

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Provincie Noord-Holland

Verkeersgegevens en omgevingsvariabelen ten behoeve van PIP HOV in 't Gooi

Datum
Kenmerk
Eerste versie

17 juni 2016
NH1093/Ppe/0587.01

1 Inleiding

In overleg met de gemeenten Hilversum, Huizen en Laren is ten behoeve van de opstelling van het Provinciaal InpassingsPlan (PIP) voor realisering van het HOV in 't Gooi onderzocht welke verkeersgegevens en omgevingsvariabelen nodig zijn van het betrokken wegennet. Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van gegevens die door de gemeenten zijn aangeleverd:

- tellingen van de gemeente Huizen;
- verkeersmodel van Hilversum;
- verkeersmodel van Huizen;
- verkeersmodel van de Blaricumse gemeente;
- tellingen van de Provincie Noord-Holland;
- tellingen gemeente Huizen;
- voertuigverdelingen van de EU-geluidskaart voor de regio;
- dienstregeling volgens vigerende concessie openbaar vervoer;
- dienstregeling en netwerk, zoals ontworpen voor het HOV in 't Gooi.

De gegevens zijn in nauw overleg met de gemeente Hilversum bepaald, zowel wat betreft het autoverkeer als het openbaar vervoer.

2 Basisgegevens

2.1 Autoverkeer

2.1.1 Werkwijze

De gemeenten Huizen, Blaricum en Hilversum beschikken elk over een eigen verkeersmodel dat als basisjaar 2004 heeft. In de loop der tijd hebben die modellen aanpassingen gehad en zijn uitgangspunten veranderd. Dit heeft er toe geleid dat de drie modellen niet dezelfde voorspelling voor de toekomstige verkeerssituatie kennen. De gemeente Hilversum heeft de actuele situatie nauwgezet gevolgd, maar de beide andere modellen zijn niet actief beheerd. Omdat de beschikbare tellingen van Huizen en Blaricum gedaald zijn is er in Huizen op alle invalswegen in 2013 geteld. Om betrouwbare uitspraken over de toekomstige verkeersintensiteiten te kunnen doen is op basis van de verkeers tellingen en met als vertrekpunt het verkeersmodel Hilversum een nieuw gemeenschappelijk model 2013 voor de drie gemeenten geschat en beperkt gekalibreerd. Vervolgens is een model 2023 gemaakt. Omdat voor milieuberekeningen ook voor de tussenliggende jaren de intensiteiten relevant zijn, zijn deze geïnterpoleerd tussen 2013 en 2023. Na 2023 wordt nog een mobiliteitsgroei van ongeveer 0,5% per jaar verondersteld.

2.1.2 Intensiteiten

In de tabel 2.1 zijn de relevante wegvakken en de werkdag etmaalintensiteiten opgenomen. De verdeling over dag-, avond- en nachtperiode en de verdeling over voertuigcategorieën zijn gebaseerd op functie en type van de wegen in het netwerk.

		Ingevoerde etmaalintensiteiten		Berekende etmaalintensiteiten				
		2013	2023	2015	2016	2020	2025	2027
Hilversum/Laren		mvt/werkdag	mvt/werkdag	mvt/dag	mvt/dag	mvt/dag	mvt/dag	mvt/dag
Oosterengweg	Liebergerweg - Mussenstraat	26.837	28.800	27.110	27.242	28.120	29.090	29.380
Oosterengweg	Mussenstraat - Oude Amersfoortseweg	26.696	28.800	26.960	27.098	28.120	29.090	29.380
Oosterengweg	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	23.992	28.800	24.230	24.354	28.120	29.090	29.380
Oosterengweg Parallelweg westzijde	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	0	1.000	0	0	990	1.010	1.020
Oosterengweg Parallelweg oostzijde	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	0	500	0	0	490	510	510
Verlegde weg over Anna's Hoeve	Micklerstraat - Mussenstraat	0	10.620	0	nvt	10.460	10.730	10.830
Verlegde weg over Anna's Hoeve	dr. A. Schweizerweg - Minckelerstraat	0	11.700	0	nvt	11.520	11.810	11.930
Hilversum Vogelbuurt								
Parallelweg Oosterengweg	Liebergerweg - Venetapark	0	200	0	0	200	200	200
Mussenstraat	Venetapark - Mussenstraat NZ	1.143	300	1.140	1.143	300	300	310
Mussenstraat	MussenstraatNZ en A. Fokkerweg	401	1.800	400	401	1.770	1.820	1.840
A. Fokkerweg zuid	Mussenstraat - Liebergerweg	401	600	400	401	590	610	610
Liebergerweg midden	Oosterengweg - Mussenstraat NZ	716	1.600	720	716	1.580	1.620	1.630
Liebergerweg oost	Mussenstraat NZ - A. Fokkerweg	569	1.000	570	569	990	1.010	1.020
A. Fokkerweg midden	Liebergerweg - Mincklerstraat	800	100	800	800	100	100	100
Mussenstraat NZ	Liebergerweg - Mussenstraat	277	600	280	277	590	610	610
Arendstraat	Liebergerweg en Mussenstraat	551	600	550	551	590	610	610

Tabel 2.1: Etmaalintensiteiten Hilversum (gemiddelde werkdag)

2.1.3 Actualisatie nodig?

Bij de bepaling van de toekomstige verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van een verkeersmodel. Zo'n verkeersmodel bevat tal van (onderbouwde) aannamen over toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld ten aanzien van de ruimtelijk-economische ontwikkeling, brandstofprijzen, etc. Daarom is het goed om te bezien hoe de prognoses zich verhouden tot de werkelijke ontwikkeling van het verkeer sinds 2013. Op grond van de analyse in bijlage 1 wordt verwacht dat het model een realistische inschatting geeft van de toekomstige verkeersintensiteiten. Als er sprake is van een afwijking, dan geeft het model eerder een overschatting van de intensiteiten (en daarmee van de milieuhinder) dan een onderschatting.

2.2 Openbaar vervoer

Huidige situatie

De gegevens betreffende het aantal bussen zijn opgenomen in tabel 2.2. Voor de situatie 2013 is uitgegaan van de toenmalige dienstregeling. In de situatie 2013 reden de volgende bussen in het studiegebied Huizen-Hilversum:

- Lijn 3 Hilversum;
- Lijn 59 Hilversum - Zeist;
- Lijn 70 Hilversum - Amersfoort;
- Lijn 100 Bussum - Blaricum Carpoolplaats;
- Lijn 101 Bussum - Blaricum Carpoolplaats - Hilversum (spits);
- Lijn 107 Hilversum - Bussum - Huizen;
- Lijn 108 Hilversum - Blaricum - Huizen;
- Lijn 109 Hilversum - Eemnes - Bussum;
- Lijn 150 Almere - Utrecht De Uithof (spits);
- Lijn 156 Almere - Blaricum carpoolplaats - Hilversum;
- Lijn 209 Hilversum - Eemnes (spits);
- R-net 320 Amsterdam - Blaricum carpoolplaats - Hilversum.

Het netwerk is te zien in de figuren 2.1 en 2.2.



Figuur 2.1: Huidige lijnennet Huizen en Blaricum 2013 (bron: Connexxion)



Figuur 2.2: Lijnennet Hilversum 2013 (bron: Connexxion)

Referentiesituatie 2020 zonder HOV

Er is voor het toekomstjaar 2020 zonder HOV (de referentiesituatie) aangenomen dat het lijnennet geen substantiële veranderingen ondergaat.

Situatie 2020 met HOV

In de haalbaarheidsstudie naar HOV het Gooi is voor de situatie na realisatie van de HOV-infrastructuur op het traject Hilversum - Laren het volgende OV-netwerk aangehouden:

- lijn 3 Hilversum;
- lijn 59 Hilversum - Zeist;
- lijn 70 Hilversum - Amersfoort;
- lijn 100 Bussum - Blaricum carpoolplaats - Hilversum;
- lijn 101 Bussum - Blaricum carpoolplaats;
- lijn 107 Hilversum - Bussum - Huizen;
- lijn 108 Hilversum - Blaricum - Huizen;
- lijn 109 Laren - Bussum;
- lijn 119 Hilversum - Eemnes;
- lijn 156 Almere - Blaricum carpoolplaats - Hilversum (- Utrecht De Uithof);
- lijn 200 Huizen - Hilversum (spits);
- lijn 200 Huizen - Hilversum (spits);
- R-net 320 Amsterdam - Blaricum carpoolplaats - Hilversum.

Figuur 2.3 toont een afbeelding van het netwerk. Het netwerk wijkt op een aantal punten af van het huidige OV-netwerk. De achtergrond van deze verschillen wordt hierna beschreven.



Figuur 2.3: Lijnennet na realisatie HOV Hilversum - Laren (2020)

R-net 320

Evenals in de huidige situatie is lijn 320 de belangrijkste drager van het OV tussen Huizen en Hilversum. In Huizen/Blaricum blijft de bus (vooralsnog) rijden via de huidige route via 't Merk en de Randweg. In Hilversum rijdt de bus over een nieuwe busbaan langs het spoor.

Lijn 156

In het toekomstbeeld wordt de corridor Almere - Hilversum verder uitgebouwd. Mede door de stadsuitbreidingen aan de oostzijde van Almere zijn naar verwachting hogere frequenties haalbaar en komt ook avond- en weekendbediening binnen bereik. In de haalbaarheidsstudie is in eerste instantie nog uitgegaan van de huidige buslijn 156 tussen Almere en Hilversum (met hogere frequenties en bediening de hele week). In een aparte studie is vastgesteld dat ook de verbinding Almere - Utrecht De Uithof (met overstapmogelijkheden bij Blaricum Carpoolplaats) kansrijk is. Inmiddels rijdt spitslijn 150 Almere - Utrecht De Uithof.

Lijnen 100 en 101

De buslijnen 100 en 101 bieden een verbinding tussen Bussum en Huizen. De lijnen rijden via verschillende routes door Huizen en bieden op het busstation in Huizen en de carpoolplaats overstap op lijn 320. Lijn 100 rijdt in ieder geval in de spitsuren door naar Hilversum, via Arenapark.

Lijnen 200 en 201

In de spitsuren wordt de corridor Huizen - Hilversum aangevuld met de spitslijnen 200 en 201, om meer reizigers te kunnen vervoeren en meer reizigers een rechtstreekse verbinding met Hilversum te bieden. Ook deze lijnen rijden in Hilversum via Arenapark.

Carpoolplaats

De carpoolplaats wordt een belangrijk overstappunt in het netwerk. R-net 320 rijdt in Hilversum via de busbaan langs het spoor snel naar station Hilversum, alle overige lijnen rijden in Hilversum via Arenapark. Op de carpoolplaats kunnen reizigers van R-net 320 overstappen op een van de lijnen naar Arenapark en kunnen reizigers van een van de overige lijnen overstappen op R-net 320 als zij snel naar station Hilversum willen. Hiertoe dient een goede samenhangende dienstregeling gebouwd te worden met korte overstaptijden op de carpoolplaats.

Lijnen 109 en 119

In de haalbaarheidsstudie is vastgesteld dat het traject Laren - Eemnes van de huidige lijn 109 niet veel toegevoegde waarde heeft. Daarom is de huidige busverbinding gesplitst in twee aparte lijnen: 109 Bussum - Laren en 119 Eemnes - Hilversum, waarbij de spitsritten van de huidige lijn 209 zijn opgenomen in lijn 119. Dit is een beperkte vervoerskundige wijziging ten opzichte van de huidige situatie, vooral ingegeven door beperking van exploitatiekosten.

Aantallen bussen

In tabel 2.2 zijn de busintensiteiten voor de situatie 2013 en 2020 op de relevante wegvakken in Hilversum en Laren opgenomen. Voor de tussenliggende jaren wordt geen noemenswaardige groei in busintensiteiten voorzien, wel wordt reizigersgroei verwacht.

		huidig lijnennet				toekomst, met HOV			
		aantal bussen per periode van de dag				aantal bussen per periode van de dag			
		07.00- 19.00 uur	19.00- 23.00 uur	23.00- 07.00 uur	per etmaal	07.00- 19.00 uur	19.00- 23.00 uur	23.00- 07.00 uur	per etmaal
Hilversum/Laren									
Oosterengweg	Liebergerweg - Mussenstraat	23	4	1	28	23	4	1	28
Oosterengweg	Liebergerweg - Mussenstraat	0	0	0	0	0	0	0	0
Oosterengweg	Mussenstraat - Oude Amersfoortseweg	23	4	1	28	23	4	1	28
Oosterengweg	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	23	4	1	28	23	4	1	28
Oosterengweg	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	0	0	0	0	0	0	0	0
Oosterengweg	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	0	0	0	0	0	0	0	0
Oosterengweg	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	0	0	0	0	0	0	0	0
Mussenstraat	Oosterengweg - A. Fokkerweg	0	0	0	0	0	0	0	0
Oude Amersfoortseweg West	Oosterengweg - Willem Bontekoestraat	0	0	0	0	0	0	0	0
Oude Amersfoortseweg Oost	Oosterengweg - Compagnieweg	0	0	0	0	0	0	0	0
Zandheuvelweg	Eemeroordlaan - dr. A. Schweizerweg	31	8	3	42	31	8	3	42
Weg over Anna's Hoeve	Zandheuvelweg - Sportvelden	31	8	3	42	31	8	3	42
Weg over Anna's Hoeve	Sportvelden - A. Fokkerweg	31	8	3	42	31	8	3	42
Nieuwe weg over Anna's Hoeve	dr. A. Schweizerweg - Minckelerstraat	31	8	3	42	31	8	3	42
Anthony Fokkerweg	Mussenstraat - Liebergerweg	0	0	0	0	0	0	0	0
Anthony Fokkerweg	Liebergerweg - Minckelerstraat	0	0	0	0	0	0	0	0

		huidig lijnennet				toekomst, met HOV			
		aantal bussen per periode van de dag				aantal bussen per periode van de dag			
		07.00- 19.00 uur	19.00- 23.00 uur	23.00- 07.00 uur	per etmaal	07.00- 19.00 uur	19.00- 23.00 uur	23.00- 07.00 uur	per etmaal
Hilversum/Laren									
extra toegevoegd: Hilversum									
Busbaan langs spoor (oost)	A27 - Van Linschotenlaan	0	0	0	0	326	56	46	428
Busbaan langs spoor (west)	Van Linschotenlaan - station	0	0	0	0	144	24	20	188
Van Linschotenlaan en Oostereind	spoor - Arena	0	0	0	0	182	32	26	240
Arenapark	Oostereind - Soestdijkerstraatweg	243	39	27	309	230	40	32	302
Soestdijkerstraatweg	station Sportpark - Utrechtseweg	293	43	29	365	274	44	36	354
Soestdijkerstraatweg	Oostereind - Sportpark	24	0	0	24	24	0	0	24
Soestdijkerstraatweg	Oostereind - A27	168	23	16	207	71	9	6	86
Oostereind	Soestdijkerstraatweg - Arena	144	23	16	183	229	41	32	302
Van Riebeeckweg	Soestdijkerstraatweg - Oosterengweg	23	4	1	28	23	4	1	28
Van Riebeeckweg	Oosterengweg - Van Linschotenlaan	46	8	2	56	46	8	2	56

Tabel 2.2: Busintensiteiten op de relevante wegvakken Hilversum/Laren

3 Omgevingsvariabelen

De overige verkeersgegevens betreffende de voertuigverdeling zijn gebaseerd op de functie van de weg en het wegtype (bron: EU-geluidskaart 2011). De omgevingsvariabelen zijn aangeleverd door de afdelingen milieu van de betreffende gemeenten en weergegeven in de tabellen 3.1 en 3.2 (zie volgende pagina).

	Straatnaam	Wegtype	Boomfactor	snelheidstype	stagnatie % 2016	stagnatie % 2027
Hilversum						
Oosterengweg	Liebergerweg - Mussenstraat	3b	1	e	10 -15%	<10%
Oosterengweg	Mussenstraat - Oude Amersfoortseweg	3b	1	e	10 -15%	<10%
Oosterengweg	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	3b	1	e	10 -15%	<10%
Oosterengweg Parallelweg westzijde	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	3b	1	e	nvt	<10%
Oosterengweg Parallelweg oostzijde	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	3b	1	e	nvt	<10%
Verlegde weg over Anna's Hoeve	Micklerstraat - Mussenstraat	3a	1		<10%	<10%
Verlegde weg over Anna's Hoeve	dr. A. Schweizerweg - Mincklerstraat	4	1		<10%	<10%
Hvs Vogelbuurt						
Parallelweg Oosterengweg	Liebergerweg - Venetapark	3a	1	e	<10%	<10%
Mussenstraat	Venetapark - Mussenstraat NZ	3a	1	e	<10%	<10%
Mussenstraat	MussenstraatNZ en A. Fokkerweg	3a	1	e	<10%	<10%
A. Fokkerweg zuid	Mussenstraat - Liebergerweg	3a	1	e	<10%	<10%
Liebergerweg midden	Oosterengbrug - Mussenstraat NZ	3a	1	e	<10%	<10%
Liebergerweg oost	Mussenstraat NZ - A. Fokkerweg	3a	1	e	<10%	<10%
A. Fokkerweg midden	Liebergerweg - Mincklerstraat	3a	1	e	<10%	<10%
Mussenstraat NZ	Liebergerweg - Mussenstraat	3a	1	e	<10%	<10%
Arendstraat	Liebergerweg en Mussenstraat	3a	1	e	<10%	<10%

Tabel 3.1: Wegtypering per weg ten behoeve van milieuberekeningen

		Motervoertuigverdeling voor zowel 2016 als 2027											
Hilversum/Laren		Gem % per uur			LMV			MZMV			ZMV		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Oosterengweg	Liebergerweg - Mussenstraat	6,64%	3,47%	0,80%	93,96%	98,07%	92,83%	5,11%	1,76%	6,20%	0,93%	0,17%	0,97%
Oosterengweg	Mussenstraat - Oude Amersfoortseweg	6,64%	3,47%	0,80%	93,96%	98,07%	92,83%	5,11%	1,76%	6,20%	0,93%	0,17%	0,97%
Oosterengweg	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	6,64%	3,47%	0,80%	93,96%	98,07%	92,83%	5,11%	1,76%	6,20%	0,93%	0,17%	0,97%
Oosterengweg Parallelweg westzijde	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	6,66%	3,53%	0,75%	96,39%	98,90%	97,66%	2,04%	0,55%	2,18%	1,57%	0,55%	0,16%
Oosterengweg Parallelweg oostzijde	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	6,66%	3,53%	0,75%	96,39%	98,90%	97,66%	2,04%	0,55%	2,18%	1,57%	0,55%	0,16%
Verlegde weg over Anna's Hoeve	Micklerstraat - Mussenstraat	6,79%	3,44%	0,59%	94,71%	98,27%	93,04%	2,65%	0,86%	3,48%	2,65%	0,86%	3,48%
Verlegde weg over Anna's Hoeve	dr. A. Schweizerweg - Mincklerstraat	6,79%	3,44%	0,59%	94,71%	98,27%	93,04%	2,65%	0,86%	3,48%	2,65%	0,86%	3,48%
Hilversum Vogelbuurt													
Parallelweg Oosterengweg	Liebergerweg - Venetapark	6,66%	3,53%	0,75%	96,39%	98,90%	97,66%	2,04%	0,55%	2,18%	1,57%	0,55%	0,16%
Mussenstraat	Venetapark - Mussenstraat NZ	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Mussenstraat	MussenstraatNZ en A. Fokkerweg	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
A. Fokkerweg zuid	Mussenstraat - Liebergerweg	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Liebergerweg midden	Oosterengweg - Mussenstraat NZ	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Liebergerweg oost	Mussenstraat NZ - A. Fokkerweg	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
A. Fokkerweg midden	Liebergerweg - Mincklerstraat	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Mussenstraat NZ	Mussenstraat - Liebergerweg	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Arendstraat	Liebergerweg en Mussenstraat	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%

Tabel 3.2: Voertuigverdelingen in 2016 en 2027

Bijlage 1 Actualiseren verkeersprognoses?

Om de effecten op de omgeving te kunnen bepalen na realisatie van het HOV-project is het nodig om inzicht te hebben in de verkeersintensiteiten op dat moment. Daarvoor is voor project HOV in 't Gooi gebruik gemaakt van een autoverkeersmodel. Deze verkeersmodelgegevens worden vervolgens gebruikt om te bepalen welke milieumaatregelen nodig zijn om nadelige effecten van het project zo veel mogelijk tegen te gaan. Een overschatting van de intensiteit van de autoverkeersintensiteit leidt tot een overschatting van de toekomstige verkeershinder; milieumaatregelen kunnen dan wellicht minder ingrijpend hoeven zijn.

Gebruikt verkeersmodel autoverkeer

Voor de prognose van de toekomstige verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van een verkeersmodel. Het verkeersmodel voor autoverkeer is in 2014 samengesteld uit de modellen die op dat moment in gebruik waren in Hilversum, Blaricum en Huizen. Het model Hilversum heeft als uitgangspunt gediend en hierin zijn de modellen van Huizen en Blaricum op basis van telcijfers 2013 opgenomen. Met als uitgangspunt tellingen voor het basisjaar 2013 in het gemeenschappelijke model is vervolgens de prognose voor 2023 opgesteld. Ten opzichte van 2013 zijn toegevoegd alle sociaal-economische ontwikkelingen die in de regio te voorzien waren. In Hilversum gaat het bijvoorbeeld om de woonwijk Anna's Hoeve en de verplaatsing en concentratie van ziekenhuis Tergooi. Deze uitgangspunten voor het model zijn sinds 2013 niet gewijzigd.

Een verkeersmodel voor een basisjaar wordt gebouwd en gekalibreerd op telgegevens van minimaal 1 jaar eerder. Vervolgens wordt een toekomstprognose gemaakt voor tien jaar later waarbij alle voorgenomen sociaal-economische ontwikkelingen en voorziene uitbreidingen van de infrastructuur worden meegenomen. Omdat het bouwen van een verkeersmodel en het verzamelen van de benodigde basisgegevens een tijdrovende bezigheid is wordt pas een nieuw model gebouwd als aannemelijk is dat er ten opzichte van het basisjaar te veel en te grote wijzigingen aan de orde zijn geweest. Normaliter betekent dat dat de noodzaak om een complete herziening van het model uit te voeren pas na minimaal zes jaar wordt overwogen.

Voor milieuberekeningen is het nodig om een inschatting van de verkeerssituatie 10 jaar na realisering van het project. Omdat er geen sociaal-economische groei wordt voorzien kan worden volstaan met een aanname van enige groei van de automobilititeit na 2023 van 0,5% per jaar.

Het autoverkeersmodel is in het project HOV in 't Gooi alleen gebruikt om de milieuberekeningen uit te voeren die het gevolg zijn van de realisatie van de HOV-route in Hilversum. De modelresultaten zijn niet gebruikt voor bepaling van de rijtijden van het HOV.

Werkelijke ontwikkeling autoverkeer sinds 2013

Recentelijk is nader onderzocht of de toekomstprognose uit het verkeersmodel nog actueel is en dus nog bruikbaar is voor de berekening van de milieueffecten van het HOV-project. Daartoe is onderzocht hoe de werkelijke ontwikkeling van het verkeer is geweest in de periode 2013 -2015. Daarbij is gebruik gemaakt van:

- telgegevens van de gemeente Hilversum;
- gegevens over de rijkswegen zoals vastgelegd in het NDW (Nationale Databank Wegverkeersgegevens). Partners in het NDW zijn Rijkswaterstaat, alle provincies en de metropoolregio's;
- Publieksrapportage Rijkswegennet 2015.

Tellingen Hilversum

De telgegevens van Hilversum laten de volgende ontwikkeling zien:

totaal naar wegtype	2013	2014	2015
invalswegen	157.329	158.905	160.240
	100%	101,0%	101,9%
buitenring	325.673	339.339	343.705
	100%	104,2%	105,5%
radialen	87.177	55.769	55.599
	100%	64,0%	63,8%
binnenring	52.851	49.007	52.653
	100%	92,7%	99,6%
totaal alle tellingen	623.030	603.019	612.196
	100%	96,8%	98,3%

Tabel B1.1: Ontwikkeling verkeersintensiteiten in Hilversum

Het beeld is niet eenduidig:

- Op de invalswegen van de stad een lichte toename van autoverkeer.
- Op de buitenring een toename na 2014.
- Op de radialen treedt vanaf 2013 juist een sterke daling op. Die lijkt overigens voor 2014 en 2015 te extreem.
- De binnenring vertoont in 2013 een daling en in 2015 weer een toename.
- Het totaal over alle telgegevens geeft een daling in 2014 en weer herstel in 2015.

Vorenstaand beeld is te verklaren uit de vele wegwerkzaamheden die in de stad de afgelopen jaren zijn uitgevoerd, terwijl ook de recessie heeft geleid tot minder autoverkeer. Nu de economie zich lijkt te herstellen verwachten we weer een toename van het autoverkeer tot het eerdere niveau en ook een blijvende toename als de economie blijft groeien.

NDW-gegevens A27

De cijfers uit het NDW laten de volgende ontwikkeling van de verkeersintensiteiten op de A27 zien:

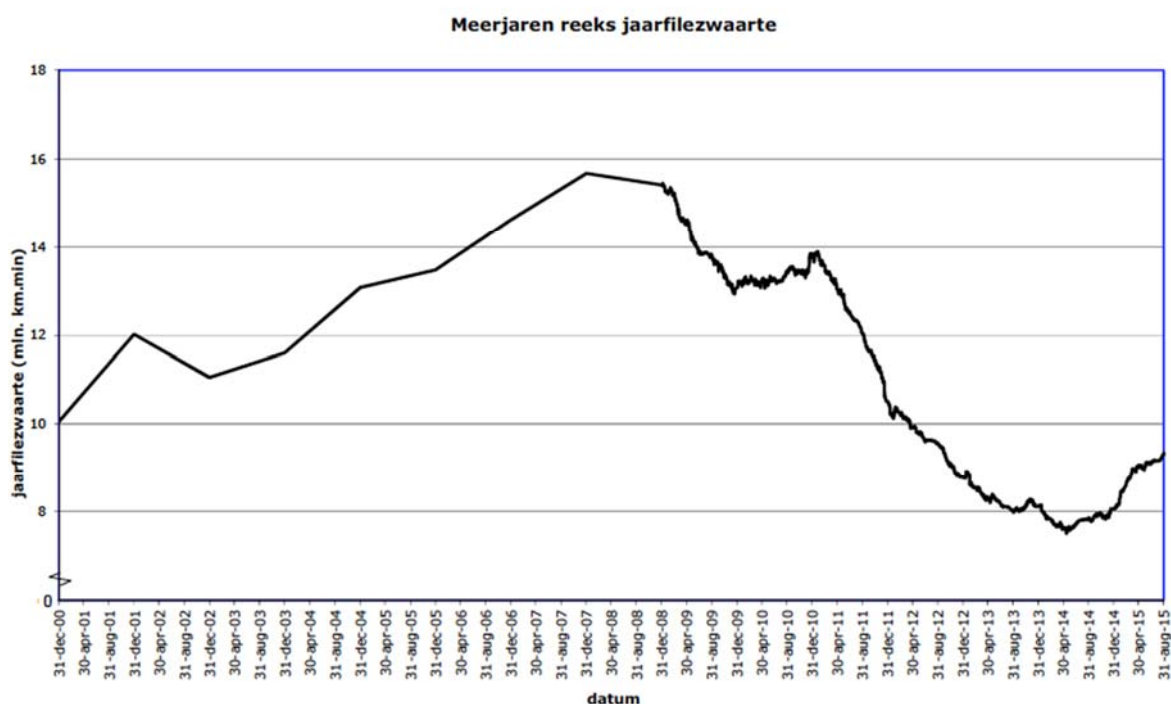
locatie	2013	2014	2015
A27 tussen knooppunt Eemnes en aansluiting Hilversum hm 96,8	57.624	54.320	79.686
index	100%	94%	138%

Tabel B1.2: Ontwikkeling verkeersintensiteiten op de A27

We zien dat in 2014 sprake is van een daling van de verkeersintensiteit op de A27 tussen Hilversum en knooppunt Eemnes. In 2015 neemt de verkeersdruk fors toe. Deze ontwikkeling sluit aan bij het landelijke beeld van de filewaarte op het rijkswegennet, zie hierna.

Publieksrapportage Rijkswegennet

De filewaarte op de gezamenlijke autosnelwegen in Nederland is opgenomen in de Publieksrapportage Rijkswegennet, zie figuur 1.



Figuur B1.1: Ontwikkeling filewaarte op de Nederlandse autosnelwegen

Eind april 2012 is de filezwaarte onder het niveau van 2000 gedoken. In 2014 heeft de hoeveelheid filezwaarte zich aanvankelijk gestabiliseerd rond de 8 miljoen kilometerminuten. Vanaf eind 2014 zien we de filezwaarte weer oplopen. Per eind april 2015 bedraagt de jaarfilezwaarte 9 miljoen kilometerminuten. In de Randstad neemt daarbij de verkeersdrukke meer toe. Per augustus 2015 loopt de jaarfilezwaarte op naar 9,3 miljoen kilometerminuten, waarbij zowel binnen als buiten de Randstad sprake is van groei in aantal afgelegde kilometers. Files zijn meer over het wegennet verdeeld dan in het verleden.

Conclusie actualiteit gebruikte verkeersmodel

In het verkeersmodel is aangenomen dat er tussen 2013 en 2023 sprake zou zijn van economische groei, met als gevolg een toename van de (auto)mobiliteit. De gegevens van gemeente Hilversum, het NDW en Rijkswaterstaat tonen aan dat er geen sprake is geweest van continue groei. Maar na een korte periode van stabilisering of zelfs daling in 2014, is in 2015 weer een (soms forse) groei te zien. Het herstel van de economie betekent dat de groei van het autoverkeer weer gaat toenemen en er mag worden verondersteld dat de toekomstprognose nog steeds een juist beeld geeft. Immers er zijn na 2013 geen nieuwe grotere sociaal-economische ontwikkelingen in de regio voorzien, die niet al in het verkeersmodel zijn opgenomen. Wel kan het zijn dat de voorgenomen ontwikkelingen vertragen en pas na 2023 worden gerealiseerd. Daarom moet 2023 worden gezien als een eindbeeld ten aanzien van de ontwikkeling van het autoverkeer. Als de verkeersgroei minder zou toenemen dan eerder verwacht moeten we vaststellen dat de prognose 2023 te hoge intensiteiten heeft voorspeld. Dit heeft dan geleid tot een overschatting van de toekomstige milieuhinder. Maatregelen hadden dan wellicht minder ingrijpend hoeven zijn. Niemand zal daar nadeel van ondervinden.