

Onderwerp: Luchtkwaliteit: Verschil verkeersbelaste/achtergrond locaties

Hieronder ziet U een uittreksel van de meetwaarden 2019, 2020 en 2021 voor PM10 en PM2.5, gesplitst naar overdag en 's nachts. Dit overzicht is gebaseerd op de gekalibreerde en gevalideerde meetwaarden op www.luchtmeetnet.nl. De Excel sheet met dat overzicht en alle onderliggende gegevens, is downloadbaar op: www.n65.nl/Overzicht-PM10-PM2.5-meetmethodes-Final.xlsx. Dat is een groot bestand van tenminste 83.000 KB/ Gigabyte. Het duurt een paar minuten voor dat dit bestand operationeel is.

PM10:

II. Jaargemiddelde uurwaarde achtergrond en verkeersbelaste locaties als gemiddelde:	2019	2020	2021
PM10, jaargemiddelde uurwaarde, 2019 - 2021 alle achtergrondstations als gemiddelde:	17,308	15,827	15,906
PM10, jaargemiddelde uurwaarde, 2019 - 2021 alle verkeersbelaste stations als gemiddelde:	19,948	18,349	18,174

PM2.5:

II. Jaargemiddelde uurwaarde achtergrond en verkeersbelaste locaties als gemiddelde:	2019	2020	2021
PM2.5, jaargemiddelde uurwaarde, 2019 - 2021 alle achtergrondstations als gemiddelde:	10,308	8,551	9,043
PM2.5, jaargemiddelde uurwaarde, 2019 - 2021 alle verkeersbelaste stations als gemiddelde:	10,765	9,373	9,537

Deze twee overzichten bevestigen dat over de jaren 2019, 2020 en 2021 de jaargemiddelden van de uurwaarden van verkeerbelaste locaties hoger zijn dan op achtergrondlocaties. De conclusie in het beroepschrift bij de Rechtbank over dit zeer lage verschil houdt stand. Het verschil bedraagt rond 10%. In de wetenschap dat verkeersgerelateerd fijn stof voor een groot deel dicht bij de wegrand neervalt, is een dergelijk laag verschil ongeloofwaardig. De oorzaken zouden gezocht kunnen worden in de tekortkomingen zoals in productie 9 aangegeven. Een significant tegengesteld effect zoals het al decennia bekende RH (Relative Humidity) effect camoufleert de ware toename van fijn stof vlak bij doorgaande wegen samenhangend met de sterke toename van verkeer overdag..

PS De eerdere conclusie over een zelfs negatief verschil moeten we terugnemen. Die eerdere conclusie werd veroorzaakt door onzorgvuldig US/UK interpunctiegebruik op www.luchtmeetnet.nl qua fijn stof en onze moeilijkheden die software matig te overwinnen.

PS Voor de goede orde is hieronder cursief het eerdere antwoord van RIVM (in blauw) opgenomen samen met onze reactie (in groen) zoals bij de Rechtbank overlegd in Productie-4c-Verificatie-NSL-Toelichting-Comite.pdf en nu opnieuw in Productie-13(Eerder Bijlage Productie-4c)-Verificatie-NSL-Toelichting-Comite.pdf.

Antwoord: De bijdrage van wegverkeer is sterk afhankelijk van het wagenpark en kan niet simpel tussen landen worden vergeleken. Voor enkele voorbeelden zie:...Dit antwoord is op zich juist, er zijn inderdaad verschillen tussen wagenparken in verschillende landen. Maar dit antwoord is irrelevant want de vraag was hoe een dergelijk gering tot negatief verschil tussen meetwaarden van verkeersbelaste en achtergrond locaties logisch is te verklaren in enig land, bijv. Nederland. Dit gegeven het feit dat op verkeersbelaste locaties verkeer nu eenmaal veruit de belangrijkste bijdrage levert aan PM10 of PM2.5 en fijn stof nu eenmaal dicht bij de bron neerslaat. Naar onze mening is dit verschil alleen logisch te verklaren door verschillende onjuiste veronderstellingen in het NSL/Aerius model.