

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
RWS/SDG/NW12/2072/13334
1

Uw kenmerk
2012Z9478

Bijlage(n)

Datum 20 november 2012
Betreft Beantwoording Kamervragen van de leden Kuiken en Fokke (beiden PvdA) over de berichtgeving dat het gebruik van statische verkeersmodellen zou kunnen leiden tot verkeerde beleidskeuzes

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen van de leden Kuiken en Fokke (beiden PvdA) over de berichtgeving dat het gebruik van statische verkeersmodellen zou kunnen leiden tot verkeerde beleidskeuzes (ingezonden 15 november 2012).

Vraag 1

Kent u de berichten: 'Verkeerd gebruik verkeersmodellen kan leiden tot verkeerde beslissingen'¹ en 'Rekenfout kost miljoenen'²

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

In welk deel van de gevallen waarin u besluit tot milieumaatregelen baseert u dit besluit op de uitkomsten van statische verkeersmodellen?

Antwoord 2

Besluiten over milieumaatregelen kunnen onderdeel zijn van tracé- of wegaanpassingsbesluiten of kunnen volgen uit de programma's SWUNG (naleving geluidplafonds) en NSL (lucht).

Besluiten over milieumaatregelen die onderdeel zijn van een tracé- of wegaanpassingsbesluit worden altijd gebaseerd op verkeersgegevens uit statische verkeersmodellen.

Besluiten over milieumaatregelen die volgen uit de programma's SWUNG (naleving geluidplafonds) en NSL (lucht) worden grotendeels gebaseerd op

¹ <http://www.verkeersnet.nl/8293/verkeerd-gebruikt-verkeersmodellen-kan-leiden-tot-verkeerde-beslissingen/>

² http://www.telegraaf.nl/binnenland/21065680/_Rekenfout_kost_miljoenen_.html

verkeersgegevens uit statische verkeersmodellen en deels ook op de werkelijk waargenomen verkeersomvang (tellingen).

Beide programma's kennen een jaarlijkse rapportage met een meerjarige vooruitblik naar de in de toekomst noodzakelijke milieumaatregelen. De hiervoor benodigde gegevens over de toekomstige verkeersomvang worden ontleend aan de uitkomsten van (statische) modellen. Elk jaar wordt op basis van de meest actuele gegevens opnieuw beoordeeld welke maatregelen nodig zijn.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
RWS/SDG/NW12/2072/13334
1

Vraag 3

Kunt u aangeven welke redenen ten grondslag liggen aan de overweging om in die gevallen geen dynamische modellen te gebruiken?

Antwoord 3

Dynamische modellen geven waardevolle informatie over de details van de verkeersafwikkeling. Dit type modellen wordt dan ook binnen IenM gebruikt voor het evalueren van verkeersmanagement- en benuttingmaatregelen en bij het vergelijken van opties voor het gedetailleerde wegontwerp.

Voor de afweging van geluidmaatregelen zijn dynamische modellen van minder belang. Voor het berekenen van de geluidbelasting is de snelheid bij vrije doorstroming bepalend, omdat de geluidbelasting in etmaalgemiddelden wordt uitgedrukt.

De mate van doorstroming is wel van enig belang voor de effecten op verkeersemissies en luchtkwaliteit. Toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit vereist echter niet het detailinzicht dat een dynamisch model kan bieden. Daarvoor is omrekening nodig naar wekdaggemiddelde verkeersintensiteiten. De verschillen in tijd en plaats in de doorstroming en verkeersafwikkeling verspreid over een dag spelen daarin geen rol.

Vraag 4

Kunt u aangeven in hoeveel van deze gevallen de statische modellen significant andere uitkomsten hadden op het vlak van verkeersintensiteit en NOx dan wat naderhand in werkelijkheid gemeten is? Welke conclusie trekt u daaruit? Als dit niet wordt gemeten, kunt u aangeven of meting in uw ogen toch meerwaarde kan hebben?

Antwoord 4

Metingen worden ingezet om de modellen te ijken. Dit geldt zowel voor de modellen die de verkeersomvang voorspellen als voor de modellen die de luchtkwaliteit berekenen.

Verkeersmodellen worden regelmatig geactualiseerd op basis van verkeersstellingen en mobiliteitsgedrag. Zo wordt ervoor gezorgd dat prognoses goed overeen blijven komen met de werkelijke verkeersintensiteiten.

Er zijn geen gegevens die een directe vergelijking tussen verkeersprognoses en metingen op wegvakniveau mogelijk maken en gezien het voorgaande is dit ook niet nodig.

Vraag 5

Kunt u toelichten welk model accurater de werkelijkheid nabootst, het statische of het dynamische, welk model uw voorkeur heeft en in welke gevallen?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
RWS/SDG/NW12/2072/13334
1

Antwoord 5

Het voorspellen van (de omvang van) een toekomstige verkeersstroom kan niet met een dynamisch model. Daarin is een statisch model dus accurater. Het nabootsen van details in de verkeersafwikkeling, op verschillende tijdstippen van de dag, is het sterke punt van dynamische modellen. Daarin zijn dynamische modellen dus accurater.

Beide typen modellen worden door IenM gebruikt. Statische modellen hebben de voorkeur wanneer gegevens nodig zijn over de verkeersomvang in de toekomst. Dynamische modellen worden ingezet wanneer detailinformatie nodig is over de verkeersdoorstroming, zoals bij vraagstukken over verkeersmanagement, benutting en wegontwerp. Overigens maken dynamische modellen gebruik van gegevens uit statische modellen.

Vraag 6

Bent u bereid deze vragen te beantwoorden vóór de behandeling van de begrotingsstaten van Infrastructuur en Milieu?

Antwoord 6

Ja.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen