

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

613

Vragen van de leden **De Rouwe** en **Geurts** (beiden CDA) aan de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de dynamische verkeersmodellen* (ingezonden 14 november 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 21 november 2012)

Vraag 1

Bent u bekend met het paper «De meerwaarde van dynamisch rekenen aan emissies» van Verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng en de Universiteit Twente?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de stellingname dat statische verkeersmodellen onvoldoende rekening houden met congestie? Hoe beoordeelt u de conclusie dat het gebruik van statische in plaats van dynamische verkeersmodellen kan leiden tot foutieve beleidsbeslissingen?

Antwoord 2

Nee. Statische modellen leveren goede prognoses van de verkeersomvang in de toekomst en de bijbehorende effecten. Dynamische verkeersmodellen zijn vooral geschikt voor details in de verkeersafwikkeling. Dynamische verkeersmodellen leiden niet tot betere beleidsbeslissingen over investeringen in milieumaatregelen. Voor het bepalen van de effecten van verkeersmanagement zijn dynamische modellen meer geschikt. Kortom, het gaat erom het juiste model voor de juiste toepassing op de juiste manier te gebruiken. Daar hangt het van af of een goede beleidsbeslissing genomen wordt.

Vraag 3

Bent u bereid met behulp van dynamische verkeersmodellen de situatie met betrekking tot luchtkwaliteit en geluidsproductie opnieuw te laten doorlichten, zoals bij de A10 in Amsterdam, de A13 in Rotterdam en andere knelpunten?

¹ 31 oktober 2012, <http://www.verkeerskunde.nl/Uploads/2012/10/Paper9-De-meerwaarde-van-dynamisch-rekenen-aan-emissies.pdf>

Antwoord 3

Nee, zie antwoord op vraag 2.

Vraag 4

Acht u het wenselijk de verkeersmodellen te moderniseren (van statisch naar dynamisch) zodat de berekeningen nauwkeuriger uitkomsten kunnen genereren en maatwerk in specifieke situaties mogelijk is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Nee. Dynamische modellen zijn geschikt om effecten van details in het ontwerp op de verkeersontwikkeling in beeld te brengen. Dit type modellen wordt daarom door lenM gebruikt voor gedetailleerde ontwerpvragestukken en effectiviteit van benutting. Voor het bepalen van geluid- en luchteffecten van het wegverkeer hebben statische modellen de voorkeur, omdat die de juiste informatie leveren om deze effecten op een landelijk uniforme wijze te bepalen.

Vraag 5

Welke consequenties kan een nieuwe rekenmethodiek op basis van dynamische verkeersmodellen hebben voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en de wetsvoorstellen over geluidhinder, namelijk SWUNG I en SWUNG II?

Antwoord 5

Met een statisch model komen goede verkeersprognoses tot stand, die geschikt zijn voor gebruik in NSL en SWUNG. Bij eventueel gebruik van dynamische modellen zou de betrouwbaarheid van de voorspelling niet toenemen. En dit zou niet tot andere lucht- en geluidmaatregelen leiden.