

MEMO

Onderwerp:
Voldoet de Merkvariant aan de HOV-
uitgangspunten?

Arnhem ,
21 november 2014

Projectnummer:
D03091.000032.0100

DIVISIE MOBILITEIT

Van:
Mirjam van der Veen

Opgesteld door:
Mirjam van der Veen

Afdeling:
Divisie Mobiliteit Arnhem

Ons kenmerk:
078050651:0.3

Aan:
P. de Groot
G. Klompmaker

Kopieën aan:
R. Zethof

0. Inleiding

In het collegeakkoord 2014-2018 is opgenomen dat ook het nieuwe college zich wil inzetten voor de realisatie van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) tussen Huizen en Hilversum (zie tekst in kader).

Tekst collegeakkoord 2014 – 2018: "Aan de wind"

Het college zet zich in voor de realisatie van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).

- Het college bepleit de aanleg van een vrije busbaan langs de A27 (tussen Almere en Utrecht), met op termijn een railverbinding Utrecht – Almere, met een halte bij de Carpoolplaats en aansluitend openbaar vervoer. Dit wordt urgent in relatie tot de Floriade 2022 en uitbreiding van luchthaven Lelystad.
- Het college is geen voorstander van een vrije busbaan Huizen Blaricum (het zogenaamde Meenttracé) en kiest net als Blaricum voor de "meerijdvariant" over 't Merk. Door het college zal –met het oog op de met de provincie gesloten HOV-overeenkomst- bij de provincie medewerking aan de realisering van de "meerijdvariant" worden bepleit.

Hoewel het college voorstander is van HOV, zijn er twijfels over de meerwaarde van de realisatie van een vrije baan via het Meenttracé (= Meentvariant) ten opzichte van de meerijdvariant over 't Merk (= Merkvariant). Dit, mede in relatie tot de situatie op de Huizermaatweg waar het HOV geen vrije baan heeft maar gewoon meerijdt met het overige verkeer.

In het collegeakkoord heeft het college een voorkeur uitgesproken om het HOV over het gehele tracé door de gemeente Huizen mee te laten rijden zoals tot uiting komt in de meerijdvariant over 't Merk. Op basis van deze opvatting en met het oog op de gesloten overeenkomst en de zorgvuldigheid van de besluitvorming, is besloten om nader onderzoek te doen naar de meerwaarde van de Meentvariant ten opzichte van de Merkvariant tegen de achtergrond van de aan het HOV te stellen eisen. De belangrijkste vraag hierbij is: voldoet de Merkvariant aan de HOV- uitgangspunten? Bij het beantwoorden van deze vraag is gebruik gemaakt van de beschikbare rapporten zoals zijn

ARCADIS

weergegeven op de website van de provincie Noord Holland – HOV 't Gooi o.a. de Verkeerskundige rapportage HOV-tracé Huizen/Blaricum (2012) en tracé HOV Huizen – Hilversum, voorkeurstracé, presentatietekeningen & ontwerp deeltracés (2012), evenals actuele informatie van de gemeente o.a. Functionele specificatie Peek, Groene Golf Blaricum Huizen (2012). In deze notitie zijn de resultaten weergegeven.

1. Voldoet de Merkvariant aan de HOV uitgangspunten?

In het rapport 'Verkeerskundige rapportage HOV-tracé Huizen/Blaricum' is onderzoek gedaan naar mogelijke routes van het HOV door de gemeente Huizen. Ook de route via 't Merk is in dit rapport onderzocht op een aantal kwaliteitsaspecten. Er zijn via 't Merk twee varianten onderzocht, namelijk een meerrijdvariant en een vrije busbaan. Om te kunnen voldoen aan de uitgangspunten van het R-net, waarvan de te realiseren HOV-verbinding Huizen – Hilversum ook deel uitmaakt, moet de verbinding voldoen aan een aantal kwaliteitsaspecten (normwaarden). De vraag is of de Merkvariant aan de normwaarden kan voldoen. Overigens komt deze meerrijdvariant overeen met de huidige buslijn 320 die via 't Merk rijdt. In de volgende paragraaf is per kwaliteitsaspect aangegeven of de Merkvariant hieraan voldoet of kan voldoen. Uit onze analyse blijkt dat de meerrijdvariant niet volledig aan de normwaarden kan voldoen als we louter naar het aspect 'snelheid/rijtijd' kijken vanuit de theoretische benadering op basis van de Verkeerskundige rapportage. Dit heeft bij ons vragen opgeroepen. Vooral over de gehanteerde uitgangspunten en algemene ervaringscijfers om de rijtijd te berekenen. Hierbij is het van belang dat lijn 320 op het huidige Merktracé nu in de spits, volgens de dienstregeling van Connexion een rijtijd heeft van 8 minuten (30 km/uur) en buiten de spits 7 minuten. Dit staat haaks op de theoretisch berekende 12,5 minuten (19 km/uur) in de Verkeerskundige rapportage. Hieronder gaan we daar nader op in.

1.1 Kwaliteitsaspecten

Hieronder is per kwaliteitsaspect aangegeven of de Merkvariant hieraan voldoet:

a. Snelheid/rijtijd (bron: Verkeerskundige rapportage, 2012)

Als norm is gesteld dat alle verbindingen van het R-net binnen bebouwde kom een gemiddelde exploitatiesnelheid (= de snelheid inclusief wachttijden bij haltes, verkeersoponhoud, en dergelijke) moeten halen van 30 km/uur.

In het rapport 'Verkeerskundige rapportage HOV-tracé Huizen/ Blaricum' (2012) is op basis van een theoretisch benadering met behulp van ervaringscijfers als gemiddelde snelheid van de Merkvariant 19 km/ uur aangehouden (rijtijd 12,5 minuten).

Dit komt niet overeen met de nu werkelijk gereden snelheid van de huidige lijn 320 via het Merktracé, namelijk 30 km/uur (rijtijd 8 minuten).

Niettegenstaande hebben wij de mogelijkheden verkend om tot een optimalisatie van de snelheid en de rijtijd op dit tracé te komen (zie ook onder paragraaf 1.2). Er zijn twee mogelijkheden, namelijk:

- Situering van bushaltes: het is mogelijk de om de halte ter hoogte van de Regentesse te verplaatsen ten noorden van de verkeerslichten (de halte komt hiermee voor de verkeerslichten), zodat er optimaal gebruik kan worden gemaakt van de groene golf.
- Het beter benutten van de verkeerslichten (= Groene Golf en OV prioriteit): Het optimaal gebruik van de Groene Golf in de spits en het instellen van prioriteit voor het HOV buiten de spits verkort

de rijtijd met 2 minuten en 20 seconden (namelijk 20 seconden winst per kruispunt op basis van de genoemde uitgangspunten in het rapport en uitgaande van zeven verkeerslichten).

Hoewel met deze optimalisaties in het theoretisch model in het rapport 2012 nog niet aan de norm van 30 km/uur wordt voldaan, is op basis van de werkelijke praktijk van lijn 320 aangetoond, dat met in acht neming van de optimalisaties, ook het Merktracé zeer passend is binnen het totale HOV traject Huizen - Hilversum. Het verbaast ons dat we moeten uitgaan van algemene ervaringscijfers terwijl de werkelijkheid ter plaatse anders is. In onderstaande tabel is een overzicht van de theoretische en de werkelijke rijtijd/snelheid, zonder optimalisaties, weergegeven.

	Theoretische rijtijd/snelheid Rapport GC 2012	Werkelijke rijtijd/snelheid (40 km/uur)	Werkelijke rijtijd/snelheid (50 km/uur)
Afstand (km)	4	3,4	3,4
Snelheid (km/uur)	34	40	50
Wachttijd per halte (sec)	20	20	20
Aantal haltes	5	3	3
Wachttijd per VRI (sec)	30	10	10
Aantal VRI's	7	5	5
Totale rijtijd (min)	12,2	6,9	5,9
Gemiddelde snelheid (km/uur)	19,6	29,4	34,5

Kijkend naar het gehele HOV- traject is de invloed van rijtijd/snelheid op het Merktraject slechts zeer beperkt. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de congestie op het totale HOV traject vooral optreedt op de A27 en op het traject binnen Hilversum. Op deze beide trajecten is meer rijtijdwinst te behalen. De rijtijd binnen Huizen is in de afgelopen jaren vrijwel constant gebleven doordat er in Huizen geen sprake is van congestie. In de komende jaren zijn geen er grootschalige ontwikkelingen gepland zodat ook in de toekomst geen congestie op dit traject wordt verwacht. Daarbij komt dat een groei van 10 tot 15% op dit traject nog mogelijk is, uitgaande van het optimaal functioneren van de Groene Golf.

b. Betrouwbaarheid (bron: Verkeerskundige rapportage, 2012)

Als norm is gesteld dat op het R-net minimaal 95% van de ritten tussen twee minuten voor en twee minuten na de dienstregeling tijd dient aan te komen of te vertrekken.

De norm wordt bereikt door de bus in de Meentvariant een vrije baan te geven met absolute prioriteit op de kruispunten. De bus wordt nagenoeg niet gehinderd door ander verkeer en kan vrijwel altijd in dezelfde tijd zijn route afleggen. Door in de Merkvariant optimaal gebruik te maken van de Groene golf in de spitsperioden én het instellen van absolute prioriteit voor de bus buiten de spitsperioden, kan deze norm ook bij de Merkvariant naar onze inschatting worden gehaald.

c. Comfort (bron: Verkeerskundige rapportage, 2012)

Als norm is gesteld dat het aantal bochten, het in-/uitvoegen bij haltes en hobbels in het wegdek op het R-net minimaal dient te zijn.

In de Meentvariant hoeft de bus niet te stoppen bij kruisingen (weinig afremmen en oprekken) en hoeft de bus geen gebruik te maken van een haltehaven (in- en uitvoegen bij haltes) en hoeft er geen rondje

ARCADIS

bij de carpoolplaats gereden te worden. In de Merkvariant kan door het behoud van de Groene Golf in de spits en het behoud van prioriteit voor het HOV buiten de spits het afremmen en optrekken worden voorkomen. Daarbij komt dat het in- en het uitvoegen op dit traject tussen busstation en carpoolplaats beperkt is. Er zijn namelijk slechts drie haltes op het traject: halte De Regentesse, halte 't Merk en halte Carpoolplaats. De Meentvariant kent meer bochten dan de Merkvariant (7 bochten versus 2 bochten) en is langer dan de Merkvariant (3.3 km versus 4.0 km tussen busstation en carpoolplaats). Op basis hiervan zijn we van mening dat de Merkvariant voldoet aan het kwaliteitsaspect comfort.

d. Geluid

Langs het Meenttracé is sprake van een substantiële toename van de geluidsbelasting (4 dB). Voor het Merktracé is in de Verkeerskundige rapportage een toename van de geluidsbelasting 1 dB berekend. De situatie verandert echter niet omdat de Merkvariant gelijk is aan de huidige lijn 320.

e. Openbare ruimte

Door de realisatie van de Meentvariant is sprake van een extra barrière tussen woongebieden en tussen woongebieden en sportvelden en er is sprake van extra ruimtebeslag dat ten koste gaat van groen en bomen (circa 255 bomen). In de Merkvariant verandert niets ten opzichte van de huidige situatie. Er hoeven geen bomen verwijderd te worden.

f. Veiligheid/oversteekbaarheid

De Merkvariant kent nu zeven bestaande, geregelde oversteekplaatsen voor zowel auto's, fietsers als voetgangers. Op de Meentvariant komen zeven oversteekplaatsen die geregeld moeten worden. Er dient kritisch gekeken te worden naar de oversteken ter hoogte van het winkelcentrum en nabij de sportaccommodaties. Het gaat om nieuwe oversteken die voorzien zijn van een geluidsignaal.

1.2 Is een optimalisatie van het Merktracé mogelijk?

Om de rijtijd van het HOV via 't Merk te verbeteren, is onderzoek gedaan naar het optimaliseren van de rijtijd of het versnellen van de route, namelijk:

- *Optimaliseren van de rijtijd:* in de huidige situatie is er op de route van de Bovenmaatweg richting de A27 zowel in de ochtend- als de avondspits een Groene golf waarbij het openbaar vervoer prioriteit krijgt. In de spitsperioden kan het HOV gebruik maken van de Groene golf zoals dat ook in de huidige situatie wordt gedaan. Om het gebruik van de Groene golf te optimaliseren, is het wenselijk om de bushalte ter hoogte van de Regentesse aan de westkant te verplaatsen naar het noorden (vóór het kruispunt) zodat het HOV direct kan meerijden in de Groene golf. De bushalte ter hoogte van de Gemeenlandslaan ligt al vóór het kruispunt. Buiten de spitsperioden is er geen Groene golf. Het is dan mogelijk absolute prioriteit in te stellen voor het HOV. Het HOV kan hierdoor op het traject tussen de Huizermaatweg en de A27 op een snelle manier meerijden. Dit is conform de huidige situatie. Daarmee blijft de rijtijd in ieder geval 8 minuten.
- *Versnellen van de route:* in de huidige situatie liggen er op de route tussen het busstation en de A27 drie bushaltes, nl. ter hoogte van de Regentesse (halte De Regentesse), ter hoogte van de Gemeenlandslaan (halte 't Merk) en ter hoogte van de aansluiting A27 (halte Carpoolplaats).
 - *Halte De Regentesse:* om de rijtijd te optimaliseren, is voorgesteld om de halte De Regentesse aan de westkant ter hoogte van de Regentesse naar het noorden te verplaatsen zodat de bus optimaal kan profiteren van de Groene golf.

ARCADIS

- *Halte 't Merk*: wat betreft de huidige halte 't Merk is gesproken over het nut en noodzaak van de halte. Het is mogelijk deze halte met het HOV niet aan te doen om de rijtijd te versnellen. Echter, op basis van het aantal in- en uitstappers is het wenselijker de halte te handhaven. Het aantal in- en uitstappers is hoger dan bij de halte Carpoolplaats (zie bijlage 1).
- *Halte Carpoolplaats*: om deze halte nu aan te doen, moet een extra rondje worden gereden en dat is voor de reizigers niet zo aantrekkelijk en voor de rijtijd niet gunstig. Hoewel het aanbeveling verdient nog eens kritisch te kijken naar de mogelijkheden voor optimalisatie, zal dit vooral in overleg met de gemeente Blaricum moeten plaatsvinden. Deze halte ligt namelijk op het grondgebied van deze gemeente.

2. Conclusie

Uit deze notitie blijkt dat de keuze voor de Meentvariant vooral is gebaseerd op het theoretisch versnellen van de rijtijd. Wij onderstrepen het belang van een snelle rijtijd, maar zijn ervan overtuigd dat de Merkvariant in werkelijkheid aan de rijtijdnorm van HOV voldoet. In de notitie is gekeken naar de huidige, werkelijke rijtijd van buslijn 320 op het Merktracé en naar de winst die geboekt kan worden in deze rijtijd door optimalisaties (optimaal benutten verkeerslichten en verplaatsen haltes). Uit deze analyse concluderen we dat de Merkvariant op alle aspecten als HOV-waardig kan worden aangemerkt. Daarbij komt dat dit tracé ook beter scoort op de aspecten geluid (geen toename van de geluidsbelasting), ruimtebeslag (geen ruimtelijke ingreep), oversteekbaarheid (via bestaande geregelde oversteken), kosten (aanzienlijk goedkoper). En bovendien op het aspect van groen en bomen (ca 255).

Bijlage 1: Aantal in- en uitstappers lijn 320

In onderstaande tabel is het huidige aantal in- en uitstappers weergegeven van lijn 320 (de toekomstige HOV lijn) op een gemiddelde werkdag. De meeste mensen stappen in en/of uit bij halte Busstation en De Regentesse, gevolgd door halte 't Merk en Carpoolplaats.

Aantal in- en uitstappers op een gemiddelde werkdag (nov. 2013)	Aantal instappers	Aantal uitstappers	Totaal per richting	Totaal
Halte Busstation				
- richting Amsterdam	210	236	446	
- richting Hilversum	214	198	412	858
Halte De Regentesse				
- richting Amsterdam	161	291	452	
- richting Hilversum	239	141	380	832
Halte 't Merk (Gemeenlandslaan)				
- richting Amsterdam	66	198	264	
- richting Hilversum	166	57	223	487
Halte Carpoolplaats				
- richting Amsterdam	83	199	282	
- richting Hilversum	120	78	198	480

In verband met de rijtijd van de bus is het wenselijk om zo min mogelijk te halteren. Hierbij dient echter wel gekeken te worden naar de bediening van het HOV. Het is voor de reizigers niet wenselijk om een langere afstand af te moeten leggen naar een halte.

Indien de Merkvariant in geoptimaliseerde vorm wordt gerealiseerd betekent dit dat de halte 't Merk ter hoogte van de Gemeenlandslaan kan worden gehandhaafd. Deze vervalt binnen de Meentvariant, hetgeen betekent dat reizigers moeten in- en uitstappen bij de halte De Regentesse. Gezien het aantal in- en uitstappers bij halte 't Merk pleit alles ervoor om deze halte in stand te laten. Daarbij speelt bij ons de vraag mee waar de grote hoeveelheid reizigers blijven als deze halte verdwijnt. Gaan zij dan niet kiezen voor andere vormen van vervoer. Deze vraag kan ook gesteld worden voor de bus via het Meenttracé: in hoeverre voegt dit tracé nieuwe reizigers (in- en uitstappers) toe?

