

Holland's next top model

Ronnie Poorterman
Oranjewoud / Rijkswaterstaat IJsselmeergebied
ronnie.poorterman@oranjewoud.nl

Terry Albronda
Oranjewoud
terry.albronda@oranjewoud.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
20 en 21 november 2008, Santpoort**

Samenvatting

Holland's next top model

Een fotomodel en een verkeersmodel hebben een aantal zaken gemeen. Ze zijn beide model, dus een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid. En ze proberen beide te voldoen aan een bepaald schoonheidsideaal, een set van eisen en voorkeurskenmerken. Voor beide geldt ook dat het schoonheidsideaal aan verandering onderhevig is.

Dit paper gaat over de ontwikkeling en toepassing van verkeersmodellen in de huidige praktijk van een veranderlijke wereld. Het gaat over hoe het schoonheidsideaal voor de verkeersmodellen verandert en het gaat over de problemen die we ondervinden tijdens onze pogingen om aan dit veranderende schoonheidsideaal te voldoen. Met enkele voorbeelden laten we zien welke onwenselijke situaties ontstaan wanneer we altijd maar proberen te voldoen aan de eisen en voorkeurskenmerken die ons worden opgelegd.

Maar kan het ook anders? Wij denken van wel. Dat een fotomodel probeert om zoveel mogelijk te voldoen aan het opgelegde schoonheidsideaal is begrijpelijk. Voldoe je als fotomodel niet aan het schoonheidsideaal, dan heb je geen bestaansrecht op het hoogste niveau. Wij zijn van mening dat het bij de ontwikkeling en toepassing van verkeersmodellen lang niet altijd nodig is om ons op een vergelijkbare manier te gedragen. Een verkeersmodel heeft namelijk een veel sterkere onderhandelingspositie dan een fotomodel. Bij verkeersmodellen kunnen we aangeven wat wel mogelijk is en wat niet, zonder dat we direct vervangen worden. We kunnen dus grenzen stellen en daarmee het schoonheidsideaal naar realistische maatstaven bijstellen.

Met dit besef in het achterhoofd bieden we enkele oplossingsrichtingen voor de spagaat waarin we met de verkeersmodellen soms terecht komen. We laten zien hoe we de verkeersmodellen en het schoonheidsideaal beter op elkaar kunnen laten aansluiten. Door niet alleen de verkeersmodellen af te stemmen op het schoonheidsideaal, maar door ook het schoonheidsideaal te herzien. Zo gaan we op weg naar een nieuw topmodel. Zodat de toekomst weer iets meer voorspelbaar wordt. En het leven weer iets meer maakbaar?

1. Inleiding

Een fotomodel en een verkeersmodel hebben een aantal zaken gemeen. Ze zijn beide model, dus een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid. En ze proberen beide te voldoen aan een bepaald schoonheidsideaal, een set van eisen en voorkeurskenmerken.

Bij fotomodellen is het schoonheidsideaal aan veranderingen onderhevig. Vergelijk foto's van nu maar eens met die van 10 of 20 jaar geleden en je ziet het verschil. Bij verkeersmodellen is dat al niet anders. Ontwikkelingen in de maatschappij en in de techniek zorgen ervoor dat er tegenwoordig andere eisen aan verkeersmodellen gesteld worden dan 10 of 20 jaar geleden. Tegenwoordig volgen de maatschappelijke ontwikkelingen elkaar in snel tempo op en wordt de wereld steeds complexer. Nieuwe wereldmachten ontstaan. Verschillen tussen arm en rijk worden groter. De maatschappij wordt individueler en al die individuen trekken hun eigen plan. Het schoonheidsideaal van een verkeersmodel dat, rekening houdend met trends in maatschappelijke ontwikkelingen, een betrouwbare voorspelling voor de toekomst kan doen, en daarmee de toekomst enigszins maakbaar maakt, wordt steeds gecompliceerder.

Dit paper gaat over de ontwikkeling en toepassing van verkeersmodellen in de huidige praktijk van een veranderlijke wereld. Over hoe het schoonheidsideaal verandert en waar we tegenaan lopen tijdens onze pogingen om aan dit schoonheidsideaal te voldoen. Niet uitputtend, maar enkele voorbeelden uit de praktijk, hoofdzakelijk gericht op het Nieuw Regionaal Model (NRM). En het gaat over hoe het beter kan. Op weg naar een nieuw topmodel. Zodat de toekomst weer iets meer voorspelbaar wordt. En het leven weer iets meer maakbaar?

2. Het veranderende schoonheidsideaal

Het schoonheidsideaal, de eisen en voorkeurskenmerken, van verkeersmodellen is aan verandering onderhevig. De veranderingen van de afgelopen jaren zorgen ervoor, dat de druk op de verkeersmodellen toeneemt. Drie trends worden in de volgende paragrafen toegelicht. Het volgende hoofdstuk gaat verder in op de consequenties die dit heeft in de praktijk.

2.1 Grotere druk op toepassingsbereik van verkeersmodellen

De druk op het toepassingsbereik van verkeersmodellen neemt continu toe. Dit wordt bijvoorbeeld veroorzaakt door het feit dat de maatschappij in hoog tempo verandert. Van de verkeersmodellen wordt verwacht dat zij deze ontwikkeling bijhouden. Of liever nog: dat zij vooruit lopen op deze ontwikkelingen. Verkeersmodellen worden immers ingezet om de toekomst in beeld te brengen. Aan de invoerkant van de modellen dient iets bekend te zijn of aangenomen te worden over hoe mensen zich over 10 of 20 jaar zullen verplaatsen. En die invoer wordt steeds complexer en moeilijker voorspelbaar. Drie voorbeelden:

- Dagdelen: bredere spitsen door thuiswerkers, filemijders en toeristen leiden ertoe, dat een verdeling in ochtendspits, avondspits en restdag al lang niet meer voldoet. Zowel in de probleemanalyse als in de oplossingsfeer zijn soms alle uren van het etmaal relevant. Verkeersmodellen zijn hier veelal niet op ingericht.

- Vervoerwijzekeuze: auto en OV zijn steeds minder gescheiden modaliteiten. Overstappunten dienen automobilisten vóór de file in bus of trein te krijgen. Nieuwe initiatieven met multimodale routeplanners berekenen vooraf de optimale reis. In-car navigatie en dynamische route informatie panelen langs en boven de weg helpen de (auto)mobilist onderweg. Op dergelijk dynamische multimodale keuzeprocessen zijn verkeersmodellen niet ingericht.
- Ketenmobiliteit: meerdere bestemmingen (huis, crèche, werk, werkafspraak, winkel, sportkantine) op één dag vinden we inmiddels heel normaal, maar de verkeersmodellen zijn hier nog niet volledig op ingericht.

2.2 Grotere druk op betrouwbaarheid van de uitkomsten

Tegelijkertijd neemt ook de maatschappelijke en politieke druk op de betrouwbaarheid van de uitkomsten van de verkeersmodellen toe.

Eenzijds betreft het de betrouwbaarheid van de verkeerscijfers zelf. We leven in een tijd dat de aanleg van nieuwe infrastructuur pas in beeld komt, wanneer we er middels benutting van de bestaande infrastructuur echt niet meer uitkomen. Dit is op zich een goede, duurzame ontwikkeling. Maar het stelt wel de nodige eisen aan de betrouwbaarheid van de verkeersmodellen. Bij benutting hebben we het per definitie over de laatste paar procent restcapaciteit van de infrastructuur. Om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over het oplossend vermogen van een benuttingmaatregel, dient de berekende intensiteit een kleine foutmarge te hebben.

Anderzijds wordt ook in de vertaling van verkeerscijfers naar invoer voor lucht- en geluidsberekeningen een zeer grote betrouwbaarheid van de intensiteiten verlangd. Omdat vervolgens de milieueffecten van maatregelen bepaald dienen te worden, waarbij een verandering van de intensiteit met een paar procent kan leiden tot een projecteffect, met de bijbehorende consequenties voor mitigerende maatregelen. Let wel, we hebben het nog steeds over 10 of 20 jaar in de toekomst. Hier wordt een nauwkeurigheid gevraagd die, gezien alle onzekerheidsmarges aan de invoerkant van de verkeersmodellen en alle aannames in de theoretische berekening van de uitkomsten, niet gegarandeerd kan worden.

2.3 Grotere druk op doorlooptijden modelontwikkeling

Tenslotte wordt de beschikbare tijd voor het ontwikkelen van een verkeersmodel steeds verder beperkt, zeker wanneer je dit in verhouding ziet tot de benodigde inspanningen bij de ontwikkeling van een nieuw model. De benodigde inspanningen worden groter. De beschikbare tijd groeit niet evenredig mee, aangezien deze tijd er simpelweg niet is. De aanvang van een volgende studie betekent vaak dat de deadline voor het opleveren van een geactualiseerde versie van het vigerende verkeersmodel vast staat. Die geactualiseerde versie is nodig wanneer in een voorgaande studie fouten zijn ontdekt die hersteld moeten worden voor aanvang van de nieuwe studie. In de praktijk betekent dit, dat vaak niet gewacht kan worden op de volgende compleet nieuwe versie van het NRM, maar dat een kleine update van de huidige versie wordt gemaakt (bijvoorbeeld versie 2.3 i.p.v. 3.0).

Samenvattend legt de behoefte aan steeds complexere verkeersmodellen, de behoefte aan steeds hogere betrouwbaarheid en de afname van de beschikbare tijd voor modelontwikkeling een enorme druk op de ontwikkelaars van verkeersmodellen. Bij Rijkswaterstaat, waar beslist moet worden over de randvoorwaarden en kwaliteitseisen

van de modellen, en over de invoergegevens die aan het adviesbureau moeten worden aangeleverd (denk bijvoorbeeld aan de set socio-economische gegevens). En bij de adviesbureaus, die op basis van beperkte beschikbare middelen en informatie een hoogwaardig produkt moeten opleveren.

3. Voorbeelden uit de praktijk

3.1 Toepassingsbereik van verkeersmodellen

Rijkswaterstaat stelt zich als publieksgericht netwerkmanager tegenwoordig actief op om verkeershinder bij werkwerkzaamheden te voorkomen. Bij grootschalige projecten, zoals de versterking en verbreding van de Hollandsebrug in de A6 bij Almere, wordt vooraf gestudeerd op de beste fasering (om het werk snel uit te kunnen voeren en toch voldoende capaciteit voor het verkeer over te houden) en de ideale mix van mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen (om het verkeersaanbod waar mogelijk tijdelijk te beperken). Vooral het inschatten van de effecten van mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen, zoals "Filemijden A6" en de "A6 Bereikbaar pas" (www.a6bereikbaar.nl), bleek bij het project Hollandsebrug lastig.

Bij Filemijden worden automobilisten financieel beloond wanneer ze zich binnen een afgesproken tijdvenster (bijvoorbeeld de ochtendspitsperiode) niet op de Hollandsebrug laten zien, terwijl ze daar normaal gesproken wel rijden. Mogelijkheden voor deze automobilisten zijn bijvoorbeeld voor of na de spits reizen, carpoolen, een andere route kiezen, reizen met het openbaar vervoer of thuis werken. Verkeersmodellen zoals het NRM zijn niet in staat om dergelijke geavanceerde keuzes goed in beeld te brengen, bijvoorbeeld omdat de time-of-day berekening met een te beperkt aantal dagdelen werkt.

De A6 Bereikbaar pas is een pas waarmee de forens gratis met bus, tram en metro (OV) of Vanpool kan reizen. Als tegenprestatie geldt dat de pashouder met de auto geen gebruik maakt van de Hollandsebrug tijdens de spits. Hiervoor geldt, dat de verkeersmodellen niet toegerust zijn om zo'n specifieke gratis OV-maatregel volledig te modelleren.

3.2 Betrouwbaarheid van de uitkomsten

Om de argumentatie voor het te kiezen onderzoeksgebied voor milieuberekeningen steviger te onderbouwen, is Rijkswaterstaat op zoek geweest naar een nieuwe manier om deze onderzoeksgebieden te begrenzen. De modelmethode gebiedsafbakening is daarvan het resultaat. Deze methode is bijvoorbeeld toegepast bij de OTB N50 Ramspol-Ens. In het begin ging toepassing van deze methode niet altijd even soepel, bijvoorbeeld doordat de applicatie nog rekenfouten bevatte. Noem het kinderziektes. Dit betekende dat nadere afstemming tussen de Regionale Dienst en DVS over de applicatie noodzakelijk was en dat de applicatie meerdere malen is aangepast. Maar ook nu alles uitgekristalliseerd is, blijft het een omslachtige methode. Een methode die over veel schijven gaat en die veel doorlooptijd vraagt. Zo buigen achtereenvolgens de Regionale Dienst, DVS, een Expertcommissie en tenslotte wederom de Regionale Dienst en DVS zich over de te kiezen begrenzingen van het onderzoeksgebied. Ofwel op basis van een applicatie, ofwel op basis van vuistregels. Dit betekent dat het te kiezen onderzoeksgebied een paar keer beargumenteerd vergroot of verkleind wordt. Wat hier in feite gebeurt, is het creëren van schijnzekerheid middels een ingewikkelde procedure,

terwijl de achterliggende verkeerscijfers soms grote onzekerheidsmarges hebben. De focus lijkt dus verkeerd te liggen. Nu ligt de focus teveel op het proces, maar dat zou dus meer op de kwaliteit van de verkeersgegevens moeten zijn.

3.3 Doorlooptijden modelontwikkeling

Verouderde uitgangspunten

Zolang de werkelijkheid in hoog tempo verandert en de doorlooptijden van modelontwikkeling lang zijn, lopen we de kans te maken te krijgen met verouderde uitgangspunten. Verouderde uitgangspunten met betrekking tot de socio-economische gegevens en het verplaatsingsgedrag van mensen kunnen er bijvoorbeeld toe leiden dat gebieden met grote feitelijke verkeersgroei onderschat worden in de modellen. De A6 tussen Lelystad en Almere is een voorbeeld van hoe de praktijk af kan wijken van de theorie. Op drukke dagen worden in de praktijk nu al de intensiteiten gemeten die het NRM Randstad voorspelt voor 2020.

In sommige gevallen betekent dit dus, dat we met de verkeersmodellen niet de toekomst, maar de huidige situatie of de geschiedenis voorspellen. Kunnen ambtenaren in dat geval niet beter gewoon uit het raam kijken, wanneer we willen weten hoeveel verkeer er rijdt en met welke groei we rekening moeten houden, in plaats van adviesbureaus berekeningen laten uitvoeren? Je zou hier dus kunnen pleiten voor een nieuwe definitie van de raamambtenaar.

Modelontwikkeling binnen studies

De geschetste druk op de verkeersmodellen brengt met zich mee dat een verkeersmodel eigenlijk nooit af is. Verbeterpunten zijn nog niet in een nieuwe versie van het model verwerkt, wanneer het volgende infrastructuurproject alweer van start gaat. Druk op de planning van die projecten leidt tot een situatie dat al met die projecten gestart wordt, voordat het nieuwe en gecorrigeerde verkeersmodel af is. In de praktijk wordt dit probleem soms "opgelost" door de benodigde correctieslag onderdeel van het project te maken. Stap 1 van dat project is dan om een nieuwe referentievariant te bouwen. Voor parallel lopende studies betekent dit, dat gelijktijdig verschillende referenties gebouwd worden. De planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere en de gelijktijdig lopende Zuidas studie is zo'n voorbeeld waarbij 2 nieuwe referentiemodellen zijn gemaakt. Pas later is voor één van beide gekozen als het nieuwe officiële referentiemodel van het NRM Randstad. Consequentie van deze werkwijze is dat fouten die in het ene modelproject gecorrigeerd worden, in het volgende modelproject niet automatisch meegenomen worden, omdat daar dus met een andere versie gewerkt wordt.

Een afgeleide consequentie daarvan is, dat verschillende Regionale Diensten van Rijkswaterstaat binnen een NRM-gebied soms een eigen referentiemodel van het NRM ontwikkelen. De verbeteringen die op basis van het NRM Randstad 2.2 bijvoorbeeld binnen de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere zijn doorgevoerd (leidend tot het NRM Randstad 2.3), hadden vooral betrekking op het gebied rondom Amsterdam en Almere. Overige correcties buiten Noord-Holland waren voor de kwaliteit van deze studie minder relevant en zijn omwille van de tijdsdruk achterwege gelaten. Vanuit het oogpunt van de planstudie is dit een te verdedigen werkwijze. Vanuit het algemeen belang van het NRM Randstad voor alle vier de randstadprovincies niet. Deze werkwijze heeft er bij Zuid-Holland dan ook toe geleid om ook zelf voor eigen studies op basis van het NRM

Randstad 2.2 een verbeterde versie van het NRM Randstad te ontwikkelen (dit werd NRM Randstad 2.4), waarbij weer niet alle verbeteringen vanuit de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere zijn meegenomen.

Zolang verschillende studies, waarbij verschillende versies van een verkeersmodel gebruikt worden, geen raakvlakken hebben, is er in de praktijk niet zoveel aan de hand. De werkwijze is niet geheel correct, maar wel begrijpelijk en te verdedigen. De individuele projecten zijn gered. Het wordt echter een ander verhaal wanneer verschillende studies in elkaars invloedsgebied liggen en wanneer voor een bepaald gebied vanuit 2 versies van hetzelfde verkeersmodel verkeerscijfers berekend worden. Dit heeft niet alleen consequenties voor de verkeerskundige analyse, maar is ook voer voor de inspraakprocedures.

4. Kan het beter?

4.1 Pas op de plaats maken

Een fotomodel probeert zoveel mogelijk te voldoen aan het geldende schoonheidsideaal. Een dergelijke houding is te begrijpen. Voldoe je als fotomodel niet aan het schoonheidsideaal, dan heb je als model geen bestaansrecht op het hoogste niveau.

De voorbeelden uit het voorgaande hoofdstuk laten zien, dat we ons bij de ontwikkeling en toepassing van verkeersmodellen op een vergelijkbare manier gedragen. We proberen alles om maar te voldoen aan de eisen die ons opgelegd worden. Met shortcuts in de planning van modelontwikkeling proberen we de projectplanningen te halen en we verzinnen allerlei ingewikkelde modelmethodes wanneer de roep om betrouwbaarheid toeneemt. Maar dit is lang niet altijd nodig. Een verkeersmodel heeft namelijk een sterkere onderhandelingspositie dan een fotomodel. Bij verkeersmodellen kunnen we aangeven wat wel mogelijk is en wat niet, zonder dat we direct vervangen worden. We kunnen dus grenzen stellen en daarmee het schoonheidsideaal naar realistische maatstaven bijstellen.

Wanneer geconstateerd wordt, dat verkeersmodellen tekort schieten bij het beantwoorden van bepaalde verkeerskundige vragen, dan is een natuurlijke reactie om meer geavanceerde verkeersmodellen te ontwikkelen. Gezien de huidige maatschappelijke discussies rondom de betrouwbaarheid van verkeersmodellen is dit onverstandig. Het implementeren van nieuwe elementen in de verkeersmodellen betekent de introductie van nieuwe risico's, terwijl we eerst de bestaande risico's onder controle zouden moeten hebben. In dat opzicht is het dan ook gevaarlijk dat bij de ontwikkeling van de nieuwe NRM's gekozen is voor zeer veel nieuwe elementen, zoals gebruik van het Nationaal Wegen Bestand (NWB) als basis voor de autonetwerken, een nieuwe applicatie voor matrixkalibratie en een nieuwe Qblok toedelingmethode. Hiermee legt Rijkswaterstaat DVS veel druk bij zichzelf en de Regionale Diensten. Nu even pas op de plaats maken en alle nieuwe elementen beheersen is noodzakelijk, voordat de volgende vernieuwingsronde doorgevoerd wordt.

4.2 Top down benadering: de Commissie Elverding

De "Advies Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten" (kortweg Commissie Elverding) doet voorstellen voor het versnellen van de besluitvorming rond infrastructurele projecten. Het gaat om integrale besluitvorming, vroegtijdig betrekken van alle belanghebbenden en eenvoudiger uitwerking van plannen. Liggen hier kansen voor de ontwikkeling en toepassing van verkeersmodellen? Twee voorbeelden willen we hier noemen:

Ten eerste pleit de Commissie ten aanzien van bestuur o.a. voor integrale besluitvorming, duidelijke beslistmomenten met deadlines en minder betrokkenen. Hoe vertaalt dit zich naar de wereld van de verkeersmodellen? Bij de ontwikkeling van verkeersmodellen kost o.a. het vaststellen van de socio-economische gegevens voor het planjaar, en dan vooral de nadere verdeling van op hoofdlijnen vastgestelde ontwikkelingen, veel tijd, omdat hier veel actoren bij betrokken zijn. Dit proces kan versneld worden door de besluitvorming bij minder actoren neer te leggen, bijvoorbeeld door een bestuurder mede namens anderen te laten opereren.

Deze werkwijze maakt het ook mogelijk om bij de ontwikkeling van een nieuw NRM vooraf realistischer te plannen, rekening houdend met inhoudelijke en bestuurlijke keuzemomenten. Gedurende het proces is er dan minder aanleiding om de planning aan te passen. Er kan strakker op de planning gestuurd worden.

Ten tweede geldt voor milieu, dat de Commissie voorstelt om de uitwerking van plannen eenvoudiger te maken. In het politieke voorkeursbesluit wordt één alternatief geselecteerd en berekend. Voorop staat dat altijd moet worden voldaan aan milieunormen voor geluid en luchtkwaliteit. Verder wil het kabinet een eenvoudigere, transparantere en robuustere manier om de milieueffecten van projecten te berekenen. De bestaande rekenmethode creëert volgens het kabinet schijnzekerheid. Nadat de infrastructuur in gebruik is genomen, wordt een oplevertoets gedaan. Deze kan leiden tot extra milieumaatregelen. Daarmee is in het Tracébesluit (inclusief financiering) dan al rekening gehouden.

Voor wat betreft de betrouwbaarheid van de verkeerscijfers wordt hiermee dus meer naar de praktijk gekeken, en minder naar de theoretische berekeningen. Voor wat betreft de doorlooptijd geldt, dat deze aanzienlijk verkort kan worden. Al met al wordt het proces dus versneld, zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van de eindoplossing.

De reacties op het rapport van de Commissie Elverding zijn overigens verdeeld, waarbij de bekende stellingen worden ingenomen. In een reactie stelt de Stichting Natuur en Milieu bijvoorbeeld dat de voorstellen van de Commissie Elverding slecht zijn voor milieu, natuur en bewoners. Niet de juridische procedures zouden het probleem zijn, maar de gebrekkige werkwijze van de overheid. Volgens de stichting scherpen juridische ingrepen en onrealistische termijnen voor besluitvorming de tegenstellingen juist aan en leiden deze daardoor eerder tot vertraging dan versnelling.

Daar tegenover staan bijvoorbeeld de reacties van VNO-NCW, Bouwend Nederland, Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) en MKB Nederland. Zij reageren positief. Omdat sneller over infrastructurele maatregelen kan worden besloten, zal er ook meer en sneller gebouwd kunnen worden.

Alles overwegend verwacht ik dat een snelle en volledige implementatie van alle adviezen uit het rapport van de Commissie Elverding geen vanzelfsprekendheid is. Voor

onzelf is het daarom belangrijk om ook vanaf de werkvloer continu actief te zoeken naar mogelijke verbeteringen: de bottom up benadering.

4.3 Bottom up benadering: verbeteringen vanaf de werkvloer

Kwaliteitsplannen

Rijkswaterstaat heeft de afgelopen jaren veel werk verzet om de ontwikkeling en toepassing van verkeersmodellen te structureren en optimaliseren. Enkele voorbeelden zijn het "Regiedocument Verkeersprognoses", het "Kwaliteitsplan Verkeerscijfers in Verkenningen en Planstudies", de rapport-template "Rapport Verkeersgegevens Planstudie X", de "Checklist Controles" en de "Leidraad Verkeerskundige Input Milieustudies" inclusief gebruikershandleiding voor de bijbehorende Excel applicatie. Dit zijn allemaal voorbeelden van rapporten die de modelontwikkelaar en -toepasser bij de hand nemen bij het te doorlopen proces. Zodat alle benodigde stappen correct doorlopen worden, zonder teveel of te weinig te doen, waardoor de verkeerscijfers correct en compleet zijn, de overgang van verkeerscijfers naar milieucijfers goed verloopt en alle berekeningen houdbaar zijn voor de Raad van state. Hoewel dit allemaal goede initiatieven zijn, zijn het ook allemaal in meerdere of mindere mate voorbeelden van hoe we proberen te voldoen aan het opgelegde schoonheidsideaal. We kunnen echter ook een andere benadering kiezen.

Stel het schoonheidsideaalbeeld bij

In de inleiding van dit hoofdstuk schreven we al dat een verkeersmodel een sterkere onderhandelingspositie heeft dan een fotomodel in het gevecht om te voldoen aan het schoonheidsideaal. Bij verkeersmodellen kunnen we aangeven wat wel mogelijk is en wat niet, zonder dat we direct vervangen worden. We kunnen dus grenzen stellen en daarmee het schoonheidsideaal naar realistische maatstaven bijstellen. Hoe kunnen we dit doen?

Ten eerste door te accepteren dat een verkeersmodel nooit perfect is, hoe groot de inspanning daartoe ook geweest is, en door daar ook op die manier over te communiceren naar de politiek en de buitenwereld. Zowel over de mogelijke fouten in de in- en uitvoer van het verkeersmodel, als over de aanwezige betrouwbaarheidsmarges die inherent zijn aan het werken met toekomstvoorspellingen. Naar de praktijk vertaald betekent dit bijvoorbeeld dat we zouden moeten stoppen met het actualiseren van een referentiemodel binnen een studie. Hoe groot de (politieke) druk ook is. Gebruik daarvoor in de plaats binnen een studie altijd het vigerende referentiemodel, ook al weet je dat er kleine onvolkomenheden in zitten. De vigerende versie is state-of-the-art en daarmee per direct inzetbaar. En als dit echt niet kan, bijvoorbeeld omdat het vigerende verkeersmodel aantoonbaar ontoereikend is, start een studie dan pas nadat het verkeersmodel geactualiseerd is.

Ten tweede door de grenzen van het toepassingsbereik van de verkeersmodellen te accepteren en door daar ook op die manier over te communiceren naar de politiek en de buitenwereld. Niet ieder verkeerskundig probleem is met een verkeersmodel oplosbaar. Enkele voorbeelden zijn al besproken. Accepteer dat de huidige verkeersmodellen voor sommige vraagstukken niet de benodigde functionaliteit beschikken en zoek een andere methode. Misschien een praktijkproef?

Andere organisatie NRM beheer

De stelling dat we zouden moeten stoppen met het actualiseren van een referentiemodel binnen een studie roept de vraag op hoe je de actualisatie van een verkeersmodel dan wel zou moeten organiseren. Ons voorstel is om 1 partij aan te stellen (dit kan een Regionale Dienst van Rijkswaterstaat zijn, de NRM-beheergroep of een marktpartij) die zorg draagt voor het actueel houden van het vigerende verkeersmodel. Alle verbetermogelijkheden / foutcorrecties die ontdekt worden in de verschillende studies worden doorgegeven aan deze beheerpartij en deze partij zorgt voor de verwerking ervan in 1 moederbestand. Dit moederbestand wordt beschikbaar gesteld en geldt als basis voor alle nieuwe studies. Daarmee kunnen we voorkomen dat verbeteringen uit het ene project vergeten worden in het andere project.

5. Creëer je eigen wereld

Dit paper ging over de ontwikkeling en toepassing van verkeersmodellen in de huidige praktijk van een veranderlijke wereld. Over hoe het schoonheidsideaal van verkeersmodellen verandert. En waar we tegenaan lopen tijdens onze pogingen om aan dit steeds veeleisender schoonheidsideaal te voldoen. Maar gelukkig zijn we geen fotomodellen, zonder invloed op het schoonheidsideaal. Wij hebben wél wat te kiezen. Wanneer we beter voorbereid zijn op veranderingen in het schoonheidsideaal van verkeersmodellen en wanneer we zelf invloed uitoefenen op dat schoonheidsideaal, dan is de toekomst wel degelijk maakbaar: creëer je eigen wereld!

Literatuur

Advies Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten (2008). *Sneller en Beter*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

RWS-AVV (2005). *Regiedocument verkeersprognoses*. Rotterdam: Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer

RWS-AVV (2007). *Kwaliteitsplan verkeerscijfers in verkenningen en planstudies*. Rotterdam: Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer

RWS-AVV (2007). *Rapport verkeersgegevens planstudie X*. Rotterdam: Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer

RWS-AVV (2007). *Checklist controles*. Rotterdam: Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer

RWS-AVV (2007). *Modelmethode gebiedsafbakening luchtonderzoek*. Rotterdam: Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer

RWS-AVV (2007). *Leidraad verkeerskundige input milieustudies*. Rotterdam: Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer

RWS-AVV (2007). *Verkeerskundige input milieustudies, gebruikershandleiding Excel applicatie*. Rotterdam: Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer