



De Minister

Kennisinstituut voor  
Mobiliteitsbeleid

Datum  
12 februari 2013

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2013/26519

## audit

Geachte Minister,

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) is gevraagd om te beoordelen of de kanttekening over openbaar vervoer uit de audit op het LMS/NRM consequenties heeft voor de onderbouwing van een aantal recente projectkeuzes. Hierbij doe ik u mijn bevindingen en conclusie toekomen.

### Achtergrond

Recent is een audit uitgevoerd op de vernieuwde 2011-versie van het Landelijk Modelsysteem en het Nederlands Regionaal Modelsysteem (LMS/NRM-2011). De samenvatting van het auditrapport bevat de volgende kanttekening:

*"De kosten- en tijdelasticiteiten van reizen in het openbaar vervoer zijn laag vergeleken bij bestaande inzichten uit de literatuur. Dit wil zeggen dat reizen in het openbaar vervoer relatief ongevoelig zijn voor veranderingen in kosten en tijd als gevolg van maatregelen. Voor relaties waar het openbaar vervoer en de auto een vergelijkbaar kwaliteitsniveau hebben is er een risico op het onderschatten van het probleemoplossend vermogen van openbaarvervoerbeleid ten aanzien van congestie op het wegennet. Dit betekent dat de huidige versie van het LMS/NRM niet, of niet zonder meer, toepasbaar is voor het bepalen van het effect van OV-maatregelen."*<sup>1</sup>

### Vraagstelling aan het KiM

Aan het KiM is gevraagd om op basis van beschikbare informatie te beoordelen of de door het auditteam gemaakte kanttekening consequenties heeft voor de onderbouwing van een aantal recente projectkeuzes, waarbij de afweging weg-OV een grote rol heeft gespeeld.

### Gevolgde aanpak

Door RWS is per relevant geacht project informatie verschaft, waarmee inzicht

<sup>1</sup> In het rapport wordt in een voetnoot melding gemaakt van het feit dat in 2012 een herschatting van het model heeft plaatsgevonden. Hierdoor zijn de gevoeligheden voor verandering in OV-reistijden in het model dusdanig veranderd, dat ze wel binnen een door het auditteam acceptabel geachte bandbreedte zijn komen te liggen. Deze 2012-versie van LMS/NRM is echter niet in de audit getoetst.



wordt gegeven in:

1. Hoe voor deze projecten de afweging OV-weg maatregelen als oplossing voor het probleem heeft plaatsgevonden
2. In welke mate deze afweging kwantitatief is onderbouwd en zo ja op welk type cijfers die afweging is gebaseerd (NRM, versie, jaar, stedelijk model, versie, jaar, of andere vervoerscijfers)
3. De eventuele consequenties voor de afweging, wanneer de aantrekkende werking van het OV voor automobilisten door een hogere tijd- en/of kostengevoeligheid ca. twee keer zo hoog zou zijn geweest.

**Kennisinstituut voor  
Mobiliteitsbeleid**

**Datum**  
12 februari 2013

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/26519

Het KiM heeft deze informatie ontvangen voor de projecten:

1. Zuidelijke Ringweg Groningen
2. Ring Utrecht en Driehoek (A27/A1, A28 Spoedaanpak en A28/A1 knpt Hoevelaken (gezamenlijke informatie).
3. Verkenning Rotterdam Vooruit
4. Verkenning Haaglanden
5. OV SAAL
6. RRAAM

De informatie is door het KiM getoetst op volledigheid en beoordeeld op inhoudelijke argumentatie. Het KiM heeft de geleverde informatie beschouwd als volledig naar waarheid opgesteld en heeft derhalve geen nadere analyse uitgevoerd van achterliggende documenten.

### **Bevindingen KiM**

Op grond van de aangeleverde informatie per project kon ten aanzien van alle beschouwde projecten het volgende worden vastgesteld:

- Effectramingen waarbij uitwisseling tussen vervoerwijzen integraal wordt meegenomen in de modelberekeningen, zijn niet bij alle projecten uitgevoerd. Vaker is gekozen voor een effectraming per modaliteit. De keuze voor een dergelijke benadering wordt in de projecten onderbouwd op basis van de aanname dat er sprake is van een beperkte uitwisselbaarheid tussen auto en OV als vervoerwijzen en daarmee een beperkte relatie naar eventuele congestie-effecten van OV-projecten. In de literatuur wordt deze aanname bevestigd. Zo heeft het KiM bijvoorbeeld in de publicatie 'Het scheiden van de markt; Vraagontwikkelingen in het personen- en goederenvervoer' (2009) van diverse grote OV-projecten de effecten op het autogebruik op een rij gezet. Daaruit bleek dat bij kansrijke OV-projecten (dichte bebouwing, korte voor- en natransporttijden, parkeerbeleid etc.) rond de 5 procent van de OV-reizigers afkomstig was uit de auto.
- Voor het inschatten van effecten van wegenprojecten is overal gebruik gemaakt van verkeersmodellen. Daar waar deze modelberekeningen zijn uitgevoerd met het NRM, is dat gedaan voordat de in de audit beschouwde versie NRM2011 beschikbaar was. Daar waar een NRM is gehanteerd, is dus een eerdere NRM versie toegepast<sup>2</sup>, of is gebruik gemaakt van andere regionale modellen.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Van eerdere NRM-versies waren enkele van de betreffende tijd- en kostengevoeligheden ook al wat aan de lage kant, maar lagen die wel veel dichter bij de door het auditteam gehanteerde bandbreedtes.

<sup>3</sup> Bij deze andere modellen bestaat weinig inzicht in de tijd- en kostengevoeligheden van het openbaar vervoer.



**Kennisinstituut voor  
Mobiliteitsbeleid**

**Datum**  
12 februari 2013

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/26519

**Conclusie**

De bovenvermelde bevindingen leiden tot de conclusie 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.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR VAN HET KENNISINSTITUUT VOOR MOBILITEITSBELEID,