



bron: www.gezondeluchtvoorzekerinderen.nl - artikel bewerkt en geredigeerd door de redactie.

Dieselgate versus benzinegate

Uitstoot van deeltjes kleiner dan 23 nanometer (sub 23 nm emissions)

Overheden en wetenschappers over de gehele wereld hebben het met betrekking tot de klimaatdoelstellingen vrijwel uitsluitend over de uitstoot van CO₂. Of dit nu met opzet is of niet, het geeft te denken, want het werkelijke probleem zit hem niet in de CO₂, maar in de schadelijkheid voor onze gezondheid door fijnstof en ultra-fijnstof. Worden wij al lange tijd flink voor de gek gehouden? Beoordeelt u dit zelf naar aanleiding van dit artikel.

Benzine auto katalysatoren zijn nabranders. De rookdeeltjes die uit de motor komen, worden door de katalysator op een temperatuur van 400 graden opnieuw verbrand tot deeltjes kleiner dan 10 nanometer (10 000x kleiner dan een menselijk haar). Deze deeltjes zijn alleen zichtbaar met meetapparatuur van 10duizenden euro's. Op deze manier doet de olie/auto industrie voorkomen dat het om schonere verbranding gaat. Daarnaast worden er veel chemicaliën aan de benzine toegevoegd om te zorgen dat de motor en de katalysator niet beschadigen. Deze toevoegingen bestaan voor een deel uit onverkoopbaar giftig afval van andere industriële processen. Om zichzelf te beschermen tegen rechtszaken heeft de olie-industrie in 2008 EU-wetgeving weten te realiseren waarbij de uitstoot van deeltjes kleiner dan 23 nanometer legaal is geworden. Op deze manier kunnen ze dus ook onverkoopbaar giftig afval legaal in de atmosfeer lozen.

Hoe komen nanodeeltjes vrij?

Als het niet uit vliegtuigen komt, dan komt het wel uit benzine auto's en als het niet uit benzine auto's komt dan komt het wel van vuilverbranding. Komt het niet van vuilverbranding, dan komt het wel van kolencentrales en als het niet van kolencentrales komt dan komt het wel van pesticiden in de landbouw.

De onmogelijkheid van emissiehandel

Via emissie handel kunnen bedrijven die meer CO₂ willen uitstoten dan toegestaan hun uitstoot plafond verhogen. Echter er wordt niet alleen CO₂ uitgestoten, er worden ook enorme hoeveelheden giftig ultra-fijnstof uitgestoten. Dat betekent dus simpelweg dat het bijkopen van emissierechten voor meer kanker en chronisch zieken in de omgeving van zo'n bedrijf zorgt. Daarnaast is er ook nog een versie dat, als een bedrijf in een ver land investeert in emissie reductie, dat dat bedrijf in eigen land eenzelfde hoeveelheid méér mag uitstoten. Een totaal criminele constructie, als je weet dat er met CO₂ tegelijkertijd ook kankerverwekkend ultra-fijnstof wordt uitgestoten. Helaas is het fenomeen ultra-fijnstof en de ernst daarvan nog niet bij onze beleidsmakers doorgedrongen. Nog niet zo gek lang kunnen we met peperdure meetapparatuur het ultra-fijnstof meten en blijkt dat deze waarden schrikbarend hoog zijn en daarom nóg schadelijker dan het fijnstof. Denk hierbij aan een systeem waarbij een automobilist die weinig kilometers maakt en langzaam rijdt om het milieu te beschermen zijn uitstootrechten zou kunnen verkopen aan een hardrijdende kilometervreter.



Nanodeeltjes blokkeren zuurstof op celniveau

Benzine auto katalysatoren verbranden fijnstof op 400 graden tot stofdeeltjes kleiner dan 23 nanometer. Metingen tonen aan dat je het dan hebt over 100 000 deeltjes per kubieke centimeter lucht. Onderzoek laat zien dat dit zomaar tot miljoenen deeltjes per kubieke centimeter lucht kan oplopen. Het gif dat vrijkomt, is zo ontworpen dat jonge gezonde mensen het niet voelen. Doordat de deeltjes zo enorm klein en licht van gewicht zijn verspreidt het zich over grote gebieden en houdt het zich daarom ook niet aan milieuzones. Deze nanodeeltjes dringen door hun kleine afmetingen gemakkelijk ons lichaam binnen. Ze zijn van hetzelfde formaat als de bouwstoffen die via de receptoren onze cellen worden binnengebracht. Door de enorme aantallen kunnen ze zuurstof opname op celniveau blokkeren. Cellen die zonder zuurstof functioneren, noemen wij kankercellen. Dit nano is daarmee de belangrijkste oorzaak van kanker. 1 op 3 mensen wordt op een dag wakker en heeft kanker, omdat ze die troep nooit in hun lichaam hebben voelen aankomen.

Benzinegate is vele malen groter dan dieselgate

Er zijn diverse redenen waardoor men heeft besloten tot het diesel schandaal

1. Zondebok luchtvervuiling
2. Winstoogmerk
3. Vergiftigingsagenda
4. Verdiensten farmaceuten
4. Auto verkoop
5. Diesel is nodig voor het leger
6. Diesel uitstoot is wettelijk illegaal

Het officiële verhaal van de overheid is: De lucht is nog nooit zo schoon geweest. Maar dit blijkt steeds meer een fabeltje te zijn. Dus er moest een zondebok worden aangewezen.

Aangezien je de uitlaatgassen van diesel kunt zien en ruiken werden dus diesels en andere voertuigen met zichtbare luchtvervuiling tot zondebok verkozen.

Verdienmodel

Uit een vat ruwe olie haalt de olie industrie tegenwoordig twee keer zoveel benzine als diesel. Bij eenzelfde prijs voor diesel en benzine wordt er dus twee keer zoveel aan benzine verdiend. Daarbij komt nog dat diesels veel minder gebruiken per kilometer, dus door diesels om te ruilen voor benzine auto's gaat ook dat voordeel voor de automobilist verloren. Van diesel uitstoot word je wel ziek, maar je gaat er niet zo snel aan dood. Deeltjes van diesel uitstoot zijn gemiddeld zo'n





100 nanometer. Benzine deeltjes zijn 10 nanometer en kleiner. Diesel uitstoot is daarmee wettelijk illegaal omdat deeltjes kleiner dan 23 nanometer legaal mogen worden uitgestoten. Benzine uitstoot is door de kleinere deeltjes een stuk dodelijker dan diesel deeltjes en is een veel belangrijker oorzaak van kanker, omdat het de zuurstof opname op celniveau blokkeert. We weten dat kanker patiënten het grote feest zijn voor de farmaceuten in de vorm van de opbrengsten van de peperdure chemokuren.

Elektrische auto's worden zwart gemaakt met indianen verhalen door de media. Bijvoorbeeld bij het remmen zou er enorm veel fijnstof vrijkomen, dit terwijl een elektrische auto gewoon op de motor remt. Door dit soort leugens zullen de meeste mensen die diesel rijden toch weer sneller overstappen op een benzine auto. Door het dieselschandaal kunnen er weer meer auto's worden verkocht.

Protocollen voor de filter industrie

Hepa filters zijn de filters die gebruikt worden om stofdeeltjes tegen te houden. Als je kijkt naar de specificaties van Hepa filters dan kom je altijd dit soort getallen tegen: 99.99%, 99.9999%, 99.999999%.

Die getallen zien er heel indrukwekkend uit en vertellen je hoe efficiënt een filter werkt. Maar dit soort efficiëntie geldt alleen maar voor deeltjes groter dan 0.3 micrometer (300 nanometer). De mazen van zo'n filter zijn niet kleiner dan 0.3 micrometer. Kleinere deeltjes gaan hier gewoon doorheen. Over de efficiëntie voor die kleinere deeltjes zul je bij filterfabrikanten weinig vinden. Kortom, wil je nanodeeltjes tot bijvoorbeeld 0.01 nanometer kunnen filteren dan zul je daar geen filtergegevens voor vinden.

Naast hepa filters zijn er ook ulpa filters. Dit zijn duurdere filters die in cleanrooms gebruikt worden. Die werken dan

voor deeltjes groter dan 0.1 micrometer (100 nanometer). Je snapt dat ook die filters nog steeds open ramen zijn voor deeltjes van 10 nanometer en kleiner.

Per jaar sterven er in Nederland tussen de 12.000 en 18.000 mensen aan de gevolgen van luchtvervuiling

Elektrostatische filters

Tot nog toe zijn de enige filters waarmee nanodeeltjes redelijk goed tegengehouden kunnen worden elektrostatisch geladen filters. De filterdraden (fibers) waar het filter uit bestaat zijn dan magnetisch voor kleinere deeltjes. Auto interieurfilters zijn daarom altijd elektrostatische filters, omdat ze de nanodeeltjes uit de uitlaat van de auto die voor je rijdt moeten tegenhouden. Ze noemen het echter pollenfilters, omdat ze de waarheid niet willen vertellen over de nanouitstoot van katalysatoren. Pollen zijn ongeveer 20 nanometer. Deze filters houden ook aardig effectief de veel kleinere, gevaarlijkere nanodeeltjes tegen die uit de auto's komen die voor je rijden, met name in de recirculatie stand van de luchttoevoer en op de maximale ventilator snelheid. De nieuwste ontwikkeling op filtergebied zijn nanofibers en die zullen als eerste toegepast worden in auto interieurfilters. Daarmee zal de lucht in een autocabine flink schoner worden van nanodeeltjes.

Onwetenschappelijk meetsysteem PM 10, Pm 2.5 om nano te verbergen

De protocollen voor meetsystemen voor fijnstof zijn bedacht om ultrafijn en moleculair nanostof buiten de meetresultaten te houden. Met het systeem van PM10 en PM 2.5, (10 micrometer en kleiner en 2.5 micrometer en kleiner) zal nooit duidelijk worden wat de aantallen kleinere deeltjes zijn. Daarmee zal de aandacht alleen gericht blijven op de grote deeltjes.

Dit systeem moet worden veranderd in groepen bijvoorbeeld 100 nanometer tot 1 micrometer, 10 nanometer tot 100 nanometer, 1 nanometer tot 10 nanometer, en zo verder.

Dan weet je tenminste waar je het over hebt. Wat je verder moet weten is dat gewicht niet heel belangrijk is, maar dat het uiteindelijk om het gezamenlijke oppervlak gaat van de deeltjes. Stel je voor dat je 1 deeltje van 1 microgram ophakt in 1 miljoen deeltjes. Die miljoen deeltjes wegen dan samen nog steeds 1 microgram. Als je daarna het oppervlak van dat ene deeltje vergelijkt met het oppervlak van die miljoen deeltjes, zul je zien dat het oppervlak van die miljoen deeltjes exponentieel groter is.

Op Schiphol gaan ze nu PM 0.1 meten. Daarmee houden ze weer vast aan dit onwetenschappelijke meetsysteem en weet je bij voorbaat dat de uitkomst gemanipuleerd is. Realiseer je dat deeltjes uit vliegtuigen 100 tot 1000x kleiner zijn dan 0.1 micrometer. Ik snap niet dat de medewerkers van het RIVM dit niet torenhoog van de klok blazen.

De rol van de milieubeweging: Teken de petitie

Het CO₂ opwarming van de aarde verhaal van Al Gore is omarmd door de milieubeweging simpelweg omdat daar het geld vandaan komt waarmee hun salarissen betaald worden. Greenpeace en alle andere grote milieuorganisaties tekenen mee bij de klimaat akkoorden. De waarheid is dat planten CO₂ nodig hebben om te overleven, bij te weinig CO₂ gaan ze gewoon dood. Het CO₂ sprookje is de wereld ingeholpen zodat BigOil en BigEnergy kunnen blijven vervuilen in de vorm van nano uitstoot. Met die vervuiling geven ze BigPharma de gelegenheid om biljoenen te verdienen aan chronisch zieken. Met de nano vervuiling wordt de buitenlucht magnetisch gemaakt en daarmee krijgen de telecomunicatie bedrijven de mogelijkheid om miljarden te verdienen aan draadloze communicatie die voorheen onmogelijk was en ook weer onze gezondheid schaadt.

Zonder de legalisatie van nano vervuiling zou de luchtvaart-industrie lang geleden gedwongen zijn om op waterstof te gaan vliegen. Kortom de belangen zijn mega en daarom kan het niet zo zijn dat de Milieubeweging roet in het eten zou gaan gooien. Momenteel wordt de Milieubeweging ingezet om de diesels de schuld te geven van de luchtvervuiling, waarmee ze het benzine auto promotie team voor de olie en auto industrie zijn geworden.

Waarom chemtrails onmogelijk condens kunnen zijn

Als je omhoog kijkt naar wat vliegtuigen tegenwoordig achterlaten dan weet je, dat wat je daar ziet alleen maar mogelijk is met nanodeeltjes. Condens kan gewoon niet zolang blijven hangen. Alleen vaste nanodeeltjes kunnen door hun zeer geringe gewicht en afmetingen zo ver uitwaaien en zo lang blijven hangen. Dan begrijp je ook waarom er o.a. voor aluminium oxide is gekozen. Het reflecteert het zonlicht uitstekend en het is een superlicht metaal. Ik heb overigens het vermoeden dat het aluminium oxide in chemtrails voor een belangrijk deel afkomstig is van verwerkte benzine auto katalysatoren, omdat die van aluminium oxide zijn gemaakt.

CO₂ vs Ultrafijnstof

CO₂ is in een aantal jaar van 320 ppm gestegen naar 400 ppm (in de winter 420 ppm) dat klinkt erg maar als je iets verder kijkt is het niets, want als je het totaal plaatje bekijkt van alle gassen in de lucht dan krijg je dit:

Voorheen was het 999,680 ppm en nu 999,600 ppm, dat is dus een verandering van 0,00008% en daar gaat de wereld echt niet van dood. Daarbij moet je ook nog weten dat als het CO₂ gehalte rond de 180 ppm is dat dan alle planten & bomen dood zouden gaan. In elke kas pompen ze rond de 1.500 ppm CO₂ en de mensen die werken in die kassen gaan ook niet dood. Het CO₂ gehalte in de buitenlucht moet dus eigenlijk veel hoger zijn om een betere plantengroei te krijgen. Daarentegen



INFOGRAPHIC FIJNSTOF (PM)



wijzen metingen van ultra-fijnstof soms tot 100 000 deeltjes per kubieke centimeter en hebben we te maken met een complete wereldwijde weigering om ultrafijn en nanostof metingen op de agenda te zetten.

Fijnstof vs ultra-fijnstof (brownian Motion)

Fijnstof zijn de stofjes die je ziet dwarrelen in het zonlicht. Als de chemische samenstelling hiervan slecht voor de gezondheid is dan kan dit huidklachten, longklachten en andere irritatie veroorzaken. Maar het zullen oppervlakkige klachten blijven. Ultra-fijnstof en nanostof daarentegen zijn door hun geringe afmetingen in staat om dieper in het lichaam door te dringen. Ultra-fijnstof van diesel auto's is rond de 100 nanometer en kan in de bloedbaan komen en veroorzaakt daarmee de groep longklachten, bloeddruk klachten, hartklachten etc. Maar is niet echt dodelijk. Het nanostof van benzine auto's gaat veel verder. Het kan door inademing direct in de hersenen komen en ook de bloed-hersenbarrière passeren. De kleinere nanodeeltjes (picodeeltjes) blokkeren zuurstof opname op celniveau, doordat ze op de celreceptoren gaan zitten. Dit kan hersenziekten zoals dementie, Parkinson veroorzaken en het veroorzaakt kanker. Het tast de bedrading van het menselijk lichaam, het zenuwgestel, aan. Hierdoor stagneert de communicatie van de hersenen met de organen en veroorzaakt op die manier auto immuunziekten.

Oplossingen

Alle oplossingen bestaan al. Ze liggen in de vorm van patenten in de laden bij de multinationals. Wat iedereen in eerste instantie moet weten is wat er zich op nano schaal in de

lucht afspeelt. Daarvoor moeten we gaan meten wat we niet kunnen zien. Er is via wetgeving cart blanche gegeven aan de vervuilers om hun onverkoopbaar giftig afval in de buitenlucht te dumpen. Als er genoeg steun is kunnen we ervoor gaan zorgen dat de wet wordt aangepast. Het alternatief voor een economie gebaseerd op fossiele brandstoffen en de daaruit voortvloeiende giftige chemicaliën is simpelweg bijvoorbeeld de waterstof economie. Waterstof dat gemaakt wordt van zonne energie. Er bestaan technieken waarbij waterstof omgezet kan worden in een schone poedervorm wat niet in tanks zit die kunnen exploderen. Dit poeder is een directe vervanging van giftige batterijen en is ideaal om te vervoeren en om dalen in energie productie te compenseren. Er zijn ook tal van schone energie bronnen, de zon bijvoorbeeld produceert zoveel energie dat het niet eens volledig te oogsten is.

Onze gezondheid

Het is duidelijk dat onze gezondheid behoorlijk wordt aangetast en het moge duidelijk zijn dat we daar voorlopig nog wel mee te maken hebben en er daarom voor moeten zorgen onszelf zoveel mogelijk te ontgiften om de schadelijke stoffen uit ons lichaam te krijgen. Het artikel op blz. 62 over actieve koolstof kan een mogelijk ondersteunende oplossing bieden. Denk bij het detoxen ook aan het gebruik van Chlorella en Spirulina.

Lees ook het artikel 'Hoe krijgen we fijnstof uit ons lichaam' (december 2016) Je kunt dit artikel gratis downloaden op www.spiegelbeeld.nl/archief.