

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/231974

**Uw kenmerk**  
2012Z19296

**Bijlage(n)**

Datum 20 november 2012  
Betreft Schriftelijke vragen van de leden De Rouwe en Geurts  
(CDA) inzake dynamische verkeersmodellen

Geachte voorzitter,

In deze brief beantwoord ik de vragen die de leden De Rouwe en Geurts op 14 november 2012 hebben gesteld naar aanleiding van het artikel 'De meerwaarde van dynamisch rekenen aan emissies' d.d. 31 oktober 2012 van Verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng en de Universiteit Twente, en de berichtgeving hierover in de Telegraaf op maandag 12 november 2012.

**Vraag 1**

Bent u bekend met het artikel 'De meerwaarde van dynamisch rekenen aan emissies' d.d. 31 oktober 2012 van Verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng en de Universiteit Twente?

**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?

Antwoord 3

Nee, zie antwoord op vraag 2.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

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?

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/231974

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 IenM 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 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.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen