

2012MME126 Memorandum

Datum : 10 september 2012
Aan : Cie MME
Van : Gedeputeerde De Vries Tel.: 2104
Onderwerp : Informatie over de effectiviteit van doorstroming op luchtkwaliteit

In de commissie MME van 7 mei 2012 is informatie toegezegd over de effectiviteit van doorstromingsmaatregelen op de luchtkwaliteit. De gevraagde informatie staat beschreven in het onderzoeksrapport Harmonisatie van verkeersstromen ter verbetering van de luchtkwaliteit van 15 november 2006. Dit memo geeft een korte toelichting op het onderzoek.

Wat is onderzocht

In het onderzoek is een overzicht gemaakt van:

1. Mogelijke doorstromingsmaatregelen en de kosteneffectiviteit daarvan.
2. Knelpunten langs het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet waar de normen voor de luchtkwaliteit worden overschreden (situatie 2006).

Effectiviteit doorstromingsmaatregelen

Doorrijdend verkeer stoot minder luchtverontreinigende stoffen uit dan verkeer dat stagneert. Auto's die in de file rijden en veelvuldig optrekken gebruiken relatief veel brandstof, omdat optrekken veel energie kost. Bij hogere snelheden (boven de 100 - 120 km/uur) nemen de emissies ook toe. Voor de meeste voertuigen geldt dat de motor het meest efficiënt, en dus het schoonst, is bij een constante snelheid van zo'n 80 à 90 km/uur.

Het beïnvloeden van de doorstroming heeft daarom een substantieel positief effect op de luchtkwaliteit langs wegen met stagnerend verkeer. Het in het onderzoek berekende effect van doorstromingsmaatregelen loopt uiteen van een reductie van 0,7 tot bijna 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Hierbij scoort netwerkmanagement (geoperationaliseerd met HARS: Het Alkmaar Regel Systeem) het best. Groene Golf en verlaging van de maximum snelheid van 70 (met stagnatie) naar 50 (met gelijkmatige doorstroming) geven de meeste opbrengst per geïnvesteerde euro.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Naast een overzicht van mogelijke doorstromingsmaatregelen, geeft het rapport ook een overzicht van de luchtkwaliteitsknelpunten in 2006. Uit de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) blijkt dat dit beeld uit 2006 inmiddels niet meer actueel is en anno 2012 veel minder negatief. Het NSL heeft een positieve bijdrage geleverd, waardoor onder andere het verkeer schoner is geworden en de luchtkwaliteit is verbeterd. Verder zijn de meetmethoden en berekeningen geoptimaliseerd, waardoor de uitkomsten van berekeningen en metingen dichter bij elkaar zijn komen te liggen.