

Chemtrails - Milieu-impact

Recent werd mij gewezen op het fenomeen “chemtrails” of chemische sporen in de lucht. Volgens sommigen gaat het om een opzettelijke en systematische bedreiging van de gezondheid.

Het gaat hier niet om contrails of condensatie-sporen. Dat zijn de normale lijnen van gecondenseerde waterdamp die een vliegtuig op een hoogte van ongeveer 10.000 meter achter zich trekt. Deze verdwijnen na enkele minuten.

Chemtrails onderscheiden zich, naar verluidt, van contrails op volgende punten :

- ze doen zich vooral op heldere “hoge druk” dagen voor;
- het zijn bredere sporen die zich na enkele minuten beginnen te verspreiden en urenlang zichtbaar blijven;
- meerdere vliegtuigen, ofwel van militaire aard ofwel zonder identificatie, trekken strepen naast en haaks op elkaar waardoor er een raster gevormd wordt. Die waaiert tot op het einde van de dag uit en vormt een melkachtige nevel, die het zonlicht fel filtert;
- dit fenomeen is relatief recent (van na 2000), maar neemt de laatste jaren exponentieel toe;
- het wordt niet alleen in ons land vastgesteld, maar over heel Europa, de VS, Rusland, ... tot in Australië.

Een toenemend aantal burgers is hierover ongerust, wat onder andere blijkt uit klachten bij de lokale politiediensten, omdat in deze chemtrails volgende ingrediënten zouden worden aangetroffen:

- zware metalen als barium, aluminium, cadmium die door polymere verbindingen sproeibaar worden;
- virussen, bacteriën, schimmels;
- diverse chemische stoffen.

Uit diverse studies zou blijken dat die stoffen erg nefast zijn voor de gezondheid en aanleiding geven tot volgende fenomenen:

- kanker;
- hoofdpijn, duizeligheid, depressiviteit, lethargie;
- kortademigheid, ademnood, astma;
- onvruchtbaarheid, miskraam, vroeggeboorte;
- griepaanvallen;
- hart- en herseninfarcten.

In Nederland en Duitsland zouden over het fenomeen ook al parlementaire vragen gesteld zijn.

1. Is de minister op de hoogte van het bestaan van chemtrails en mogelijke milieuverontreiniging hierdoor?
2. Zijn de minister klachten bekend over chemtrails? Zo ja, hoeveel en welk gevolg is hieraan gegeven?
3. Is over het fenomeen van chemtrails in Vlaanderen reeds onderzoek gedaan? Zo neen, plant de minister onderzoek hieromtrent, om inzicht en antwoorden te krijgen op vragen zoals: wie doet dit, waarom en welke stoffen worden hierdoor systematisch in de atmosfeer gebracht?

Antwoord van:

HILDE CREVITS

VLAAMS MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, ENERGIE, LEEFMILIEU EN NATUUR

10/9/2008

1. Ik ben op de hoogte van beweringen over het bestaan van “chemtrails”, maar niet van bewijs dat deeltjes die bestaan uit o.a. barium, aluminium en ijzer al dan niet opzettelijk worden verspreid door vliegtuigen. Op het internet zijn een groot aantal websites te vinden over "chemtrails", maar de foto's die daar getoond worden zijn volgens experts van het Nederlandse Koninklijke Meteorologische Instituut (KNMI)¹ gewone vliegtuigstrepen, die door bijvoorbeeld de stand van de zon een bijzondere kleur hebben, b.v. bij zonsopgang en zonsondergang. De foto's zijn dan ook geen bewijs voor het sproeien van chemicaliën vanuit vliegtuigen (spraying), zoals op sommige internetsites over chemtrails wordt gesuggereerd. Er zijn ook geen wetenschappelijke studies beschikbaar die het bestaan van chemtrails aantonen of bestuderen. In een parlementaire vraag van Erik Meijer aan de Europese Commissie over “chemtrails”, stelt de Commissie dat er geen bewijs is dat dergelijke methoden in Europa worden gehanteerd.

Vliegtuigstrepen worden gevormd door uitstoot van waterdamp door vliegverkeer. Ze worden ook wel contrails genoemd, een samenvoeging van condensation (condensatie) en trails (sporen). Als de warme vochtige lucht die door de vliegtuigmotor wordt uitgestoten zich mengt met voldoende koude lucht op grote hoogte in de atmosfeer (8-12 km) kunnen zich ijskristallen vormen, zichtbaar als vliegtuigstrepen. De kleur van de vliegtuigstrepen wordt vooral bepaald door de positie van de zon ten opzichte van de strepen en de waarnemer. Als de omgevingslucht vochtig genoeg is (maar niet vochtig genoeg om zelf wolken te vormen) kunnen vliegtuigstrepen lange tijd blijven bestaan en wijd uitwaaiëren. De snelheid van uitwaaiëring van de vliegtuigstrepen wordt bepaald door de weersomstandigheden (voornamelijk door variaties in de wind met de hoogte en in het horizontale vlak). Dat deze vliegtuigstrepen hier veel te zien zijn heeft vooral te maken met het intensieve vliegverkeer boven onze streken.

Hoewel vliegtuigen net als auto's een aantal stoffen (zoals CO₂, roet en stikstofoxides) uitstoten, omdat er kerosine wordt verbrand, heeft dit nauwelijks effect op de luchtkwaliteit op het leefniveau van de mens. De reden is dat deze uitstoot vooral op grote hoogte (7-13km) gebeurt en de lucht hoog in de atmosfeer zich nauwelijks mengt met de lucht op leefniveau.

Wel zullen de stikstofoxides op gegeven moment uitregenen en dan een bijdrage leveren aan de verzuring van de grond (zure regen). Ook deze bijdrage is kleiner dan die van andere menselijke activiteiten, zoals autoverkeer en industrie.

De uitlaatgassen spelen een minder belangrijke rol bij de vorming van vliegtuigstrepen. Daarvoor zijn voornamelijk vocht en temperatuur van belang. Sulfaat- en roetaërosolen, die door vliegtuigen uitgestoten worden, kunnen wel de fysische en stralingseigenschappen van wolken wijzigen, waardoor ze een indirecte rol spelen bij de vorming van condensatiesporen en cirruswolken. Ook de uitstoot van waterdamp door vliegtuigen kan de vorming van condensatiesporen en cirruswolken stimuleren.

De uitstoot van CO₂, H₂O, NO_x en aërosolen zijn verder wel van belang voor de opwarming van de aarde. CO₂ en H₂O zijn broeikasgassen. Stikstofoxiden, wanneer deze uitgestoten worden in de hogere troposfeer of de lagere stratosfeer (dit gebeurt door subsonische vliegtuigen), zullen de concentratie aan ozon, dat een broeikasgas is, doen stijgen. Door de relatief korte verblijfstijd van stikstofoxiden en ozon in de atmosfeer zullen hierdoor vooral regionale klimaatwijzigingen plaatsvinden. Een deel van de door stikstofoxiden veroorzaakte ozonstijgingen zullen echter ge-

¹ http://www.knmi.nl/VinkCMS/explained_subject_detail.jsp?id=27150

compenseerd worden door de ozon die afgebroken wordt t.g.v. de zwavel- en waterdampemissies door vliegtuigen. Roetaërosolen hebben bij onvolledige verbranding een opwarmend effect op de aarde. Luchtvaart stoot echter maar weinig aërosolen uit in vergelijking met emissiebronnen op de grond. Ook door de impact van aërosolen en waterdamp op de vorming van condensatiesporen en cirruswolken, die straling naar de aarde reflecteren, wordt de opwarming van de aarde gestimuleerd.

De deskundigen binnen mijn administratie hechten weinig geloof aan het bestaan en gevaar van 'chemtrails'. Via 'Google' surf je van de ene naar de andere site met theorieën die wetenschappelijk niet onderbouwd zijn. Telkens worden dezelfde bewoordingen gebruikt en de ene site heeft al straffere verklaringen dan de andere.

2. Door het Departement LNE, afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu & Gezondheid is tot nog toe één vraag van een burger beantwoord met betrekking tot chemtrails. Er werden echter geen gezondheidsklachten ontvangen die werden toegewezen aan "chemtrails". Ook bij de Medisch Milieukundigen (lokale aanspreekpunten in verband met vragen en klachten over zowel lokale milieugerelateerde gezondheidsproblemen als lokale milieuproblemen met een mogelijk negatief effect op de gezondheid) werd slechts een beperkt aantal vragen rond "chemtrails" ontvangen. De Vlaamse Milieumaatschappij heeft in 2006 een dergelijke klacht via de milieudienst van Kruishoutem ontvangen.
3. Wat uw vraag over onderzoek in Vlaanderen betreft, kan ik u tot slot meegeven dat er in Vlaanderen geen onderzoek gebeurt naar het verschijnsel "chemtrails". Zodra internationale wetenschappelijke literatuur de noodzaak hiertoe met passende overtuiging aantoont, kan overwogen worden om onderzoek ter zake uit te voeren.