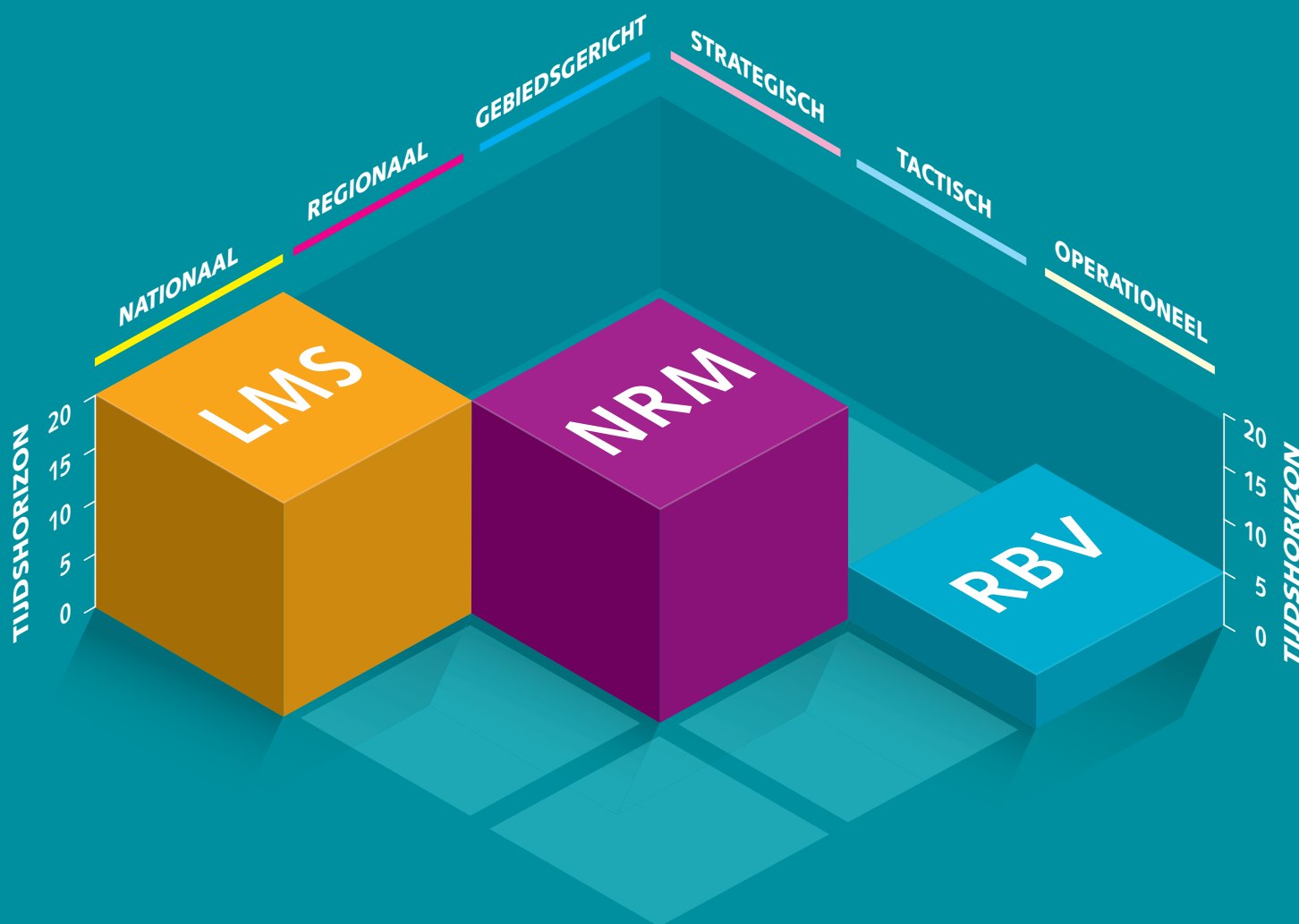


Van beleid tot uitvoering

Verkeersmodellen voor beleidsmakers



LMS - Landelijk Model Systeem	
Planniveau	Strategisch
Tijdshorizon	15 tot 20 jaar
Ruimtelijk niveau	Nationaal
Vervoerswijzen	Auto, OV, fiets
Gebruikers	Ministerie V&W
Toepassingen	Nota Mobiliteit, probleemverkenningen, kosten-batenanalyse

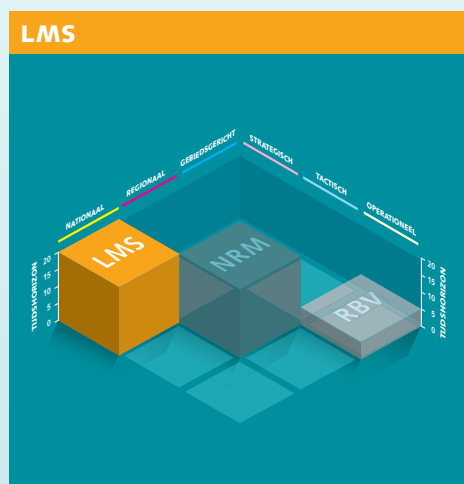
NRM - Nieuw Regionaal Model	
Planniveau	Tactisch
Tijdshorizon	15 tot 20 jaar
Ruimtelijk niveau	Regionaal
Vervoerswijzen	Auto, OV, fiets
Gebruikers	Ministerie V&W, regionale diensten RWS, provincies, grote gemeenten
Toepassingen	Planstudies, RVVP's

RBV - Regionale BenuttingsVerkenner	
Planniveau	Operationeel
Tijdshorizon	tot 5 jaar
Ruimtelijk niveau	Regionaal/lokaal
Vervoerswijzen	Auto
Gebruikers	Regionale diensten RWS, provincies, gemeenten
Toepassingen	Gebiedsgericht Benutten-projecten

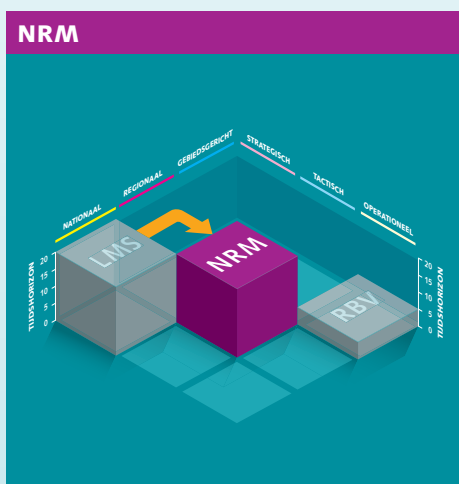
Verkeersmodellen voor beleidsmakers

Regeren is anticiperen. Zeker wat mobiliteit betreft, is dat een uitdaging.

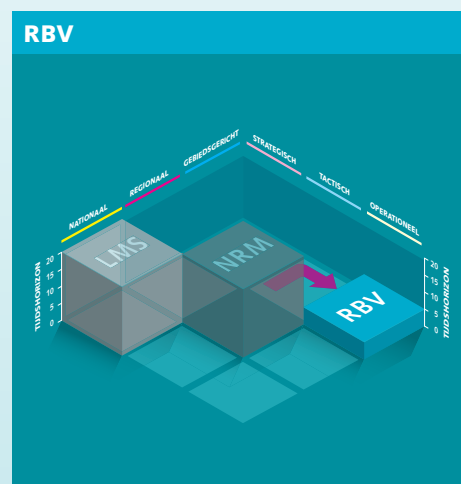
Het wegennet staat immers al onder druk. Dus hoe moet dat over vijftien, twintig jaar, als Nederland meer inwoners en meer auto's telt? Welk beleid *nu* houdt het verkeer *dan* rijdend? De verkeersmodellen LMS, NRM en RBV van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer helpen beleidsmakers om tijdens het planproces verantwoorde keuzes te maken voor een effectief mobiliteitsbeleid.



Het Landelijk Model Systeem Verkeer & Vervoer (LMS) dateert uit 1986 en is sindsdien steeds verder uitgewerkt. Het is vooral bedoeld voor de hoofdinfrastructuur. Het LMS maakt prognoses van de personenmobiliteit in Nederland over vijftien tot twintig jaar, waarbij het rekening houdt met onder meer demografische en sociaal-economische ontwikkelingen. Dat is op zich al interessant, maar belangrijk is dat ook beleid kan worden doorgerekend. Wat gebeurt er bijvoorbeeld met de verkeersvraag als beprijzen wordt ingevoerd? Als het hoofdwegennet wordt uitgebreid of de Zuiderzeelijn wordt gebouwd? Het LMS helpt beleidsmakers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te bepalen waar het langetermijnbeleid (van bijvoorbeeld de Nota Mobiliteit) zich op moet richten en welke oplossingen het effectiefst zijn.



Het Nieuw Regionaal Model (NRM) is de regionale afgeleide van het LMS. Een deel van de 'output' van het landelijke model is dan ook 'input' voor het NRM. Doel van het model is in te zoomen op knelpunten die met het LMS zijn geïdentificeerd. De tijdshorizon is vijftien tot twintig jaar, ook dit model houdt rekening met demografische en sociaal-economische ontwikkelingen en nieuw beleid als beprijzen kan nog steeds worden meegenomen. Het netwerk waar het NRM zich op richt is alleen veel fijnmaziger. Dat maakt het mogelijk om te onderzoeken wat het effect is van meer regionaal beleid, zoals wegverbreding of de bouw van een nieuwe woonwijk. Gebruikers van het NRM zijn de regionale diensten van Rijkswaterstaat, provincies en grote gemeenten.



De Regionale BenuttingsVerkenner (RBV) wordt weer gevoed met gegevens van het NRM – de verkeersvraag. Maar het onderscheidt zich doordat het binnen een gegeven verkeersvraag het effect van benuttingsmaatregelen, zoals spitsstroken en verkeersregelingen, berekent. Ook is het model bedoeld voor de korte termijn en richt het zich puur op de auto. Hierdoor rekent de RBV zeer snel: terwijl het LMS en het NRM een halve dag tot soms meer dan een dag nodig hebben om een 'run' te draaien, heeft de RBV genoeg aan ongeveer een kwartier. De interface en de mogelijkheden van het model sluiten naadloos aan op Gebiedsgericht Benutten, een methodiek waarmee wegbeheerders regionaal verkeersmanagement opzetten. Gebruikers zijn dan ook vooral samenwerkende wegbeheerders.

Meer informatie?

Voor meer informatie over de modellen LMS, NRM en RBV kunt u contact opnemen met:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Boompjes 200

Postbus 1031 | 3000 BA Rotterdam

t 010 - 282 57 45 | f 010 - 282 56 42

www.rws-avv.nl



Rijkswaterstaat