

Impact van lokale beleidsmaatregelen op klimaat

Lokale mobiliteitsmaatregelen hebben niet alleen een impact op de luchtkwaliteit en het verkeer, maar ook op het klimaat. In de studie van VITO en TML wordt enkel de impact op luchtkwaliteit en verkeer diepgaand besproken. In het overzicht hieronder, voegen we voor iedere maatregel een kwalitatieve analyse op de impact van de maatregel op het klimaat toe.

| Lokale Mobiliteitsmaatregelen | Impact op verkeer | Impact op luchtkwaliteit | Impact op klimaat (kwalitatief) |
|-------------------------------------|---|--|---------------------------------|
| <i>Maatregelen in één straat</i> | | | |
| Knip in een straat | Intensiteit: -30 tot -80% of -90/-360 en -240/-960 voertuigen/spitsuur* | -11 tot -28% of -2 tot -6 µg NO2/m3 (open of canyon) | +/-(*) |
| Invoeren van een schoolstraat | Intensiteit: -80 tot -100 % of -240/-960 en -300/-1200 voertuigen/spitsuur* | -25 tot -50% of -6 tot -12 µg NO2/m3 (wanneer van kracht) | +/-(*) |
| Instellen van eenrichtingsverkeer | Intensiteit: -30 tot -45% of -90/ -135 en -210/540 voertuigen/spitsuur* | -11 tot -16% of -2.1 tot -3.2 µg NO2/m3 | +/-(*) |
| Invoeren van een fietsstraat | Intensiteit: 0 tot -5% of tot -15 tot -60 voertuigen/spitsuur | tot -2% of -0.35 µg NO2/m3 | +/-(*) |
| Wijzigende snelheden | Emissiefactor: niet realistisch om met wijzigende snelheden luchtkwaliteit te beïnvloeden | Van 50 naar 70 km/u: tot -2% of -0.35 µg NO2/m3 Van 50 naar 30 km/u: tot +2% of +0.35 µg NO2/m3 | +/-(*) |
| Optimalisatie van verkeerslichten | Emissiefactor: Lokaal bij verkeerslicht tot -10% | 0 tot -1% of 0 tot -0.2 µg NO2/m3 | +/-(*) |
| Afzuigen van tunnelemissies | 0% | tot -0.4% of -0.06 µg NO2/m3 (actieve schouw) | niet van toepassing |
| Groeninrichting | 0% | Groengevels: tot -1% of -0.2 µg NO2/m ³ Bomen: 0 tot +3% of 0 tot +0.6 µg NO2/m ³ | niet van toepassing |
| Afscherming d.m.v. schermen en berm | 0% | -14 tot -34% of -1 tot -3 µg NO2/m3 | niet van toepassing |
| <i>Gemeentelijke maatregelen</i> | | | |
| Elektrificatie van het wagenpark | park: 0% | Bij volledige elektrificatie: Canyon: Tot -57% of tot -17 µgNO2/m3 | +//+ |

| | | | |
|---|--|---|--|
| | | Achtergrond: Tot -13% of -2 µgNO ₂ /m ³ | |
| Invoeren van een lage-emissiezone (LEZ) | 0% | Canyon: tot -19% of tot -5.6 µgNO ₂ /m ³ Achtergrond: Tot -4.4% of -0.7 µgNO ₂ /m ³ | +/-, vanaf 2035 ++ (= zero-emissie) |
| Stimuleren van schoon openbaar vervoer | intensiteit: 0% | Bij volledige elektrificatie: Canyon: Tot -4% of -1.2 µg NO ₂ /m ³ Achtergrond: Tot -1% of -0.14 µg NO ₂ /m ³ | + (elektrificatie) |
| Stedelijke distributie: concept binnenstadservice | intensiteit: tot -10 % vrachtkilometers | Canyon: Tot -0.3% of -0.1 µg NO ₂ /m ³ Achtergrond: Tot -0.1% of -0.01 µg NO ₂ /m ³ | + /++ (elektrificatie) |
| Weren van doorgaand vrachtverkeer uit het centrum | intensiteit: -30% (centrum), tot +30% (omleiding) | Canyon: Tot -1% of -0.3 µg NO ₂ /m ³ Achtergrond: Tot -0.2% of -0.03 µg NO ₂ /m ³ | + (centrum), - (omleiding) |
| Invoeren van een circulatieplan | intensiteit: -10 tot -30% (Mogelijke toename in sommige straten) | Canyon: Tot -17% of -5 µg NO ₂ /m ³ (drukke canyons) Achtergrond: Tot -4% of -0.6 µg NO ₂ /m ³ (Toenames mogelijk) | + |
| Betalend parkeren (met milieudifferentiatie) | 0 tot -5 % (intensiteit) 0 tot -10% (park) | Canyon: tot -8% of -2.5 µg NO ₂ /m ³ (drukke canyons) Achtergrond: Tot -2% of -0.3 µg NO ₂ /m ³ | +/- |
| Stimuleren van fietsverkeer | Intensiteit: 0 tot -3% | 0% | +/- |
| Invoeren van een deelsystemen (auto/fiets) | Intensiteit: Minimaal en diffuus (ruim onder 0.5% afname) | Minimaal en diffuus | +/- |
| Stimuleren van openbaar vervoer | Intensiteit: 0 tot -5% | 0 tot -1% of 0 tot -0.3 µg NO ₂ /m ³ over de stad | +/- |
| Dynamisch Parkeergeleidingssysteem | 0 tot -1% | 0.0% of 0.0 µg NO ₂ /m ³ | +/- |

(*) Maatregelen op straatniveau hebben een verwaarloosbare impact op klimaat. Dit omdat het schaalniveau waarop de maatregel wordt uitgevoerd klein is. Indien je deze maatregel op meerdere plaatsen uitrolt, zal het effect op klimaat groter zijn. Of met andere woorden: hoe groter de schaal waarop een maatregel wordt uitgevoerd hoe groter de impact ervan op het klimaat.