

De provinciebrede modelaanpak. Aanpakken of loslaten?

Jan Kiel – Panteia BV – j.kiel@panteia.nl
Rik van Grol – Significance – vangrol@significance.nl
Martijn Heynickx – Provincie Noord-Brabant – mheynickx@brabant.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 19 en 20 november 2015, Antwerpen

Samenvatting

In de afgelopen decennia hebben tientallen verkeer- en vervoermodellen het licht gezien in Nederland. Rijk, provincies en gemeenten hebben allen modellen ontwikkeld om tegemoet te komen aan de beleidsvragen die op diverse overheidsniveaus leven. Qua invoer en methode lopen de verschillende modellen sterk uiteen. Het zijn echter de uiteenlopende resultaten op de raakvlakken van de modellen die in toenemende mate tot problemen leiden.

Om dit probleem op te lossen zijn er een aantal initiatieven genomen. Op landelijk niveau zijn door Rijkswaterstaat het Landelijk Model Systeem (LMS) en de vier Nederlands Regionale Modellen (NRM Noord, Zuid, West en Oost) in toenemende mate consistent gemaakt. In de Noordvleugel, de provincie Utrecht en de provincie Noord-Brabant zijn ook modelaanpakken ontwikkeld en in praktijk gebracht. Deze laatste groep regionale initiatieven hebben alle een eigen traject doorlopen. In dit paper kijken we naar de vraag of de regionale initiatieven hebben gebracht wat er vooraf van verwacht werd.

Zonder in details te treden omtrent de technische kant van de drie regionale modelaanpakken zijn er drie kernelementen bij iedere modelaanpak:

- Een gemeenschappelijke en daardoor consistente transport database.
- Een samenwerkingsverband, stuurgroep en een gebruikersplatform.
- Een beheerorganisatie voor de bewaking van de kwaliteit, voortgang en consistentie.

Op basis van de ervaringen in Utrecht, Brabant en de Noordvleugel, die zowel positieve als negatieve kanten hebben, zijn de volgende conclusies te trekken:

- Een gezamenlijke modelaanpak kan zeer succesvol zijn en leidt tot betere, consistentere en gedragen resultaten, en is op termijn kosten efficiënter.
- Een samenwerkingsverband moet op alle niveaus gedragen worden (samenwerking kan niet afgedwongen worden)
- Een gezamenlijke modelaanpak werkt alleen als de doelen waarvoor de modellen worden gebruikt niet té divers zijn.
- Als de verschillen in modelwensen/toepassingen te ver uiteenlopen dan moeten er concessies worden gedaan en aanvaard ten aanzien van de te bereiken consistentie, of omgekeerd, als de consistentie tussen de modelresultaten van groot belang wordt geacht, dan moeten er concessies worden gedaan aan de mate waarin de verschillende modellen voor een specifiek gebied kunnen worden ingericht.

Op basis van de ervaringen stellen we ons de vraag of we met de aanpak moeten doorgaan. Aanpakken of loslaten?

1. Inleiding

In de afgelopen decennia hebben tientallen verkeer- en vervoermodellen het licht gezien in Nederland. Rijk, provincies en gemeenten hebben allen modellen ontwikkeld om tegemoet te komen aan de beleidsvragen die op diverse overheidsniveaus leven. De modellen hebben een belangrijke functie, omdat de vragen vaak complex zijn. Verkeersmaatregelen of infrastructuurprojecten kunnen diverse effecten hebben zoals een verandering van de vervoerwijzekeuze, de reisfrequentie, de routekeuze, en de tijdstipkeuze. Om alle voorkomende vragen te kunnen beantwoorden zijn in het verleden diverse soorten modellen ontwikkeld, die qua invoer en methode vaak sterk uiteenlopen.

De toename van de ontwikkeling en gebruik van de modellen heeft een keerzijde. De toepassing van verschillende verkeersmodellen leidt vaak tot afwijkende resultaten voor dezelfde gebieden of wegvakken. Hierdoor wordt het vertrouwen in de resultaten op de proef gesteld. De afgelopen 10 jaar is het steeds belangrijker gebleken om meer consistente resultaten te realiseren. Daarnaast werd men zich steeds meer bewust van het feit om te streven naar betere, meer robuuste en meer transparante verkeersmodellen.

De wens tot meer afstemming heeft geleid tot een aantal initiatieven. Op landelijk niveau zijn door Rijkswaterstaat het Landelijk Model Systeem (LMS) en de vier Nederlands Regionale Modellen (NRM Noord, Zuid, West en Oost) in toenemende mate consistent gemaakt. In de Noordvleugel, de provincie Utrecht en de provincie Noord-Brabant zijn modelaanpakken ontwikkeld en in praktijk gebracht. Dit betreft respectievelijk VENOM, PBMA en BBMA. VENOM is gestart in 2005, PBMA in 2009 en BBMA in 2011. De initiatieven hebben alle een eigen traject doorlopen. Dit heeft tot de vraag geleid of de initiatieven hebben gebracht wat er vooraf van verwacht werd.

In dit paper staan we stil bij de modelaanpakken zoals die in de Noordvleugel, Utrecht en Noord-Brabant zijn ontwikkeld. Daarvoor gebruiken we input die uit een workshop (17 juni 2015) is voortgevloeid over de stand van zaken van de modelaanpakken in de genoemde regio's. Voordat we de stand van zaken onder de loep nemen gaan we eerst kort in op de filosofie van de modelaanpak. Het paper eindigt met een aantal conclusies¹.

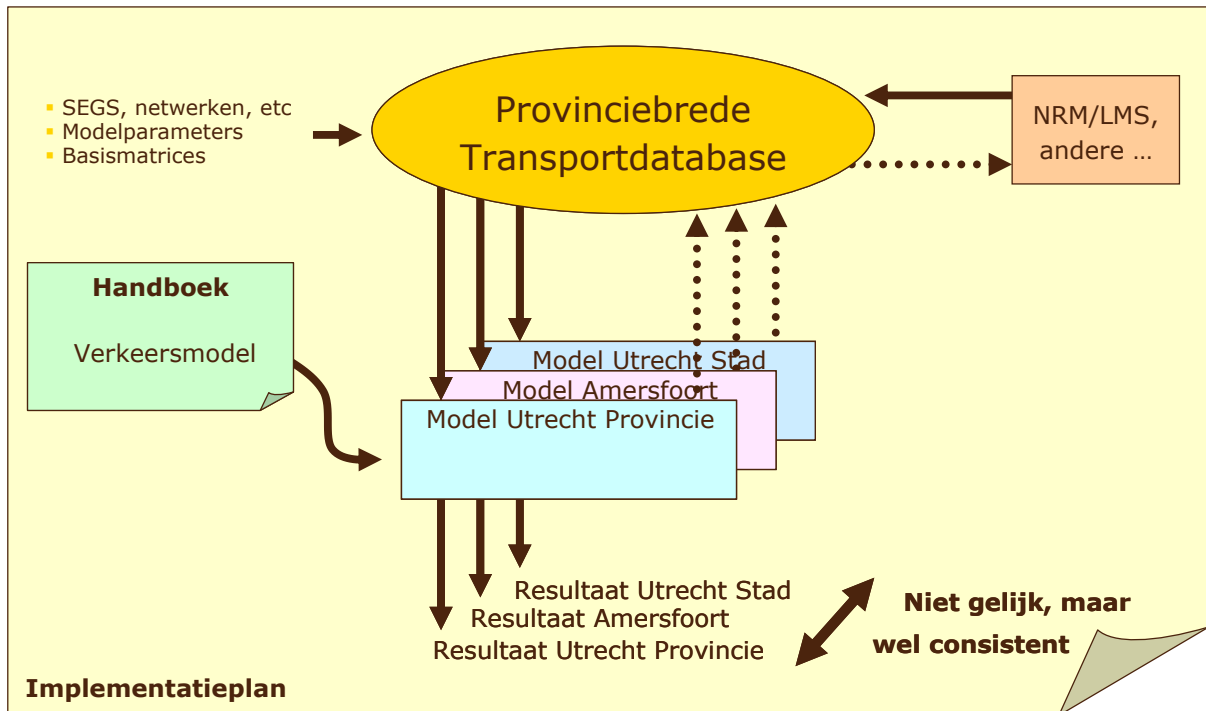
2. Wat is een modelaanpak?

De modelaanpakken die tot dusver zijn ontwikkeld hebben als gezamenlijk achtergrond dat ze resultaten willen bieden die regionaal worden ondersteund. De modellen die onder de aanpakken vallen zijn zo veel mogelijk onderling afgestemd. Daarmee bieden de modelaanpakken in theorie een betere basis voor het maken van verkenningen. Een basis die bovendien kostenefficiënter is omdat gezamenlijk wordt gewerkt aan de ontwikkeling en toepassing van de modellen, waarbij onder andere duur verzamelde data wordt hergebruikt.

¹ De auteurs danken mede Justin Hogenberg (Provincie Utrecht) en Suzanne Kieft (VENOM) voor hun inbreng over de modelaanpakken in Utrecht en de Noordvleugel.

Figuur 1 geeft als voorbeeld een schematische indruk van de opzet van een modelaanpak zoals die in Utrecht en Noord-Brabant is ontwikkeld. Het uitgangspunt hier is een centrale transport database, waarin data bijeen is gebracht dat kan dienen als invoer voor verkeersmodellen. Deze centrale transportdatabase dient alle benodigde data te omvatten voor zowel basis- als toekomstjaar. Deze data betreft onder meer sociaal-economische gegevens, netwerken en model parameters. De data is enerzijds afkomstig van het Landelijk Model Systeem (LMS) en het Nederlands Regionaal Model (NRM) van Rijkswaterstaat en anderzijds van de diverse gemeenten in beide provincies.

Figuur 1: Schematisch overzicht van de opzet van de PBMA en BBMA



Indien een bestuurlijke organisatie (gemeente) in een provincie een (nieuw) verkeersmodel wil bouwen volgens de principes van de modelaanpak, dan biedt het Handboek Verkeersmodel richtlijnen die toegepast moeten worden bij de bouw van het verkeersmodel. In figuur 1 zijn als voorbeeld de provincie Utrecht en de gemeenten Utrecht en Amersfoort opgenomen. Voor de bouw van een verkeersmodel wordt invoerdata uit de transportdatabase gehaald en – waar nodig – verfijnd of gecorrigeerd (bijvoorbeeld een nadere detaillering van de gebiedsindeling). Nadat de bewerkingen op de invoerdata zijn uitgevoerd, worden deze terug geleverd aan de transport database. Zodoende is en blijft de transportdatabase steeds voorzien van de meest actuele invoerdata.

Zowel de modelaanpak als de verkeersmodellen die hierop zijn gebaseerd worden in de loop van de tijd doorontwikkeld. Figuur 1 moet dan ook als een cyclisch proces worden gezien. De database en de modellen worden periodiek steeds verder verbeterd.

3. Ervaringen in de provincie Utrecht

In de provincie Utrecht zijn verschillende wegbeheerders actief op het gebied van de toepassing van regionale verkeersmodellen. Rijkswaterstaat Midden-Nederland (RWS) gebruikt het Nieuw Regionaal model (NRM), de Eemlandregio het Eemlandmodel, de voormalige BRU regio (Bestuur Regio Utrecht) het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU) en de Oostelijke regio gebruikt het WERV-model.

In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens uiteen gezet; welke aanpak de provincie Utrecht gebruikt heeft om afstemming tussen de verschillende modellen tot stand te brengen, wat de uitkomsten van de evaluatie van deze aanpak waren, hoe de aanpak gewijzigd wordt voor toekomstige afstemming en wat hiervan de voor- en nadelen zijn.

3.1 PBMA 1^e fase

In 2009 heeft de provincie het initiatief genomen om regionale afstemming tussen verkeersmodellen tot stand te brengen middels de 1^e fase provinciebrede modelaanpak (PBMA). Dit gebeurde in samenwerking met BRU, RWS en de gemeenten Amersfoort, Utrecht en Veenendaal. In juni 2010 is deze initiatieffase afgerond en zijn handboeken voor gegevensverzameling, verkeersmodelbouw en implementatie en beheer opgesteld.

Daarnaast is een bestuursovereenkomst opgesteld en ondertekend door alle regionale partners. De belangrijkste afspraken uit deze overeenkomst waren:

- De provincie neemt het initiatief tot het verzamelen, opslaan en actualiseren van alle relevante modelgegevens bij de ruim dertig regionale partners.
- De provincie stelt samen met een marktpartij modelinstellingen vast die modelbeheerders moeten gebruiken.
- Regionale partners leveren kosteloos verkeersgegevens voor de PBMA en maken gebruik van de database en handboeken voor modelbouw.

De afgelopen jaren zijn goede resultaten behaald met de PBMA 1^e fase. De regionale modellen hebben veelal dezelfde gegevens gebruikt op basis van de PBMA en alle modellen hebben aansluiting met het NRM gevonden. Bepaalde onderdelen uit de aanpak hebben echter ook tot kritiek geleid en waren reden om de 1^e fase kritisch te evalueren.

3.2 Evaluatie 1e fase

In de PBMA 1^e fase zijn de coördinerende en regisserende rol van de provincie en de medewerking van alle regionale partners kernelementen. Een uitgangspunt van de PBMA was dat iedere regionale partner met behulp van de database en de handboeken een regionaal verkeersmodel moest kunnen bouwen.

Dit uitgangspunt leidde tot kritiek, omdat veel partners geen behoefte hadden aan een regionaal verkeersmodel, of geen middelen vrij konden maken om actief gegevens te leveren. Ook waren sommige partners al aangesloten bij de projectorganisatie van een regionaal verkeersmodel. Daarnaast werden de modelbeheerders van bestaande regionale modellen door de PBMA deels buitenspel gezet terwijl deze juist goede contacten met de relevante partners hadden en meer lokale kennis hadden dan de

provincie. Omdat de provincie een sterk coördinerende en regisserende rol had werden deze kennis en contacten niet optimaal benut. Modelbeheerders hebben tijdens de evaluatie ook aangegeven voornamelijk zelf modelgegevens te willen verzamelen.

Ook dicteerde de PBMA veel specifieke modelinstellingen om maximale overeenstemming tussen de verkeersmodellen te bereiken. In de praktijk bleek dit onwenselijk omdat de verschillende regionale modellen voor verschillende doeleinden gebruikt worden. Bij VRU ligt het zwaartepunt bijvoorbeeld sterk op openbaar vervoer, bij het Eemlandmodel vooral op auto.

Ten slotte bleek de aanpak te intensief voor de provincie, omdat ze contact moest leggen en onderhouden met ruim 30 regionale partners. Door de tijdsdruk is een database voor modelgegevens ook nooit volledig gerealiseerd. Modelgegevens zijn wel uitgewisseld, maar niet in een transparante database opgeslagen. Het bleek daardoor lastig om modelgegevens goed te actualiseren en uit te wisselen.

3.3 PBMA 2^e fase

Veel regionale partners hebben in de evaluatie aangegeven behoefte te hebben aan een vorm van afstemming, maar niet volgens de harde richtlijnen van de PBMA 1^e fase. In overleg met de partners, is daarom een PBMA 2^e fase geïnitieerd waarin de PBMA op een aantal punten gewijzigd is. In de 2^e fase staan modelbeheerders centraal. Zij halen direct modelgegevens op bij de partners uit hun projectorganisatie. Daarnaast zijn ze vrij om hun eigen instellingen voor hun model te kiezen. De provincie speelt een kleinere rol. Ze verzamelt alleen de modelgegevens via de modelbeheerders en plaatst deze in een database. De database bevat daarna alle relevante gegevens van alle regionale verkeersmodellen, die de modelbeheerders kunnen gebruiken voor modelafstemming.

Voor- en nadelen

Voordelen van de gewijzigde aanpak zijn:

- Overheden die geen behoefte hebben aan een verkeersmodel worden niet meer verplicht om mee te werken.
- De lokale kennis en contacten van de modelbeheerders worden optimaal benut
- Modelbeheerders kunnen hun modellen volgens hun eigen modelwensen inrichten.
- De provincie hoeft voor gegevensverzameling alleen nog contact te onderhouden met de vier modelbeheerders.
- De provincie hoeft geen groot bestuurlijk traject op te tuigen om medewerking van regionale partners af te dwingen.

Nadelen van de gewijzigde aanpak zijn:

- Gegevens worden bij de bouw en actualisatie van de verschillende regionale verkeersmodellen verzameld en geactualiseerd en niet vooraf. Hierdoor gebruiken de verschillende modellen niet direct dezelfde gegevens. De provincie moet hier actief op sturen.
- Door verschillen in modelinstellingen wordt slechts tot op zekere hoogte afstemming tussen modellen bereikt.

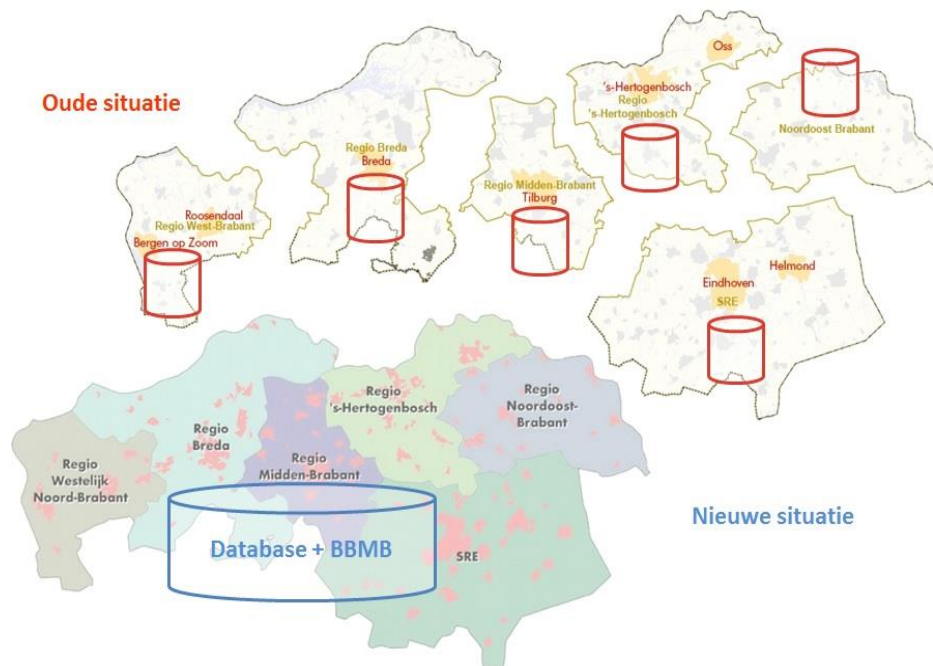
De PBMA 2^e fase geeft meer vrijheid aan modelbeheerders in de regio en is minder intensief voor de provincie. Er wordt echter wel minder afstemming tussen de verschillende modellen bereikt. Het belangrijkste uitgangspunt van de PBMA 2^e fase is daarom niet om verkeersmodellen identiek te maken, maar om de verschillen tussen de modellen transparant te maken. Hierdoor kunnen we verschillen in modelresultaten verklaren en in de juiste context plaatsen. Een transparante database met modelgegevens speelt hierin natuurlijk een cruciale rol.

4. Ervaringen in de provincie Noord-Brabant

In Noord-Brabant worden al decennia verkeersmodellen toegepast voor in eerste instantie infrastructuurstudies. Waarbij er in de jaren '70 tot '90 gebruik gemaakt werd van purpose-build verkeersmodellen (veelal studie-gerelateerd) en gemeentelijke of RWS-verkeersmodellen, zijn er in de periode 2003-2008 regionale verkeersmodellen gebouwd. Dit is binnen de GGA's en de stadsregio SRE gebeurd. De Gebiedsgerichte Aanpak is de werkwijze in Brabant waarbij gemeenten, provincie en RWS in regio's met elkaar samenwerken om mobiliteitsgerelateerde problematiek collectief aan te pakken. Bij de jarenlange toepassing van deze 'GGA-modellen' zijn diverse problemen geconstateerd:

- Geen goede afstemming tussen de modellen (zowel qua input als techniek)
- Weinig transparantie in input en techniek
- Weinig/geen regie op modellen en de input hiervoor: er was geen proces rond de verkeersmodellen opgebouwd met veel onduidelijkheid en onzekerheid tot gevolg
- Inefficiëntie: werk en kosten werden vaak veelvuldig gemaakt of over gedaan

Daarom hebben in 2012 de regio's en de provincie samen besloten de BBMA (BrabantBrede ModelAanpak) op te zetten waarbij is vastgehouden aan de GGA als ambtelijk en bestuurlijk platform.



Daarbij zijn vooraf handboeken opgesteld om de lijnen van de werkwijze uit te zetten en dit voor de techniek (verkeersmodel), BBMA-database (input) en de procesmatige werkwijze (implementatieplan).

Op basis hiervan is de BBMA-database gebouwd, de BrabantBrede Modelbasis (provinciaal model), en de regionale modellen. De regionale modellen zijn als eindproduct in 2013-2015 opgeleverd, waarmee er nu kwalitatief sterke, multimodale verkeersmodellen zijn in Brabant. Tot slot is ook beheer georganiseerd, iets dat in de praktijk vaak vergeten wordt. Daarin hebben we een aantal ontwikkeltrajecten opgenomen, zodat we innovaties eerst goed kunnen testen en daarmee niet de bouw van de modellen frustreren.

En hoe nu verder? Uit het bouwtraject van de BBMA is namelijk heel wat geleerd en er zijn of komen inmiddels nieuwe ontwikkelingen waardoor in 2016 de actualisatie op de agenda staat. Hoe kunnen we dit nu in goede banen leiden en de leerpunten nuttig inzetten? Hieronder wordt stapsgewijs ingegaan op de bevindingen uit de gehele aanpak.

4.1 Algemeen en proces

Essentieel is te zorgen dat je een goed overlegplatform hebt, met een goede ambtelijke en bestuurlijke dekking. Als je daarbij kunt aansluiten bij bestaande structuren (zoals de GGA in Brabant), helpt dit enorm in je proces. Anders kruipt er heel wat inspanning in het creëren van een dergelijk platform.

Daarnaast zijn we als vakspecialisten vaak erg sterk in het doelgericht realiseren van een project, maar durven onszelf daarbij gaandeweg wel te verliezen in de inhoud die we zo interessant vinden of problemen die in het traject ontstaan. Een groot risico is dat je daarbij 'the bigger picture' en het algemene proces uit het doel verliest.

Een uitdaging daarbij is dat je het proces en de planning in de hand houdt zonder de betrokkenheid van je stakeholders te verliezen. Het dilemma hierin is dat dit vaak zaken zijn die haaks op elkaar staan en het een of-of relatie is. Dit is bij de bouw in sommige regio's een problematisch punt gebleken waardoor het proces uit de hand dreigde te lopen. Daarom is het zo belangrijk om in het proces goed te communiceren en aan verwachtingsmanagement te doen naar je stakeholders toe. Klinkt logisch, maar dit wordt snel uit het oog verloren.

Het is overigens ook efficiënt en goed voor het draagvlak om gebruik te maken van bepaalde stakeholders en hun kracht benut. Ga bijvoorbeeld niet bij de bouw van een verkeersmodel op de stoel van ruimtelijke ordening of OV zitten, maar maak optimaal gebruik van wat zij hebben te bieden hebben. Breek tot slot ook het gesprek open over wat ze niet hebben of hebben gedaan en wat je vanuit mobiliteit wel nodig hebt. Deze integrale benadering heeft de BBMA geholpen om tot een succes te worden. Ook kunnen je regionale partners (vb. gemeente) een nuttige rol spelen in het regionale deelproject.

4.2 Dataverzameling en database

Procesmatig is de tip: voer sterk regie en blijf inhoudelijk betrokken bij wat er de database ingaat. Vertrouw niet blind op dat een gemeente of een consultant het er wel goed in gezet heeft, immers: "Assumption is the mother of all fuckups". Foute input, al

gaat het 'slechts' over tellingen – zoals vaak toch gedacht wordt – kan verderop in het project het proces flink frustreren. Dit kost tijd die we graag elders investeren, maar zal je ongetwijfeld achteraf heel wat tijd besparen!

Inhoudelijk is het goed om met GIS-, OV-, of andere specialisten goed om tafel te gaan zitten waar slimme koppelingen gemaakt kunnen worden. Denk aan koppeling OV-chip aan het HASTUS-lijnnennetwerk van de vervoerder. In de BBMA is een relationele database gebruikt op een heel laag schaalniveau (SEG's op PC-6 niveau beschikbaar). Dit is een krachtig instrument gebleken dat we zeker voort zullen zetten.

Een laatste tip: wees bedachtzaam met nieuwe databronnen en voorkeurwerkwijzen die consultants propageren, stel je steeds de vraag wat nodig is en of het je proces niet gaat frustreren. Indien het mogelijk frustreert, trek je het best los van de bouw.

4.3 Modelbasis en regionale modellen

Je kunt een state-of-the-art multimodaal verkeersmodel bouwen, maar als hier geen behoefte aan is, moet je hier vooral niet de effort in gaan steken. Doelmatigheid is troef. Zorg ook voor zoveel mogelijk transparantie in je methodiek en de achterliggende scripting. Daarvoor is specialistische kennis nodig, zorg dat je deze ter beschikking hebt op een of andere manier! Louter processturing werkt niet bij bouw en toepassing van verkeersmodellen.

Hou overigens een zekere flexibiliteit in je methodiek zodat je kunt anticiperen of acteren indien je model niet tot plausibele bouwresultaten leidt. De BBMA is vrij flexibel opgesteld, waardoor we niet per definitie afhangen van andere partijen of producten zoals het NRM. Maar anderzijds sluit de BBMA wel sterk aan op de behoeften van de stakeholders (vb. Kruispuntmodellering, multimodaal, ...).

4.4 Ons verdict

De BBMA is een belangrijk en betrouwbaar instrument in Noord-Brabant geworden. We zouden deze bij nader inzien zeker opnieuw toepassen als de keuze ons opnieuw voorlag. Het biedt namelijk een solide houvast; duidelijkheid en transparantie, maar bovenal een structuur voor het algehele proces van verkeersmodelbouw.

Daarbij adviseren we andere partijen wel voordat je eventueel met een dergelijke aanpak start:

- Heb je voldoende vraagstukken op het gebied van verkeersmodellen? Indien deze beperkt zijn, is deze aanpak wellicht te zwaar als inzet omdat het je relatief weinig oplevert in de toepassingsfase.
- Zorg dat het een overkoepelend idee is met draagvlak, zonder draagvlak geen aanpak
- Het is altijd maatwerk; Brabant is anders dan een andere provincie en wat hier werkt, moet elders misschien net wat anders

5. Ervaringen in de Noordvleugel

In de Noordvleugel van de Randstad, de Metropoolregio Amsterdam, wordt sinds 2006 door verschillende overheden nauw samengewerkt op het gebied van verkeersmodellen. De resultaten van deze samenwerking zijn:

- Het regionale verkeersmodel VENOM voor weg en openbaar studies;
- Een bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst;
- De beheerorganisatie, stuurgroep en gebruikersplatform;
- Het handboek, rapportage-, beoordelings- en kwaliteitskader.

In dit hoofdstuk worden deze resultaten nader toegelicht en wordt een overzicht gegeven van de voor- en nadelen van de gekozen modelaanpak en de samenwerking.

5.1 Het **VER**keerskundig **NO**ordvleugel **M**odel

VENOM is een statisch strategisch regionaal verkeersprognosemodel voor weg- en openbaar vervoer studies in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). VENOM is afgeleid van het NRM-West van Rijkswaterstaat en bestaat uit 12 gebieden: IJmond, Zaanstreek, Waterland, Zuid-Kennemerland, Bollenstreek (Zuid-Holland), Meerlanden, Amstelland, Ronde Venen (Utrecht), Amsterdam, Gooi- en Vechtstreek, Almere+Zeewolde en Lelystad (vanaf 2015). Wat VENOM uniek maakt is dat niet alleen de uitgangspunten van het NRM zijn overgenomen maar ook de rekenmodules voor het opstellen en toedelen van de basis- en prognosematrices voor het wegverkeer. Omdat binnen het NRM geen matrices en netwerken voor het openbaar vervoer worden gemaakt, is voor VENOM binnen OmniTRANS een aanpak ontwikkeld om ook matrices en netwerken voor het openbaar vervoer op te stellen en toe te delen. De eerste versie van VENOM is in april 2012 in gebruik genomen en gebaseerd op NRM versie 2011. Naar verwachting zal eind 2015 de vierde versie van VENOM, gebaseerd op NRM versie 2015, in gebruik worden genomen.

5.2 Samenwerkingsovereenkomst

De eerste (ambtelijke) samenwerkingsovereenkomst had betrekking op de periode 2007-2011. De tweede (bestuurlijke) samenwerkingsovereenkomst van dertien partners in de MRA heeft betrekking op de periode 2012-2015 en wordt naar verwachting met 1 jaar verlengd. Voor de periode 2017-2020 zal een nieuwe overeenkomst worden opgesteld die o.a. afhankelijk is van de oprichting van de vervoerregio in de Noordvleugel en een eventuele koerswijziging van de samenwerking en/of het verkeersmodel.

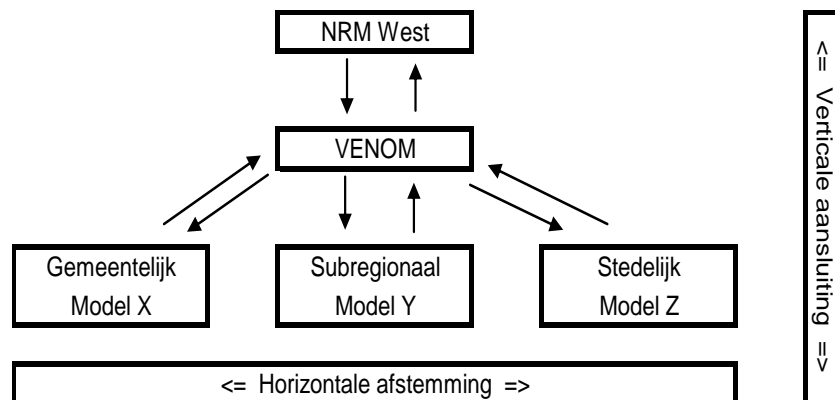
5.3 Beheerorganisatie, stuurgroep en gebruikersplatform

Het functionele en operationele beheer van VENOM is belegd bij de Stadsregio Amsterdam, waar de regisseur en beheerder de VENOM beheerorganisatie vormen. Het gebruikersplatform (GVN), bestaande uit verkeerskundigen/beleidsmedewerkers van de dertien partners, ondersteunt zowel de ontwikkeling als het beheer van het VENOM. Zij komen regelmatig bij elkaar om de ontwikkeling van het VENOM te bespreken, kennis en ervaring omtrent verkeersmodellen te delen, en om informatie uit te wisselen over lopende studies en projecten. De activiteiten van het GVN dragen bij aan de kwaliteit,

aansluiting en afstemming van de verkeersmodellen in de Metropoolregio Amsterdam. Naast het GVN is ook de stuurgroep (SVN) actief. In de stuurgroep zijn alle partners vertegenwoordigd en worden besluiten genomen over strategisch zaken die betrekking hebben op o.a. het eigendom, de financiering en toekomstige investeringen van het VENOM. Daarnaast worden de inhoudelijke en procedurele afspraken die door het gebruikersplatform zijn voorbereid, door de stuurgroep bekrachtigd zodat een formele basis wordt gelegd ten behoeve van studies en projecten binnen de Metropoolregio Amsterdam.

5.4 Handboek, rapportage-, beoordelings- en kwaliteitskader

In het handboek zijn alle afspraken over de aansluiting en afstemming tussen de verschillende verkeersmodellen in de regio (zie figuur) en de richtlijnen voor de toepassing van VENOM opgenomen.



Om bij actualisaties het model te kunnen controleren en toetsen zijn twee kaders opgesteld: een kwaliteitskader voor de invoer en een rapportage- en beoordelingskader voor de uitvoer.

5.5 Voor- en nadelen

De gekozen modelaanpak in de Noordvleugel brengt voor- en nadelen met zich mee. De voordelen zijn als volgt samen te vatten:

- Modelinvoer en rekenmodules van RWS 'kant-en-klaar' en kosteloos beschikbaar;
- Geen discussie over uitgangspunten, modelinvoer en rekenmethodes;
- Geringe verklaarbare verschillen tussen resultaten VENOM en NRM;
- Kennis en ervaring beschikbaar bij verschillende partijen & organisaties;
- Afstemming en samenwerking is tijdrovend maar leidt tot erkenning en draagvlak bij alle partners.

Daar tegenover staan de volgende nadelen:

- In grote mate afhankelijk van RWS;
- Beperkte geschiktheid van landelijke gedragsparameters voor de metropoolregio;
- Geen kruispuntmodellering en parkeerrestricties;
- Toedeling wegverkeer buiten OmniTRANS;
- Draaien prognoserun niet eenvoudig en tijdrovend.

6. Conclusies

De ervaring met de modelaanpakken in Utrecht, Brabant en de Noorvleugel waren verre van gelijk. Waar de aanpak in Brabant een succes is gebleken was dit in Utrecht veel minder het geval. Dit ligt echter niet aan de modelaanpak an sich, maar meer aan de uitvoering en de uitgangspunten.

Op basis van de ervaringen in Utrecht, Brabant en de Noordvleugel, die zowel positieve als negatieve kanten hebben, zijn de volgende conclusies te trekken:

- Een gezamenlijke modelaanpak kan zeer succesvol zijn en leidt tot betere, consistentere en gedragen resultaten, en is op termijn kosten efficiënter.
- Een samenwerking verband moet op alle niveaus gedragen worden (samenwerking kan niet afgedwongen worden)
- Een gezamenlijke modelaanpak werkt alleen als de doelen waarvoor de modellen worden gebruikt niet te divers zijn.
- Als de verschillen in modelwensen/toepassingen te ver uiteenlopen dan moeten er concessies worden gedaan en aanvaard ten aanzien van de te bereiken consistentie, of omgekeerd, als de consistentie tussen de modelresultaten van groot belang wordt geacht, dan moeten er concessies worden gedaan aan de mate waarin de verschillende modellen voor een specifiek gebied kunnen worden ingericht.

Op de vraag of we de modelaanpakken moeten loslaten of juist aanpakken, kunnen we stellen dat de initiatieven verder moeten worden doorontwikkeld. Aanpakken dus!