Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Veldhoven & Gemeente Eindhoven
Datum	2 oktober 2025
Auteur	
Kenmerk	019276.20250108.N1.04
Status	Definitief
Pagina	1/24

Uitgangspuntennotitie modelberekeningen HOV4 verkeersonderzoek

1. Aanleiding

De gemeente Eindhoven en de gemeente Veldhoven werken in samenwerking met de provincie Noord-Brabant aan een nieuwe snelle, hoogwaardige busverbinding van Eindhoven Centrum naar De Run in Veldhoven (HOV4). Grofweg gaat de buslijn vanuit het station en het centrum van Eindhoven via de Karel de Grotelaan en de Kempenbaan langs het terrein van ASML tot aan Koningshof.
Goudappel is gevraagd om een verkeersonderzoek uit te voeren naar de impact van de HOV4. Ten behoeve van het ontwerp van de HOV4 is het van belang om in een vroeg stadium inzicht te krijgen in de toekomstige verkeersstromen. En kunnen de kruispunten en wegvakken dit verkeersaanbod verwerken?
Aan Goudappel is gevraagd om op basis van de nieuwe BBMA2024 inzicht te geven in deze diverse verkeerseffecten.

2. Leeswijzer

Dit document legt de uitgangspunten voor de modelstudie vast. Beginnend met de algemene uitgangspunten, de uitgangspunten van de gemeente Eindhoven voor de referentie, daaropvolgend de uitgangspunten van de gemeente Veldhoven voor de referentie. Hierna worden de uitgangspunten voor de plansituatie beschreven. Alle uitgangspunten zullen ook worden aangegeven in de beheersomgeving van de BBMA.

3. Algemene uitgangspunten

Als basis voor de modelberekeningen worden de gegevens en infrastructurele aanpassingen uit het BBMA2024 zuidoost meegenomen. Er wordt gerekend met prognosejaar 2040.

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Daarbij zijn de ontwikkelingen zoals vastgesteld in het Peelakkoord, aan het model toegevoegd. In het Peelakkoord staan afspraken tussen de gemeenten in de Peel over woningbouw tot 2040. Het aantal woningen dat in het model is meegenomen per gemeente tussen 2019 en 2040 staat in tabel 1.

Gemeente	Aantal woningen
Asten	1.940
Deurne	9.505
Gemert-Bakel	3.857
Helmond	14.115
Laarbeek	1.158
Someren	1.782
Totaal	**32.357**

Tabel 1: Woningbouw per gemeente Peel akkoord 2019 tot 2040

De volgende plots zullen verwerkt worden in de resultaten:
De intensiteitenplot (etm/os/as) van:

- Prognosejaar 2030 BBMA2024 (zonder aanpassingen)
- Referentievariant 2040 (zoals beschreven in deze uitgangspuntennotitie)
- Planvariant 2040 (zoals beschreven in deze uitgangspuntennotitie incl. HOV4)
- Referentievariant 2040 OV
- Planvariant 2040 OV
- Referentievariant 2040 Fiets
- Planvariant 2040 Fiets

Verschilplots van:

- Verschil tussen prognosejaar 2030 en referentie 2040
- Verschil tussen referentie 2040 mvt en planvariant 2040 mvt
- Verschil tussen referentie 2040 OV en planvariant 2040 OV
- Verschil tussen referentie 2040 Fiets en planvariant 2040 Fiets

4. Uitgangspunten Eindhoven

De gemeente Eindhoven heeft een aantal punten doorgegeven aan Goudappel waarop het basismodel aangepast moet worden om een goede referentie te creëren voor de modelstudie.

4.1 Sociaal economische gegevens

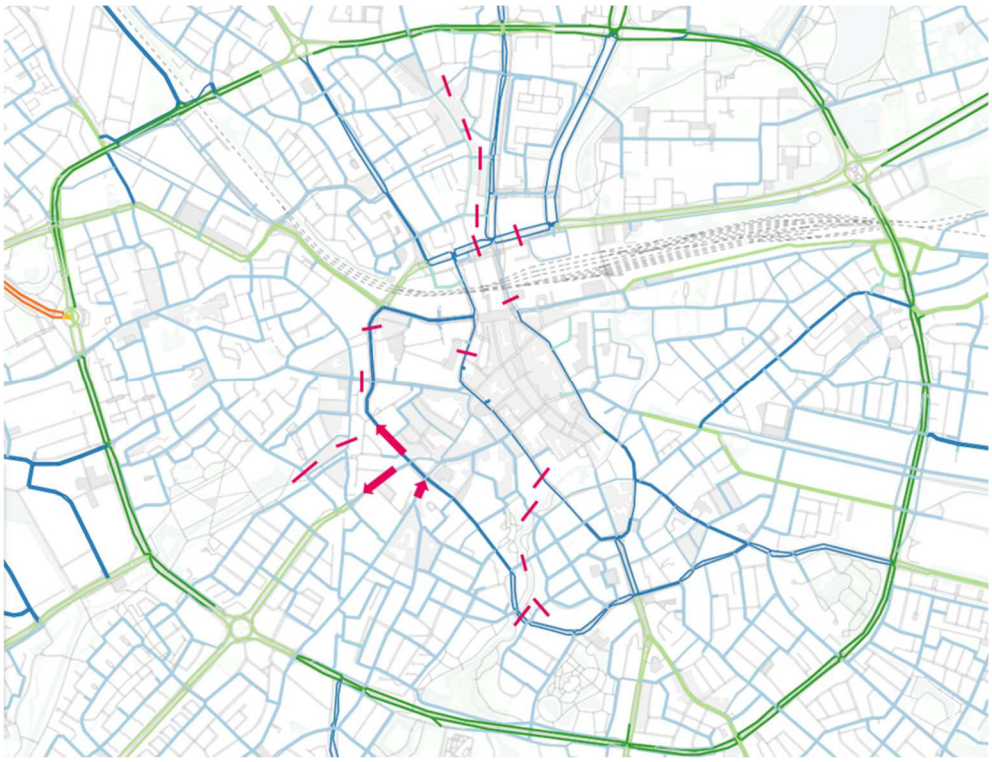
Voor de sociaal economische gegevens heeft de gemeente Eindhoven aangegeven om de uitgangspunten over te nemen van het BBMA2024 met één correctie. In het centrum wordt

de ontwikkeling ‘Internationale knoop XL – overige locaties’ met 5.500 woningen verplaatst vanaf de zuidkant van het spoor naar de noordkant van het spoor (van zone 4248 naar zone 4258). BIC wordt gelijk gehouden zoals in het BBMA2024 is ingevoerd.

4.2 Infrastructurele aanpassingen

Verkeercirculatieplan

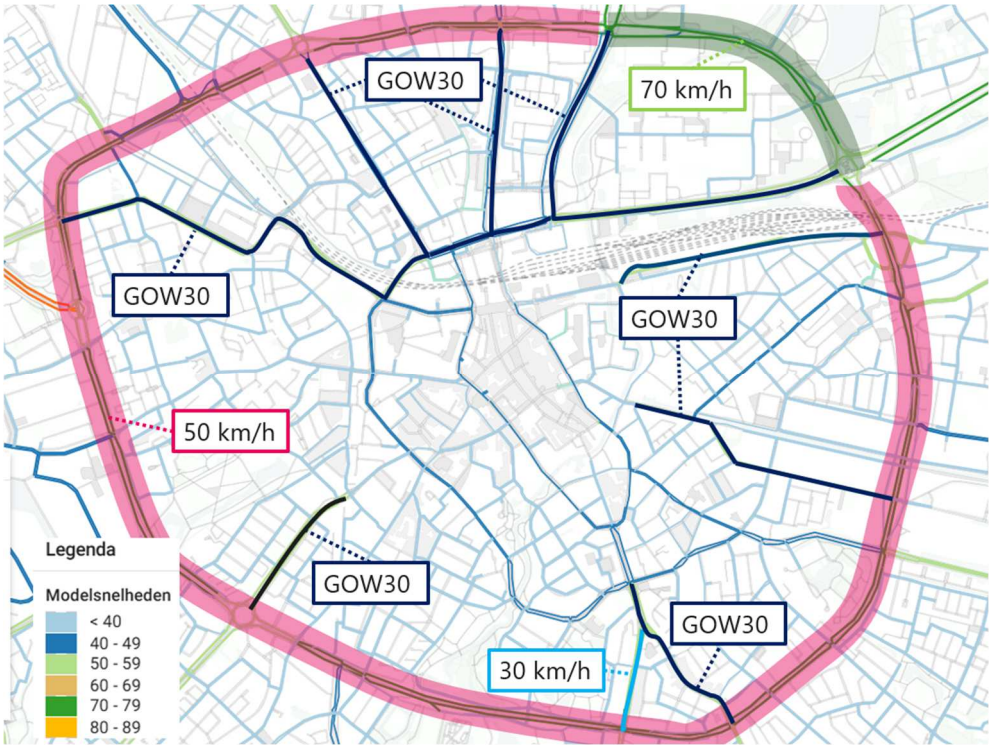
Deze modelstudie zal uitgaan van het verkeercirculatie scenario ‘Levende Pleinen’. Hierin wordt het gebied binnen de ring van Eindhoven voor autoverkeer opgesplitst in vier sectoren. In figuur 1 staan de locaties van de verkeersfilters ingetekend. Er is nog niet zeker hoe de sectorengrens bij de Kruisstraat er exact uit zou zien. In overleg met de gemeente Eindhoven is besloten om er vier filters (knip/éénrichtingsverkeer) te plaatsen in het model. Op de Hoogstraat tussen de Gestelsestraat en de Mauritsstraat is er éénrichtingsverkeer de stad in. Op de Mecklenburgstraat is er éénrichtingsverkeer tussen de Mauritsstraat en de Palingstraat de stad uit. Op de Mauritsstraat is er éénrichtingsverkeer tussen de Mecklenburgstraat en de Willemstraat. De Vonderweg loopt door tot ten hoogte van de Gagelstraat ter behoefte van de ontsluiting van het Emmasingelkwadrant.



Figuur 1: Verkeerscirculatieplan Levende Pleinen

Snelheden

De snelheden in Eindhoven worden aangepast. Op de ring wordt 50 km/h ingevoerd, behalve op de bundelroute tussen de Berenkuil en het kruispunt J. F. Kennedylaan, hier wordt 70 km/h behouden. De inprikkers binnen de ring staan in het BBMA2024 als GOW50 en dit wordt aangepast. Alle inprikkers binnen de ring worden GOW30 wegen (modelsnelheid 40 km/h). De Aalsterweg is in het model ingevoerd als 50 km/h, deze weg wordt een ETW 30 km/h binnen de ring. De aanpassingen zijn afgebeeld in figuur 2.



Figuur 2: Uitgangspunten snelheden Eindhoven

Wegvakken toevoegen rondom HOV4

Binnen de ring van Eindhoven zijn niet alle wegen die kruisen met de HOV4 route meegenomen in het verkeersmodel. Voor deze modelstudie worden deze wegen toegevoegd. Dit gaat om de volgende wegen in de referentie:

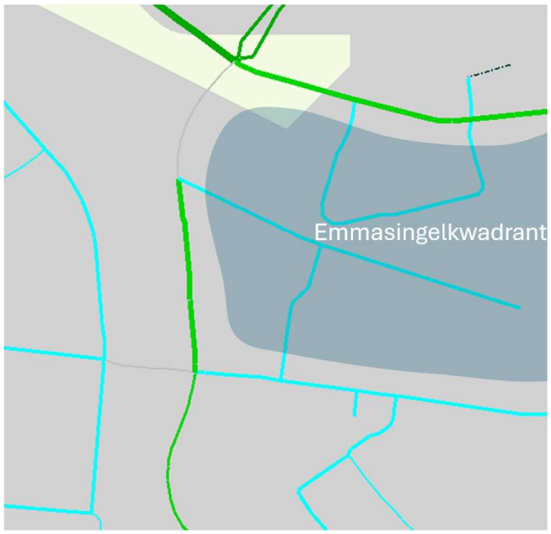
- Stolbergstraat (ontsluiting op ventweg)
- Isabellastraat (ontsluiting op ventweg)
- Aartshertog Albertweg (ontsluiting op ventweg)
- Sint Lambertusstraat (éénrichtingsweg)
- Sint Martinusstraat (éénrichtingsweg)
- Maria Stuartstraat (éénrichtingsweg)

- Julianastraat

In de planvariant worden de Stolbergstraat, Isabellastraat en Aartshertog Albertweg direct aangesloten op de Karel de Grotelaan. In de referentie zijn deze wegen via een ventweg ontsloten.

Ook wordt het netwerk rondom het Eliasterrein-Vonderkwartier toegevoegd in het model om eventuele sluiproutes in de plansituatie in beeld te kunnen brengen.

De ontsluitingsstructuur van de Emmasingelkwadrant wordt toegevoegd aan het model, zoals afgebeeld in figuur 3. Zie bijlage 1 voor afbeelding van de Emmasingelkwadrant waarop de structuur is gebaseerd.



Figuur 3: Ontsluitingsstructuur Emmasingelkwadrant

4.3 Mobiliteitstransitie

Er zijn een aantal maatregelen aangegeven door de gemeente Eindhoven om een mobiliteitstransitie te bewerkstelligen. Deze worden hieronder beschreven. Het effect van deze maatregelen wordt door het verkeersmodel berekend.

4.3.1 Brainportlijn

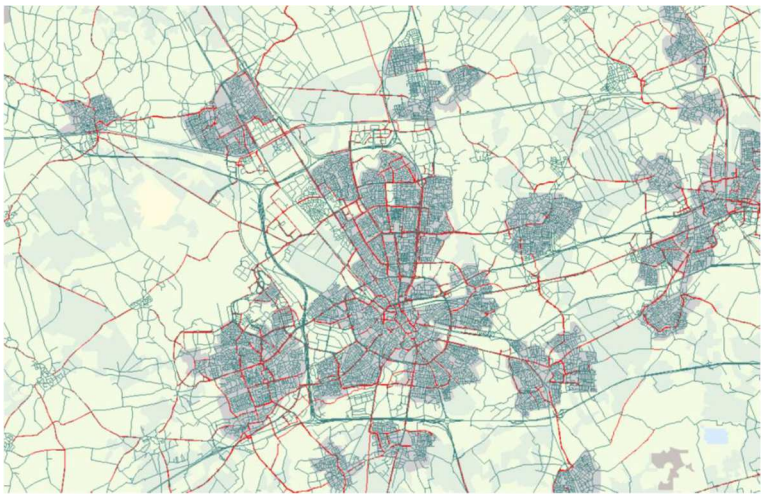
De Brainportlijn is onderdeel van het mobiliteitstransitie plan van de gemeente Eindhoven maar is niet concreet genoeg om mee te nemen in deze studie, dus wordt buiten beschouwing gehouden in de verkeersmodelberekeningen. Wel worden de bussen van de Brainportlijn meegenomen in de kruispuntberekeningen.

4.3.2 Fiets

De fietssnelheid is met 0,9 km/u verhoogd op het vastgestelde stedelijke hoofdnetwerk en de regionale prioritaire fietsroutes (MRE). Het aangepaste netwerk is in het rood aangegeven in figuur 4.

De gemiddelde fietssnelheid op het vastgestelde stedelijke hoofdnetwerk en de regionale prioritaire fietsroutes wordt daarmee in het model verhoogd van 16,8 km/u naar 17,7 km/u (verschil van 0,9 km/u). Dit betreft een gewogen gemiddelde. In het fietsnetwerk – dat is overgenomen van de Fietsersbond – wordt namelijk voor ieder wegvak de snelheid bepaald op basis van kenmerken zoals verharding en verlichting. Tussen de wegen in het model zitten daarom verschillen in fietssnelheid.

Met de berekening van een gewogen gemiddelde snelheid kan inzicht worden gegeven in de snelheden in het model. Dit is gedaan door alle wegvakken binnen de selectie uit te draaien met snelheid en lengte en vervolgens per wegvak de snelheid met de lengte van het wegvak te vermenigvuldigen. Hiermee is een weging aangebracht (langere wegvakken wegen dus zwaarder mee voor het gemiddelde). Het totaal hiervan is vervolgens weer gedeeld op de totale lengte van alle wegvakken om tot de gewogen gemiddeld snelheid te komen.



Figuur 4: Fietsnetwerk vastgestelde stedelijke hoofdnetwerk en de regionale prioritaire fietsroutes (MRE)

Onderbouwing
In het Masterplan Mobiliteit is de realisatie van ambitieus fietsbeleid vastgelegd. Zo zet de gemeente in op het oplossen van barrières en invullen van missing links. Dat kan door aanpassingen in de verkeerscirculatie, door slimme aanpassingen in de bestaande situatie of door grootschaliger ongelijkvloerse oplossingen, zoals de geplande fietstunnel Beemdstraat/Limburglaan en de ongelijkvloerse kruising HOV4- Karel de Groteplein. Bovendien wordt het fietsnetwerk met doorfietsroutes en stadsroutes verder doorontwikkeld en aangesloten op de regionale F-routes. Een toename van de gemiddelde fietssnelheid van 0,9 km/u op de hoofdfietsroutes sluit aan op het ambitieus fietsbeleid.

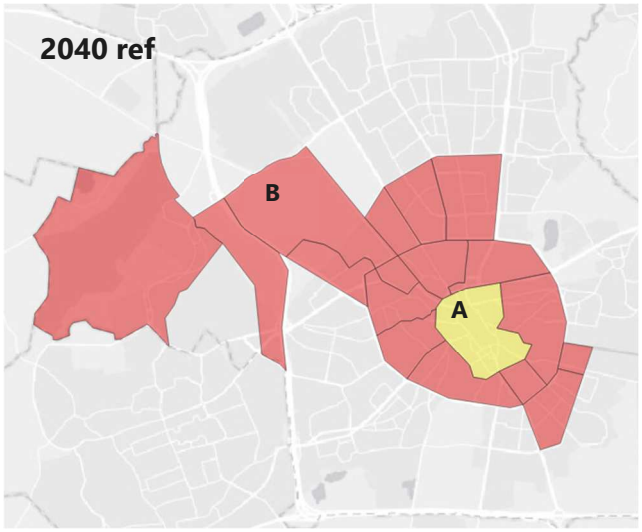
In eerdere modelstudies (onder andere de Netwerkstrategie HWN/OWN) is gekeken naar data uit de Schwung-app op de fietsroutes Noord Brabantlaan/Zeelsterstraat van de ring naar P&R Meerhoven en Aalsterweg van P&R Genneper Parken naar Hertogstraat. Inschatting op basis van die data was dat conflictvrije fietsverbindingen zorgen voor een verhoging van 0,9 km/u van de gemiddelde fietssnelheid, doordat de snelheid bij VRI's en andere onderbrekingen wordt verbeterd.
Vanwege de beperkte gebruikersgroep van de Schwung-app is de representativiteit van de data ook beperkt. Het Nederlands Verplaatsingspanel (NVP) is een aanvullende bron op basis waarvan we inzicht hebben in fietssnelheden. Het is in deze dataset niet mogelijk te filteren op hoofdfietsroutes. Wel is het mogelijk te filteren op reismotief. Voor fietsverplaatsingen van en naar werk zien we binnen Eindhoven een gemiddelde snelheid van 17,3 km/u.

Rekening houdend het ambitieuze fietsbeleid van de gemeente Eindhoven en de opkomst van snelle (elektrische) fietsen wordt de verhoging van de gewogen gemiddelde fietssnelheid naar 17,7 km/u dan ook als reëel gezien.

4.3.3 Parkeren
Het gebied van gereguleerd en betaald parkeren wordt uitgebreid en de tarieven worden verhoogd naar het volgende:

- Centrum €6,-
- Schil €4,-

De parkeerkosten worden één keer bij de kosten van een rit opgeteld, vanwege de werking van het model wordt er geen rekening gehouden met hoe lang er geparkeerd wordt. De gebieden zijn afgebeeld in figuur 5. In gebied A wordt het centrumtarief toegepast en in gebied B wordt het schiltarief toegepast.



Figuur 5: Parkeertarief gebieden (A=Centrum, B=Schil) referentie

4.3.4 HUB's

HUB's worden verwerkt zoals beschreven in hoofdstuk 5.3.1.

5. Uitgangspunten Veldhoven

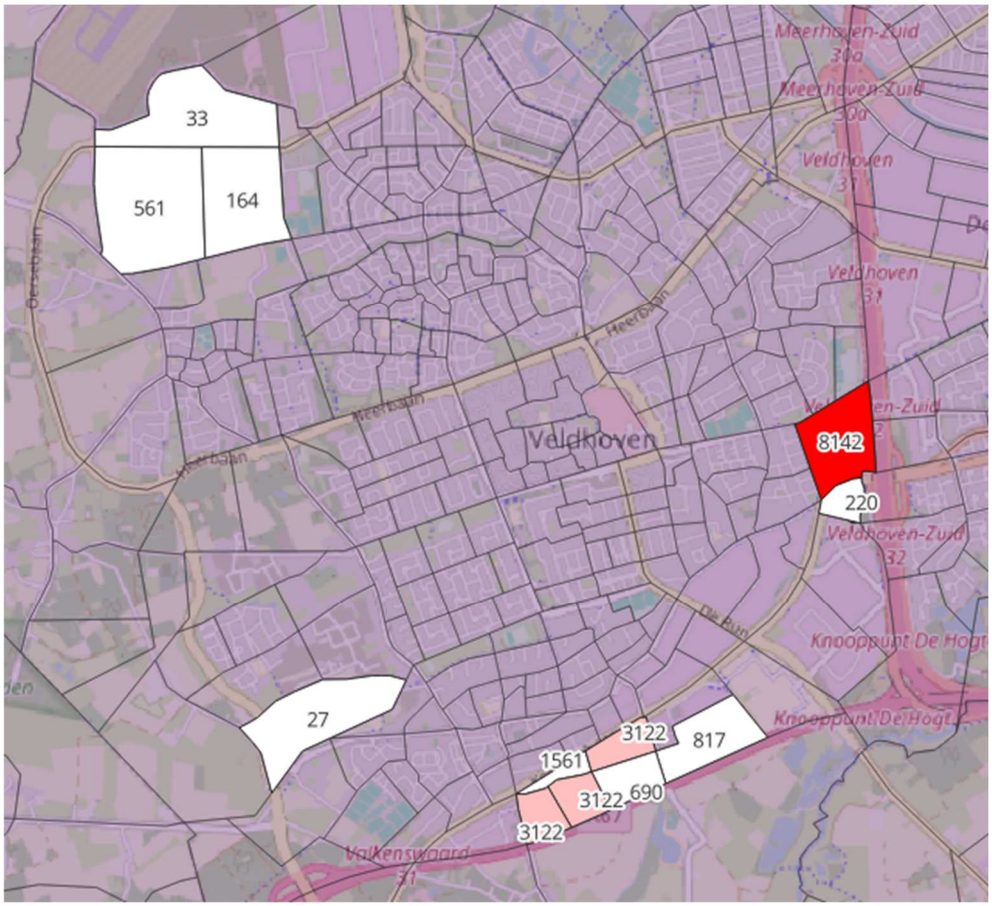
De gemeente Veldhoven heeft een aantal punten doorgegeven aan Goudappel waarop het basismodel aangepast moet worden om een goede referentie te creëren voor de HOV4 modelstudie.

5.1 Sociaal economische gegevens

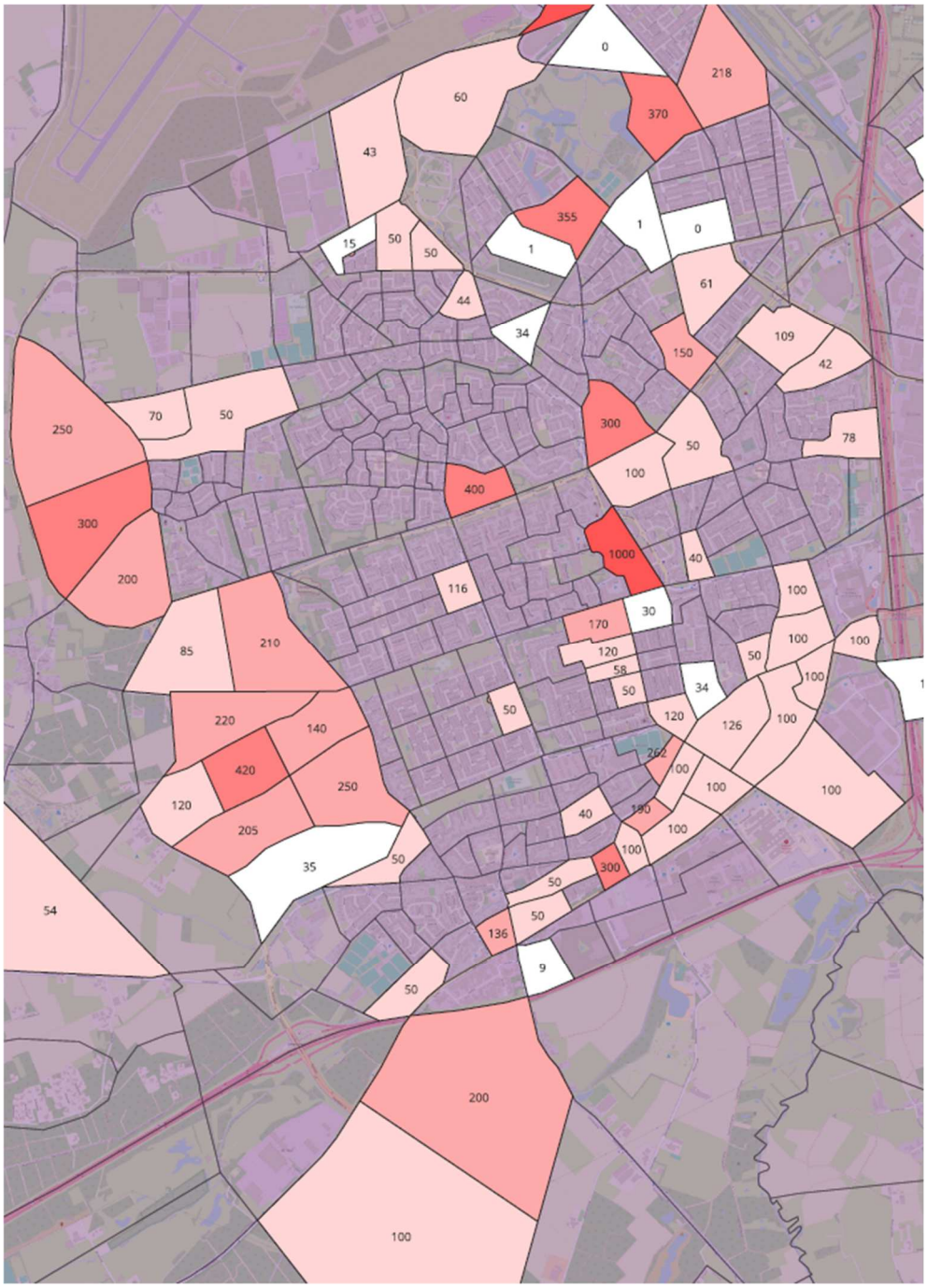
De woningbouw ontwikkelingen worden overgenomen van de studie van 4Cast. Het aantal banen is bepaald op basis van inzichten op de verwachte banengroei van ASML en het aantal banen in het basisjaar. De banen en woningen die tussen 2019 en 2040 in Veldhoven erbij komen zijn in figuur 6 en figuur 7 ingetekend. Dit zijn de ontwikkelingen die al in het BBMA zaten en de studie specifieke aanpassingen samen. De banen op de De Run 1000 worden ingevoerd als 100% kantoren, op De Run 6000 is de verdeling 60% industrie en 40% kantoren en op De Run 7000 is de verdeling 80% industrie en 20% kantoren.

Voor ASML komt de prognose neer op:

		ASML huidig tabel (BBMA 2019)	Studie HOV4 (rekening houdend met thuiswerken)
1	De Run 1000	858	9000
2	De Run 2000	5	225
3	De Run 6000	10816	11625
4	De Run 7000	262	11250
5	Habraken	342	1100
		12583	**33200**



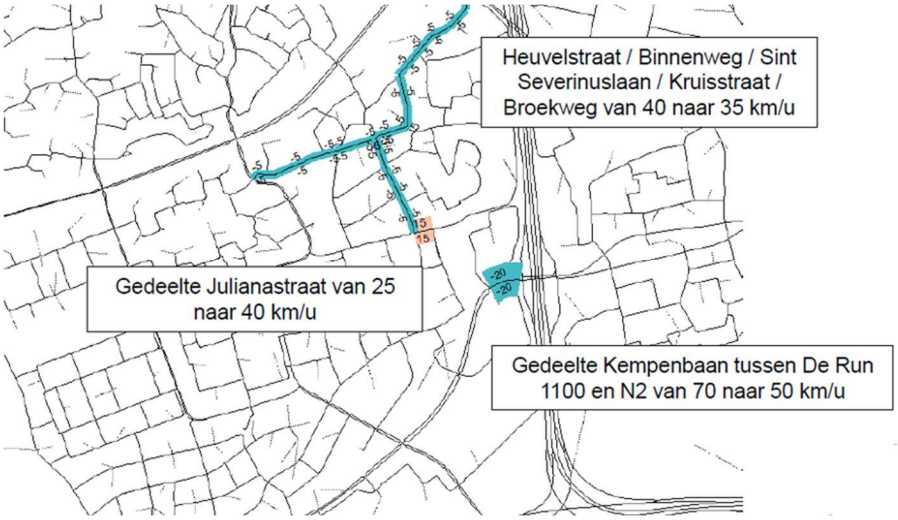
Figuur 6: Banen ontwikkelingen Veldhoven tussen 2019 BBMA en 2040 verkeersmodel HOV4



Figuur 7: Woningbouw ontwikkelingen Veldhoven tussen 2019 BBMA en 2040 verkeersmodel HOV4

5.2 Infrastructurele aanpassingen

Voor de referentie worden op een aantal plekken de modelsnelheid aangepast naar de snelheden aangegeven in figuur 8. Op De Run wordt de ontsluiting anders. De weg langs het MMC sluit niet meer aan op De Run 6100 (westkant) en is daardoor alleen nog bereikbaar vanaf De Run (oostkant), zie figuur 9. Kruispunt De Run-Kempenbaan wordt een T-splitsing, hiermee worden de ASML gebouwen hier alleen vanaf het zuiden via de nieuwe structuur bereikbaar, zie figuur 9.



Figuur 8: Snelheidsaanpassingen Veldhoven



Figuur 9: Intern netwerk ASML aangepast

5.3 Mobiliteitstransitie

5.3.1 Regionale HUB's

In het verkeersmodel zijn een zestal HUB's toegevoegd aan het model. Dit is gedaan door middel van de transferiummodule in het verkeersmodel. Een beschrijving van de werking van de transferiummodule is te vinden in Bijlage 4. Deze HUB's zijn te gebruiken voor iedere reiziger. De HUB's en de capaciteit staan in tabel 2. Deze cijfers zijn nog niet concreet de beste inschatting die op het moment van schrijven gemaakt kan worden.

Regionale HUB's	Aantal Parkeerplaatsen
A67 West (Steenoven Eersel)	2706
A67 Oost (Someren P&R-terrein)	ca 1500
A2 Zuid (Maarheeze P&R)	830
A2 Noord (Best Carpoolplek)	ca 1500
A50 (Meijerijstad – Son P&R)	ca 1000
A58 (Westfield)	900
Totaal	**ca 8.500**

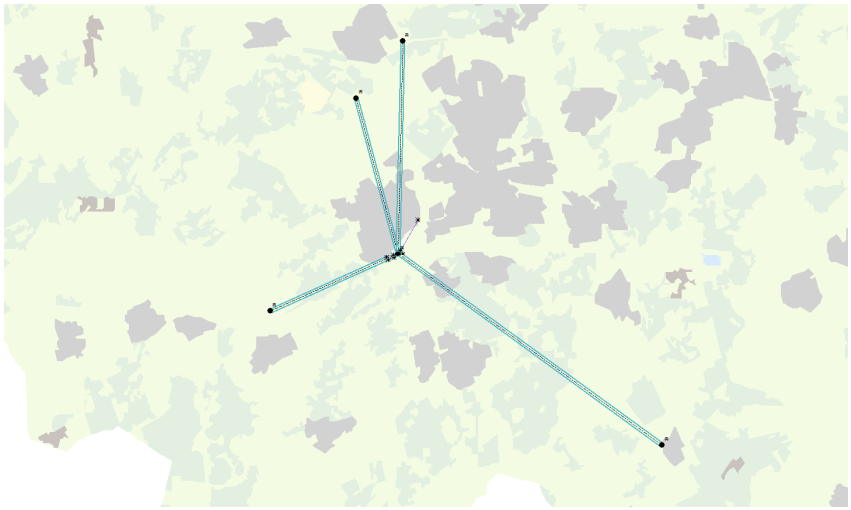
Tabel 2: Regionale HUB's (bron: Gemeente Veldhoven)

5.3.2 ASML HUB's

Tegelijk met de regionale HUB's is er bij een viertal HUB's een directe connectie gemaakt met ASML. Vanaf deze HUB's zijn buslijnen ingetekend direct naar ASML, zie figuur 10. Deze buslijnen kunnen alleen gebruikt worden door ritten die van of naar de ASML zones op de De Run gaan. De capaciteit van de buslijnen is hoog ingesteld om te simuleren dat ASML vraag gestuurd bussen zal inzetten voor deze lijnen. De reistijden van de buslijn zijn ingeschat op basis van gemiddelde reistijden uit Google Maps tussen de HUB's en De Run. De capaciteit van de HUB's zelf (aantal parkeerplekken) is gebaseerd op een inschatting vanuit de gemeente Veldhoven, zie tabel 3. De verwachting is dat de HUB's circa 5000 auto's opvangen van ASML. Met het verkeersmodel wordt bepaald wat de potentie is van deze HUB's, dit kan hoger of lager uitvallen dan de 5000 auto's die zijn ingeschat.

Regionale HUB's	Aantal Parkeerplaatsen
A67 West (Steenoven Eersel)	750
A2 Zuid (Maarheeze P&R)	750
A2 Noord (Best Carpoolplek)	1500
A58 (Westfield)	2000

Tabel 3: Aantal parkeerplaatsen per ASML HUB (bron: ASML)



Figuur 10: HUB-ASML connecties in modelstudie

5.3.3 Parkeerplafond:

Op De Run is een parkeerplafond ingesteld in het verkeersmodel voor de zones van het ASML. Het MMC en het overige deel van de Run heeft geen parkeerplafond vanwege de werking van het verkeersmodel. In tabel 4 zijn de aantallen parkeerplaatsen per gebied aangegeven.

Locatie	Max aantal parkeerplaatsen
ASML Run 1000 (westflank)	2.000
ASML Oostflank	2.000
ASML Run 6000 en 7000	3.000

Tabel 4: Parkeerplafond de Run

6. Plansituatie

In de plansituatie wordt de HOV4 in zijn volledigheid toegevoegd aan het model. In het BBMA2024 is de HOV4 al in een lichte vorm meegenomen, deze is in de referentie eruit gehaald zodat alleen de regionale bestaande bussen nog in het model zitten. In de plansituatie wordt de HOV4 toegevoegd naar de ontwerpen zoals in 6.1 besproken. Naast de HOV4 aanpassingen worden er geen overige aanpassingen gemaakt in de plansituatie.

6.1 Ontwerpen HOV4

De aangeleverde ontwerpen van de HOV4 worden vertaald naar het verkeersmodel. Hier geldt dat de variant fietstunnel in ontwerp west Veldhoven wordt aangehouden, zie figuur

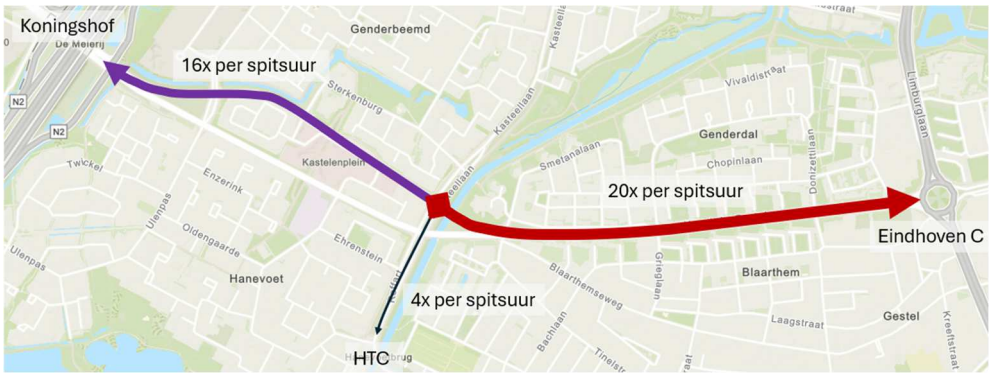
23 in bijlage 3. Hierin zijn ook aanpassingen rondom de HOV4 corridor meegenomen, zoals de knip tussen de Blaarthemseweg en de Tinelstraat. De gebruikte ontwerpen van HOV4 in Eindhoven staan in bijlage 2 en de ontwerpen van HOV4 in Veldhoven in bijlage 3.

6.2 Frequentie en lijnvoering

In totaal zullen er 20 bussen per uur rijden tot de afslag naar de HTC ter hoogte van de Roffart in de spits in één richting. Vanaf de Roffart tot de Koningshof is de frequentie 16 bussen per uur in de spits. Zie tabel 5 en figuur 11 voor de frequenties per buslijn die gebruik gaan maken van de HOV4. De HOV4 buslijnen (418 & 419) wordt gereden met 24 meter bussen met 51 zitplaatsen en 86 staanplaatsen (137 plekken)[1].

Buslijn	Frequentie	Routing
Lijn 18 Eindhoven Centraal – Bergeijk	2 keer per uur in de spits	
Lijn 19 Eindhoven Centraal – Bladel	2 keer per uur in de spits	
Lijn 319 Eindhoven Centraal – Reusel	4 keer per uur in de spits	
Lijn 418 Eindhoven Centraal – HTC	4 keer per uur in de spits	Afslaan ter hoogte van Kasteellaan-Roffart
Lijn 419 Eindhoven Centraal – Koningshof	8 keer per uur in de spits	Keren bij NH Hotel Eindhoven Koningshof
Totaal	20 keer per uur in de spits	

Tabel 5: Frequentie en lijnvoering over HOV4



Figuur 11: Totale bus frequentie op de HOV4 busbaan

[1] Aantallen van 24 meter bussen gereden door De Lijn (België)

6.3 Woningbouw gerelateerd aan HOV4

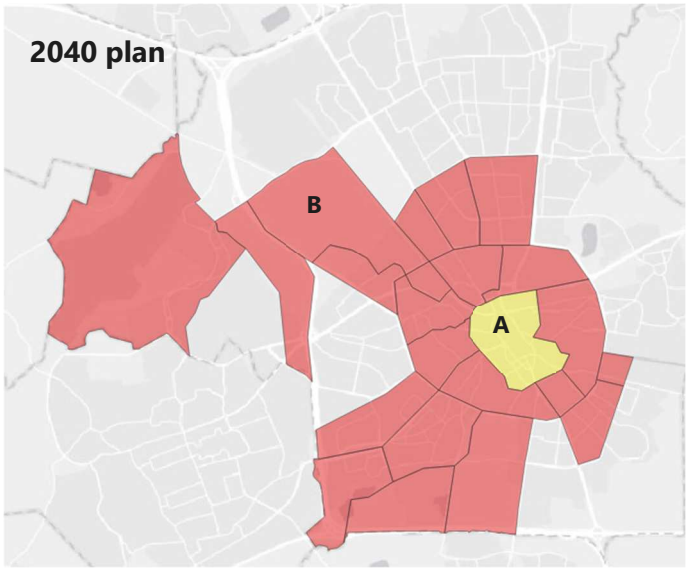
Een deel van de woningbouwplannen in Eindhoven zijn gerelateerd aan de aanleg van HOV4. Rondom de HOV4 buiten het centrum gelden daarom de uitgangspunten zoals afgebeeld in figuur 12 in de plansituatie. Deze woningen worden toegevoegd aan het model waar deze nog niet in het model zitten. De ontwikkelingen die al wel in het BBMA2024 zitten worden geüpdatet naar de juiste aantallen. De cumulatieve randtotalen blijven gelijk. Het verschil tussen het BBMA2024 en HOV4 referentie per zone is terug te vinden in bijlage 4.



Figuur 12: Woningbouw rondom HOV4

6.4 Betaald parkeren Gestel

Bij het realiseren van HOV4 wordt het betaald parkeer gebied uitgebreid rondom het tracé. De parkeertarieven zijn gelijk aan de referentie. Het betaald parkeergebied is afgebeeld in figuur 13.



Figuur 13: Parkeertarief gebieden (A=Centrum, B=Schil) plan

7. Bijlages

7.1 Bijlage 1: Emmasingelkwadrant

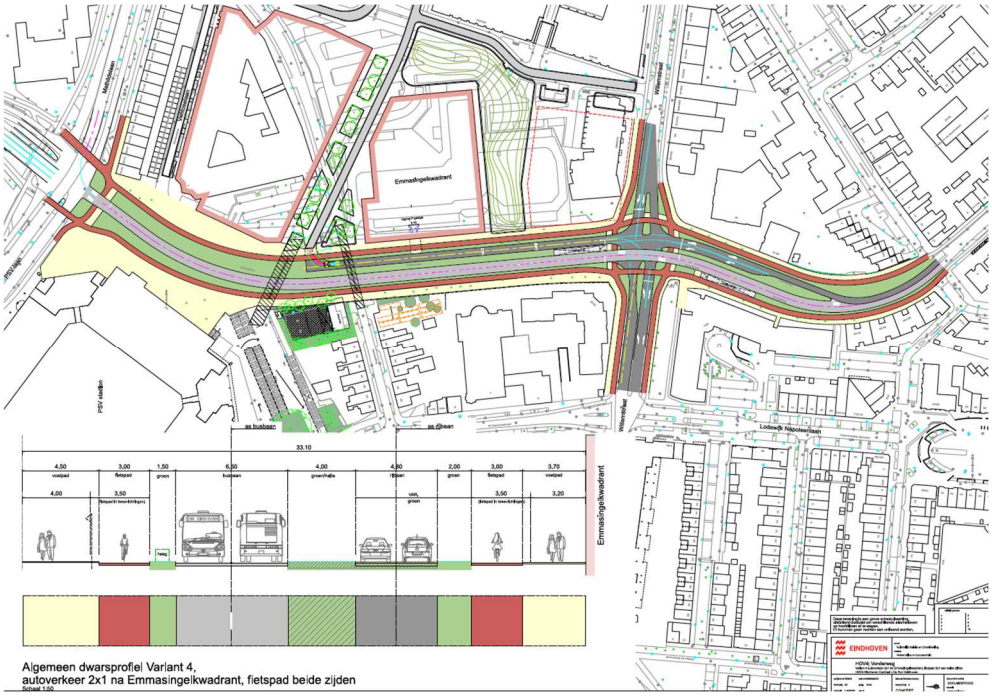
Figuur 14 is ook bijgevoegd als apart document in hogere resolutie, zie “bijlage 1_Emmasingelkwadrant.pdf”.



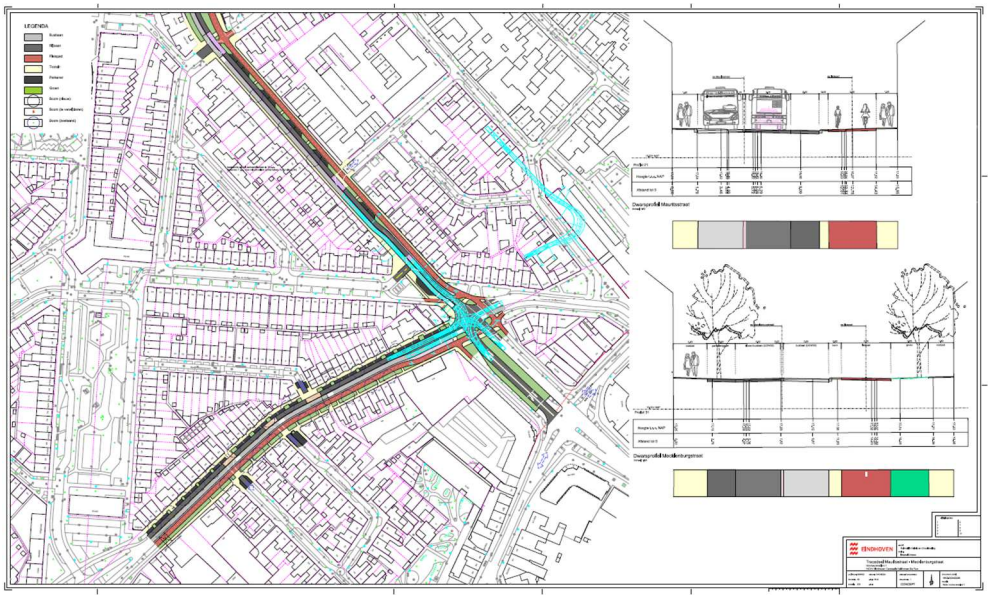
Figuur 14: Emmasingelkwadrant ontwerp

7.2 Bijlage 2: Ontwerpen HOV4 Eindhoven

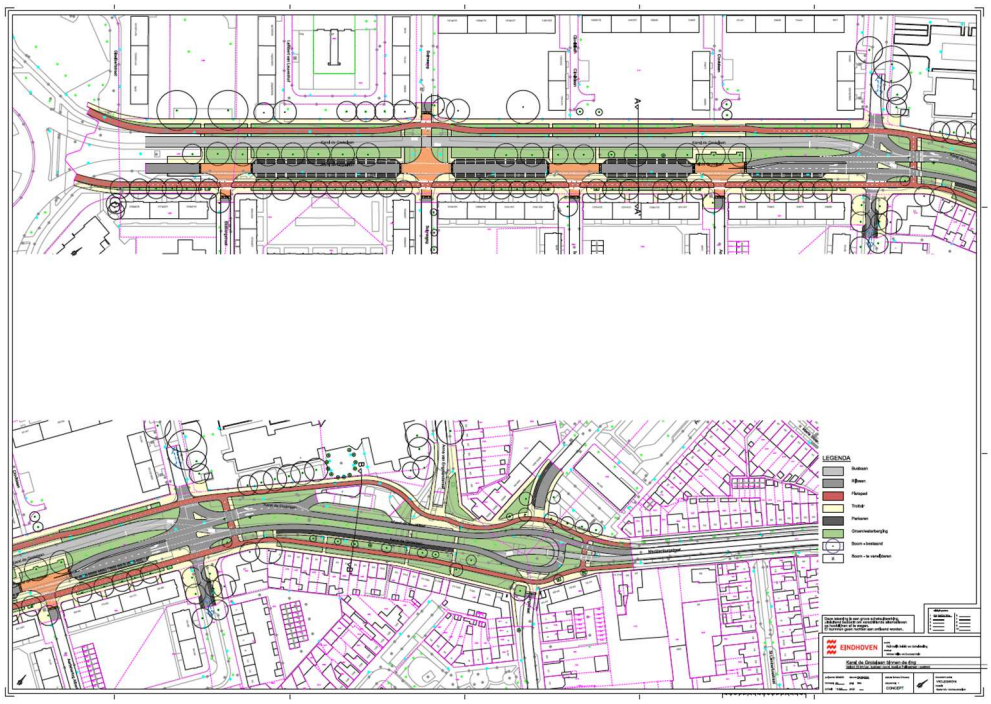
Figuren 15, 16, 17, 18, 19 en 20 zijn ook bijgevoegd als aparte documenten in hogere resolutie, zie “bijlage 2_Ontwerpen_HOV4_Eindhoven.zip”



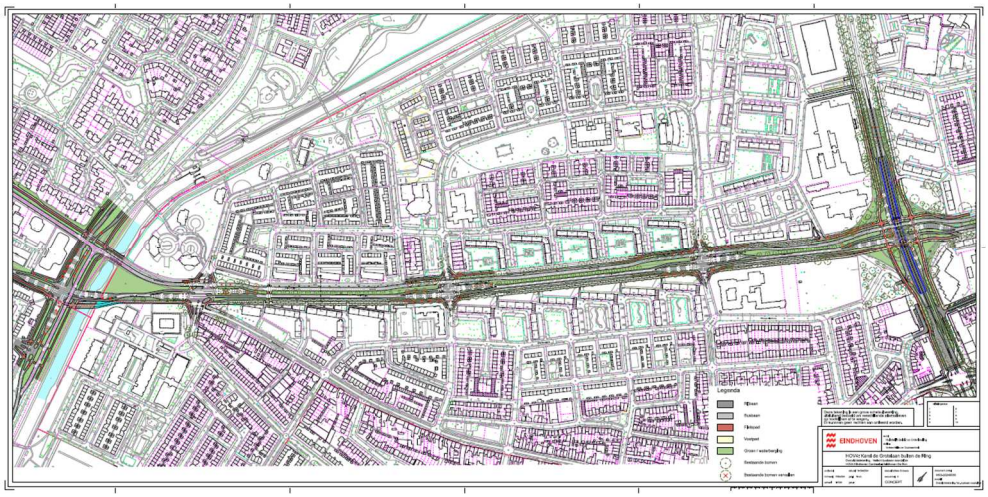
Figuur 15: Ontwerp HOV4 Vonderweg



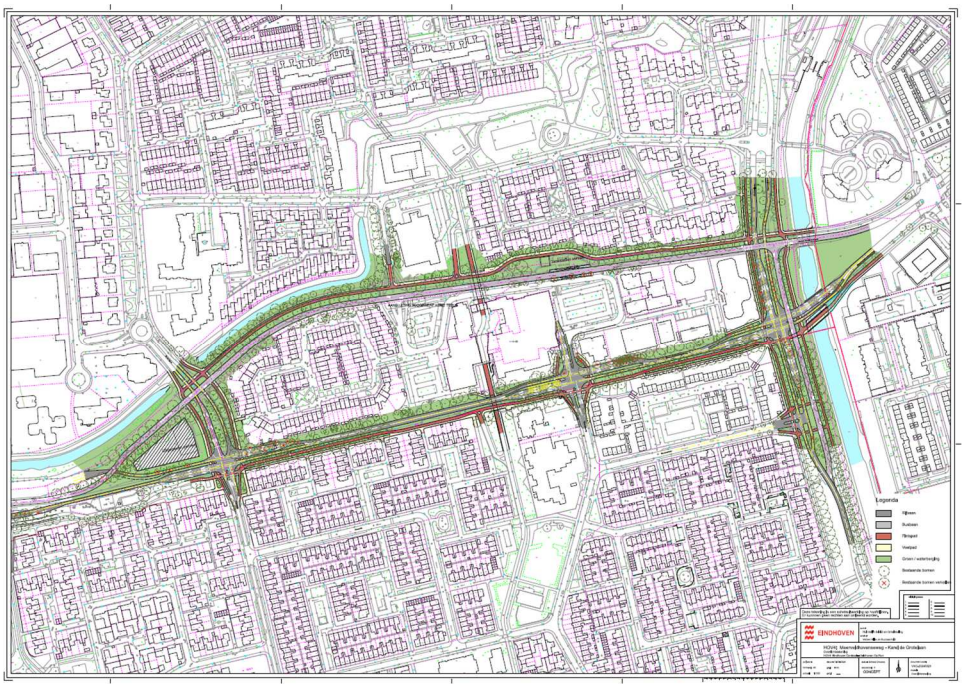
Figuur 16: Ontwerp HOV4 Mauritsstraat-Mecklenburgstraat



Figuur 17: Ontwerp HOV4 Karel de Grotelaan binnen de ring



Figuur 18: Ontwerp HOV4 Karel de Grotelaan buiten de ring



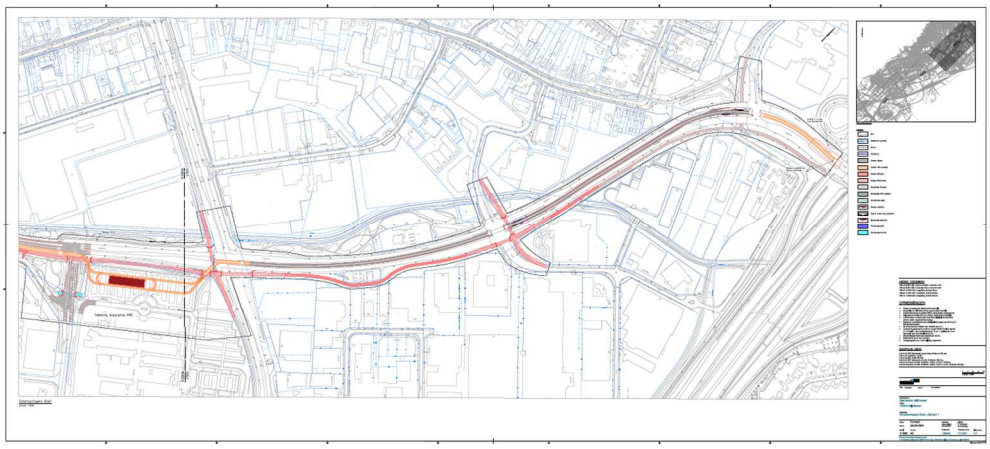
Figuur 19: Ontwerp HOV4 Kastelenplein



Figuur 20: Ontwerp HOV4 Aansluiting A2/N2

7.3 Bijlage 3: Ontwerpen HOV4 Veldhoven

Figuren 21, 22 en 23 zijn ook bijgevoegd als aparte documenten in hogere resolutie, zie "bijlage 3_Ontwerpen_HOV4_Veldhoven.zip"



Figuur 21: Ontwerp HOV4 Veldhoven Oost



Figuur 22: Ontwerp HOV4 Veldhoven Midden



Figuur 23: Ontwerp HOV4 Veldhoven West

7.4 Bijlage 4: Transferiummodule BBMA

Toelichting Transferiummodule BBMA

De transferiummodule van de BBMA verplaatst autoritten naar het openbaar vervoer via een op te geven locatie, om te simuleren dat een P&R locatie wordt gebruikt. De transferiummodule wordt toegepast tijdens de verfijning van BBMB naar regio niveau en heeft hiermee geen invloed op de matrixschatting zelf, maar is enkel een nabewerking als laatste stap van de verfijning. Om toegepast te kunnen worden heeft de module een aantal parameters nodig:

- Locatie van de HUB
- Capaciteit van de HUB
- Welke bestemmingen moet de HUB gaan bedienen
- Wat zijn de mogelijke herkomsten van deze ritten

De locatie van de HUB kan worden gedefinieerd door een centroidnummer op te geven. Dit kan een bestaande zone zijn, maar beter nog is het om een beschikbare dummy zone te gebruiken.
De capaciteit van de HUB kun je op meerdere manieren interpreteren, maar zoals Goudappel deze toepast, geeft dit getal het maximaal aantal beschikbare parkeerplaatsen weer, waarbij een turnover van 1 wordt verondersteld. Gebruikers komen ‘s ochtends aan, parkeren de auto en gaan met het OV verder richting het werk of andere bestemming. Gedurende de dag keren deze gebruikers op dezelfde wijze weer terug en vertrekken vervolgens weer met de auto.
De bestemmingen die de HUB gaat bedienen is een selectie van centroidnummers. In het geval van de studie HOV4 betreft dit het centrum van Eindhoven, de HTC en ASML.
De herkomsten van de af te schaven ritten verschillen per HUB, maar zijn in essentie de windrichting in tegenovergestelde richting van de eindbestemming, waarbij de HUB globaal tussen beide in ligt.
De transferiummodule isoleert eerst de relaties tussen herkomsten en bestemmingen uit de matrices. Dit is volgens de matrixschatting van het verkeersmodel de maximale potentie. Vervolgens wordt per HB-paar de reistijd van herkomst naar bestemming met de auto afgeleid. Korte ritten worden vervolgens uitgesloten van de maximale potentie. Voor de overgebleven ritten wordt bepaald wat de reistijd betreft indien gebruik gemaakt wordt van de HUB, dit betreft de autorit naar de HUB en de vervolgreis op basis van het alternatief OV. Is het alternatief van de autorit te lang, dan wordt deze eveneens uitgesloten van de maximale potentie. De overgebleven ritten krijgen vervolgens in de automatrix als bestemming de HUB en worden in de OV matrix toegevoegd tussen HUB en eindbestemming. De herkomsten en bestemmingen blijven hierdoor intact en afgeschaafd verkeer uit de automatrix verdwijnt niet in het niets.

Hoewel er een streven mee wordt gegeven aan de transferiummodule in de vorm van een capaciteit/maximum aantal ritten, kijkt de module kritisch naar de haalbaarheid hiervan. Er moeten voldoende realistische alternatieven zijn om het streven te halen. Het opgeven van een streven is dus zeker geen garantie dat deze wordt gehaald. Of er sprake is van het berekenen van de potentie van een HUB, is afhankelijk van de gehanteerde instellingen. Wordt een extreem hoge capaciteit gehanteerd en wordt deze niet gehaald, dan zou dit gezien kunnen worden als de potentie. Wordt een lage capaciteit gehanteerd en deze volledig gehaald, dan is er geen sprake van de berekening van de maximale potentie. Beide berekeningen worden op identieke wijze uitgevoerd, met een andere interpretatie van het resultaat.

Rekenvoorbeeld 1:
Er worden 500 ritten opgegeven. Na het destilleren van realistische potentie blijven 300 ritten over. Er worden 300 ritten overgeheveld van auto naar ov.

Rekenvoorbeeld 2:
Er worden 300 ritten opgegeven. Na het destilleren van realistische potentie blijven 800 ritten over. Er worden 300 ritten overgeheveld van auto naar ov.