

Hernieuwde vragen van de SP-fractie aan het College van GS over de onderzoeksresultaten m.b.t. ultrafijn stof rond Schiphol en de vertaling daarvan naar Vliegveld Eindhoven

Eindhoven, 27 nov 2015

Betreft: Schriftelijke vragen over de onderzoeksresultaten m.b.t. ultrafijn stof rond Schiphol en de vertaling daarvan naar Vliegveld Eindhoven, ex art 43 R.v.O.

Geacht College

Op 9 jan 2015 heeft de SP-fractie u vragen gesteld naar aanleiding van een toen net gepubliceerd onderzoek in het tijdschrift Lucht (dec. 2014), waarin resultaten beschreven werden van metingen, uitgevoerd in het Amsterdamse Bos, van ultrafijn stof (UFS) dat afkomstig was van de straalmotoren op Schiphol. Uw College heeft deze vragen toen niet willen beantwoorden, onder verwijzing naar een vervolgonderzoek door het RIVM.

De resultaten van dit vervolgonderzoek zijn op 25 september 2015 gepubliceerd. De uitspraken waren gedaan op basis van een flink aantal meetlocaties, redelijke aannames en modelberekeningen.

De SP heeft deze uitkomsten, waar nodig, vertaald naar de omgeving van Vliegveld Eindhoven. Het betreft hier schattingen op basis van 'educated guess', rekening houdend met (ten opzichte van Schiphol) ongeveer 10* lagere aantal vliegbewegingen, de aanwezigheid van slechts één baan en de geringere afstand van woongebieden rond vliegveld Eindhoven ten opzichte van deze baan. Het onderzoek zelf en de vertaling daarvan naar Eindhoven kan weergegeven worden in de volgende uitspraken:

- Schiphol en vliegveld Eindhoven lijken voldoende op elkaar voor een zinvolle vergelijking
- uit de verdeling van de deeltjesgrootte en uit de windroospatronen blijkt onweerlegbaar dat de UFS-concentraties inderdaad van straalvliegtuigen afkomstig zijn
- de vliegtuigen op Vliegveld Eindhoven leiden in dicht bij de baan gelegen woongebieden als Wintelre, Zand-Oerle, Veldhoven-de Kelen en Eindhoven-Zandrijk tot fors hogere UFS-concentraties dan die welke zonder het vliegveld bestaan zou hebben. Ook in wat verder weg gelegen wijken is er nog een aantoonbare bijdrage
- de gemeten samenstelling aan chemische elementen duidt op aan deeltjes gebonden roet en organische koolstofverbindingen, alsmede op zwavelzuur
- Geleerden verwachten over het algemeen dat UFS schadelijk is voor de gezondheid, maar er is nog onvoldoende epidemiologisch onderzoek om deze bewering te kunnen ontkennen of bevestigen. Er bestaat nog geen dosis-effect relatie.

Er is de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar luchtvaartgebonden emissies. Op 26 februari 2015 publiceerde Environmental Research Letters een onderzoek, waarin de effecten van luchtvaartgebonden PM2.5 en ozon in beeld gebracht werden (PM2.5 blijkt te domineren). Dit op verschillende schalen: de studie deed aparte uitspraken over de effecten van vliegen op kruishoogte, en in de Landing and Take Off-fase (LTO). Dit alles werd gespecificeerd per continent.

Voor PM2.5 bestaan degelijke dosis-effect relaties.

De resultaten kunnen worden ingedikt tot de volgende, voor Nederland relevante, uitspraken.

- In Europa overlijden ten gevolge van het vliegverkeer in de gezamenlijke gebieden op minder dan 20km afstand tot een vliegveld jaarlijks 1900 mensen voortijdig. De jaarlijkse schade in deze gebieden ten gevolge van het vliegen bedraagt 4,1 miljard dollar (3,9 miljard Euro)
- De publicatie noemt dezelfde chemische samenstelling als de RIVM-studie.

De SP voegt hieraan nog toe de vaststelling dat Schiphol 4,6% van het aantal vliegbewegingen binnen Europa verzorgt, Eindhoven bijna een half %.

Al met al komt de SP tot de conclusie dat in de omgeving van vliegvelden als vliegveld Eindhoven het vliegverkeer extra schade, ziekte en dood veroorzaakt, hoewel de luchtvervuiling door het vliegen niet de enige milieuoorzaak is. Ook bijvoorbeeld het vliegtuiggeluid heeft nadelige medische effecten.

Daarnaast zijn er andere en soms sterkere oorzaken, zoals bijvoorbeeld het autoverkeer.

Tot op zekere hoogte zijn aan alle menselijke activiteiten risico's verbonden. Anderzijds echter zouden de negatieve effecten van het vliegverkeer een heel eind verminderd kunnen worden met politieke en technische middelen. De SP wil de zeer onbevredigende afloop van de discussie rond de gebruiksvergunning voor Eindhoven Airport hier niet overdoen. Er komt echter een uitvoeringsoverleg en wellicht kunnen daarin aanvullende milieu-eisen aan het vliegverkeer besproken worden.

Het vliegverkeer is in Nederland per slot van rekening de grootste ontvanger van fossiele brandstof-subsidies. Alleen al de vrijstelling van accijns op kerosine kost de Nederlandse Staat 1,7 miljard Euro per jaar (2010). Men mag van een partij, die op een dergelijke manier gematst wordt, toch enige medewerking verwachten (vindt de SP).

Het ontzwellen van kerosine, een soort rode diesel, is technisch perfect uitvoerbaar en zou voor een volle Boeing 737-800 ongeveer €130 meer kosten (zijnde 1% van de brandstofprijs). Dat komt neer op ruim een halve Euro per ticket.

Zuiniger en stillere vliegtuigen zouden minder kerosine verbranden, en dus ook minder roet uitstoten.

- 1) Is het College van GS bekend met de hier genoemde wetenschappelijke publicaties?
- 2) Is het College van GS bereid om rond Vliegveld Eindhoven een onderzoek te doen (of daaraan mee te werken), zoals het RIVM dat rond Schiphol gedaan heeft?
- 3) Is het College van GS bereid om financiële middelen voor een dergelijk onderzoek te verstrekken?
- 4) Is het College van GS bereid om invloed in Den Haag uit te oefenen om in internationaal overleg op ontzwellen van kerosine aan te dringen?
- 5) Is het College van GS bereid om bij Eindhoven Airport aan te dringen op het aanscherpen van de technische toelatingseisen aan vliegtuigen, die Vliegveld Eindhoven bezoeken?
- 6) Is het College van GS bereid om bij Defensie te pleiten voor het overgaan op moderne technische kenmerken in de door Defensie gebruikte vliegtuigen?