relatief gering is, zodat ons land een forsere inspanning zal moeten leveren om deze achterstand ten opzichte van het buitenland in te halen. Nederland ligt overigens ook op het gebied van de steenkool- „know-how” achter op het buitenland. Sinds de mijnsluitingen is in Nederland de steenkooltechnologie verwaarloosd; het ontdekken van de bel van Slochteren luidde een periode van „aardgasdenken” in.

Naast problemen aan de aanbodkant kunnen ook aanzienlijke knelpunten worden gevonden aan de verbruikskant: ook hier infrastructurele knelpunten, het feit dat door kolencentrales problemen van ruimtelijke aard ontstaan en niet te vergeten de vele milieutechnische bezwaren van een grotere koleninzet. Dat er op milieugebied bedenkelijke ontwikkelingen kunnen worden verwacht, blijkt wel uit het feit dat de Kolennota naast de minister van Economische Zaken ook door de minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne is ondertekend.

Bij het gebruik van kolen voor de energievoorziening zijn er in principe twee vormen van milieu-aantasting die de aandacht vragen: de luchtverontreiniging en de afvalproblematiek. Ik zeg opzettelijk: in principe, omdat moet worden bedacht dat indien (gedeeltelijke) oplossingen kunnen worden gevonden voor vormen van luchtverontreiniging (door rookgasreiniging) het probleem van de luchtverontreiniging wordt omgezet in een probleem van water- of bodemverontreiniging. De problemen worden dan dus verschoven.

De luchtverontreiniging die bij de verbranding van kolen ontstaat wordt veroorzaakt door rookgassen die kooldioxyde en waterdamp en verder zwaveloxyden,

stikstofoxyden, koolmonoxyde, vliegias, organische verbindingen en andere verbindingen bevatten. Een geringe toename van de koleninzet zal reeds aanzienlijke gevolgen hebben voor het milieu. Zonder tegenmaatregelen zouden de grenzen van een nog „aanvaardbare” milieubelasting spoedig worden overschreden.

Problemen van vergelijkbare omvang zullen zich voordoen ten aanzien van de afvalproblematiek. De te verwerken afvalstoffen zullen oplopen van 0,6 mln. ton/jaar in 1985 tot 2,6 à 2,9 mln. ton/jaar in het jaar 2000. Een permanente opslag van dergelijke hoeveelheden moet worden uitgesloten, te meer daar nog geen rekening is gehouden met de hoeveelheden afvalstoffen die overblijven bij toepassing van rookgasreiniging en kolenvergassing, en die volgens de Kolennota „aanzienlijk” kunnen zijn.

Hoe denkt het kabinet deze milieuproblemen op te lossen? Het blijkt dat het kabinet daartoe zijn toevlucht heeft genomen tot een bijzonder optimistische schatting van de ontwikkelingen op het gebied van de steenkooltechnologie en op tal van punten alvast een voorschot neemt, ja zelfs op ontwikkelingen die volgens het kabinet nu nog in de kinderschoenen staan.

Laat ik één voorbeeld noemen: de bestrijding van de emissie van zwaveloxyden. Op blz. 114 van de nota wordt gesteld dat, gegeven de voorgestelde kolenpolitiek, zonder bestrijdingsmaatregelen tegen het jaar 2000 de van kolen afkomstige zwaveloxyden uitwerp op zich reeds het gestelde emissieplafond van 500.000 ton/jaar zou benaderen. De noodzaak van het nemen van maatregelen in de vorm van rookontzwavelingsprojecten wordt dan ook benadrukt. Als we dan op blz. 241 lezen dat men deze projecten tot stand wil brengen „ten einde ervaring met ontzwaveling op te doen”, dan lijkt het uiteindelijke geschatte resultaat van de ontzwaveling, een reductie tot 80.000 à 100.000 ton/jaar (d.w.z. een reductie van 80%) niet van optimisme gespeend.

Ten aanzien van het afvalprobleem wordt in feite toegegeven dat daarvoor nog geen duidelijke oplossingen worden gezien. „Alleen al het vinden van acceptabele lokaties voor het opslaan van dergelijke hoeveelheden zou een groot knelpunt zijn”, aldus de Kolennota. Wat betreft de vliegias worden, refererend aan ontwikkelingen in het buitenland waar al voor 50-80% een „nuttige” bestemming voor de vliegias zou zijn gevonden, wel wat positieve afzetperspectieven gegeven. Kenmerkend voor de Kolennota is het feit dat op basis van deze ontwikkelingen wordt geconcludeerd dat „het niet is uitgesloten dat vliegias in de toekomst volledig zal worden afgezet”. Wat betreft de recycling van de grove as kan worden gesteld dat daarvoor een forse opvoering van het Rijkswegenfonds (en zeker geen afschaffing) enige mogelijkheden kan bieden.

Als we deze milieugevolgen en de talloze andere problemen die expliciet, maar vooral ook impliciet, in de Kolennota naar voren komen overzien, rijst de vraag of met de voorgestelde herintroductie van kolen niet een riskante ontwikkeling in gang wordt gezet, waarvan de kosten de baten zouden kunnen overtreffen. Volgende week zal wat nader worden ingegaan op de baten van de kolenpolitiek. Bovendien zal worden aangegeven dat de consequenties van de Kolennota verder reiken dan alleen het inzetten van meer kolen.

T. de Bruin