



Aan:
Dhr. R. Dercksen

In afschrift aan:
Provinciale Staten van Utrecht

DATUM 7-4-2020
NUMMER 820A19EC
UW BRIEF VAN 12-3-2020
UW NUMMER 8207C6A2
BIJLAGE

DOMEIN SLO
CONTACTPERSOON Marjon Plantinga / Harald van de Ven
DOORKIESNUMMER 06-11 64 39 52
E-MAILADRES Marjon.plantinga@provincie-utrecht.nl
ONDERWERP
Beantwoording schriftelijke vervolgvragen ex.art.47 RvO
aan het College van GS, gesteld door dhr. R. Dercksen van
de PVV betreffende "schone lucht akkoord"

Geachte heer Dercksen,

Hieronder treft u onze antwoorden aan op de door u gestelde vervolgvragen over het Schone Lucht Akkoord (SLA).

Toelichting:

Naar aanleiding van de antwoorden op de eerder gestelde vragen en een aantal actuele ontwikkelingen heeft de PVV-fractie de volgende vervolgvragen.

1. Het SLA staat biomassa nog steeds toe. Welke strenge eisen er ook zullen worden gesteld, biomassa produceert volledig overbodig en nota bene gesubsidieerd, schadelijke, ziekmakende stoffen in de lucht. Klopt het dat deze overbodige uitstoot de lucht niet schoner maar veel viezer maakt? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom sluit het SLA biomassa dan niet gewoon uit?

Antwoord 1:

Zoals we al bij de beantwoording van uw eerdere vragen over het SLA hebben aangegeven, kan het gebruik van biomassa lokaal leiden tot extra uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof. Net zoals voor andere industrieën worden in het landelijke Activiteitenbesluit eisen aan de emissie naar de lucht gesteld.

Het SLA beoogt schonere lucht. De keuze voor welke energiebron is geen onderdeel van het SLA, maar van het klimaatakkoord. In het SLA passen daarom maatregelen om de in het klimaatakkoord gekozen energiebronnen zo schoon mogelijk te laten zijn voor wat betreft emissie naar de lucht.



2. U geeft aan dat een warme sanering van de varkenshouderij leidt tot schonere lucht. Kunt u aangeven hoeveel schoner de lucht wordt in een kring rond een varkenshouderij en is dat dan gebaseerd op metingen?

Antwoord 2:

Door de warme sanering van de varkenshouderij vermindert de emissie van luchtverontreinigende stoffen uit varkensstallen, omdat er een bron van luchtverontreiniging wordt weggenomen. Hoeveel schoner de lucht precies wordt, is afhankelijk van de specifieke casus en lokale factoren. De landbouw draagt onder andere bij aan secundair fijnstof dat gevormd wordt uit ammoniak (afkomstig van stallen en bemesting).

3. Waar slaat het op om houtstook van huishoudens uit te bannen terwijl mega biomassa centrales als paddenstoelen uit de grond schieten ten koste van bos op talrijke plekken in de wereld? Kunt u aangeven of dat per saldo schonere lucht oplevert?

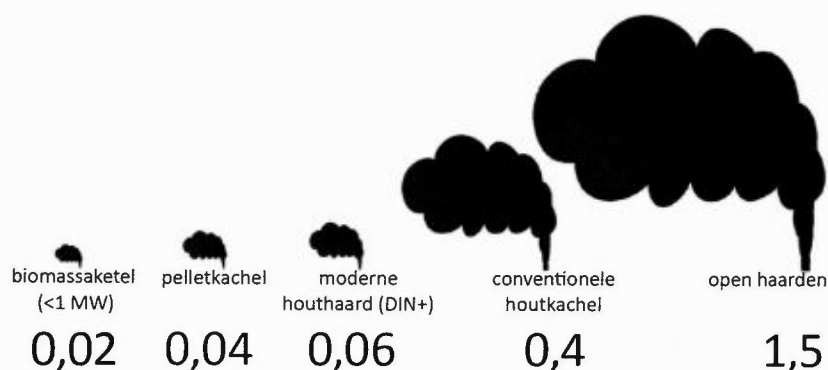
Antwoord 3:

In het SLA wordt niet gesproken over het uitbannen van houtstook door huishoudens. Zoals bij vraag één is aangegeven, is de keuze van het gebruik van energiebronnen voor de energietransitie geen onderdeel van het SLA.

De emissie van houtkachels vindt veel dichterbij burgers plaats. Zoals aangegeven in het SLA, levert de luchtvervuiling uit woningen (waar houtrook een belangrijk deel van uitmaakt) 9% van de gezondheidsschade uit binnenlandse bronnen. Ter vergelijking levert de totale industrie, waaronder biomassa centrales, een bijdrage van 10% van de gezondheidsschade uit binnenlandse bronnen.

Aan biomassa centrales worden emissie-eisen gesteld. Op grond hiervan worden maatregelen toegepast zoals filtering van de rook. Bij houtstook door huishoudens worden geen eisen aan de emissie uit de schoorsteen gesteld. Daardoor is de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen per energie-eenheid veel hoger voor houtkachels en openhaarden dan voor biomassa centrales. Dit geldt ook voor kankerverwekkende stoffen zoals PAK's en benzo(a)pyreen. Onderstaande afbeelding van de Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) laat de uitstoot van de fijnere fractie van fijnstof bij verschillende technieken zien. Het kennisdocument houtstook, waaraan wordt gerefereerd, is tot stand gekomen in opdracht van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. De urgentie op dit thema is dus groot.

Uitstoot fijnstof (PM_{2,5}) verschillende stooktechnieken per opgewekte PJ



Cijfers in 1000 ton per jaar per opgewekte PJ
bron: Kennisdocument Houtstook in Nederland, september 2018. Visualisatie NVDE november 2019



4. Waarom doet u onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit van biomassa centrales als dat al 1000 keer is onderzocht, recentelijk nog door het Rijk? Wat denkt u te kunnen ontdekken dat in de afgelopen 10 jaar nog niet ontdekt is?

Antwoord 4:

Bij de eerdere beantwoording van vraag twee van de vragen over het SLA hebben wij het volgende aangegeven: "verder hebben wij bij de behandeling van het programmaplan Energietransitie reeds toegezegd nader onderzoek te doen naar het effect van biomassa op de luchtkwaliteit". Het betreft een onderzoek naar het gebruik van biomassa in de energietransitie binnen de provincie Utrecht. Luchtkwaliteit is een van de aspecten van dit onderzoek. We maken bij ons onderzoek gebruik van bestaande gegevens. We gaan niet zelf de emissie opnieuw onderzoeken.

5. Worden er door strengere eisen aan biomassa centrales ook minder bomen gekapt?

Antwoord 5:

In het SLA wordt enkel gesproken over strengere emissie-eisen.

6. Door de aard van het product kan, met welke eisen dan ook, de emissie van een biomassa centrale niet schoner worden dan die van gas. Bent u dat met ons eens? Zo nee, gelieve dit aan te tonen.

Antwoord 6:

De keuze voor de energiebronnen is gemaakt in het energie-akkoord. Het is van belang dat de relatieve bijdrage van biomassa centrales aan de totale luchtvervuiling zo klein mogelijk is. Hiervoor helpen eisen aan de uitstoot van biomassa centrales.

7. Het RIVM suggereert dat er mensen vroegtijdig sterven door luchtverontreiniging. Hoeveel (vroegtijdige) doden zijn er al gevallen door de uitstoot van biomassa centrales, derhalve door o.a. uw beleid? Welke gevolgen trekt u daaruit?

Antwoord 7:

Hiervoor zijn geen afzonderlijke berekeningen gemaakt door het RIVM.

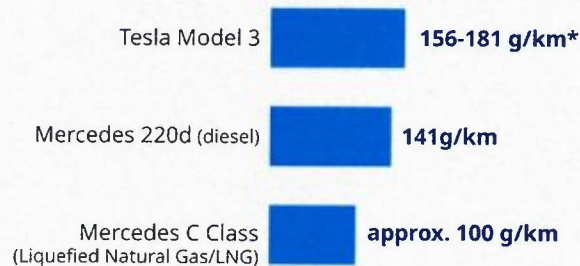
8. U bevestigt dat het er voor u totaal niet toe doet wat de productie van windmolens, zonnepanelen, het kappen van bomen elders in de wereld voor gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit elders in de wereld. Is dat niet hypocriet en asociaal?

Antwoord 8:

We hebben in de beantwoording aangegeven wat de scope van het SLA is, namelijk het verminderen van luchtverontreiniging vanuit Nederlandse bronnen en het beïnvloeden van Europees beleid ten behoeve van een schonere lucht.

9. U stelt dat het aantoonbaar niet waar is dat de schoonste diesels schoner zijn dan elektrische auto's. Kent u het onderzoek van het Ifo Institute? Dat ging weliswaar niet over vervuiling, maar over CO₂, bron van het leven op aarde. Kent u het onderzoek van ADAC dat aantoonde dat pas vanaf 219.000 kilometer elektrische auto's "schoner" zijn dan diesels?

Which car model causes the most CO₂?



*CO₂ emissions total by car in grams per kilometer

Source: Ifo Institute

© DW

Ifo used the EU's NEDC (New European Driving Cycle) standard setting emissions from driving at 83 grams per kilometer (133.5 g/mile) for the Tesla Model 3, 117 g/km for the Mercedes diesel and 76 g/km for the Mercedes LNG. NEDC was replaced in 2018 by the WLTP standard, measuring emissions more accurately and meaning they are higher for all models.

Antwoord 9:

Er is een groot verschil tussen het broeikasgas CO₂ en schadelijke emissies zoals stikstofoxiden en fijnstof. Zoals we bij de beantwoording van de eerdere vragen hebben aangegeven, hebben elektrische auto's bij het rijden geen uitstoot, waardoor ze in steden waar veel mensen wonen bijdragen aan een betere luchtkwaliteit en minder gezondheidsklachten bij de burgers in de provincie Utrecht. De CO₂-uitstoot die kan worden toe geschreven aan elektrische auto's is sterk afhankelijk van de gebruikte energiemix, en verschilt per land. Daardoor is de berekende CO₂-uitstoot volgens TNO niet 1 op 1 te vertalen naar effecten op de luchtkwaliteit. Zoals bij de vorige beantwoording aangegeven, is het van belang om aan te geven hoe schoon de energie is waar de elektrische auto's op rijden. Daarom stimuleren wij binnen het programma Energietransitie de ontwikkeling van schone bronnen voor energie.

10. Bosch heeft intussen de techniek zo verfijnd dat de uitstoot per kilometer van een dieselmotor nog slechts 13 gram CO₂ is. Dat is minder dan 10% dan de uitstoot van bovengenoemde Tesla. Is het volgens u verstandig om een techniek te kiezen met de laagste uitstoot?

Antwoord 10:

Volgens TNO is het zeer onwaarschijnlijk dat een personenauto zonder opladen vanuit een netwerk kan rijden met 13 g/km CO₂ uitstoot, met een gangbare brandstof zoals benzine, diesel, of aardgas (rond de 60 g/km is waarschijnlijk het laagst haalbare voor een gewone personenauto, met de huidige techniek). Waarschijnlijk doelt u op de lage NO_x uitstoot van de nieuwste techniek in dieselauto's, die nu, in het beste geval, in de orde van 13 mg/km ligt. Dit is een zeer welkome ontwikkeling, maar past niet in de vergelijking die gemaakt wordt.

11. Onze vraag 7 heeft u niet beantwoord. Die luidde: Hoe verhoudt een biomassacentrale van de asfaltcentrale zich tot een schone lucht akkoord? Een gascentrale zou namelijk voor de lucht vele malen beter zijn geweest.

Antwoord 11:

In de eerste plaats wijzen wij u er nogmaals op dat voor deze asfaltcentrale de gemeente Utrecht het bevoegde gezag is. Zij hebben aangegeven dat aan de geldende emissie-eisen uit het Activiteitenbesluit wordt voldaan.



Het SLA is erop gericht om emissies naar de lucht te verminderen en een betere gezondheid te realiseren. Meer emissies naar de lucht zoals die van de asfaltcentrale leveren een negatieve bijdrage aan de luchtkwaliteit net zoals andere industriële activiteiten met emissies naar de lucht. In het SLA is in de paragraaf Industrie onder andere aandacht voor strengere emissie-eisen in algemene regels.

12. Het SLA houdt zich niet bezig met de luchtkwaliteit binnenshuis, terwijl daar de belangrijkste blootstelling plaatsvindt. Vanwaar die kortzichtigheid? Zou het mogelijk kunnen zijn dat regels (afzuigcapaciteit) of maatregelen binnenshuis veel effectiever zijn voor de gezondheid dan alle maatregelen buitenshuis? Is daar over nagedacht, dan wel is dat onderzocht? Op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12:


Bij de totstandkoming van het SLA is dit punt ingebracht door de provincie Utrecht. Het thema binnenlucht is uiteindelijk geen onderdeel geworden van het SLA omdat de wettelijke luchtkwaliteitsnormen gelden voor de buitenlucht. U geeft terecht aan dat de kwaliteit van de luchtkwaliteit binnenshuis ook relevant is voor de gezondheid. Daarom zou binnenlucht wel een thema kunnen worden in onze eigen Uitvoeringsagenda Gezonde Lucht. Dit jaar wordt de Uitvoeringsagenda herijkt en kunnen we dit onderzoeken. We zijn voornemens om Provinciale Staten actief mee te nemen in de herijking en nodigen u hierbij nogmaals uit om uw inbreng daarin te doen.

13. Uit Brits onderzoek blijkt dat banden en remschijven tot wel 1.000 keer meer fijnstof veroorzaken dan de schone benzine- en dieselmotoren. Een probleem dat verergert doordat elektrische auto's veel zwaarder zijn dan conventionele auto's. Onmiskenbaar leidt dan ook het stimuleren van elektrische rijden tot meer fijnstof en dus, extrapolierend in uw denktrant, tot meer vroegtijdige sterfgevallen. Tot hoeveel extra (vroegtijdige) doden heeft o.a. uw beleid ten aanzien van elektrische vervoer geleid?

Antwoord 13:

Inderdaad rijden er nu veel grote en zware elektrische auto's rond. Maar dat is geen wetmatigheid. Een elektrische UP!, Twizzy, en Smart, etc. zijn daarvan tegenvoorbeelden. De bandenslijtage is mogelijk hoger door het hogere gewicht (maar ook vooral een hoger motorvermogen), maar de remslijtage van een elektrische auto is minder, door regeneratief remmen. Volgens TNO heeft de aangehaalde studie een beperkte waarde, omdat niet aangegeven is hoeveel slijtage stof kleine deeltjes betreft, die ver in de longen kunnen doordringen, zoals PM₁₀ en PM_{2,5}. Een groot deel van de slijtagestof bestaat uit grote deeltjes (groter dan PM₁₀ en PM_{2,5}) die neerslaan op de grond.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,


Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

b.a.

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen