

WOB Verzoek Verificatie NSL

3-9-2021

Inleiding

- 1) Inzake vraag 1 uit ons vorige WOB verzoek 1 ontvingen we inmiddels uw bevestiging dat resuspensie van fijn stof niet wordt meegenomen. Na herinneringen ontbreekt nog steeds uw antwoord op vraag 2, validatie. Daarom gaan we er gemakshalve vooralsnog maar vanuit dat geen documenten bestaan over de vergelijking tussen reken- en meetuitkomsten op dezelfde locaties. Die vergelijking is niet alleen wettelijk voorgeschreven maar ook elementair vereiste van gezond verstand voor iedere modelbouwer.
- 2) Dit WOB 3 verzoek betreft slotvragen die beogen meer zekerheid te verschaffen over verschillende aspecten van het NSL waar wij ons over verbazen. Die verbazing begon met de constatering dat rekenlocaties veel verder van de wegrand liggen dan de voorgeschreven 10 meter. De verbazing steeg met uw bevestiging dat resuspensie niet in het NSL model wordt meegenomen. Een van de vele oorzaken waardoor bijv. op het drukste N65-kruispunt in Vught (> 50.000 auto's per weekdag) het NSL constateert dat de N65 zelf geen PM10 en PM2.5 veroorzaakt. Ter nadere verificatie van de rekenuitkomsten NSL is een concept rekenmodel opgezet. Dat rekenmodel analyseert alle meetuitkomsten PM10 en PM2.5 over de jaren 2019 tot en met 2021. Gezien de omvang kunt u het aantreffen op <http://www.n65.nl/Overzicht-PM10-PM2.5-meetmethodes.xlsx>. Op <https://www.luchtmeetnet.nl/rapportages> treft u de brongegevens. Helaas zijn die voor met name PM2.5 niet goed bruikbaar door oneigenlijk gebruik van interpunctie. Handmatig herstel is bewerkelijk en risicovol. Het blijkt dat ook de jaargemiddelde dagwaarde goeddeels ontbreken op de RIVM site. Graag toezending van de ontbrekende jaargemiddelde dagwaarde en uurwaarden PM2.5 zonder interpunctiefouten.
- 3) De navolgende verificatie vragen betreffen allereerst de drie constateringen in het overzicht PM10 gevolgd door daarmee samenhangende vragen.

Verificatie

- 4) **Vraag I negatieve meetwaarden:** Dit betreft de constatering dat natuurkundig gezien negatieve meetwaarden onmogelijk zijn, maar toch stelselmatig blijken voor te komen, tienduizenden keren per jaar zelfs en bij sommige meetstations bijna 10% van alle meetresultaten. Dit probleem heeft twee aspecten: hoe negatieve meetresultaten te behandelen, maar belangrijker nog hoe negatieve meetresultaten te voorkomen, omdat het onzinnige rapportages betreft, die niet horen voor te komen. Daarom de volgende subvragen:
- 5) **Vraag I A negatieve meetwaarden mogen niet worden opgeteld bij positieve meetwaarden:** Zoals gezegd zijn natuurkundig gezien negatieve meetwaarden onmogelijk. Het zijn, gezien de frequentie van voorkomen, structurele fouten bij de meetapparatuur. Het klakkeloos optellen van negatieve en positieve meetwaarden leidt tot een kunstmatige verlaging van de werkelijk aanwezige PM10 of PM2.5 en onterechte camouflage van normoverschrijdingen. Puur rekentechnisch gezien zou je kunnen overwegen alle meetwaarden te verhogen met de grootste negatieve meetwaarde die gerapporteerd wordt, maar zelfs dan vindt een onderschatting plaats van de in werkelijkheid aanwezige hoeveelheid fijn stof. Immers, ook dan is een positieve hoeveelheid fijn stof aanwezig. Wat zijn uw overwegingen om negatieve en positieve meetwaarden te salderen en daarmee normoverschrijdingen te camoufleren?

- 6) **Vraag I B hoe negatieve meetwaarden te voorkomen:** In onze ogen zou geen enkel zichzelf en haar rapportage serieus nemend instituut genoeg moeten nemen met fysisch gezien onmogelijke meetwaarden. Desondanks blijven jaar in jaar uit de negatieve meetwaarden gerapporteerd worden. Welke stappen zijn er genomen om te analyseren waardoor negatieve meetwaarden stelselmatig voor blijven komen (root cause analyse)?
- 7) **Vraag II:** Overdag is er meer verkeer en andere fijn stof uitstoot dan 's avonds en 's nachts, maar desondanks zijn stelselmatig PM10 of PM2.5 meetwaarden overdag lager dan 's nachts! Dit doet vermoeden dat hetgeen gemeten wordt niet een adequate afspiegeling vormt van de hoeveelheid fijn stof ter plekke van het meetstation. Welke stappen zijn genomen om te analyseren waardoor deze stelselmatig voorkomende onverwachte meetresultaten verklaard kunnen worden (root cause analyse)?
- 8) **Vraag III:** Het verschil tussen de meetwaarden van verkeersbelaste en achtergrond locaties is uiterst gering tot zelfs negatief. Deze constatering geeft aanleiding tot de volgende subvragen.
- 9) **Vraag IIIA: Literatuurvergelijking.** Via Google zoeken met “air pollution difference PM road background location” geeft bijna 59 Mio hits. Deze zijn uiteraard niet allemaal doorzocht maar een dergelijk laag (zelfs negatief) verschil tussen meetwaarden van verkeersbelaste en achtergrond locaties konden we niet traceren. Beschikt u misschien over internationaal wetenschappelijk onderzoek die een dergelijk gering tot negatief verschil rechtvaardigt?
- 10) **Vraag IIIB: Uniform verspreidingsmodel voor gassen en fijn stof.** Het NSL hanteert hetzelfde uniforme verspreidingsmodel voor gassen en fijn stof. Voor zover ons bekend bestaat er geen internationale wetenschappelijke literatuur die deze belangrijke NSL aanname bevestigt. Wel is ons literatuur bekend waaruit blijkt dat verkeersgerelateerd fijn stof in beginsel dicht bij de bron neervalt, zeg tot op enkele honderden meters van de weg, afhankelijk van de snelheid van het verkeer. Beschikt u misschien over internationaal wetenschappelijk onderzoek die een uniform verspreidingsmodel voor gassen en fijn stof bevestigt?
- 11) **Vraag IIIC: Uitvoeringskeuzes in het NSL.** Dat zijn er talloze. Wij verwijzen hierbij naar onze eerdere concrete vragen die wat ons betreft nog niet adequaat beantwoord zijn, zoals de concrete afstand van meetstations gelabeld “verkeer” tot de wegrand en de verkeersaantallen op die wegen. Daarnaast de onduidelijkheid over zogenaamde “dubbelstellingen” voor fijn stof modelmatig toegekend aan verschillende bronnen en het modelmatig ontbreken van resuspensie in de directe nabijheid van drukke verkeerswegen.

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