

Onderwerp: Luchtkwaliteit: Verspreidingsmodel gassen/fijn stof via SRM 2:

De eerdere discussie met RIVM over dit onderwerp eindigde zoals hieronder cursief aangegeven met het antwoord van RIVM (in blauw) en 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.

Voor het goede begrip, SRM 1 berekent de luchtverontreiniging door de weg zelf. SRM 2 berekent de luchtverontreiniging door omliggende wegen voor zover relevant voor de weg zelf. De volgende twee commentaren maken duidelijk dat het zeer onwaarschijnlijk is dat daarover geen enkel document zou bestaan.

1. De rekenvoorschriften voor “Berekeningen langs SRM1 wegen” stellen dat de SRM1 bijdrage van het wegverkeer een implementatie is op basis van de Standaardrekenmethode 2 (SRM2). Uit ons summier onderzoek in dit kader naar een verschillend verspreidingsmodel voor gassen en fijn stof bij de A2 bij Vught en een landelijk rekenpunt 1.500 meter verder, konden wij echter geen verschil in verspreiding constateren. Toch wel opmerkelijk gezien de simpele natuurkundige waarheid dat stof zwaarder is dan gas en door zwaartekracht eerder neervalt. Zou niemand binnen RIVM of externe modellenbouwers over deze contradictie dat SRM1 een implementatie is op basis van de Standaardrekenmethode 2 (SRM2) en deze simpele natuurkundige waarheid ooit een discussie hebben willen starten?
2. Zoals bekend is voorgeschreven dat op Rijkswegen alleen SRM 2 wordt toegepast. Dat heeft onder andere als gevolg dat de verkeersuitstoot op al die Rijkswegen zelf nergens via SRM 1 in het NSL/Aerius model terecht komt. Daarmee verdwijnt een groot zo niet over groot deel van alle verkeersgerelateerd fijn stof onder de deurmat. Zou niemand binnen RIVM of externe modellenbouwers over dit verdwijnen van een groot, zo niet over groot, deel van alle verkeersgerelateerd fijn stof ooit een discussie hebben willen starten?

=====
Productie-4c-Verificatie-NSL-Toelichting-Comite.pdf over het onderwerp Vraag IIIB: Uniform verspreidingsmodel voor gassen en fijn stof.

Antwoord: In het Nederlandse modelsysteem wordt geen uniform verspreidingsmodel gebruikt, verschillende toepassingsgebieden gebruiken verschillende deelmodellen. Wij beschikken niet over documenten waaruit blijkt dat gassen en fijnstof geheel uniform kunnen worden doorgerekend. Dit antwoord is op zich juist, het Nederlandse modelsysteem kent geen uniform verspreidingsmodel en het is juist dat gassen en fijnstof niet geheel uniform kunnen worden doorgerekend. De vraag is echter alleen onzuiver geformuleerd als je voorbij gaat aan de opmerking dat de vraag alleen het deelmodel verkeersgerelateerd fijn stof betreft dat in beginsel dicht bij de bron neervalt. Uit summier onderzoek in het kader van dit deelmodel naar een verschillend verspreidingsmodel voor gassen en fijnstof bij de A2 en een landelijk rekenpunt 1500 meter verder, konden wij geen verschil in verspreidingsmodellen constateren. Een nadere uitleg in hoeverre het NSL verspreidingsmodel voor NO2 en PM10/P2.5 verschilt, zou zeer verhelderend werken en een eind kunnen maken aan onze bange vermoedens. In het kader van dat deelmodel fijn stof wijzen we ook op de rekenvoorschriften voor “Berekeningen langs SRM1 wegen” die stelt dat de SRM1 bijdrage van het wegverkeer een implementatie is op basis van de Standaardrekenmethode 2 (SRM2). In combinatie met het gebruik van hexagonen is dit o.i. een basisfout bij het NSL omdat verkeersgerelateerd fijn stof nu eenmaal in beginsel dicht bij de bron neervalt, veelal de hexagoongrens niet overschrijdt en toch de verspreiding van deze emissie naar de omgeving op basis van een implementatie van SRM2 wordt berekend. En daardoor wordt te veel aan de achtergrond toegerekend. Eerder vroegen we aandacht voor de zogenaamde dubbelcorrecties voor snelwegen en veehouderijen. Onze stellige indruk is dat deze fijn stof bronnen ten onrechte ook aan de achtergrond wordt toegerekend maar dat heeft RIVM nog niet willen bevestigen. Navrant detail¹ daarbij is dat de gerelateerde fijn stof resuspensie en slijtage aan koppelingenplaten en andere wrijvende (motor) onderdelen in SRM1 geheel verdwijnt. Bij elkaar waarschijnlijk meer dan de directe fijn stof emissies volgens deze toch wel betrouwbare bronnen². Als waarschuwing voor de gevaren van het ontbreken van correcte

¹ <https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/4310/print>

² <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/97d290a8-en/index.html?itemId=/content/component/97d290a8-en>
<https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-36643-rapport-ocde-emissions-hors-echappement.pdf>

vergelijkingen tussen reken- en meetuitkomsten op dezelfde locaties en andere veronderstellingen, wijzen we op deze bron³ die voor fijn stof afwijkingen tussen model en waarneming constateerde tussen 179% en 268% . Samen met andere onwaarschijnlijke veronderstellingen waarvan inmiddels twee bij het HvJ EU liggen, concludeert het NSL in alle ernst dat alle voertuigen op de N65 bij het drukste kruispunt in Vught plotseling geheel ophouden fijn stof (PM10, PM2.5) uit te spugen. Maar uit bijv. deze recente publicatie⁴ afkomstig van de TU Eindhoven blijkt echter dat fijn stof 15 tot 25 milligram per auto per kilometer zou veroorzaken.

³ <https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/03/TAR-05.pdf>

⁴ <https://fd.nl/futures/1408977/andere-uitstoot-vraagt-om-andere-oplossingen-lsi1cayCRDQY>