

Datum	03 november 2020
Onderwerp	Proces Verkeer en Vervoersplan – motie verkeersonderzoek – eerste stap analyse nieuw verkeersmodel
Zaaknummer	Z20 - 225165
Documentnr.	UIT/20 - 392167

Inleiding

In de raadsinformatiebrief van 7 juli informeerden we u hoe we tegemoet willen komen aan uw motie 'Verkeersonderzoek VVP'. Om te komen tot een solide basis voor de onderbouwde aanpak van de verkeersproblematiek, koppelen we het gevraagde onderzoek aan een nieuwe Mobiliteitsvisie en -beleidskader (voorheen VVP).

Het nieuwe regionale verkeersmodel is een belangrijk onderdeel van deze basis maar liet, na een eerste analyse, een opvallende indruk achter, veroorzaakt door (overwegend positief) afwijkende verkeersprognoses. Zoals vermeld in de raadsinformatiebrief van 22 september, hebben we de provincie en het bureau dat gespecialiseerd is in de werking van verkeersmodellen, om nadere uitleg gevraagd.

Wij hebben contact gelegd met de provincie en het bureau Goudappel Coffeng heeft een eerste analyse afgerond. Net als u, hechten we veel waarde aan de solide basis en de betrouwbaarheid van de gegevens en analyses. Daarom stellen we u hierbij op de hoogte van de resultaten van deze eerste analyse, zoals toegezegd in de raadsinformatiebrief van 22 september.

Inhoudelijk

De provincie geeft aan dat het nieuwe provinciale verkeersmodel is gebaseerd op meer recente ruimtelijke gegevens en economische scenario's en aansluit bij de modellen van Rijkswaterstaat (NRM's). Ook is er een nieuwe modelleringstechniek in toegepast. Deze input en techniek van het model zijn vastgesteld door de provincie en daarmee vormt dit model de basis voor nieuwe (verkeers)studies, ondanks dat hierdoor de prognoses tussen het huidige verkeersmodel en het nieuwe regionale model verschillen. Wel adviseert de provincie om het regionale model te laten valideren voor toepassing in lokale studies en het model zo nodig te optimaliseren.

Meerdere gemeenten in Noord-Brabant hebben een vergelijkbare constatering – opmerkelijke verschillen tussen de prognoses – gedaan als Vught. Deze gemeenten hebben ondertussen op basis van het nieuwe provinciale verkeersmodel een gemeente-specifiek model laten opstellen. Zoals eerder aangegeven, laten we in het kader van de nieuwe mobiliteitsvisie, ook voor Vught een gemeente-specifiek model opstellen.

We hebben, als aangekondigd, Goudappel Coffeng gevraagd een eerste vergelijking te maken tussen de prognoses van het huidige Vughtse verkeersmodel en het nieuwe provinciale model BBMA. Dit nieuwe verkeersmodel is dus nog niet gemeente-specifiek gemaakt. Het bureau heeft voor de gevraagde analyse verschillende wegvakken beoordeeld.

Uit deze vergelijking blijkt dat de prognoses voor 2030 van het nieuwe model op de N65 hogere intensiteiten laat zien. Dit wordt mogelijk verklaard door ontwikkelingen in de regio of door de ophoping of verstopping (congestie) van verkeer op omliggende wegen.

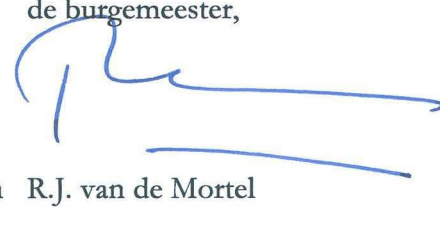
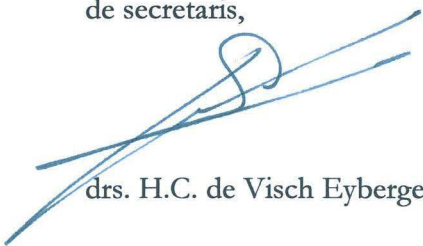
Op het onderliggend wegennet zijn de intensiteiten overwegend lager. Dit komt overeen met onze eigen analyse van het model, waarvan we u in september op de hoogte hebben gesteld. Goudappel Coffeng geeft als een mogelijke verklaring dat door de verbeterde modeltechniek vertragingen op kruispunten nauwkeuriger worden meegewogen waardoor het verkeer sneller geneigd is van de hoofdroutes gebruik te maken in het (dynamisch) model.

Goudappel Coffeng geeft met de bijgevoegde notitie inzicht in de verkeersprognoses, de verschillen tussen beide modellen en mogelijke verklaringen hiervoor. Het betreft de eerste stap in de analyse. Een nadere analyse wordt uitgevoerd op de prognoses die volgen uit het nieuw op te stellen Vughtse verkeersmodel. Dit wordt namelijk het model dat voor Vughtse verkeersstudies ingezet zal worden en dat bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie en – beleidskader gebruikt gaat worden.

Het nieuwe provinciale model BBMA is, met zijn input voor de gehele provincie en de nieuwe techniek, de basis voor het nieuwe Vughtse verkeersmodel. In de komende weken leveren wij Goudappel Coffeng recente telgegevens aan en de actuele inzichten in de ruimtelijke ontwikkelingen. Met deze informatie stelt Goudappel Coffeng een gemeentelijk verkeersmodel voor Vught op. Dit model is naar verwachting gereed in het eerste kwartaal van 2021. De verwachting is dat de prognoses dan opnieuw zullen wijzigen, maar dat die wijzigingen minder groot zullen zijn dan de verschillen die we nu constateren tussen het huidige en nieuwe model.

In dat eerste kwartaal van volgend jaar organiseren we een webinar waarin we de verschillen tussen het huidige én het nieuwe Vughtse verkeersmodel inzichtelijk en toegankelijk maken voor onze inwoners. Het is een voorbereiding op een goed en zorgvuldig participatieproces.

Burgemeester en wethouders van Vught,
de secretaris, de burgemeester,



drs. H.C. de Visch Eybergen R.J. van de Mortel

Bijlage(n):

1. Notitie 'Een nieuw verkeersmodel - een eerste analyse van de verschillen'

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Vught

Notitie Een nieuw verkeersmodel

Een eerste analyse van de verschillen tussen het gemeentelijke verkeersmodel Vught 2014 (projectmodel N65 en PHS) en het nieuwe provinciale verkeersmodel voor de regio Noordoost-Brabant (BBMA2018).

Datum
Kenmerk
Eerste versie

23 oktober 2020
007594.20201021.N1.03

1 Achtergrond en vraagstelling

Het nieuwe provinciale verkeersmodel BBMA2018, regio Noordoost-Brabant (waar Vught onderdeel van is), is in januari 2020 definitief opgeleverd en provinciaal geaccordeerd. Het provinciale verkeersmodel is in de zomermaanden aan de gemeentes gepresenteerd in verschillende virtuele roadshows. Omdat de sociaaleconomische gegevens die aan het nieuwe model ten grondslag liggen enkele jaren geleden zijn doorgegeven, ligt het voor de hand om de uitgangspunten na te lopen en aan te scherpen, alvorens het verkeersmodel in studies te gebruiken. Inmiddels heeft Goudappel Coffeng dit traject al voor verschillende Brabantse gemeentes doorlopen. Voor de gemeente Vught starten we in november, wat zal leiden tot een actueel gemeentelijk verkeersmodel, 'Vught 2020'.

Tegelijkertijd gaat de gemeente Vught aan de slag met het opstellen van een nieuwe mobiliteitsvisie met daaraan gekoppeld een verkeersonderzoek. Met het oog op de verkeersvraagstukken die in de toekomst een beroep doen op het gemeentelijke verkeersmodel, is het van belang dat de actualisatie van het model nauwkeurig gebeurt. De nieuwe mobiliteitsvisie is daarmee gekoppeld aan de actualisatie van het model.

De afgelopen jaren is voor de onderbouwing van projecten, zoals de N65 en PHS, gebruik gemaakt van cijfers uit het gemeentelijke model Vught 2014, gebaseerd op het regionale verkeersmodel 's-Hertogenbosch (BBMA2014)¹. Een belangrijk onderdeel van het gebruik van verkeersgegevens is de toepasselijkheid hiervan op de huidige situatie. Nu er een nieuwe provinciale basis ligt, waarbij de achterliggende gegevens zijn geactualiseerd en de modeltechniek geïnnoveerd, vraagt de gemeente Vught om een eerste analyse van de verschillen tussen het vigerende verkeersmodel van Vught (Vught 2014) en het nieuwe provinciale verkeersmodel voor de regio Noordoost-Brabant (BBMA2018).

¹ Het gemeentelijke verkeersmodel Vught 2014 is vastgesteld in overleg met de provincie Noord-Brabant, Rijkswaterstaat, ProRail en de gemeentes 's-Hertogenbosch, Haaren en Vught.

Geconstateerd is dat de verkeerscijfers uit het nieuwe provinciale verkeersmodel afwijken van die uit het vigerende gemeentelijke verkeersmodel in Vught. De gemeenteraad van de gemeente Vught is een analyse toegezegd. Daar maakt deze notitie onderdeel van uit. Het uiteindelijke doel van deze notitie is het geven van inzicht in de verschillen en een uitleg daarbij, om vertrouwen te krijgen bij de cijfers uit het nieuwe verkeersmodel, als actuele onderlegger voor de nieuwe mobiliteitsvisie.

2 Verschillen tussen de verkeersmodellen

Het vigerende verkeersmodel Vught 2014, gebaseerd op het provinciale BBMA2014 en het nieuwe provinciale verkeersmodel voor Noordooost-Brabant (BBMA2018) verschillen in zowel uitgangspunten als modeltechniek. Om een idee hierbij te krijgen is een overzicht opgesteld van de eigenschappen van beide verkeersmodellen (tabel 2.1).

Tabel 2.1 Verschillen in eigenschappen gemeentelijk en provinciaal verkeersmodel

Eigenschap	Vught 2014	BBMA2018
Basisjaar	2010 (in Vught en Haaren 2015)	2015
Prognosejaren	2030	2030 en 2040
Toedeelmethodiek	Volume Averaging (Statisch)	STAQ (Semi Dynamisch)
Gebruik van Routesets	Nee	Ja, Volume Averaging
Realistische filebeelden	Nee	Ja
NRM-versie (t.b.v. doorgaand verkeer)	NRM zuid versie 2012 (GE)	NRM zuid versie 2018 (Hoog)
Ruimtelijke ontwikkelingen (jaar van verzamelen)	Provinciale prognoses 2012	Provinciale prognoses 2017
Opgenomen infrastructurele projecten in de gemeente	VKA+ en PHS (N65 en Spoor)	VKA+ en PHS (N65 en Spoor)

3 Vergelijking van de modelintensiteiten

Tussen het vigerende verkeersmodel van Vught 2014 en het nieuwe provinciale verkeersmodel BBMA2018 zijn er duidelijke verschillen in eigenschappen. De N65 is dan wel in beide modellen opgenomen volgens het VKA+ en ook de maatregelen die aan PHS zijn gerelateerd komen overeen, de ruimtelijke ontwikkelingen en de provinciale prognoses zijn herzien en ook is er een nieuwe NRM toegepast voor het doorgaande verkeer. Dat alleen leidt potentieel al tot verschillen in de modelintensiteiten. Daarnaast werkt het nieuwe modelsysteem met een innovatieve toedeelmethodiek. Deze methodiek houdt veel meer rekening met de werkelijke capaciteit van wegvakken. Als de capaciteit op een wegvak overschreden dreigt te worden, is een deel van het verkeer geneigd een andere route te kiezen uit de opgebouwde Routeset. Verkeer dat niet van route verandert, komt in een file welke leidt tot reistijdvertraging en congestie. Deze methode zorgt voor een realistisch filebeeld, maar levert logischerwijs dus ook verschillen op in de modelintensiteiten ten opzichte van het vigerende verkeersmodel.

De verschillen zijn weliswaar verklaarbaar, plausibel en sluiten aan bij de beleving op de weg, maar het is daarbij onmogelijk om voor elk wegvak de precieze reden van een intensiteitsverschil te verklaren. Om toch een indruk te geven van de verschillen tussen beide verkeersmodellen is een vergelijkingstabel opgenomen. Figuur 3.1 toont een overzichtkaart met de locaties waar de model-intensiteiten met elkaar zijn vergeleken.



Figuur 3.1 Geselecteerde locaties in de gemeente Vught, de kern Helvoirt en de regio

Vervolgens zijn de verschillen op deze locaties inzichtelijk gemaakt (tabel 3.1). De gepresenteerde verkeerscijfers zijn werkdagcijfers, dus beschrijven een gemiddelde doordeweekse etmaal-periode.

Tabel 3.1 Verschillen in modelintensiteiten gemeentelijk en provinciaal verkeersmodel

Nr	Gem	Straatnaam	mvt /etm	mvt/ etm	Effect van het provinciaal verkeersmodel t.o.v. het gemeentelijk verkeersmodel	
			2030 PHS & VKA+ Vught2014	2030 PHS & VKA+ BBMA2018	Verskil BBMA2018 t.o.v. Vught2014 (percentage)	Verskil BBMA2018 t.o.v. Vught2014 (absoluut)
1	Har	N65 Julianastr - Torenstr	45.500	50.900	12%	5.400
2	Har	N65 Torenstr - De Dijk	50.600	55.000	9%	4.400
3	Vgt	N65 De Dijk - Groenewouddrf	50.600	54.200	7%	3.600
4	Vgt	N65 Groenewouddrf - Boslaan	51.300	55.200	8%	3.900
5	Vgt	N65 Boslaan - Martinilaan	55.000	59.400	8%	4.400
6	Vgt	N65 Martinilaan - Helvoirtsewg	55.000	59.400	8%	4.400
7	Vgt	N65 Helvoirtsewg - Knp Vught	48.500	55.000	13%	6.500
21	Har	Molenstraat	5.800	5.200	-10%	-600
22	Har	Torenstraat	8.600	9.500	10%	900
24	Vgt	Vijverbosweg	10.400	9.500	-9%	-900
25	Vgt	Boslaan	8.200	8.500	4%	300
26	Vgt	Martinilaan	1.600	900	-44%	-700
27	Vgt	De Breautelaan	1.700	900	-47%	-800
28	Vgt	Helvoirtsewg	7.400	5.600	-24%	-1.800
29	Vgt	John F. Kennedylaan	4.200	2.900	-31%	-1.300
31	Har	Molenstraat	5.200	5.100	-2%	-100
32	Har	Torenstraat	4.700	2.700	-43%	-2.000
33	Har	Helvoirtsestraat	4.100	4.500	10%	400
34	Vgt	Boslaan	7.100	7.800	10%	700
35	Vgt	De Breautelaan	900	700	-22%	-200
36	Vgt	Loonsebaan	2.600	3.700	42%	1.100
37	Vgt	Lekkerbeetjenlaan	1.300	1.300	0%	0
38	Vgt	Postweg	7.600	6.400	-16%	-1.200
39	Vgt	Taalstraat_1	8.200	5.900	-28%	-2.300
40	Vgt	Taalstraat_2	11.000	5.900	-46%	-5.100
41	Vgt	Taalstraat_3	3.300	4.500	36%	1.200
42	Vgt	Helvoirtsewg	10.400	7.000	-33%	-3.400
43	Vgt	Van Voorst tot Voorststraat	5.600	4.800	-14%	-800
44	Vgt	Theresialaan	600	1.900	217%	1.300
45	Vgt	Glorieuxlaan	17.500	17.200	-2%	-300
46	Vgt	Martinilaan	1.400	1.800	29%	400
47	Vgt	Vijverbosweg_1	9.700	8.400	-13%	-1.300
48	Vgt	Esscheweg_1	4.300	4.500	5%	200
49	Vgt	Vijverbosweg_2	7.100	4.800	-32%	-2.300
50	Vgt	Wolfskamerweg	5.000	5.100	2%	100
51	Vgt	Esscheweg_2	4.800	5.400	13%	600
52	Vgt	Laagstraat	8.700	10.600	22%	1.900
53	Vgt	Randweg	52.500	52.000	-1%	-500
54	Vgt	Grote Gent	5.900	4.900	-17%	-1.000
55	DB	Randweg Den Bosch	14.500	19.800	37%	5.300
56	Rijk	A59	97.900	79.900	-18%	-18.000
57	Prov	N261	64.300	63.200	-2%	-1.100
58	Rijk	A58	105.500	106.600	1%	1.100
59	Rijk	A2	120.700	113.800	-6%	-6.900
60	Vgt	Lekkerbeetjenlaan oost	2.600	3.300	27%	700
63	Vgt	Olmenlaan	2.900	3.400	17%	500

In de tabel is te zien dat op de N65 (locaties 1 t/m 7) de intensiteit in het provinciale verkeersmodel hoger ligt dan in het gemeentelijke verkeersmodel (Vught 2014). Deze toename varieert tussen de 7% en de 13%. Een eerste reden hierachter is een toename van de ontwikkelingen in de regio. Daarnaast zou het theoretisch zo kunnen zijn dat door congestie op omliggende wegen, de N65, in nieuwe vorm, een aantrekkelijk alternatief biedt. Het nieuwe provinciale verkeersmodel is veel gevoeliger (realistischer) als het gaat om capaciteitsproblematiek. Of dat hier ook het geval is, behoeft nader onderzoek.

Op het onderliggend wegennet van Vught en Helvoirt zijn de modelintensiteiten in het provinciaal verkeersmodel overwegend lager dan in het vigerende verkeersmodel van de gemeente Vught. Een reden hiervan kan worden gezocht in de verbeterende

kruispuntmodellering. De vertraging van kruispunten wordt nauwkeuriger meegewogen, wat ervoor zorgt dat het verkeer sneller geneigd is hoofdroutes te kiezen in het verkeersmodel. Op een aantal locaties is binnenstedelijk wel een toename van de intensiteit terug te zien. Dat gaat dan vooral om hoofdontsluitingswegen zoals de Laagstraat, de Loonsebaan en de Boslaan. Ook op de Theresialaan is modelmatig een grote toename te zien. Daar ligt de oorzaak bij een correctie van het netwerk, waarbij de Theresialaan in twee richtingen is opgenomen, in plaats van een eenrichtingsweg zoals in het gemeentelijke verkeersmodel (Vught 2014) nog het geval was.

Op de geselecteerde locaties op hoofdwegen in de omgeving zijn zowel toenames als afnames waar te nemen. Met een afname van -18% op de Rijksweg A59 valt deze locatie het meeste op. De reden kan hier vooral gezocht worden bij het nieuwe modelsysteem. Er is sprake van congestie op de A59. Hierdoor kan er in het verkeersmodel (BBMA2018) niet meer verkeer langs dan het wegvak aan capaciteit biedt. Een deel van het verkeer kiest alternatieve routes, zoals via de N65. Daarnaast zijn de verschillen mogelijk ook te verklaren als gevolg van de maatregelen Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat. De randweg Den Bosch valt op als grootste stijger (+37%) in de vergelijking tussen beide verkeersmodellen. Hier kan de oorzaak gezocht worden in toegenomen ontwikkelingen.

4 Toelichting op deze notitie en de verschillen

In deze notitie worden eerste denkrichtingen aangedragen waarin de verklaring van de verschillen tussen het vigerende verkeersmodel (Vught 2014) en het nieuwe provinciale verkeersmodel (BBMA2018) kan worden gezocht. Hoewel de benoemde verklaringen plausibel zijn, is aanvullend onderzoek nodig om de vermoedens te bevestigen. In het nieuwe verkeersmodel is ook geen autonome situatie opgenomen (zonder VKA+ en PHS) waardoor niet is nagegaan in hoeverre het projecteffect in beide verkeersmodellen hetzelfde uitpakt en of dit mogelijk ook een reden van de verschillen kan zijn. Deze notitie moet dan ook worden gezien als een eerste analyse van de verschillen tussen beide verkeersmodellen. Daarnaast is het goed in het achterhoofd te houden dat het BBMA2018 niet het eindproduct is, dat voor de gemeente Vught zal worden gebruikt. Zoals in de eerste paragraaf toegelicht, start november 2020 het traject om te komen tot een gemeentelijk verkeersmodel (Vught 2020). Het provinciale verkeersmodel (BBMA2018) vormt weliswaar de basis voor een nieuw gemeentelijk verkeersmodel, maar er zal opnieuw worden bekeken of recente tellingen nog in lijn liggen met de groei tussen het basisjaar en de prognosejaren, of dat een nieuwe kalibratie noodzakelijk is. Ook worden de opgenomen gemeentelijke ontwikkelingen bijgesteld naar de meest recente inzichten. Het proces om te komen tot een nieuw gemeentelijk verkeersmodel, dat eind januari 2021 wordt afgerond, zal weer leiden tot nieuwe actuele modelintensiteiten. Het is dan ook aan te bevelen deze notitie globaal te bezien. Deze notitie laat dus voorlopige cijfers zien als indicatie van het effect tussen het vigerende gemeentelijke verkeersmodel (Vught 2014) en het nieuwe verkeersmodel (Vught 2020). De definitieve cijfers die voortkomen uit de nadere actualisatie zullen dus afwijken.