

vraag 1) Het schone lucht akkoord is een akkoord tussen te weinig betrokken partijen met een nobel maar helaas op deze wijze onhaalbaar doel. Het is onbegrijpelijk dat de luchtvaartsector als relevante luchtvervuiler hier niet aan deelneemt. Uit onderzoek naar het effect van ultrafijnstof rond Schiphol blijkt dat de uitstoot van ultrafijnstof een directe negatieve impact op de gezondheid van omwonenden heeft. Als de wind verkeerd staat is 15% (!) van de onderzochte schoolkinderen genoodzaakt zogeheten "puffers" te gebruiken. Alleen elektrificatie van taxiënde vliegtuigen is onvoldoende. Het doel om 14% van de brandstof in de luchtvaart duurzaam te laten zijn is ondoordacht: elektrificatie levert weinig op (alleen korte afstand en een beperkt aantal passagiers). Gebruik van Biokerosine verhoogt de uitstoot van ultrafijnstof blijkt uit onderzoek van de universiteit Bern." (https://www.eurekalert.org/pub_releases/2019-05/uob-pmf051619.php). Hierdoor gaat de ongewenste situatie ontstaan, dat alle partijen m.u.v. de luchtvaart zich sterk inspannen om de emissies te verminderen terwijl de groei gedreven luchtvaart een steeds groter aandeel in de emissies gaat krijgen. Derhalve is het niet in het SLA meenemen van de luchtvaartsector onbegrijpelijk en ongewenst. Het is een valse start die tot een onbereikbaar doel leidt als deze fout niet snel wordt hersteld.

vraag 2) Belangrijk is om ook maatregelen te nemen die zijn gericht op het gedrag van bedrijven en mensen. Is wat we produceren echt nodig? Is het transport echt nodig en moeten we alles binnen een dag hebben? Een gedragsverandering over weekendjes weg met het vliegtuig, het hele jaar aardbeien van elders en allerhande plastic (weg)werpartikelen etc. moet in beweging worden gezet. De veelvuldige vrachtluchten naar en uit China moeten drastisch worden teruggebracht. Sturing door stevige vliegtax, kerosinebelasting, CO2 heffing etc.

vraag 3) Een behoorlijk deel van wat in Nederland wordt geconsumeerd en getransporteerd, wordt elders geproduceerd. Het transport is sterk vervuilend voor onze omgeving. Dus: verhoog de transportprijzen zo dat dat niet meer loont én voer een keurmerk in over de wijze waarop een artikel is geproduceerd. Voorkom het onbegrensd importeren vanuit plaatsen elders waar de luchtkwaliteit en andere voor ons belangrijke waarden geen onderwerp is. Zet in op méér producten uit eigen land consumeren waardoor de veelvuldige vlieg- en andere transportbewegingen die hierdoor onnodig worden, kunnen worden teruggebracht.

vraag 4) Als raadslid heb ik de ontwikkelingsbrief van de GGD IJsselland bestudeerd. Betrek hun expertise over gezondheidsaspecten bij de door het SLA beoogde doelen. Zij dweilen nu met de kraan open en dienen ook betrokken te worden bij het draaien aan de kraan. Voor diverse sectoren voorzien zij stevige maatregelen. Ook als gezondheidseffecten nog in onderzoek zijn zoals bij geitenhouderijen. Bij Luchtvaart lijkt hun rol echter te beperkt net zoals de huidige bij het SLA betrokken partijen. Voorkomen is beter dan genezen. Ook de luchtvaart moet behandeld worden als een gewone sector. Geen uitzondering voor luchtvaart die de door anderen behaalde gezondheidswinst teniet doet. Sterftekans door het buitenmilieu is volgens GGD tabel 11,9 op 1000 inwoners!

De zorg kan goedkoper en effectiever worden als de lucht echt schoner wordt! Stop het dweilen met de kraan open door een echt SLA inclusief luchtvaart. Zo als het nu is opgezet worden we opnieuw "geschiphold". Op de hoogte houden heeft dan ook niet veel zin. Als de luchtvaart meedoet met het SLA op gelijkwaardige basis met de andere sectoren mag u mij berichten.

vraag 5) Zolang we blijven inzetten op voortdurende economische groei en consumptiedrang, wordt iedere vooruitgang in kwaliteit vroeg of laat teniet gedaan. Schone lucht staat niet op zichzelf, maar staat voor een andersoortige levensstijl of economie, die wél op kwaliteit van leefomgeving en welzijn is gericht. Het alleen bij "technische maatregelen" voor een betere luchtkwaliteit houden, gaat op termijn niet werken. Je hebt een topecologie nodig voor een topeconomie.