

Om meerdere redenen onwenselijk

De overheid heeft zich regelmatig voorgenomen om de regeldruk te verminderen. Hier is er weer een regel bij. Er is geen systematische toets van nieuwe regels aan eerdere voornemens en andere regelgeving. Er ontbreekt een totaal beleidskader, wanneer wet- en regelgeving ingevoerd wordt.

Er worden minieme stikstofhoeveelheden genoemd. De meeste kamerleden zijn alpha's, die het woord 'mol' niets zegt. En als het ze wel iets zegt, dan hooguit van dat vreselijke vak, dat ze na 3 HAVO of VWO hebben laten vallen. Het is een massa gelijk aan het aantal moleculen van de genoemde stof als er moleculen zitten in exact 14 gram koolstof-14. Als een vogel op het veld poept, is e stikstofnorm al overschreden. We hebben dan ook geen stikstofprobleem, maar een stikstofwetprobleem. Zelfs al zouden we alle activiteiten stoppen, dan nog zou de norm overschreden worden door de stikstofstofverbindingen¹ uit België en Duitsland, die overigens die regelgeving niet hebben.

Ik zie deze maatregel dan ook in een lange reeks maatregelen om mensen uit de auto te krijgen en als vervanging met het openbaar vervoer te reizen of werk dichtbij te zoeken. De eerste regelgeving was met het oog op veiligheid en in die zin te verdedigen; later zijn er allemaal beperkingen gekomen, die het gebruik ontmoedigen, zoals milieuzones, geslotenverklaringen (in Zuid-Limburg zijn er steeds meer), zero-emissie-zones. Er is overigens ook geen eenheid binnen de EU, want elk land voert zijn eigen stickers, milieunormen en toegangsbeperkingen. Doel is: vrijheid beperken en van mensen consumenten-werkgevers maken of, zoals door de WHO gezegd: "You own nothing and you will be happy."

Autobezit wordt ondanks die maatregelen echter niet teruggedrongen en mensen zoeken logischerwijze naar middelen om hinderlijke piepjes naar voor de rijveiligheid irrelevante of zelfs hinderlijke signalen te omzeilen. De prioriteit en het budget in zaken, die mensen willen repareren, kan niet vanachter een Haags bureau bepaald worden. Dat gebeurt op microniveau. Dat kan betekenen, dat de kapotte lamp voorrang krijgt boven de vloeistof, die 'stikstof' reduceert.

To slot zie ik, dat Defensie niets in de weg gelegd wordt op het gebied van stikstofnormen en dat ik me niet kan voorstellen, dat zij gecontroleerd wordt op de juiste hoeveelheid 'Adblue' en of er in het moderne oorlogstuig wel zo'n systeem aanwezig is. Je kunt wettelijk wel een uitzondering maken, maar natuurwetten werken zonder uitzondering en dat ziet de bevolking zeer helder, wat het draagvlak zal uithollen.