

Bestuursdienst



Telefoon (050) 367 81 11 / Jaap Valkema  
Onderwerp Dynamisch verkeersmodel

De leden van de raad van de gemeente  
Groningen  
te  
GRONINGEN

Datum 11 FEB 2010

Bijlage(n) -

Ons kenmerk RO 09.2011003

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte mevrouw/heer,

Om de stad een toekomstvaste bereikbaarheid te bieden staan er de komende jaren grote infrastructurele veranderingen op stapel. Zo leidt de aanleg van twee tramlijnen en de ombouw van de Zuidelijke Ringweg tot aanpassingen in de verkeerscirculatie van de stedelijke hoofdwegenstructuur. Maar ook andere kleinere projecten hebben gevolgen voor de verkeersstromen. Er worden nieuwe schakels toegevoegd aan het stedelijke hoofdwegenstelsel zoals de Berlagebrug, de Sontbrug en mogelijk op termijn het Oosterhamriktracé. Dit heeft invloed op de routekeuze van de automobilisten. De huidige verdeling van het autoverkeer gaat daardoor veranderen. Op sommige wegen wordt het drukker en op andere juist minder druk.

Wanneer we alle voorgenomen maatregelen in ogenschouw nemen, dan tekent zich op stadsniveau de vraag af wat de meest wenselijke hoofdverkeersstructuur is. Om alle ontwikkelingen in te bedden is een overall visie op het stedelijke wegenstelsel nodig. Een visie waarin staat welke wegen welke functie hebben of zouden moeten krijgen. Voor de ontwikkeling van een goede toekomstvisie is dan ook een hulpmiddel nodig in de vorm van een statisch én een dynamisch verkeersmodel.

#### **Huidig statisch verkeersmodel**

Ons huidige verkeersmodel is een statisch verkeersmodel. Op basis van aantallen inwoners en werknemers, verkeersgedragingen en het beschikbare verkeersnetwerk berekent het verkeersmodel hoeveel autoverkeer waar in de stad rijdt. Het laat bijvoorbeeld zien wat de gevolgen zijn van het afsluiten van een bepaalde weg, de aanleg van een nieuwe woonwijk of het toevoegen van nieuwe infrastructuur. De gegevens zijn per dagdeel uit het verkeersmodel te halen. Ook geeft het verkeersmodel inzicht in de verhouding tussen auto-, fiets- en openbaar vervoer-gebruik.

Het verkeersmodel heeft een basisjaar (2004). Voor zo'n basisjaar zijn de door het verkeersmodel voor 2004 berekende verkeersstromen getoetst aan de werkelijke verkeersstromen in 2004 (verkeerstellingen). Zo weten we dat het verkeersmodel een be-

trouwbaar verkeersbeeld geeft voor de stad. Door de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen toe te voegen aan het basisjaar en rekening te houden met sociale en economische trends ontstaat een prognosejaar. In dit geval is 2020 het prognosejaar. Deze werkwijze levert de best mogelijke schatting op van de toekomstige verkeersstromen. Door infrastructuur toe te voegen of juist op te heffen in het verkeersmodel ontstaat inzicht in de vraag welke veranderingen optreden in de verkeersstromen.

### **Doorstroming van verkeer**

Om de gevolgen van twee tramlijnen en de ombouw van de Zuidelijke Ringweg voor het stedelijke netwerk te beoordelen moeten wij zorgvuldig naar ons wegennet kijken en bezien welke effecten optreden en of er eventueel aanvullende (circulatie)maatregelen nodig zijn. Dit vraagt om een instrumentarium dat hier inzicht in kan geven. Het statisch verkeersmodel geeft deze informatie onvoldoende; daarvoor is een dynamisch verkeersmodel noodzakelijk. Dit type verkeersmodel laat op specifieke tijdsmomenten zien waar de files optreden, hoe lang de file is, etc. Hiervoor simuleert een dynamisch verkeersmodel de verkeerssituatie op een stukje van het wegennet.

Er zijn twee soorten dynamische verkeersmodellen: op microscopisch en op mesoscopisch niveau. Microscopische verkeersmodellen worden gebruikt voor kleinere netwerken of delen van netwerken en voor middellange en korte termijnvoorspellingen. Stadsbreed kan gebruik worden gemaakt van mesoscopische verkeersmodellen. Deze modellen voorspellen de impact van ruimtelijke en infrastructurele ingrepen op de verkeersvraag en worden veelal toegepast op grote netwerken en voor middellange en lange termijnvoorspellingen. Het te verwachten aantal vraagstukken in de komende periode maakt het nodig om naast een statisch verkeersmodel ook over een mesoscopisch verkeersmodel voor de hele stad te beschikken. Overigens geldt altijd dat een dynamisch verkeersmodel, altijd is gebaseerd op een statisch verkeersmodel. Daarom moeten we eerst het statisch verkeersmodel actualiseren voordat we een dynamisch verkeersmodel kunnen ontwikkelen.

Zowel statische als dynamische verkeersmodellen kunnen worden gebruikt om de milieueffecten van veranderingen in de infrastructuur in beeld te brengen (met name geluid).

Opgemerkt moet worden dat juridisch gezien Rijkswaterstaat voor de planstudie Zuidelijke Ringweg geen gebruik zal maken van beide verkeersmodellen. Zij zijn gebonden aan een modelsystematiek die landelijk wordt voorgeschreven. Dit verkeersmodel is gericht op de autosnelwegen in Nederland en ongeschikt voor de specifieke vragen die er liggen op ons wegennet. Daarom willen we bij de planstudie Zuidelijke Ringweg ook gebruik maken van ons statisch en mesoscopisch dynamisch verkeersmodel.

### **Wat staat ons te doen?**

Al deze ontwikkelingen leiden er toe dat er op het gebied van de ruimtelijke planvorming en mobiliteit behoefte bestaat aan een goed instrumentarium om de juiste beslissingen te kunnen nemen. Gezien de vele vraagstukken voor de komende jaren willen

we het huidig statisch verkeersmodel actualiseren en bovendien een dynamisch verkeersmodel bouwen dat meer antwoorden kan geven op bepaalde vraagstukken. De bouw van het huidige statisch verkeersmodel heeft destijds anderhalf jaar gekost. Wij verwachten dat de actualisatie sneller kan, maar een doorlooptijd van ongeveer een jaar is heel gebruikelijk. Naast de actualisatie van het statisch verkeersmodel wordt gelijktijdig ook een mesoscopisch dynamisch verkeersmodel voor de stad ontwikkeld.

### **Financiën en dekking**

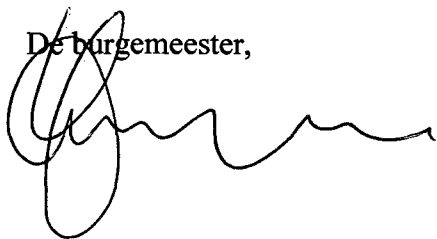
Voor de actualisatie van het statisch verkeersmodel én de ontwikkeling van een mesoscopisch dynamisch verkeersmodel worden de kosten op dit moment geraamd op eenmalig € 250.000,--. De dagelijkse aansturing van het bouwproces kost daarnaast nog eens € 120.000,--. De ontwikkeltijd voor beide verkeersmodellen samen schatten wij op ongeveer een jaar.

De komende tijd nodigen we de provincie, het Rijk en het OV-Bureau uit deel te nemen aan de actualisatie van het statisch verkeersmodel én de ontwikkeling van een mesoscopisch dynamisch verkeersmodel. Vanuit deze partijen is input nodig voor beide verkeersmodellen. Wij zijn van mening dat de hierboven genoemde partijen ook een deel van de kosten dienen te betalen. Hierover moeten we nog afspraken maken. Wij zullen u daarover nader informeren. We beginnen met de werkzaamheden. De uitgaven in 2010 brengen we ten laste van het onderzoeksbudget Verkeer en Vervoer.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mochten er nieuwe ontwikkelingen zijn rond de ontwikkeling van het verkeersmodel houden we u uiteraard op de hoogte.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

De burgemeester,



De secretaris,

