



Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Stadhuis, Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14020
www.amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Leden van de Commissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Duurzaamheid

Datum 20 december 2018

Kenmerk

Behandeld door Erwin Gorter, RVE Ruimte en Duurzaamheid/Team Duurzaamheid, (06) 30444042,
E.Gorter@amsterdam.nl

Onderwerp NSL-Monitor Luchtkwaliteit 2018, over het jaar 2017

Geachte leden van de Commissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Duurzaamheid,

Bij deze informeer ik u over de resultaten van de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en vooral over de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in Amsterdam over het jaar 2017. In Nederland is de luchtkwaliteit in 2017 licht verbeterd. De resultaten voor Amsterdam zoals deze naar voren komen uit de monitoring van het NSL zijn als volgt:

- De luchtkwaliteit is in 2017 in Amsterdam niet wezenlijk verbeterd. Een verbetering werd bij de vorige rapportage wel verwacht.
- Er zijn in 2017 negen straten met overschrijdingen van de norm voor stikstofdioxideconcentratie (NO₂). Dat zijn er drie meer dan in 2016. Voor de andere gemonitorde stoffen (fijnstof, PM 10 en PM 2.5) liggen de waarden overal onder de Europese normen.
- De stijging van het aantal overschrijdingen van de NO₂ norm is grotendeels een gevolg van verbeteringen in de gebruikte rekenmodellen. In de monitoringsronde van 2017 is namelijk een verandering in verkeersamenstelling verwerkt. Er zijn nieuwe verkeersstellingen uitgevoerd met lustellingen in plaats van kentekenscans. Met deze andere telmethode is 40% meer middelzwaar en zwaar vrachtverkeer geregistreerd dan bij de vorige ronde

Het Stadhuis is bereikbaar met de metro of met tramlijn 7 en 14, halte Waterlooplein.

Een routebeschrijving vindt u op www.amsterdam.nl

verkeerstellingen in 2015. Mede daardoor is er sprake van een stijging van het aantal overschrijdingslocaties (een nadere toelichting treft u aan in de bijlage bij deze brief). Zonder aanpassing van het verkeersmodel zou zijn geconcludeerd dat er sprake was van een lichte verbetering van de luchtkwaliteit in Amsterdam.

- De prognose van het RIVM geeft aan dat de knelpunten met het huidige beleid en maatregelen in 2020 zijn opgelost; een jaar later dan vorig jaar gerapporteerd. Volgens het RIVM is het echter niet zeker of deze prognose ook daadwerkelijk wordt gehaald.

De gemeente Amsterdam neemt bovenstaande signalen serieus en bereidt nieuwe maatregelen voor om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze aanvullende maatregelen zullen in de eerste helft van 2019 aan de gemeenteraad worden aangeboden.

Monitoring luchtkwaliteit van Amsterdam geschiedt op twee verschillende manieren

Het NSL is het programma waarin de rijksoverheid met decentrale overheden samenwerkt om overschrijdingen van de wettelijk vastgelegde Europese normen voor luchtkwaliteit terug te dringen. Het gaat daarbij om stikstofdioxide (verder: NO₂) en fijnstof (verder: PM₁₀). Het RIVM stelt jaarlijks de monitoringsrapportage NSL op, waarbij een berekening wordt gemaakt van de luchtkwaliteit op elke 100m rijrichting van drukke straten in Nederland. De nu voorliggende monitoringsrapportage 2018 gaat over het jaar 2017 en geeft de prognoses voor 2020 en 2030. Deze rapportage is recent aangeboden aan de Tweede Kamer door de staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. De rapportage is te vinden op de volgende website: <https://www.nsl-monitoring.nl/rapportages-en-documenten/>

De luchtkwaliteit in Amsterdam wordt niet alleen berekend, maar ook gemeten. De GGD rapporteert jaarlijks over deze meetresultaten. De jaarrapportage over 2017 is op 9 juli 2018 aan de commissie MLD verzonden. De belangrijkste conclusie was dat in 2017 de luchtkwaliteit niet is verbeterd terwijl dit in 2016 wel werd verwacht (een nadere toelichting treft u aan in de bijlage bij deze brief).

Monitoring RIVM: resultaten luchtkwaliteit Amsterdam over het jaar 2017

De monitoringsrapportage van het RIVM laat zien dat in het grootste deel van Amsterdam in 2017 de berekende jaargemiddelde concentraties fijnstof en stikstofdioxide (NO₂) onder de Europese normen liggen. De norm voor NO₂-concentratie wordt nog wel overschreden in negen drukke straten in Amsterdam, drie meer dan in 2016. Het betreft de Stadhouderskade Oost, de Prins Hendrikkade, Weesperstraat, Jonas Daniel Meijerplein, de Zuidelijke IJtunnelmond, Amsteldijk, Nassaukade, Wibautstraat en Valkenburgerstraat. Ten opzichte van vorig jaar zijn de laatste drie straten nieuw.

Het RIVM verwacht voor Amsterdam in 2020 geen overschrijdingen meer

Het RIVM ziet door de jaren heen een daling van de gemiddelde concentraties stikstofdioxide in Nederland en Amsterdam. De verbetering van de luchtkwaliteit wordt vooral veroorzaakt door schonere motoren en vernieuwing van het wagenpark. Het RIVM verwacht dat deze trend doorzet; op basis van de RIVM prognose is Amsterdam in 2020 knelpuntvrij. Dit is 1 jaar later dan vorig jaar gerapporteerd. De verbetering van de luchtkwaliteit gaat echter minder snel dan eerder werd verwacht en het RIVM erkent dat er grote onzekerheden zijn over de prognoses. Recent onderzoek

van TNO toont aan dat praktijkemissies van voertuigen soms hoger liggen dan de waarden die nu door RIVM in het monitoringsmodel zijn opgenomen. TNO voert momenteel nader onderzoek uit om meer zekerheid te krijgen over de gevolgen hiervan op de monitoring voor de komende jaren.

Aantal (straten met) knelpunten stikstofdioxide 2012-2018 en prognose tot en met 2020

Zichtjaar	Rapportage monitoring NSL (RIVM) (VMA 1.4)				Berekening zonder aanpassing verkeersmodel (VMA 1.4)	Rapportage monitoring NSL 2017 (RIVM) – met verkeersmodel VMA2.0	
	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2020 (prognose)
Aantal straten met knelpunten	11	9	4	6	6	9	0
Aantal knelpunten [#]	46	32	12	23	19	33	0

[#] een knelpunt staat gelijk aan 100m rijrichting met overschrijding.


Maatregelen Aanpassing NSL

Amsterdam doet al veel om de luchtkwaliteit te verbeteren. Zo heeft de gemeente Amsterdam voor de meeste typen vervoersmiddelen een milieuzone en zijn we binnen Nederland een koploper op het gebied van elektrisch vervoer. In het afgelopen jaar is er met het Rijk gewerkt aan de Aanpassing NSL waarin het Rijk en gemeenten extra maatregelen hebben geformuleerd om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. De Aanpassing NSL met een lijst maatregelen is op 28 september 2018 naar de Tweede en Eerste Kamer verzonden door de staatsecretaris. De Amsterdamse maatregelen maken hier ook onderdeel van uit. Een eerder concept van de lijst met maatregelen is per abuis niet verstuurd als bijlage bij de stukken voor de commissie MLD van 13 september 2018 over taxisubsidie. Deze lijst is alsnog als bijlage bijgevoegd bij deze brief. Voorbeelden van Amsterdamse maatregelen zijn de elektrificatie van het taxiverkeer, de aanpassing van het busnetwerk in verband met de NZ-lijn, de knip Prins Hendrikkade en de komst van elektrische bussen van het GVB en regiovervoer. De eerste effecten van de Aanpassing NSL worden zichtbaar in de Monitoringsrapportage NSL over 2018 en verder.

Extra maatregelen om de luchtkwaliteit in Amsterdam verder te verbeteren

Ondanks de al genomen maatregelen worden de normen nog niet gehaald. Er zijn grote onzekerheden in de prognoses en de verbetering van de lucht gaat langzamer dan eerder verwacht. Kortom, er is urgentie om met aanvullende maatregelen te komen om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Daarom presenteer ik in het 2e kwartaal van 2019 een plan om de luchtkwaliteit op de kortst mogelijke termijn verder te verbeteren. Ook werk ik samen met het rijk aan het opstellen van het Schone Lucht Akkoord. Intussen houden we in overleg met de stadsdelen de vinger aan de pols in de buurten. Regelmatig is er contact met bewoners om resultaten en inspanningen van de gemeente met hen te bespreken.

Met vriendelijke groet,



Sharon A.M. Dijkma
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit

BIJLAGE – TOELICHTING BIJ BRIEF *NSL-Monitor Luchtkwaliteit 2018, over het jaar 2017*

Aanpassing verkeersmodel en economische groei veroorzaakt stijging van het aantal overschrijdingslocaties in Amsterdam

De toename van het aantal knelpunten in Amsterdam is afwijkend ten opzichte van het landelijke beeld. In andere steden is juist sprake van een daling van het aantal knelpunten. De stijging van het aantal knelpunten in Amsterdam heeft twee oorzaken. Die worden hieronder toegelicht.

- **Verbetering van verkeersmodel in Amsterdam (VMA):** De gemeente Amsterdam is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het aanleveren van verkeergegevens in de NSL-Monitoringstool van het RIVM. Hiervoor wordt het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) gebruikt. In december 2016 zijn de uitgangspunten voor VMA 2.0 vastgesteld door het college. In de NSL-monitoringronde 2017 is voor het eerst gebruik gemaakt van VMA 2.0. In VMA 2.0 is (op basis van nieuwe tellingen) een groter deel van het verkeer bestempeld als middel-zwaar en zwaar verkeer. Dit leidt op sommige knelpuntlocaties tot een verdrie- of verviervoudiging van de uitstoot en de concentratieniveaus in het model. Bij de overstap van VMA 1.4 naar VMA 2.0 is er voor het meten van de verkeersamenstelling meer gebruik gemaakt van telsing- en lustellingen. Het voordeel hiervan is dat op veel meer locaties kan worden geteld dan door middel van kentekencamera's, zoals gebeurde voor VMA 1.4.. Zo ontstaat een nauwkeuriger inzicht in de omvang en samenstelling van het totale verkeer in de stad.
Door RoyalHaskoningDHV is een aangepaste berekening gemaakt voor de NSL-monitoring 2017 op basis van het oude model, dus zonder de aanpassing in de verkeersamenstelling. Het aantal straten met knelpunten zou dan gelijk blijven (6) en het aantal knelpunten daarbinnen zou dan dalen naar 19.
- **Grotere drukte op de wegen.** De economische groei van de afgelopen jaren leidt tot hogere intensiteiten en meer zwaar verkeer en bijbehorende groei van uitstoot. Deze ontwikkelingen in het verkeer zijn ook geconstateerd in de tellingen en komen bovendien overeen met de verklaring van de GGD die de economische groei aanwijst als oorzaak voor het niet verbeteren van de luchtkwaliteit.

Het verschil tussen meten en berekenen wordt kleiner

Er bestaan verschillen tussen de door het RIVM *berekende* NO₂-concentraties en de door de GGD Amsterdam *gemeten* NO₂-concentraties. Dat dergelijke verschillen tussen gemeten en berekende waarden bestaan, is al veel langer bekend. Dit gebeurt ook niet alleen in Amsterdam. Amsterdam baseert daarom haar luchtkwaliteitsbeleid en de bijbehorende maatregelen niet alleen op de modelresultaten van het RIVM maar juist ook op de resultaten van de metingen van de GGD. De lange termijn trend in NO₂-concentraties op de zwaarbelaste locaties is ook bij de metingen van de GGD dalende, ondanks een slechter resultaat in 2017. Dit komt overeen met de trend die het RIVM constateert. De metingen door de GGD en de berekeningen voor de NSL-monitoring laten globaal dezelfde luchtkwaliteitsknelpuntlocaties zien. De GGD meet hier echter gemiddeld hogere concentraties NO₂ dan de berekende waarden uit de NSL-monitoring. Door de aanpassing van het verkeersmodel VMA is dit verschil wel substantieel kleiner geworden.