

Vragen van de SP-fractie aan het College van GS over de meting van ultrafijn stof rond Schiphol en de vertaling daarvan naar vliegbasis Eindhoven/Eindhoven Airport

Eindhoven, 13 jan. 2015

Geacht College

Op 12 december 2014 verscheen er een persbericht van TNO, inhoudend de resultaten van metingen door TNO en IRAS (het Institute for Risk Assessment Sciences van de Universiteit van Utrecht) van ultrafijn stof in de Amsterdamse lucht, en de interpretatie daarvan. De uitkomsten zijn neergelegd in een artikel in het blad Lucht van december 2014, geschreven door auteurs van beide instellingen. Een van hen is Gerard Hoek, die betrokken is bij het ook door de provincie gesteunde AiREAS-project in Eindhoven. TNO, ECN en IRAS zijn voor de provincie geen onbekende grootheden.

Het wetenschappelijk vertrekpunt

De metingen werden van maart t/m mei 2014 verricht in het Amsterdamse Bos. Het resultaat bestond uit uurgemiddelde gewichtsconcentraties Elementary Carbon (EC, "roet" in de volksmond) en aantallen ultrafijnstofdeeltjes per cm^3 (deeltjes kleiner dan 100 nm). Deze metingen werden gecombineerd met modelberekeningen (standaard pluim-) van vliegbewegingen op Schiphol over 2012, met de windrichting die gold in elk gemeten uur, met de in Amsterdamse Bos gemeten deeltjesgroottes en met de literatuurwaarden daarvan bij verschillende oorzaken.

De uitkomsten zijn vergeleken met vergelijkbare resultaten, die in 2012 gemeten zijn op de mast in Cabauw, en met resultaten die van november 2002 t/m maart 2004 door ECN, GGD en IRAS gemeten zijn op het dak van het Amsterdamse Tropenmuseum.

Het Amsterdamse Bos ligt 7 km ten Oosten van Schiphol, het Tropenmuseum op ca 13 km ten Noordoosten van Schiphol, en de mast in Cabauw (bij Lopik), die als achtergrond diende, op ca 40 km ten Zuiden van Schiphol.

De gevonden concentraties ultrafijn stof over 2012 zijn gecombineerd met het adresbestand van de GBA om tot blootstellingscijfers te komen.

Daarna zijn de gegevens voorgelegd aan een expertpanel om de medische gevolgen te schatten.

De uitkomsten van de verschillende meetprocessen ondersteunen elkaar en kunnen als volgt worden samengevat:

- als de wind overdag vanuit Schiphol waait (en dat doet hij 14% van de tijd), bedraagt het aantal ultrafijnstofdeeltjes in het Amsterdamse Bos ca 42000 per cm^3 en als de wind niet vanuit Schiphol waait bedraagt dat getal 14100 is. 's Nachts zijn deze getallen 14000 resp 9600 per cm^3 . 's Nachts wordt er minder gevlogen.
- de grootteverdeling van de deeltjes wijst op verbranding van benzine, diesel of kerosine

als oorzaak.

- EC speelt geen grote rol
- Het zwavelgehalte van kerosine speelt bij het ontstaan van de ultrafijnstofdeeltjes wel een grote rol. In kerosine bedraagt het zwavelgehalte 400 mg/kg (ter vergelijking: in moderne autobrandstof minder dan 10 en in Rode Gasolie die in de landbouw gebruikt wordt minder dan 1000 mg/kg)
- Ook op de mast in Cabauw bleek de invloed van Schiphol nog meetbaar.
- in 2012 waren jaargemiddeld 20000 adressen blootgesteld aan 2 tot 3 maal de regionale concentratie aan ultrafijn stof deeltjes. 60000 adressen waren dat gedurende de 14% van de tijd dat de wind van Schiphol kwam.
- op bovengenoemde 20000 adressen nabij Schiphol viel, echter op basis van zeer onzekere aannames, een extra sterfte te verwachten van 3 tot 6%. De onzekerheid wordt veroorzaakt omdat veel nog niet bekend is.

De situatie rond vliegveld Eindhoven

“Daarom is nader onderzoek naar de gevolgen van de verhoogde blootstelling aan ultrafijn stof in de omgeving van Schiphol en mogelijk andere luchthavens dringend geboden” is een van de laatste zinnen van het artikel in Lucht.

De situatie rond vliegveld Eindhoven onderscheidt zich niet wezenlijk van die rond Schiphol. Het aantal civiele en militaire vliegbewegingen samen op de vliegbasis is op dit moment ongeveer 1/10 deel van dat op Schiphol, waartegen over staat dat sommige militaire vliegtuigen nog over zeer oude motoren beschikken.

De afstand van het midden van de startbaan tot Eindhovense wijken als Acht is bijna 5 km en tot de Achtse Barrier of Prinsejagt ca 6 km.

Alles combinerend zou men verwachten dat als de wind vanaf het vliegveld niet over (bijvoorbeeld) Acht heen staat, het aantal ultrafijn stof deeltjes per cm^3 in Acht ongeveer gelijk is aan de stedelijke achtergrond is van 15000 deeltjes per cm^3 . Als de wind van het vliegveld wel over Acht heen staat, zijn er dat 18000 tot 20000 per cm^3 . Dit alles is echter een schatting met de zeer natte vinger.

Vergelijkbare statistiek geldt voor Best-Zuid op ca 5 km en Sint Oedenrode op ca 13 km afstand afstand ten Noord-Oosten van het midden van de startbaan, dus met de meest voorkomende windrichting mee.

Vessem ligt op 7 km afstand ten Zuidwesten van de startbaan, Oirschot op ruim 7 km ten Noordwesten daarvan.

Noord-Veldhoven en Oerle liggen op ca 3 km ten Zuiden van het vliegveld en Wintelre op 2,5 km ten westen van het midden van de startbaan. Aangenomen mag worden, dat in deze woongebieden de concentraties ultrafijn stof, als de wind vanaf het vliegveld naar deze gebieden toe staat, nog beduidend hoger zullen liggen als de geschatte Eindhovense concentraties.

Het voor de omgeving van Schiphol bepleite onderzoek lijkt ook in het dichtbevolkte gebied rond het Eindhovense vliegveld op zijn plaats.

In Eindhoven vindt al een dergelijk onderzoek plaats middels het AiREAS-project, waaraan de provincie inhoudelijk en financieel meewerkt. In het kader van dit project wordt op 35 plaatsen de luchtkwaliteit gemeten en bijna in real time gepubliceerd. Alleen zijn de locaties van de meetpunten op dit moment zodanig gekozen dat vooral het stedelijke autoverkeer gemeten wordt en de stedelijke achtergrond op locaties, die buiten de directe invloedssfeer van het vliegveld liggen.

Een eerder verzoek om op een ultrafijnstof meetkast op het bezoekersplatform van het vliegveld op te hangen is door directeur Meijs van Eindhoven Airport geweigerd.

De luchtkwaliteit is uiteraard niet het enige milieuprobleem rond het vliegveld. Een ander, groot probleem is de geluidsoverlast. Het GGD-rapport dat na een lange vertraging in 2013 gepubliceerd is, wijst uit dat een groot deel van de bevolking rond het vliegveld ernstig door het geluid gehinderd wordt.

De provincie heeft een relatie met Eindhoven Airport. De provincie is voor 24,5% mede-eigenaar, zit aan de Alderstafel en levert de voorzitter van de COVM (de milieucommissie voor het militaire deel van het vliegveld).

In 2015 zal de in het Aldersadvies voorziene evaluatie van de eerste fase van de groei van Eindhoven Airport plaatsvinden. Tot nu toe wordt de geluidsoverlast wel meegenomen in de evaluatie van het Aldersadvies, maar het effect op de luchtkwaliteit niet.

- 1) Is het College van GS bekend met de hierboven beschreven publicatie in Lucht?
- 2) Is het College van GS, met de SP, van mening dat het aanbeveling verdient om een onderzoek, zoals beschreven in Lucht, rond vliegveld Eindhoven uit te voeren?
- 3) Is het College van GS, met de SP, van mening dat de wetenschappelijke infrastructuur voor een dergelijk onderzoek in Eindhoven al bestaat?
- 4) Zou het College van GS bereid zijn om ten behoeve van dit onderzoek in bescheiden mate extra uitgaven te doen om het onderzoek uit te breiden tot de dorpen in de omgeving?
- 5) Is het College van GS, met de SP, van mening dat het effect van het vliegveld op de luchtkwaliteit in de omgeving een belangrijke rol moet gaan spelen bij de evaluatie van de Alderstafel?
- 6) Het is de SP duidelijk dat de Brabantse politiek niet bij machte is om zelf de ontzwaveling van vliegtuigbrandstof af te dwingen. Uw College echter spreekt regelmatig in Den Haag en geniet daar enige invloed. Is uw College bereid zijn invloed in Den Haag uit te oefenen om in internationaal overleg op ontzwaveling van vliegtuigbrandstof aan te dringen?

Willemieke Arts

Francy van Iersel