

Vergaderjaar 2012–2013

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 203**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 februari 2013

Vorig jaar is een onafhankelijke audit uitgevoerd op de verkeersmodellen die worden gebruikt bij de onderbouwing van beleid en projecten op het gebied van verkeer en vervoer. Het betreft het Landelijk Model Systeem (LMS) en het Nederlands Regionaal Model (NRM).

Bijgaand treft u de rapportage van deze audit aan (zie bijlage 1)<sup>1</sup>. Hieronder wordt ingegaan op de vraagstelling, de hoofdconclusies, de kanttekeningen en de vervolgacties die zijn en worden ingezet naar aanleiding van die kanttekeningen. Tot deze vervolgacties behoort een inventarisatie door Rijkswaterstaat en een onafhankelijk oordeel van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (zie bijlage 2)<sup>2</sup>.

#### *Vraagstelling*

De vraagstelling bij de audit was of de modellen geschikt zijn voor de toepassingen waarvoor ze worden gebruikt en of ze «state of the art» zijn in internationaal perspectief. De audit is uitgevoerd door een consortium van TNO, TU Delft, MuConsult en Twynstra Gudde.

#### *Hoofdconclusies*

De hoofdconclusie van de audit is dat het LMS en het NRM over het algemeen voldoen aan het gebruiksdoel van het maken van lange termijn prognoses en analyses van effecten van beleidsmaatregelen. Verder concludeert de audit dat de modellen uitgaan van wetenschappelijk geaccepteerde theorieën en dat ze het niveau van andere grootschalige nationale modellen in Europa halen of overstijgen. Deze hoofdconclusies vormen voor mij een ondersteuning van de wijze waarop de modellen worden gebruikt.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

In het auditrapport worden op enkele punten kantttekeningen geplaatst ten aanzien van de toepasbaarheid en worden aanbevelingen gedaan. Hieronder leest u wat deze waren en wat ik daarmee heb gedaan in de periode na het uitkomen van het auditrapport.

1. Het rapport stelt dat de nauwkeurigheid van intensiteiten en reistijden op het wegennetwerk niet overal is gewaarborgd. Dit betreft wegvakken en trajecten waar congestie een grote rol speelt. Er is bovendien een substantiële kans dat de reistijden op het onderliggend wegennetwerk en dus de uitwisseling tussen het verkeer op het hoofd- en onderliggend wegennetwerk niet nauwkeurig zijn.

Op dit punt geeft het auditrapport de volgende aanbeveling: «Bij modeltoepassingen op projectniveau dient het NRM-protocol<sup>3</sup> goed opgevolgd te worden om de verkeersstromen in het modelbasisjaar te controleren. Indien onrealistische uitkomsten worden gevonden is een analyse nodig van de oorzaak van het probleem, om hier vervolgens voor te kunnen corrigeren.» Deze aanbeveling is overgenomen.

2. Het rapport stelt dat er voor relaties waar het openbaar vervoer en de auto een vergelijkbaar kwaliteitsniveau hebben, een risico is op het onderschatten van het probleemoplossend vermogen van openbaarvervoerbeleid ten aanzien van congestie op het wegennet.

In de geactualiseerde modellen die inmiddels in gebruik zijn is dit probleem opgelost. Naar aanleiding van deze kantttekening heeft Rijkswaterstaat de aanpak geïnventariseerd bij recente projectkeuzes waarbij de afweging tussen wegen en openbaar vervoer (OV) een rol heeft gespeeld. Daaruit bleek dat bij die projecten een eerdere modelversie is gehanteerd, waarop deze kantttekening niet van toepassing is. Gezien het belang van een onafhankelijk oordeel heb ik vervolgens ook aan het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd of deze kantttekening uit de audit consequenties heeft voor de onderbouwing van recente keuzes in projecten. Het KiM heeft geconcludeerd dat een eventuele onderschatting van het oplossend vermogen van het OV in het NRM2011 niet van invloed kan zijn geweest op genomen voorkeursbesluiten voor de beschouwde projecten. Voor de langere termijn onderzoek ik, samen met Prorail, NS en het KiM, de mogelijkheden om te komen tot een nieuw, multimodaal model voor auto en OV.

3. Het rapport stelt dat relatief nieuwe beleidsmaatregelen niet kunnen worden doorgerekend. Het gaat hierbij om het effect van incidenten en massaevenementen, ketenmobiliteit en multimodale knooppunten, tactisch en operationeel verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement.

Op dit punt beveelt de audit aan om, waar nodig en mogelijk, gebruik te maken van aanvullende berekeningen. Deze aanbeveling is overgenomen. In voorkomende gevallen worden deze aanvullende berekeningen ook op die manier uitgevoerd.

4. Het rapport stelt dat de modellen complex zijn. Dit geeft enerzijds risico's bij de communicatie van de modeluitkomsten en bij het onderhoud en de kwaliteitszorg van de modellen. Anderzijds geeft het hoge detailniveau flexibiliteit om antwoorden op specifieke beleidsvragen te kunnen genereren.

Mede naar aanleiding van deze kantttekening geeft het auditrapport enkele aanbevelingen voor modeldocumentatie, communicatie en kwaliteitszorg.

<sup>3</sup> Het kwaliteitsborgingssysteem dat Rijkswaterstaat hanteert bij toepassing van het NRM.

De implementatie van deze aanbevelingen is gaande. Er worden diverse communicatieproducten ontwikkeld, onder andere:

- een heldere en systematische manier van presenteren waarmee voor niet-deskundigen de uitkomsten van (tussen)berekeningen kunnen worden toegelicht en geduid;
- een brochure die voor een brede groep van gebruikers van modeluitkomsten beschrijft waar de modellen voor bedoeld zijn, hoe ze op hoofdlijnen werken, en waar ze wel en niet voor kunnen worden toegepast.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus