

WOB Verzoek Validatie NSL

29-06-21

Inleiding

- 1) Inzake vraag 1 uit ons vorige WOB verzoek missen we nog uw bevestiging dat er geen documenten beschikbaar zijn bij RIVM over resuspensie van fijn stof. Aan vraag 2 over validatie kwamen we niet meer toe. Toch blijkt uit [bijlage 2 \(pag. 9103, rechtsonder\)](#) dat snelheidsvermindering van 100 naar 80 km de PM10 concentratie vermindert met 2,20 $\mu\text{g m}^{-3}$, een factor 10 (7%/(0.5–1%)) t.o.v. de berekende concentratie. Uit [bijlage 1](#) bij dit vorige WOB-verzoek blijkt dat bronnen als banden-, rem- en wegdek-slijtage wel worden meegenomen in de NSL-berekeningen maar o.a. slijtage aan koppelingsplaten en andere wrijvende (motor) onderdelen niet. Een mail van RWS d.d. 1-3-2012 bevestigde dat langs Rijkswegen zoals de N65 SRM1 geen toepassing vindt. Uit bijna alle bronnen blijkt dat resuspensie + niet-uitlaat emissies t.o.v. directe uitlaat emissie relatief continu stijgt, zeker zal gaan overstijgen en volgens meerdere bronnen de directe emissie nu al overstijgt. Daarnaast worden in de USA en UK alle fijn stof bronnen wel meegenomen. Zie bijv.¹ Vandaar dat twijfels zijn gerezen bij de modellenbouwers in ons bestuur of het uitgangspunt van het N65-reconstructieplan dat bij drukke wegen door bebouwde kommen zoals de N65 geen normoverschrijdingen luchtkwaliteit zouden bestaan wel juist is.

Validatie systemen

- 2) De [EU LuchtKwaliteitsRichtlijn](#) (LKR) geeft diverse voorschriften om de juiste gegevens te verkrijgen en hoe die te valideren. In deze kwestie zijn de voorschriften inzake gemiddelden zoals bijv. bovenste en onderste beoordelingsdrempels niet van direct belang. In dit kader is alleen van belang of op geen enkel punt de grenswaarden worden overschreden. Daartoe schrijft art. 6.5.d LKR naast beoordelingscriteria bij zwevende deeltjes ook de volgende validatie regels voor in bijlage I:
 - deel A met kwantitatieve gegevenskwaliteitsdoelstellingen en in
 - deel C een kwaliteitsborgingsysteem om die gegevens te valideren.
- 3) In art. 7 LKR wordt per zone of agglomeratie het minimale aantal bemonsteringspunten voorgeschreven die met maximaal 50% mogen worden verminderd via gegevens verkregen via modellering en/of indicatieve metingen. Bemonsteringspunten worden hierna gemakshalve aangeduid als meetpunten en gegevens verkregen via modellering en/of indicatieve metingen als rekenpunten.
- 4) De borging in Bijlage I deel C, verlangt dat alle toetsingen worden uitgevoerd op alle meet- en rekenpunten in samenhang met de beoordeling van de luchtkwaliteit in alle zone's of agglomeratie's en worden gerapporteerd aan de EU Commissie ingevolge art. 27 LKR
- 5) In dat kader zien wij graag de volgende vragen beantwoord over deze milieukwestie. Dank voor een spoedig antwoord binnen de voorgeschreven 14 dagen.

Validatie vragen in dit nieuwe WOB validatie verzoek

- Wat omvat precies, geografisch gezien, de zone of agglomeratie waarin de N65 door Vught en Helvoirt is gelegen?
- Wat zijn de exacte locaties van alle meet- en rekenpunten ex art. 7 LKR in die zone/agglomeratie?
- Wat zijn in die zone/agglomeratie de daggemiddelden PM10 en PM2.5 op die meet- c.q. rekenpunten?
- Graag toezending van de laatste rapportage aan de EU-Commissie ex art. 27 LKR met aanduiding van de zone of agglomeratie waarin de N65 door Vught en Helvoirt is gelegen.

Met vriendelijke groet en dank voor uw moeite, Bestuur Comité N65

¹ <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/97d290a8-en/index.html?itemId=/content/component/97d290a8-en> of <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-36643-rapport-ocde-emissions-hors-echappement.pdf>