

HET LEEFMILIEU IN KAART

JURGEN DE HAAN

De mate waarin het fysieke milieu door het verkeer wordt belast is in cijfers uit te drukken, maar daarmee is nog niet bekend hoe die overlast wordt ervaren. Bewoners van een luxe villawijk met veel groen beoordelen verkeersoverlast heel anders dan bewoners van een buurt met relatief veel oudere woningen en een hoog percentage werklozen. De ervaring van verkeersoverlast hangt dan ook in sterke mate af van de omgeving. Wanneer is er nu sprake van een goed of slecht leefmilieu?

In de verkeerskunde wordt nog weinig gebruik gemaakt van Geografische Informatiesystemen. Toch zijn er wel degelijk interessante toepassingen mogelijk. In het kader van een afstudeeronderzoek aan de Rijksuniversiteit Utrecht is een Geografisch Informatiesysteem (GIS) gekoppeld aan de bestaande Verkeersmilieukaarten. Het resultaat kan een hulpmiddel zijn voor de integrale aanpak van het leefmilieu.

NETWERK

Voor het weergeven van de fysieke belasting van het milieu door het verkeer wordt in veel gemeenten gebruik gemaakt van een Verkeersmilieukaart (VMK). Deze kaart wordt gemaakt met behulp van een gedigitaliseerd netwerk, waarin de verkeersstromen en de milieubelasting (lawaai en luchtverontreiniging) grafisch worden weergegeven. Ook is programmatuur ontwikkeld waarmee berekend kan worden hoeveel woningen boven een bepaald geluidsniveau belast worden en langs hoeveel meter weg een bepaalde concentratie uitlaatgassen wordt overschreden.

De VMK is echter geen GIS. Zij bevat wel informatie over verkeersstromen en het fysieke milieu, maar informatie over andere kenmerken van het leefmilieu, nodig voor het tot stand brengen en beheren van een goede leefomgeving voor mens en dier, ontbreekt.

KOPPELING

Daarom is onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de informatie die in de Verkeersmilieukaart is opgeslagen met andere informatie over het leefmilieu te integreren. Daarbij is gebruik gemaakt van het GIS 'SALADIN', dat ondermeer wordt gebruikt om ongevallen op het netwerk weer te geven.

Uit eerder onderzoek is gebleken dat de verkeersprognoseprogramma's, die de basisinformatie leveren voor de VMK, aan SALADIN gekoppeld kunnen worden. Voor het onderzoek is daarom gebruik gemaakt van de VMK en aanvullende informatie over

het sociaal-economische leefmilieu van de gemeente Dordrecht.

Om de mogelijkheid open te houden de gegevens op straatsegmenten-niveau weer te geven en te analyseren, moesten alle wegen met topologie (dat wil zeggen relatieve ligging, bijvoorbeeld adressen) in een gedigitaliseerd netwerk zijn opgenomen. Bij de gemeente Dordrecht is het merendeel van de informatie wel op adresniveau in geautomatiseerde bestanden aanwezig, maar om privacy-redenen kon alleen gebruik gemaakt worden van gegevens op CBS-buurniveau.

KAARTEN

Het netwerk dat de gemeente gebruikt voor de VMK bevat alleen de belangrijkste wegen. Als informatie-drager is daarom gebruik gemaakt van de segmenten van het netwerk van de Verkeers Ongevallen Registratie (VOR). Dit netwerk, dat (bijna) alle straatsegmenten bevat, bleek echter veel fouten te bezitten. Daardoor kon circa 25% van de segmenten van de VMK niet aan het VOR-netwerk worden gekoppeld. Ondanks deze tekortkoming is met deze bestanden het leefmilieu van de binnenstad van Dordrecht geanalyseerd. Hiertoe zijn twee typen kaarten vervaardigd: (1) thematische kaarten waarin leefmilieukenmerken per CBS-buurt zijn weergegeven en (2) kaarten waarin de milieubelasting door het verkeer, volgens de VMK, is weergegeven.

Door deze typen kaarten samen te voegen (door middel van 'overlays') werden kaarten verkregen die

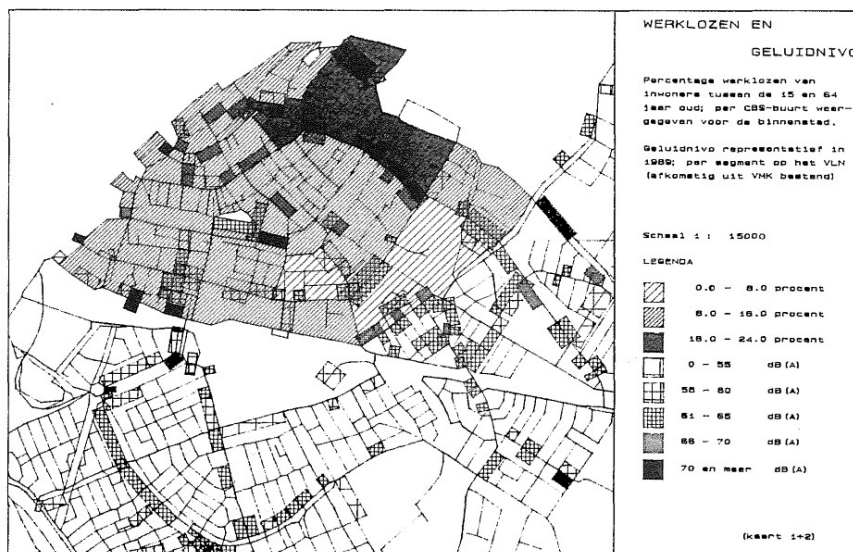
zowel beleidsmakers en -uitvoerders als burgers veel informatie kunnen verschaffen over het leefmilieu in een buurt of wijk.

BELEID

Een overzichtelijke presentatie van de benodigde informatie is echter niet voldoende voor een integrale beleidsvoering. Daarvoor dient de beleidsvoering zelf afgestemd te worden. Met name in de ruimtelijke ordening worden veel vage normen gehanteerd die voor beleidsvoering, en dus ook voor een GIS, moeten worden gekwantificeerd. Termen als belevings-, gebruiks- en toekomstwaarde zijn voor concreet beleid onbruikbaar.

Een gebiedsgerichte aanpak van het leefmilieu kan dan ook alleen plaatsvinden als er criteria geformuleerd worden voor het stellen van prioriteiten. Bovendien is voortdurend overleg nodig tussen de betrokken afdelingen van een gemeente en de bewoners/belanghebbenden. Alleen dan kan een juiste aanpak gevonden worden.

Jurgen de Haan is als sociaal-geograaf afgestudeerd aan de Rijksuniversiteit Utrecht en werkt als wetenschappelijk medewerker bij het NEA in Rijswijk. Dit artikel is gebaseerd op zijn afstudeerscriptie *Van Verkeersmilieukaart naar Leefmilieukaart*, die geschreven is in het kader van zijn GIS-specialisatie.



Door het samenvoegen van verschillende typen kaarten wordt informatie verkregen over het leefmilieu in een buurt of wijk. Kaart: Jurgen de Haan.