

Modellen & duurzaam vervoer  
Waar staan we ?

PLATOS 2008

Frank Hofman

5 maart 2008

Rijkswaterstaat

### Inhoud

- ▶ Consequenties implementatie milieu eisen in planproces
- ▶ Problemen en reactie RWS
- ▶ Het protocol NRM gebruik
- ▶ Actualisatie strategische modellen
  - Inhoudelijk
  - Proces
- ▶ De toekomst

Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart 2

### Consequenties implementatie milieu eisen

- ▶ Toets aan absolute norm is vereiste : bij luchtkwaliteit aan grenswaarden m.b.t.  $PM_{10}$  en  $NO_2$
- ▶ Tracé besluiten worden door milieudefensie en belanghebbenden zeer gedetailleerd bestudeerd – inconsistenties, onjuiste uitgangspunten of niet plausibele verkeerscijfers vormen direct een risico voor het besluit.

Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart 3

### Problemen en reactie RWS (1)

- ▶ Problemen A4/A13, A74, A12
- ▶ Onderzoek AVV naar oorzaken
  - ▶ Genoemde voorbeelden verschillen sterk. Bij de A12 geen probleem met de verkeerscijfers.
  - ▶ Weinig expliciete kwaliteitsborging anders dan professionaliteit opdrachtgever en opdrachtnemer
  - ▶ Context planstudies is veranderd – buitenwereld heeft hoog kennisniveau
- ▶ Aanbevelingen aan DT RWS

Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart 4

### DT RWS 20 april 2007

- ▶ Controle lopende planstudies
- ▶ Opstellen protocol NRM gebruik
- ▶ Voortgaan met actualisatie strategische verkeers – en vervoermodellen leidend tot een LMS en 4 NRM versies met basisjaar 2004
- ▶ .....

Rijkswaterstaat  
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart 5

### DT RWS 14 december

- ▶ Protocol NRM gebruik verplicht voor fasen in planstudies die starten na 1 januari 2008
- ▶ Eerder gestarte fasen die doorlopen in 2008 worden onderworpen aan een controle - risicotaxatie van DVS

Rijkswaterstaat  
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart 6

### Protocol NRM gebruik op hoofdlijnen (1)

- ▶ Vier processen volgens een vast protocol
  - ▶ Generiek: vaststaande stap in V&P waar verkeerskundige inbreng geleverd moet worden
  - ▶ Specifiek: apart ingerichte stap t.b.v. verkeerscijfers
- ▶ Uniformering van processen (kaders en richtlijnen) en afspraken over rapportages en onderliggende berekeningen in elke fase (dummy rapporten en kwaliteitsplan)
- ▶ Belegging verantwoordelijkheden en taken van markt, RD, DVS en PDPD voor elke tussentijdse controle

Rijkswaterstaat  
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart 7

### Protocol NRM gebruik op hoofdlijnen (2)

Te doorlopen proces:	Relevante fasen planproces:	Generiek of specifiek voor verkeerscijfers	Uit te voeren activiteiten:
Beoordelen actualiteit verkeersgegevens	Aanvang verkenning, startnotitie, TN/m.e.r., OTB/m.e.r., TB	Specifiek	- Verkennen veranderingen in omgeving (RO, beleid, infrastructuurnetwerk, etc.) - Advies DVS m.b.t. effecten, risico's en beheersmaatregelen - Indien negatief advies dan beslissing PDPD over opnieuw rekenen (actualiseren) of werken met oude verkeerscijfers
Opstartbijeenkomst	Start verkenning en start planstudie	Generiek	- Integrale project start-up leidt mbt verkeer tot afspraken over: - te hanteren NRM versie - te hanteren beleidsuitgangspunten - vaststelling indicatoren en berekeningsmethode
Uitbesteding verkeersberekeningen aan markt	Telkens wanneer er gerekend wordt	Specifiek	Gestandaardiseerd uitbesteden (ook als dit deel is van integrale en innovatieve uitbesteding): - hanteren kwaliteitsplan bij de uitbesteding - plausibiliteit en interpretatie resultaten toetsen in workshop
Afronding	Verkenning, TN/m.e.r., OTB/m.e.r.	Generiek, onderdeel gate reviews	- Toets op concept eindrapport - Opstellen toetsrapport

Rijkswaterstaat  
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart 8

### Actualisatie LMS en NRM (inhoud)

- ▶ Modelinhoudelijke verbeteringen na voltooiing
  - ▶ Recenter basisjaar 2004, verbeterde en geactualiseerde gedragsmodellen, cijfers consistent met MTR
  - ▶ Vernieuwing en verbetering tijdstipkeuze modellen, betere aansluiting op tijdwaarderingen en Kosten Baten Analyse.
  - ▶ Verbeterde toedeling van het verkeer, realistischere reistijden en filelokaties, betere toedelingen OWN, daardoor minder discussies met andere wegbeheerders
  - ▶ Netwerken geografisch correct waardoor nabewerkingen ten behoeve van lucht en geluid eenvoudiger worden en minder foutgevoelig
  - ▶ Verbeterde modellering openbaar vervoer – zowel trein als bus, tram en metro, waardoor het draagvlak voor onze modellen bij andere actoren vergroot wordt.
  - ▶ Opname nieuwe WLO scenario's in referenties – ruimtelijke uitgangspunten minder vatbaar voor discussie



### Actualisatie LMS en NRM

Reisfrequentie – vervoerwijze en bestemmingskeuze modellen

- ▶ OVG 2002 en 2003 met inkomensinformatie van de belastingdienst
- ▶ Integrale schatting vervoerwijze, bestemmingskeuze en keuze van het vertrektijdstip van de verplaatsing voor de autobestuurder
- ▶ Rekening houdend met onderzoek naar tijdwaardering
- ▶ Onderzoek naar verklarende waarde bereikbaarheid voor reisfrequenties
- ▶ Pivot trein op stationsniveau, bereikbaarheid via logsum uit het stationskeuzemodel



### Actualisatie LMS en NRM

Herziening QBLOK (1)

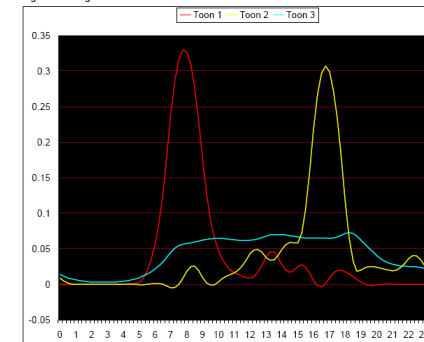
- ▶ Basisconcepten : grondtonen en wensvraag
- ▶ De toedeling is beter empirisch onderbouwd
- ▶ Speed flow curves zijn geactualiseerd
- ▶ Vrachtverkeer wordt als aparte user-class meegenomen en wordt congestiegevoelig toegedeeld
- ▶ Files staan vóór het knelpunt
- ▶ Systeem wordt robuuster door hanteren "wensvraag"
- ▶ Congestiebeeld herkenbaarder door nieuwe methode



### Actualisatie LMS en NRM

Herziening QBLOK (2)

Figuur 3 De grondtonen van de tonenmethode





## De toekomst

- ▶ NSL
- ▶ Commissie Elverding
  - Wat zijn de oorzaken voor de vertraging van infrastructuurprojecten
  - Waar kan versneld worden op een maatschappelijk zorgvuldige manier
  - Is er noodzaak voor speciale wetgeving
- ▶ Vereenvoudiging procedures
- ▶ Ontkoppeling aanleg en ingebruik name
- ▶ Rationalisatie besluitvormingsproces
- ▶ Andere rol modelresultaten dan wel andere methoden voor het afleiden van milieueffecten

