

*Groningen is één van de ca 20 experimentalgemeenten waar met subsidie van het Ministerie van VROM een zgn. verkeersmilieukaart wordt voorbereid. In Noord-Nederland is Hoogeveen eveneens zo'n gemeente. Doel van dit experiment is na te gaan in welke mate zgn. bronmaatregelen (verkeersrekonstrukties, verleggen van verkeersstromen) kunnen bijdragen tot een verlaging van de milieubelasting en tegen welke prijs. In de loop van 1989 moet dit 'model' operationeel zijn.*

ER IS AL GEWEZEN OP DE NAUWE RELATIE DIE er voor de gemeentelijke overheid bestaat op het gebied van verkeer en milieu. Voor wat betreft het verkeerslawaai, en vooral het tegengaan daarvan, vervult de gemeente een actieve rol, oa. door het stellen van de nodige voorwaarden in bestemmingsplannen om de overlast te beperken; het (doen) aanbrengen van geluidwederende voorzieningen aan woningen die een te hoge geluidsbelasting hebben, en het plaatsen en aanbrengen van geluidschermen en -wanden langs bv. de ringwegen. Een en ander in nauwe samenwerking met bewoners en andere overheden. Een nieuw instrument bij de zorg van de overheid is de Verkeersmilieukaart. Daarbij worden tevens nadere eisen gesteld aan de maximale hoeveelheden luchtverontreiniging, waaronder koolmonoxyde, stikstofdioxyde en lood. Het gemotoriseerde verkeer is daarvan een van de belangrijkste producenten. Hoe meer verkeer, hoe meer uitstoot. Een schonere auto en loodvrije benzine is natuurlijk een goede zaak, maar onvoldoende in verhouding tot de toename van het autoverkeer. De kennis

# VERKEERSMILIEUKAART GEMEENTE GRONINGEN

*Wilco Huyink, Hans Cremer*



over hoeveel verkeer op welke plek en met welke doorstroomvrijheid is daarvoor een vereiste. Ook remmen, optrekken, stationair draaien van de motor geeft veranderingen in de uitstoot. De omgeving van de weg, de zgn. wegkenmerken (gevels, gevelafstanden, begroeiing, indeling van het profiel etc.) zijn factoren die de concentratie van de genoemde stoffen mede bepalen. Inventarisatie van al deze kenmerken over de gehele gemeente is dus nodig. De gegevens omtrent verkeer en wegkenmerken worden in een computerdatabestand opgeslagen. Via bepaalde standaardrekenmethodieken kan op deze manier op elk moment en op elk punt langs een wegvak modelmatig de milieubelasting worden berekend. Door metin-

gen op de plaats zelf wordt de betrouwbaarheid van het 'model' getoetst en zo nodig bijgesteld.

Als resultaat van deze activiteiten kunnen via aangekoppelde kleurplotters kaarten worden geproduceerd, waarop de totale milieubelasting (lawaai en Co en NO<sub>2</sub> uitstoot) zichtbaar wordt: de verkeersmilieukaart. Op deze wijze worden de knelpunten en de normoverschrijdingen zichtbaar, die vervolgens aanleiding kunnen zijn voor het treffen van maatregelen. De verschuivingen in de milieubelasting kunnen eveneens op dezelfde wijze in kaart worden gebracht. In een vroegtijdig stadium kunnen daardoor diverse maatregelen op hun effectiviteit worden beoordeeld. ●