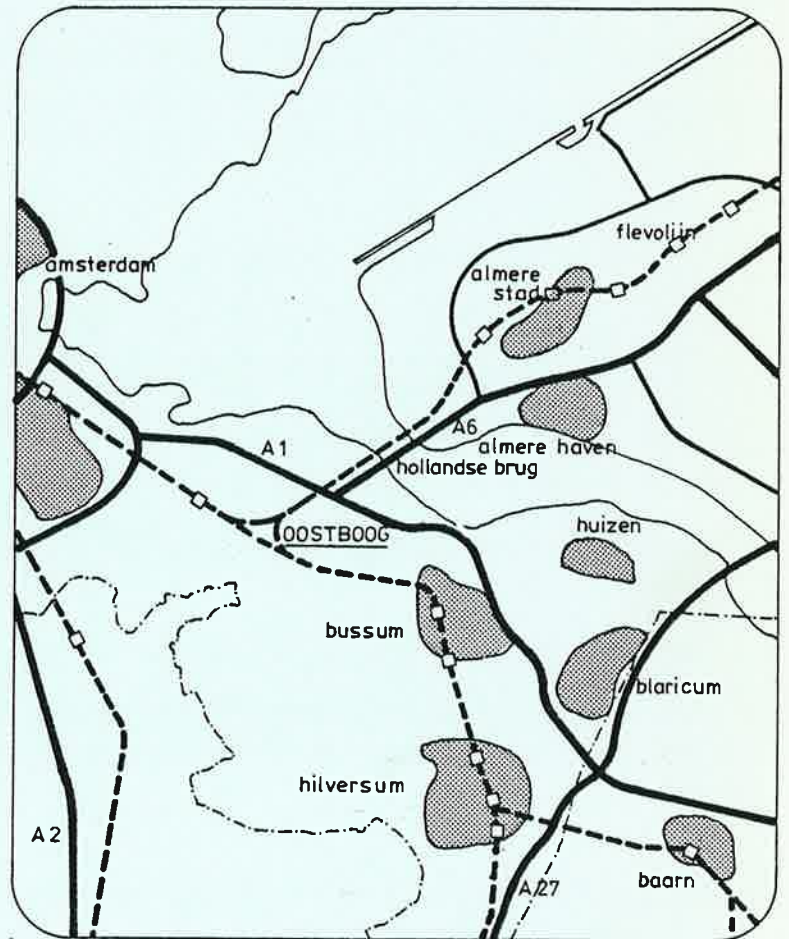
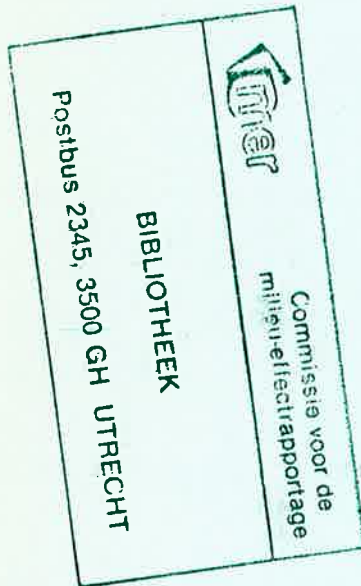
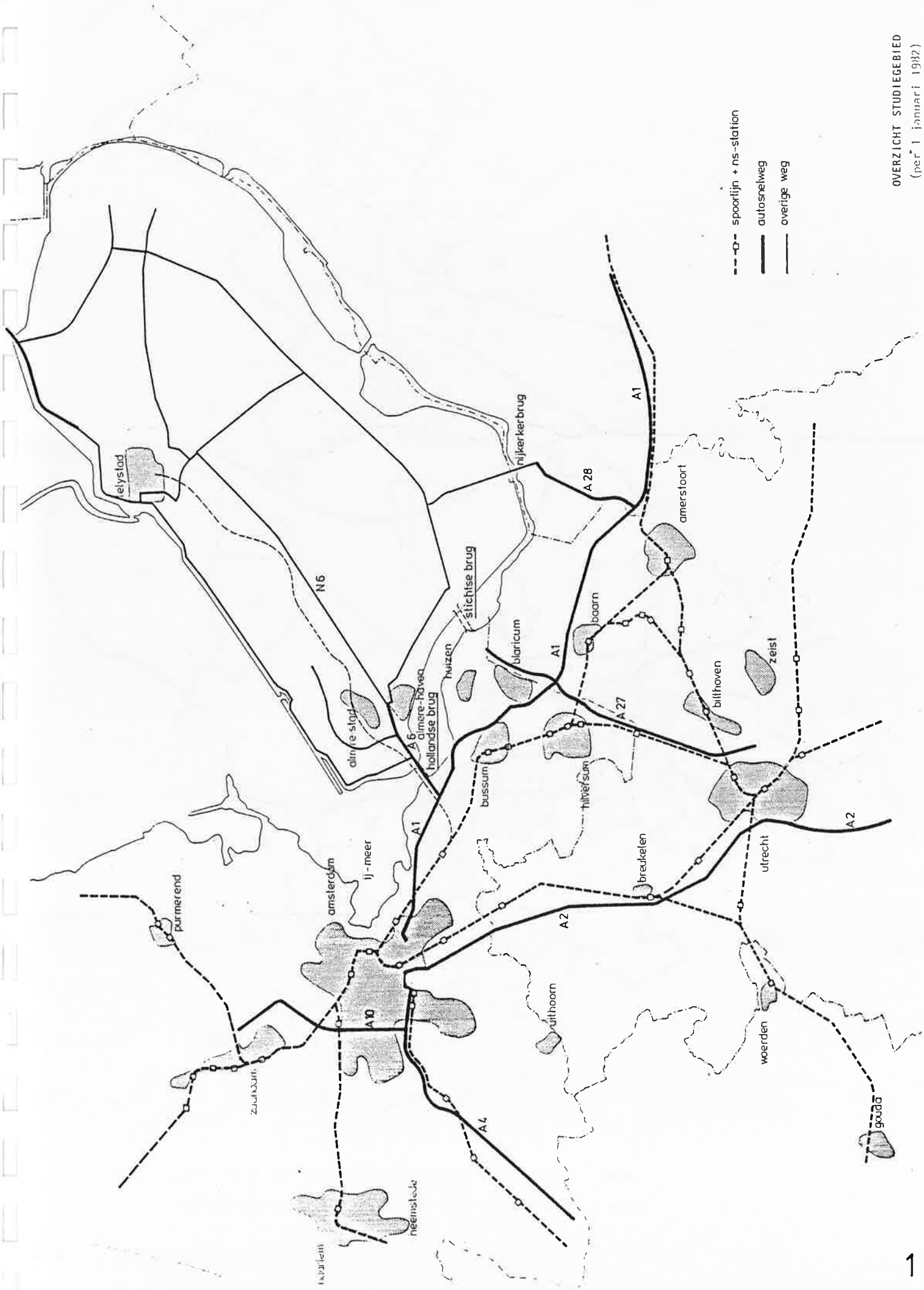


projektorganisatie flevolijn
 koördinatiegroep oostboog

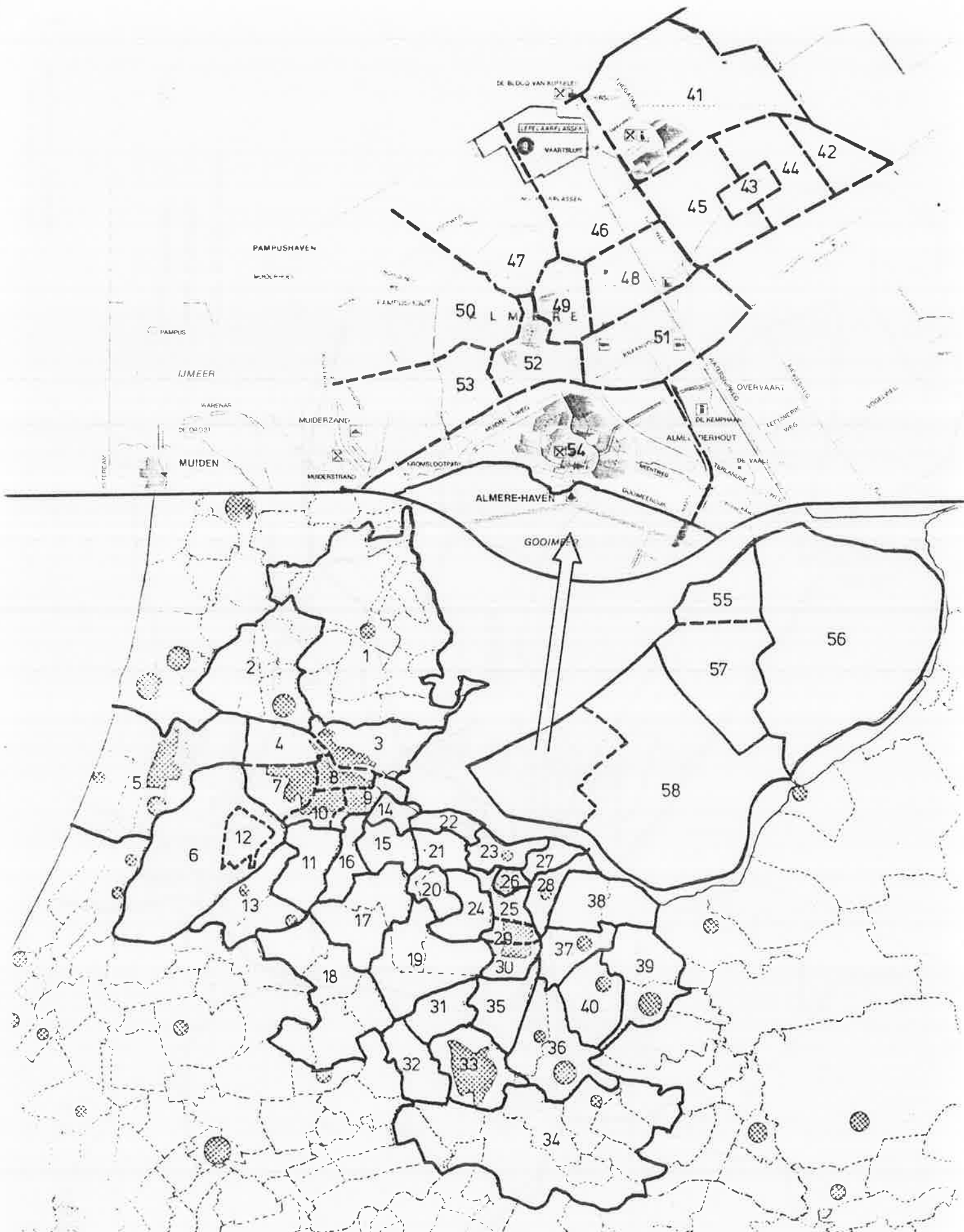


vervoersprognose
 oostboog flevolijn 1982 - 2000

bijlagen



- spoorlijn + ns-station
- autosnelweg
- overige weg



— gebiedsgrens samenvallend met provincie en/of gemeentegrens
 - - - gebiedsgrens niet samenvallend met gemeentegrens



||| studiegebied

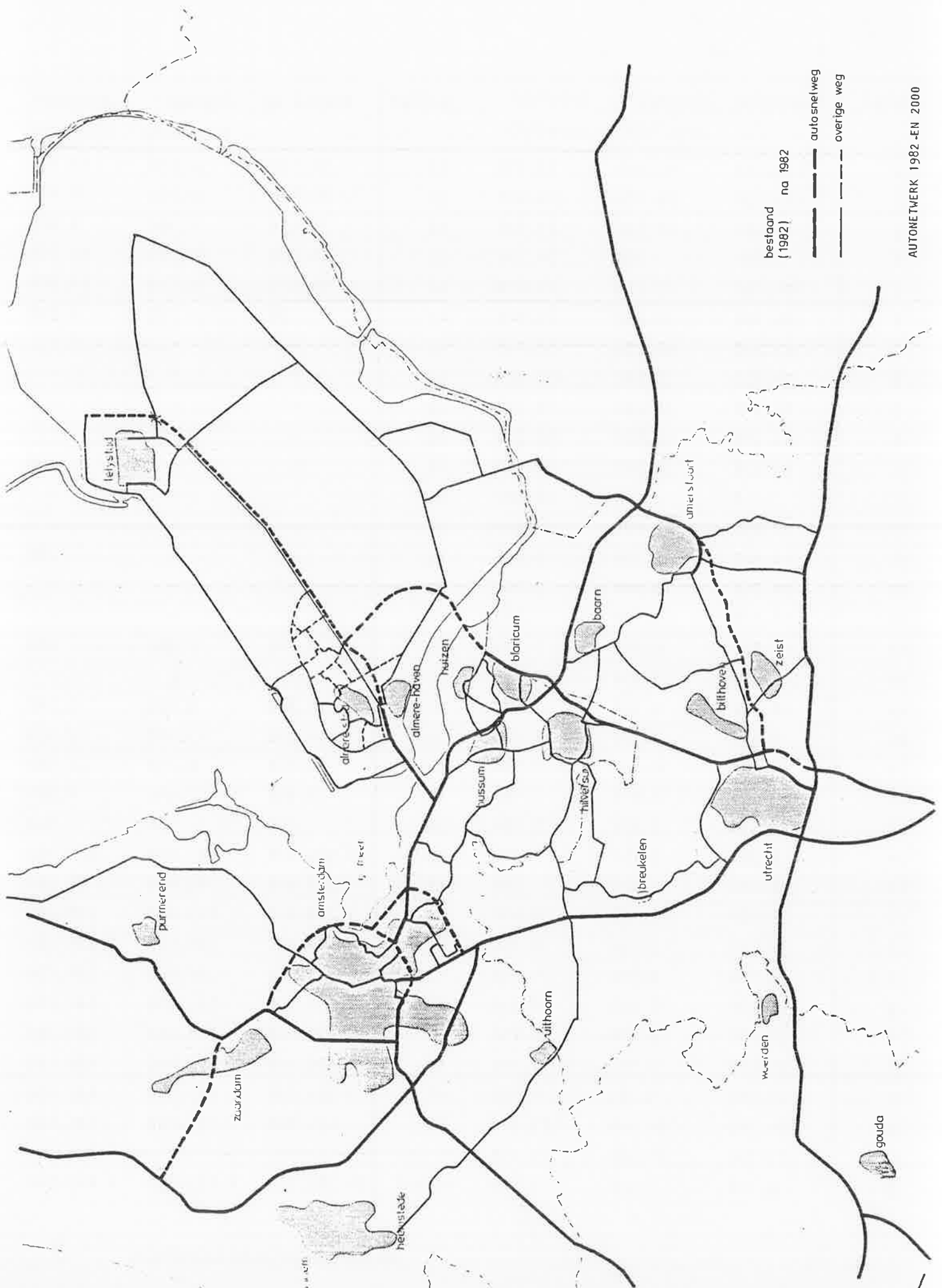
gebied	beschrijving
1	beemster en purmer
2	zaanstad
3	amsterdam - noord
4	amsterdam - havens west
5	haarlem
6	haarlemmermeer
7	amsterdam - west
8	amsterdam - centrum
9	amsterdam - oost
10	amsterdam - zuid
11	amstelveen
12	schiphol
13	uithoorn en aalsmeer
14	diemen
15	amsterdam - zuid oost
16	ouderamstel
17	abcoude, vinkeveen en waverveen
18	mijdrecht, wilnis, kockengen, kamerik en zegveld
19	loenen, loosdrecht en breukelen
20	nigtevecht en nederhorst den berg
21	weesp
22	muiden
23	naarden
24	's graveland
25	hilversum - noord
26	bussum
27	huizen
28	laren en blaricum
29	hilversum - centrum
30	hilversum - zuid
31	maarssen
32	vleuten - de meern
33	utrecht - stad

gebied	beschrijving
34	zuid - utrecht
35	maartensdijk
36	de bildt en zeist
37	baarn
38	eemnes en bunschoten
39	amersfoort
40	soest
41	almere, bedrijvenpark de vaart
42	almere-buiten, oost II
43	almere-buiten, centrum
44	almere-buiten, oost
45	almere-buiten, west
46	almere-stad, waterwijk
47	almere-stad, kruidenwijk
48	almere-stad, oost
49	almere-stad, centrum
50	almere-stad, noord-west
51	almere-stad, zuid-oost
52	almere-stad, stedenwijk
53	almere-stad, zuid-west
54	almere-haven
55	lelystad-noord
56	dronten
57	lelystad-zuid
58	zeewolde
59	groningen, friesland en drente
60	noord-oostpolder en noord - overijssel
61	oost - nederland
62	noord - gelderland
63	zuid - gelderland
64	zuid - nederland en buitenland
65	west - noord brabant
66	zuid - west nederland
67	noord - zuid holland
68	noord - noord holland

Ten aanzien van de in de bijlagen 17, 18, 20 en 21 gehanteerde gebiedsindeling dient te worden opgemerkt dat deze is samengesteld uit de oorspronkelijke gebiedsindeling, waarbij:

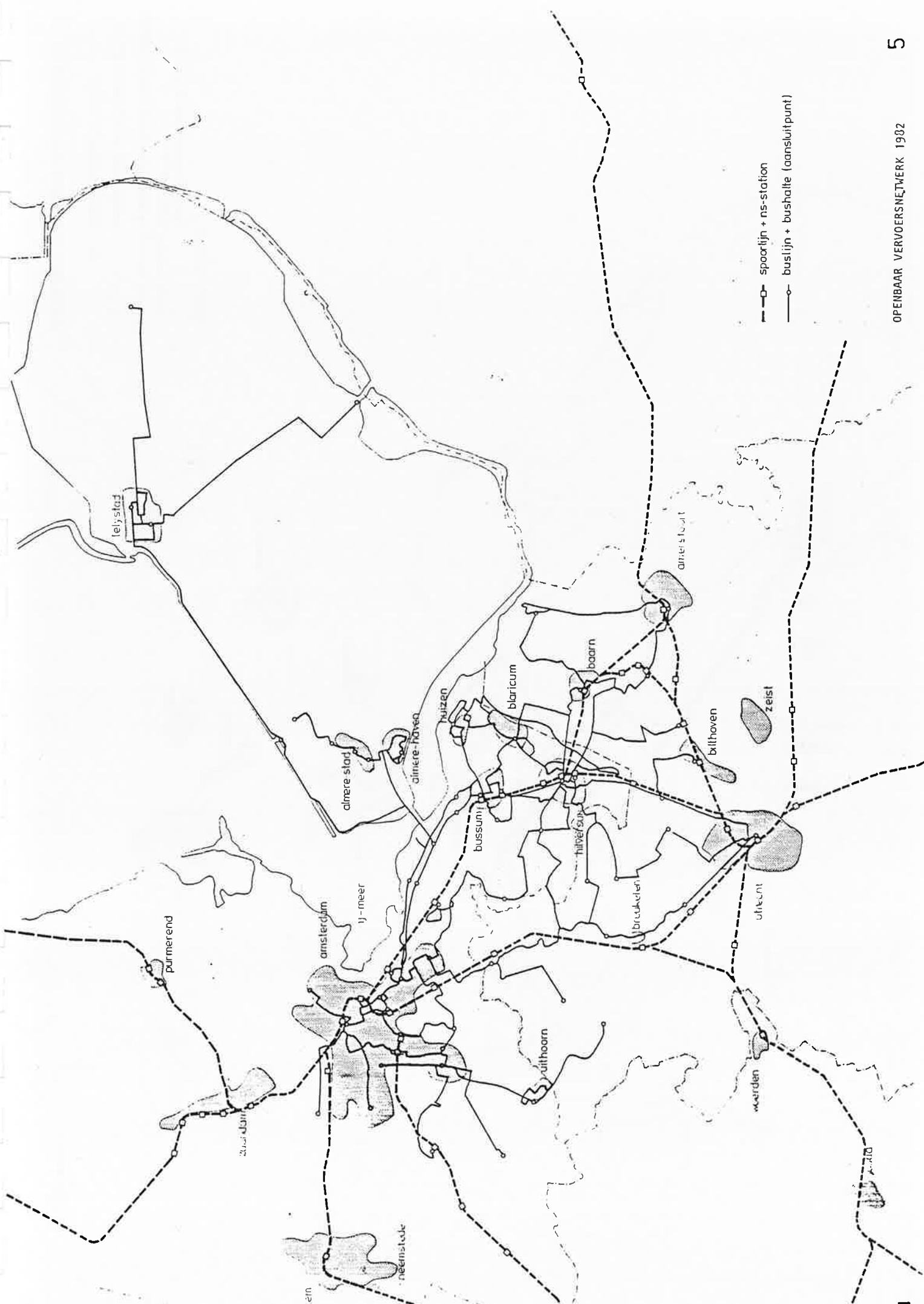
<u>gekombineerde gebieden</u>	: <u>oorspronkelijke gebieden</u>
almere haven	: 54
almere stad	: 46 tot en met 53
almere buiten	: 41 tot en met 45
dronten zeewolde	: 56 en 58
lelystad	: 55 en 57
amsterdam en verder	: 1 tot en met 20, 67 en 68
weesp muiden	: 21 en 22
naarden bussum	: 23, 25 en 26
huizen laren	: 27 en 28
hilversum 's graveland	: 24, 29 en 30
utrecht	: 31 tot en met 36
amersfoort baarn	: 37 tot en met 40
lange afstand	: 61 tot en met 66

gebied	bevolking	beroeps- bevolking	arbeids- plaatsen	gebied	bevolking	beroeps- bevolking	arbeids- plaatsen
1	114.550	42.500	23.000	36	94.160	32.250	31.700
2	141.990	50.000	46.600	37	24.820	10.270	8.400
3	83.400	27.600	21.500	38	24.550	8.360	5.000
4	880	300	24.100	39	88.020	32.020	42.500
5	226.280	77.700	71.600	40	40.670	14.430	11.900
6	80.790	30.200	21.900	41	50	20	1.530
7	193.200	63.300	54.100	42	-	-	-
8	138.920	55.800	131.700	43	-	-	-
9	86.540	30.200	36.300	44	-	-	-
10	143.280	49.800	63.200	45	-	-	-
11	69.750	26.800	22.000	46	-	-	60
12	0	0	28.800	47	-	-	-
13	42.830	16.000	13.600	48	-	-	-
14	14.480	5.700	5.500	49	-	-	740
15	54.550	19.900	9.700	50	-	-	-
16	11.370	4.400	7.000	51	-	-	-
17	16.490	5.750	2.800	52	5.200	1.920	200
18	27.670	9.650	13.100	53	-	-	-
19	25.690	9.110	7.600	54	14.860	5.450	3.640
20	6.240	2.350	1.500	55	40.190	13.260	9.070
21	17.100	6.450	7.500	56	20.880	6.750	4.960
22	7.130	2.650	1.400	57	7.990	2.640	1.990
23	16.530	5.650	5.600	58	500	180	540
24	8.990	3.150	1.700	59	1.575.000	491.000	489.000
25	6.000	2.020	250	60	253.000	80.000	85.000
26	34.250	11.100	9.600	61	1.264.000	419.000	392.000
27	37.230	13.150	8.850	62	664.000	220.000	205.000
28	18.790	6.400	4.450	63	677.000	226.000	234.000
29	46.100	15.550	28.000	64	2.553.000	837.000	842.000
30	38.780	13.080	8.250	65	610.000	210.000	184.000
31	31.010	10.970	7.050	66	1.690.000	572.000	589.000
32	16.010	5.260	4.450	67	1.825.000	659.000	637.000
33	234.540	88.840	123.740	68	674.000	235.000	191.000
34	137.850	46.920	29.280				
35	9.120	3.090	1.950				
				totaal	14.285.220	4.837.890	4.817.900

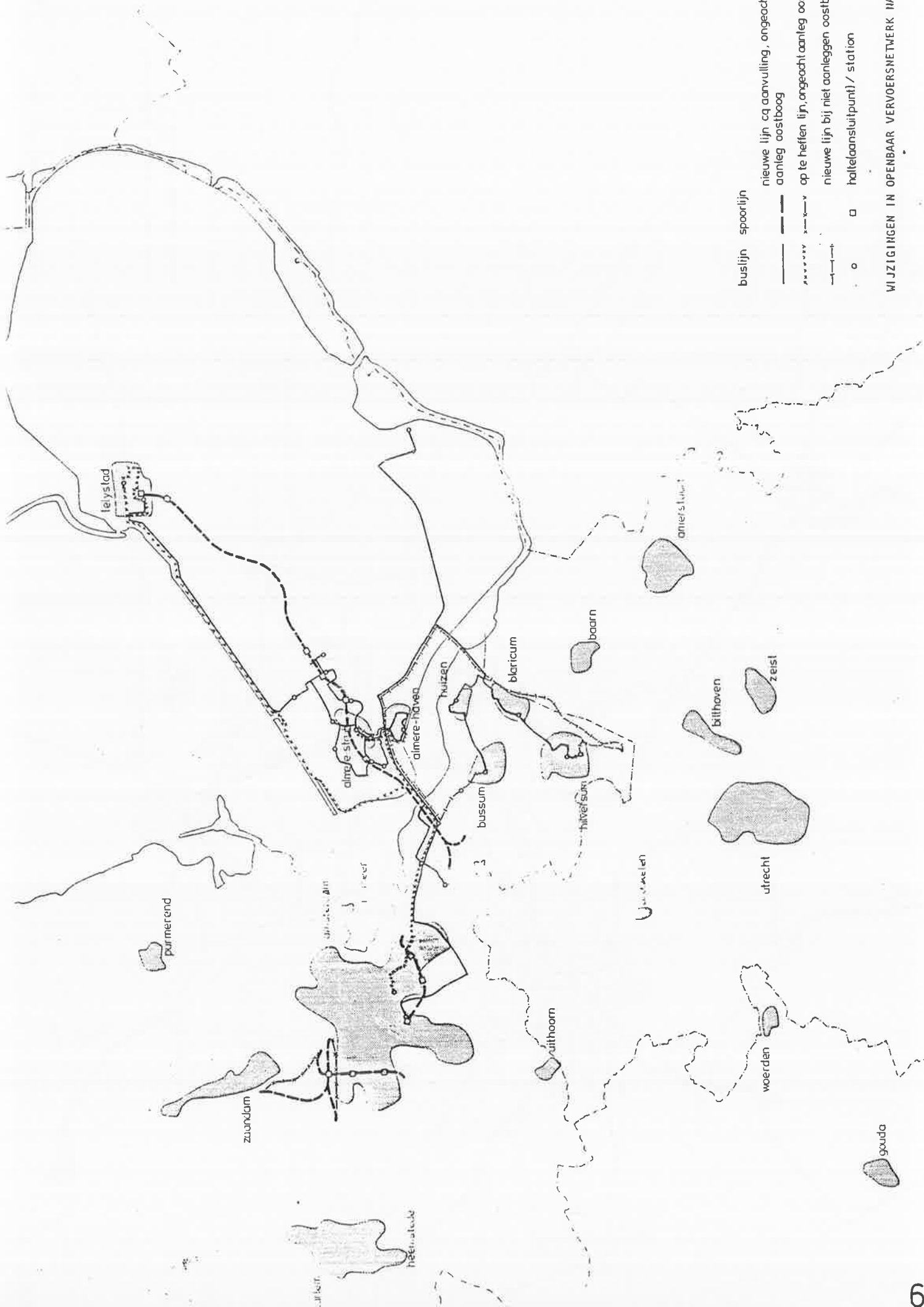


bestaand
(1982) na 1982

— auto snelweg
- - - overige weg



- spoorlijn + ns-station
- buslijn + bushalte (aansluitpunt)



De enquetes op de lijnen 150 vad/151 vad/152 vad en 154 vad/157 vad geven een volledig beeld van het personenvervoer per openbaar vervoer op de van belang geachte relaties. De uit deze enquetes afgeleide herkomst- en bestemmingsmatrices naar motief en naar produktiekant zijn voor de analyse gebruikt.

De matrices zijn gezuiverd van onlogische relaties. Onder een onlogische relatie wordt bijvoorbeeld verstaan: een relatie almere-lelystad via de hollandse brug. Vervolgens is het voor flevoland doorgaande verkeer uit de matrices gehaald. Tenslotte zijn de relaties van flevoland met noord-nederland (gebieden 59 en 60) geschrapt. Immers deze relaties zullen niet via de hollandse brug en de stichtse brug worden uitgevoerd. Bij deze korrekties gaat het om ruim 2% van de geënqueteerde busreizigers.

De enquetes op de buslijnen zijn in respectievelijk april 1982 en oktober 1982 gehouden ter hoogte van de hollandse brug in één richting op alle busritten.

Om te kunnen spreken van personenverplaatsingen per openbaar vervoer op 1 januari 1982 per etmaal in twee richtingen zijn de volgende korrekties uitgevoerd:

lijnen 150 vad/151 vad/152 vad:

- vermenigvuldigen met 2 om over twee richtingen te kunnen spreken
- vermindering van het totaal aantal personenverplaatsingen met 380 om de groei van het busvervoer van januari 1982* tot april 1982* te corrigeren

lijn 154 vad/157 vad:

- vermenigvuldigen met 2 om over twee richtingen te kunnen spreken
- vermeerdering van het totaal aantal personenverplaatsingen met 170 om de negatieve groei van het busvervoer van januari 1982* tot oktober 1982*

* gekorrigeerd voor seizoensinvloeden

De in september 1981 door de dienst verkeerskunde (dvc) uitgevoerde enquetes op de verbindingen van flevoland met het "oude land" zijn als basis voor de analyse van de produktie en attractie per auto gebruikt. Het personenvervoer per auto via de enquetepost hollandse brug is in zijn geheel en het vervoer via de enquetepost nijkerkerbrug voor zover het om relaties gaat die ook via de hollandse brug worden uitgevoerd in de analyse opgenomen. Er is gewerkt met herkomst- en bestemmingsmatrices naar motief en naar produktiekant.

De matrices voor het personenvervoer per auto zijn evenals de matrices voor het personenvervoer gezuiverd van onlogische relaties, voor flevoland doorgaande relaties en relaties met noord-nederland. Bij deze korrekties gaat het om 20% van de auto-enquetes.

Aangezien de enquetes in één richting zijn gehouden gedurende de periode van 7.00 uur tot 19.00 uur in september 1981 zullen de volgende korrekties moeten worden uitgevoerd:

- vermenigvuldigen met 2 om over twee richtingen te kunnen spreken
- vermenigvuldigen met $\frac{100}{78}$ om over etmaalcijfers te kunnen spreken. Uit de verdeling van het verkeer over de dag is gebleken dat 78% van het verkeer in de periode van 7.00 tot 19.00 uur de brug passeert
- toevoeging van 840 personenverplaatsingen in twee richtingen per etmaal om de groei van het verkeer van september* 1981 tot januari* 1982 te korrigeren. Het toedelen van deze verplaatsingen is aan de hand van de groei van almere en lelystad gebeurd.

Nu deze korrekties zijn uitgevoerd kan worden gesproken van het personenvervoer op de voor de oostboog van belang zijnde relaties per auto per etmaal op 1 januari 1982 in twee richtingen.

* gekorrigeerd voor seizoensinvloeden

produktie	auto	openbaar vervoer	totaal	percentage per openbaar vervoer
woon - werk	5763	2956	8719	34 %
woon - school	103	1045	1148	91 %
woon - overig	2991	1114	4105	27 %
overig - overig	1470	130	1600	8 %
totaal	10327	5245	15572	34 %

attractie	auto	openbaar vervoer	totaal	percentage per openbaar vervoer
woon - werk	4152	509	4661	11 %
woon - school	23	55	78	71 %
woon - overig	1649	549	2198	25 %
overig - overig	1470	130	1600	8 %
totaal	7294	1243	8537	15 %

produktie + attractie	auto	openbaar vervoer	totaal	percentage per openbaar vervoer
woon - werk	9915	3465	13380	26 %
woon - school	126	1100	1226	90 %
woon - overig	4640	1663	6303	26 %
overig - overig	2940	260	3200	8 %
totaal	17621	6488	24109	27 %

PRODUKTIE EN ATTRAKTIE VAN ALMERE OP 1 JANUARI 1982 NAAR MOTIEF, WOONKANT EN VERVOERSWIJZE (VIA DE HOLLANDSE BRUG EN DE NIJKERKER BRUG)

produktie	auto	openbaar vervoer	totaal	percentage per openbaar vervoer
woon - werk	4477	4151	8628	48 %
woon - school	68	251	319	79 %
woon - overig	1483	732	2215	33 %
overig - overig	585	50	635	8 %
totaal	6613	5184	11797	44 %

attraktie	auto	openbaar vervoer	totaal	percentage per openbaar vervoer
woon - werk	1397	232	1629	14 %
woon - school	0	18	18	100 %
woon - overig	1244	455	1699	27 %
overig - overig	585	50	635	8 %
totaal	3226	755	3981	19 %

produktie + attraktie	auto	openbaar vervoer	totaal	percentage per openbaar vervoer
woon - werk	5874	4383	10257	43 %
woon - school	68	269	337	80 %
woon - overig	2727	1187	3914	30 %
overig - overig	1170	100	1270	8 %
totaal	9839	5939	15778	38 %

PRODUKTIE EN ATTRAKTIE VAN LELYSTAD OP 1 JANUARI 1982 NAAR MOTIEF,
WOONKANT. EN VERVOERSWIJZE (VIA DE HOLLANDSE BRUG EN DE NIJKERKER-
BRUG)

produktie	auto	openbaar vervoer	totaal	percentage per openbaar vervoer
woon - werk	487	32	519	6 %
woon - school	23	5	28	18 %
woon - overig	198	0	198	0 %
overig - overig	166	1	167	1 %
totaal	874	38	912	4 %

attraktie	auto	openbaar vervoer	totaal	percentage per openbaar vervoer
woon - werk	177	0	177	0 %
woon - school	0	0	0	-
woon - overig	390	16	406	4 %
overig - overig	166	1	167	1 %
totaal	733	17	750	2 %

produktie + attraktie	auto	openbaar vervoer	totaal	percentage per openbaar vervoer
woon - werk	664	32	696	5 %
woon - school	23	5	28	18 %
woon - overig	588	16	604	3 %
overig - overig	332	2	334	1 %
totaal	1607	55	1662	3 %

PRODUKTIE EN ATTRAKTIE VAN DE REST VAN FLEVOLAND OP 1 JANUARI 1982.
 NAAR MOTIEF, WOONKANT EN VERVOERSWIJZE (VIA DE HOLLANDSE BRUG EN
 DE NIJKERKERBRUG)

produktie	auto	openbaar vervoer	totaal	percentage per openbaar vervoer
woon - werk	10700	7150	17850	40 %
woon - school	200	1300	1500	87 %
woon - overig	4700	1850	6550	28 %
overig - overig	2200	200	2400	8 %
totaal	17800	10500	28300	37 %

attractie	auto	openbaar vervoer	totaal	percentage per openbaar vervoer
woon - werk	5700	700	6400	11 %
woon - school	0	100	100	100 %
woon - overig	3300	1000	4300	23 %
overig - overig	2200	200	2400	8 %
totaal	11200	2000	13200	15 %

produktie + attractie	auto	openbaar vervoer	totaal	percentage per openbaar vervoer
woon - werk	16400	7850	24250	32 %
woon - school	200	1400	1600	88 %
woon - overig	8000	2850	10850	26 %
overig - overig	4400	400	4800	8 %
totaal	29000	12500	41500	30 %

PRODUKTIE EN ATTRAKTIE VAN FLEVOLAND OP 1 JANUARI 1982 NAAR,
MOTIEF, WOONKANT EN VERVOERSWIJZE (VIA DE HOLLANDSE BRUG EN
DE NIJKERKERBRUG)

ALMERE

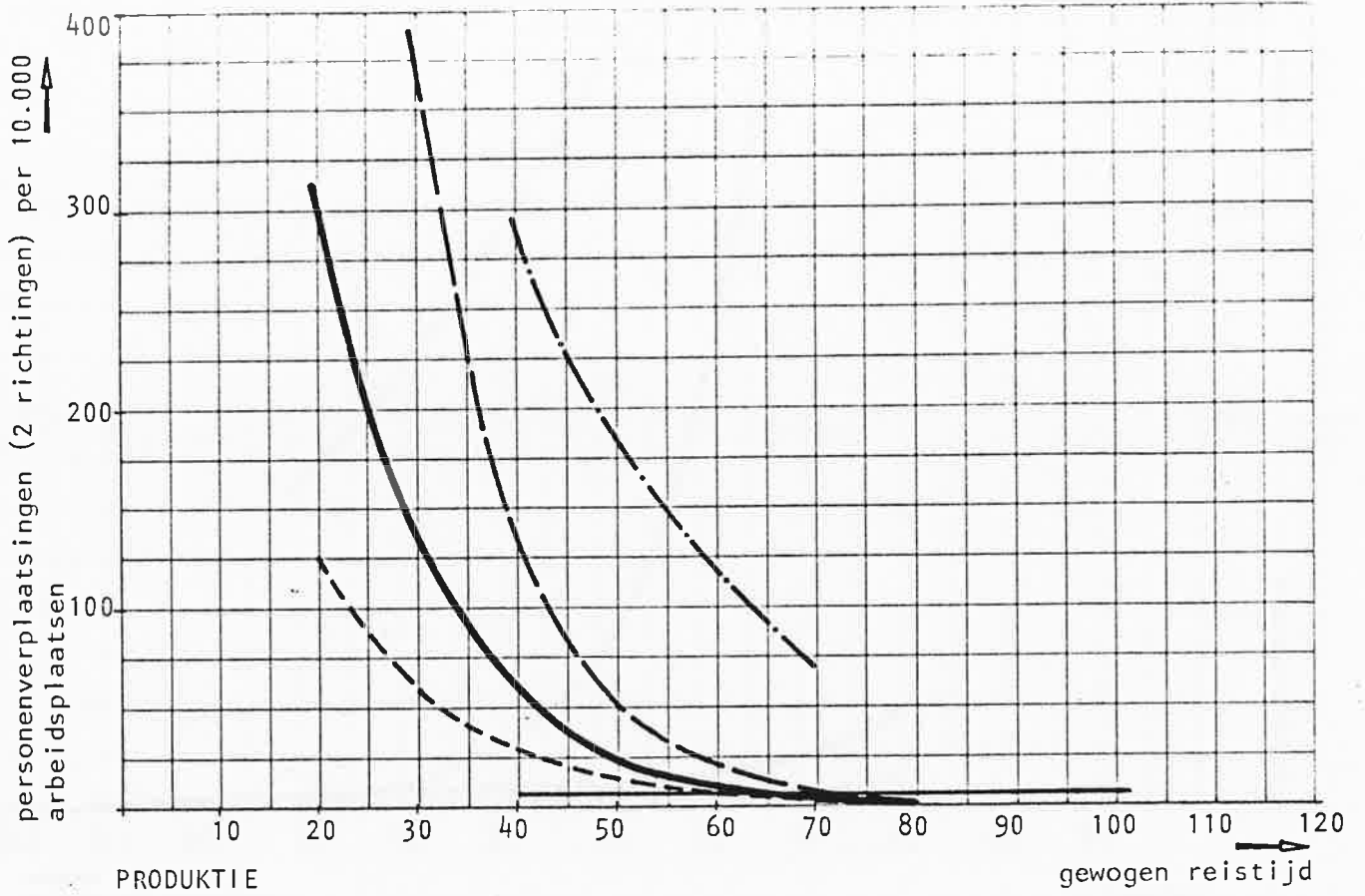
motief	produktie verplaatsingen	per inwoner
woon - werk	8700	0,433
woon - school	1150	0,057
woon - overig	4100	0,204
overig - overig	1600	0,080
totaal	15550	0,770

motief	attraktie verplaatsingen	per arbeidsplaats
woon - werk	4650	0,775
woon - school	100	0,017
woon - overig	2200	0,367
overig - overig	1600	0,267
totaal	8550	1,426

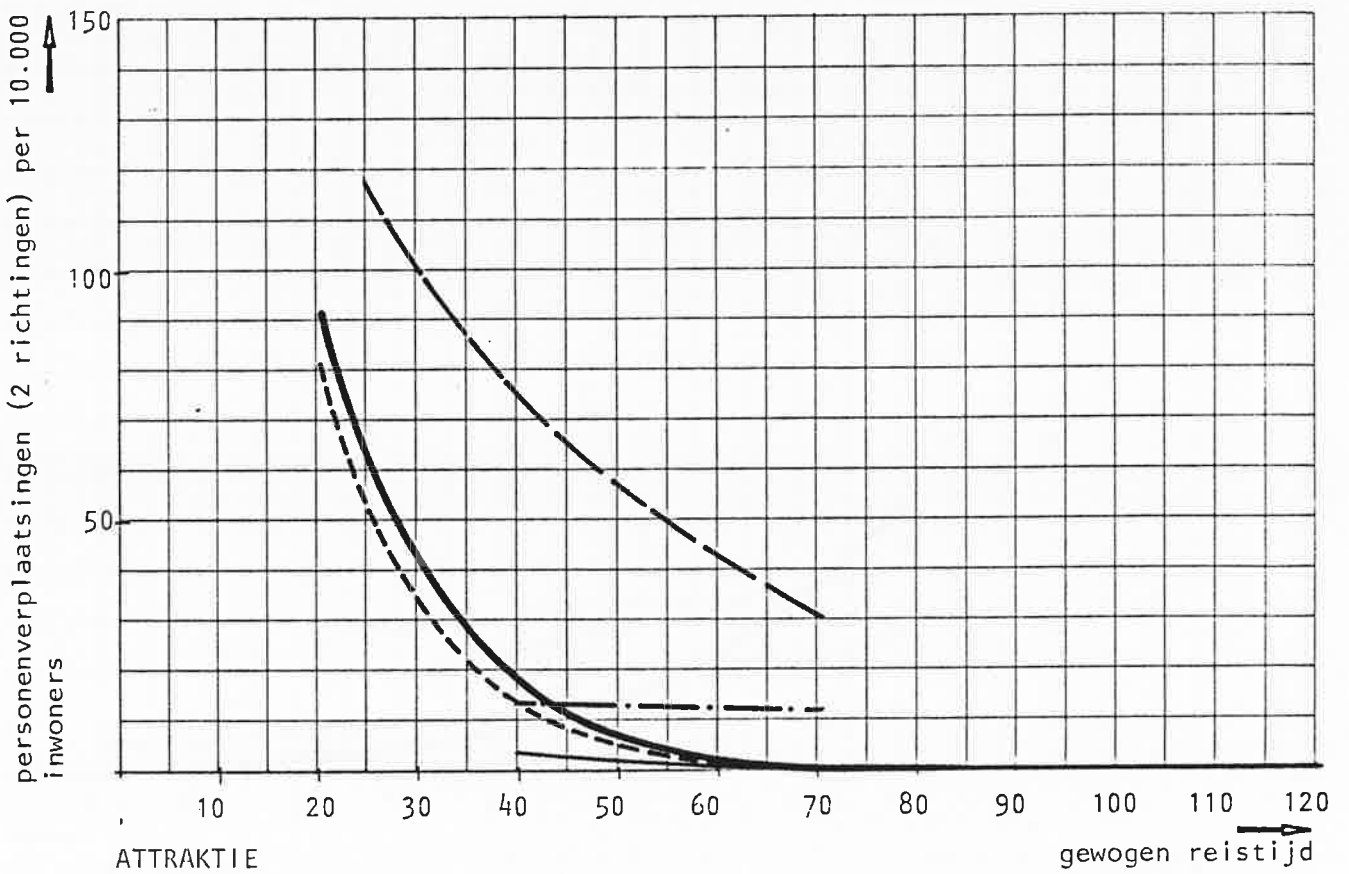
LELYSTAD

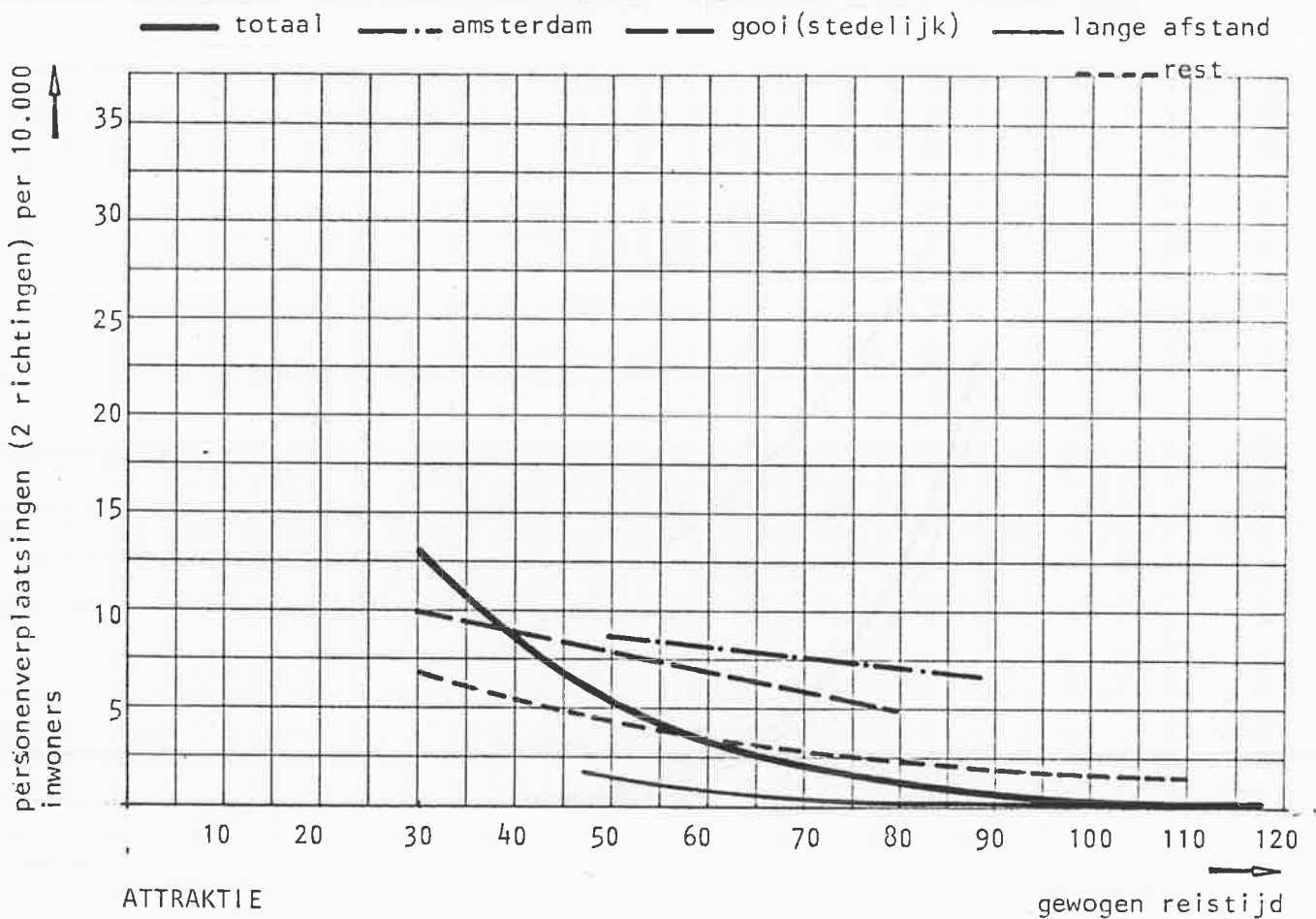
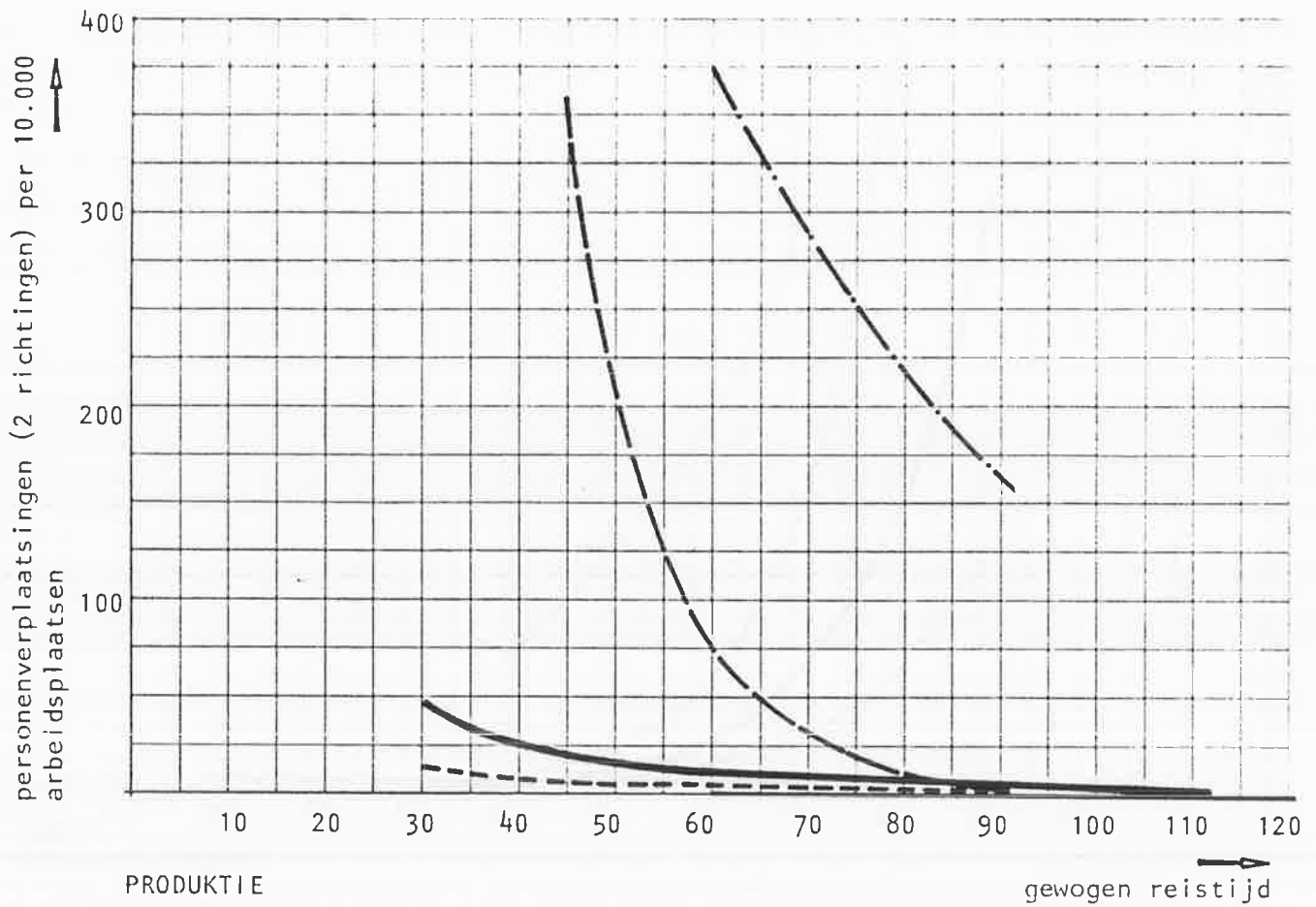
motief	produktie verplaatsingen	per inwoner
woon - werk	8600	0,178
woon - school	300	0,006
woon - overig	2200	0,046
overig - overig	600	0,012
totaal	11700	0,242

motief	attraktie verplaatsingen	per arbeidsplaats
woon - werk	1600	0,157
woon - school	20	0,002
woon - overig	1700	0,167
overig - overig	600	0,059
totaal	3920	0,385



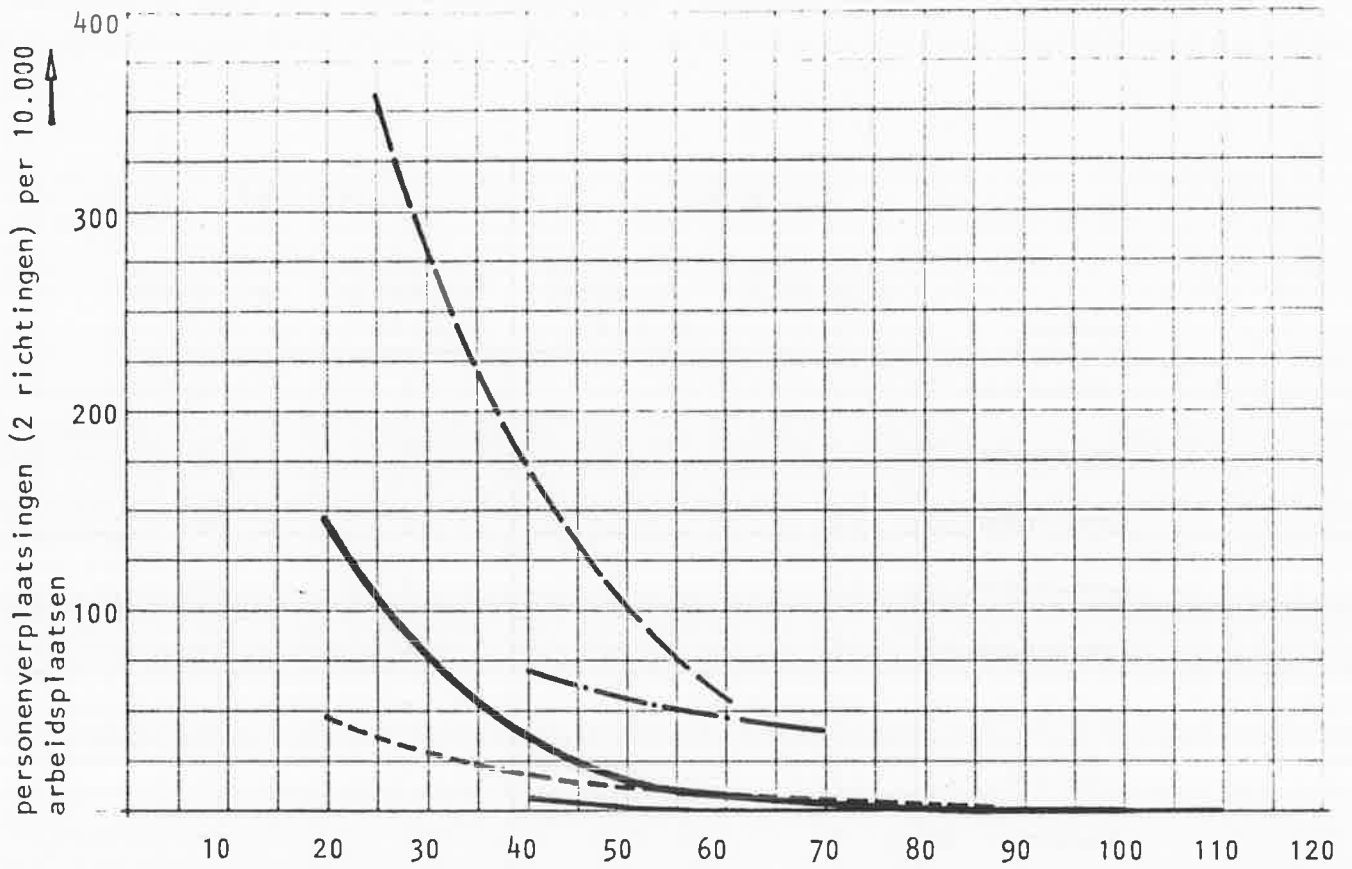
— totaal
- . - amsterdam
- - - gooi(stedelijk)
—— lange afstand
- - - rest





gebied		almere		lelystad	
		verdeling produktie in %	verdeling attraktie in %	verdeling produktie in %	verdeling attraktie in %
amsterdam	3	3	-	3	17
amsterdam	7	7	-	12	-
amsterdam	8	18	11	16	22
amsterdam	9	11	9	27	44
amsterdam	10	12	-	31	-
amsterdam	15	12	-	1	-
naarden	23	11	55	-	17
bussum	26	2	-	-	-
hilversum	29	12	14	-	-
hilversum	30	6	7	-	-
utrecht	33	5	4	10	-
totaal		100	100	100	100

RIT-DISTRIBUTIE MOTIEF WOON - SCHOOL



PRODUKTIE

gewogen reistijd

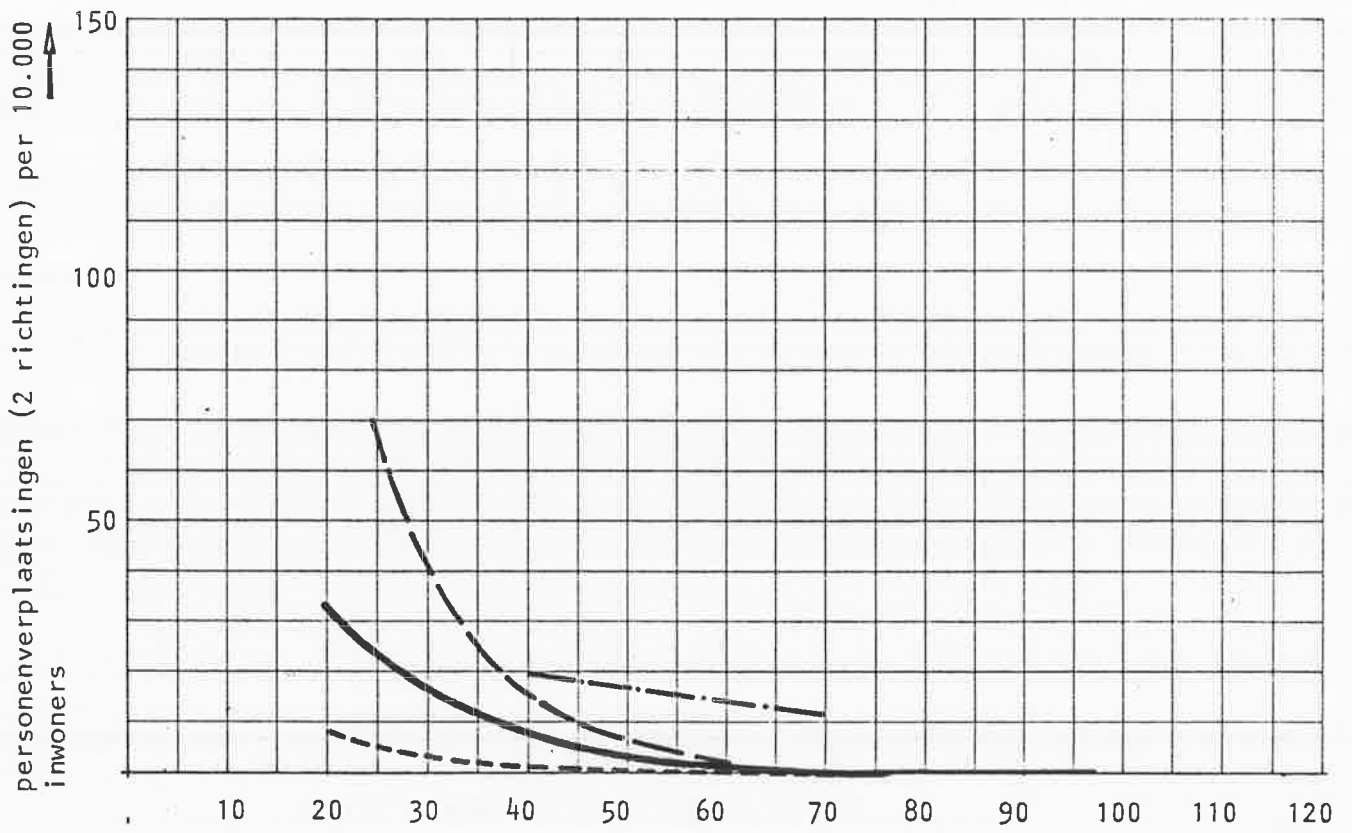
rest

totaal

amsterdam

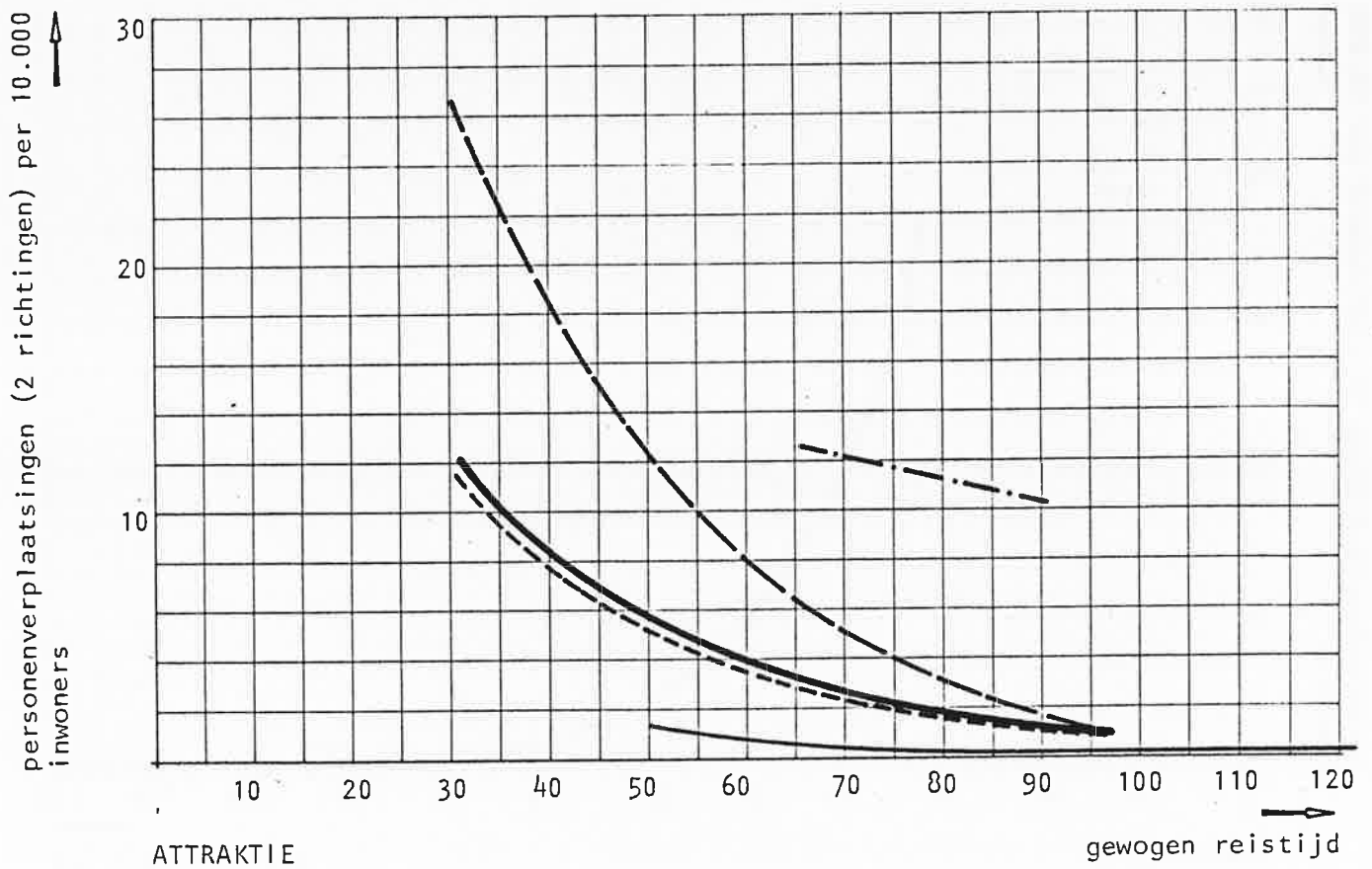
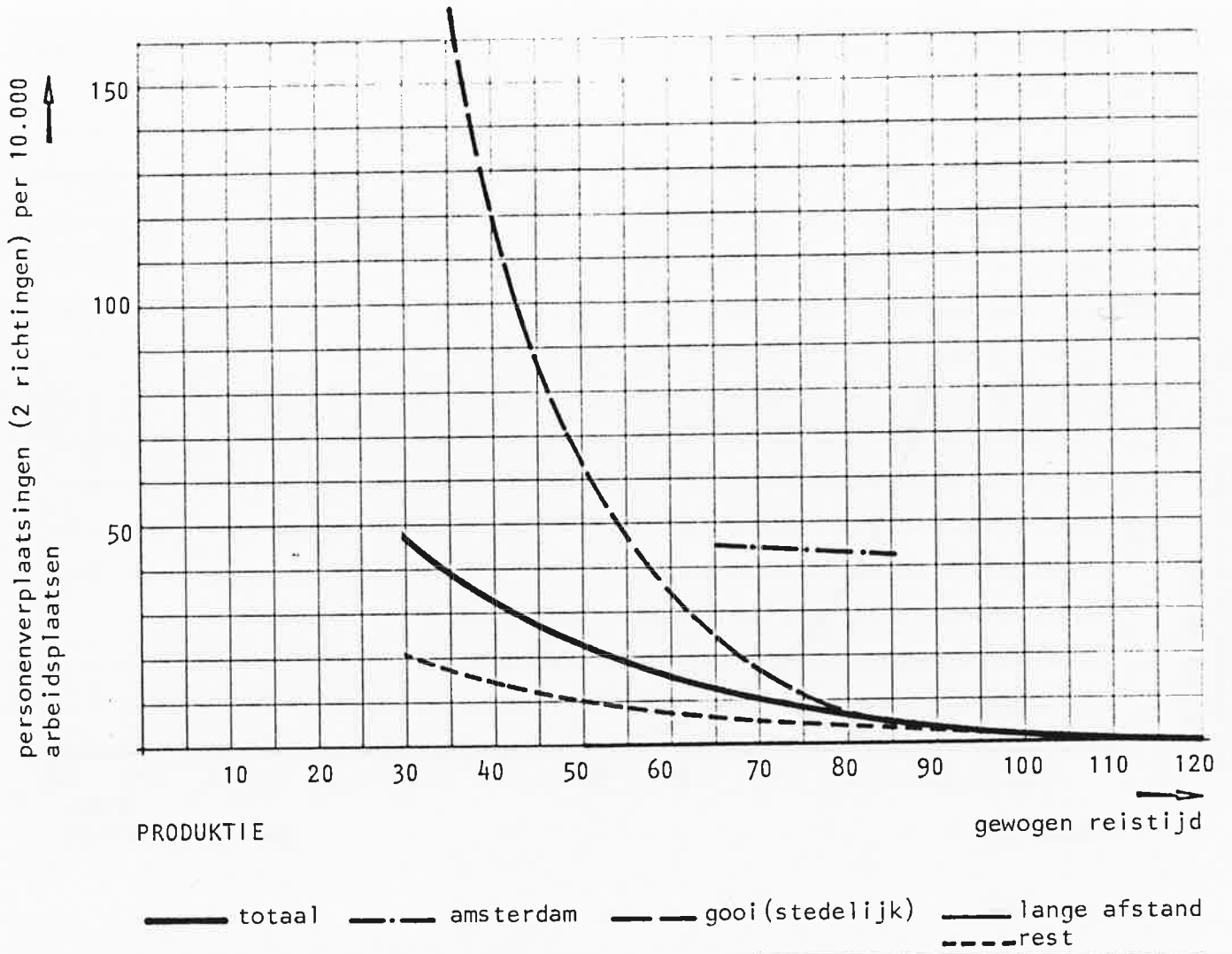
gooi (stedelijk)

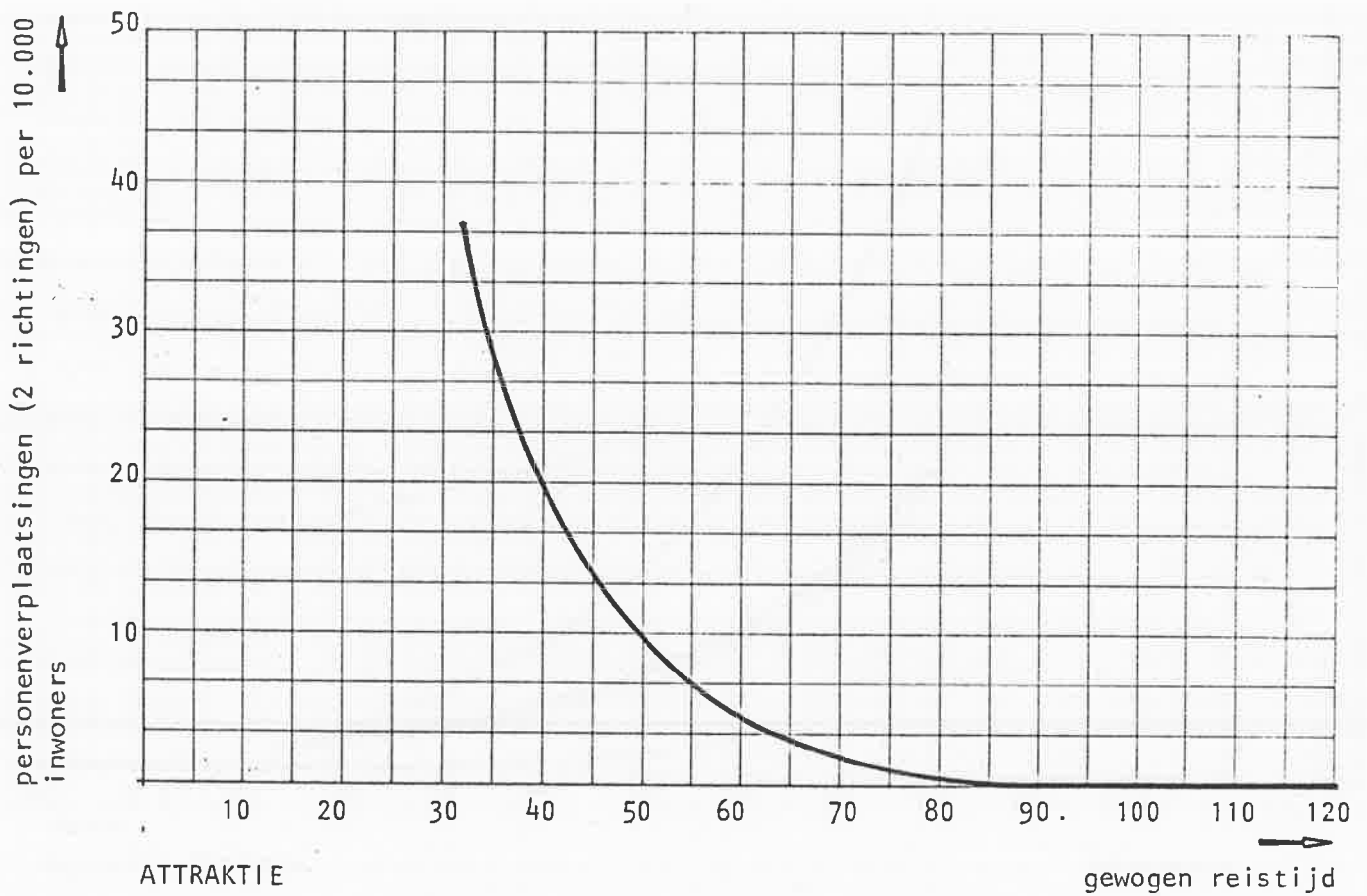
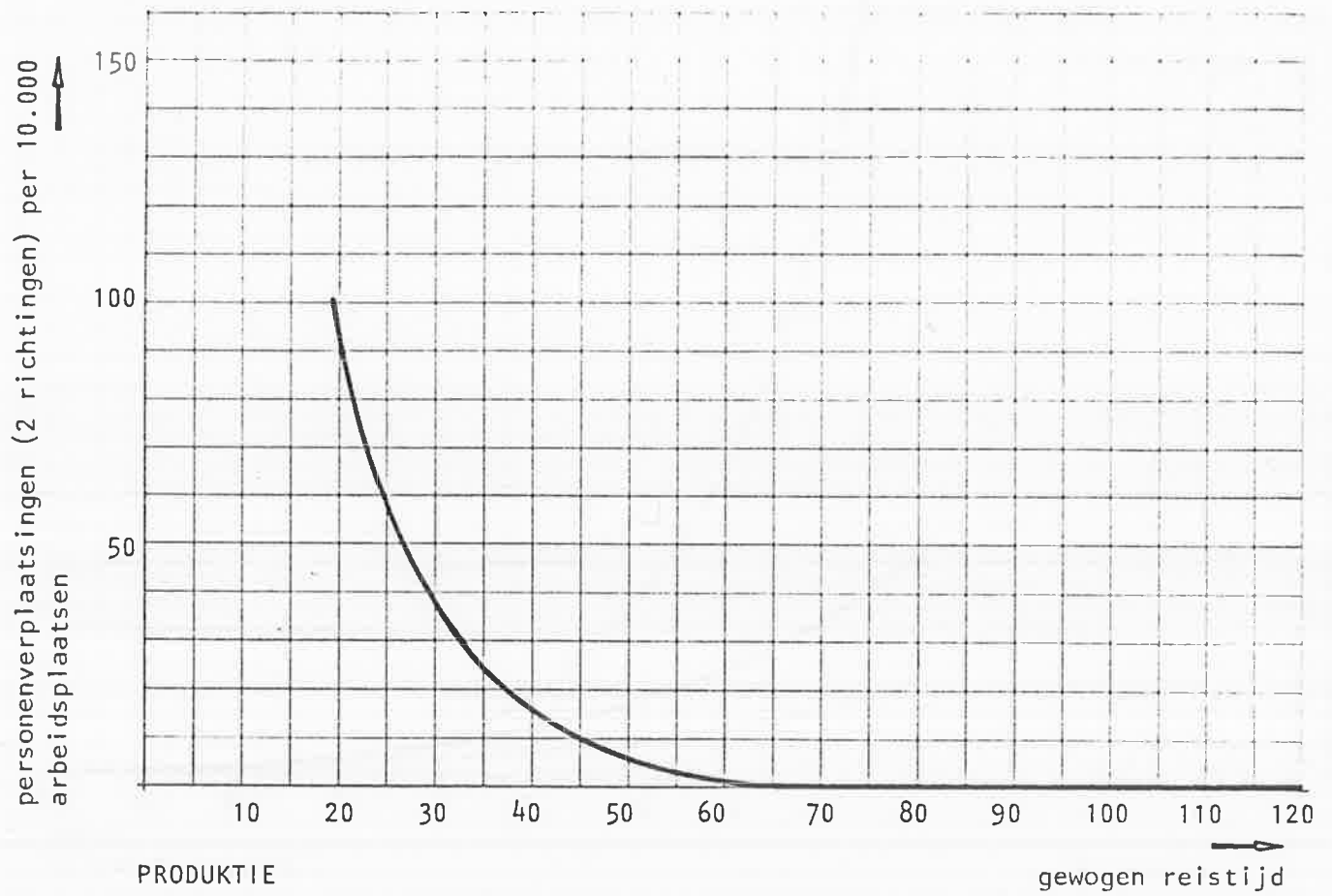
lange afstand



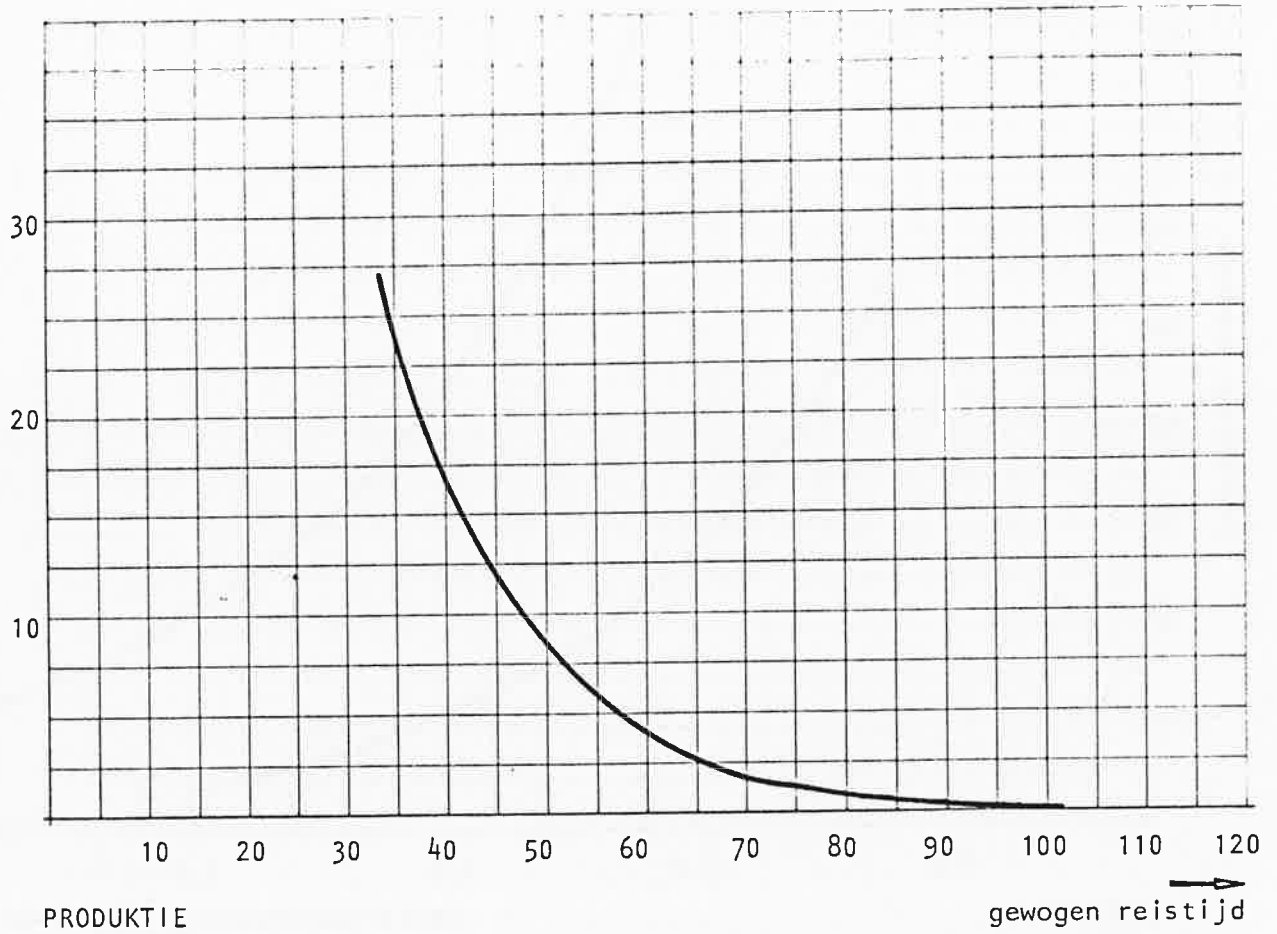
ATTRAKTIE

gewogen reistijd





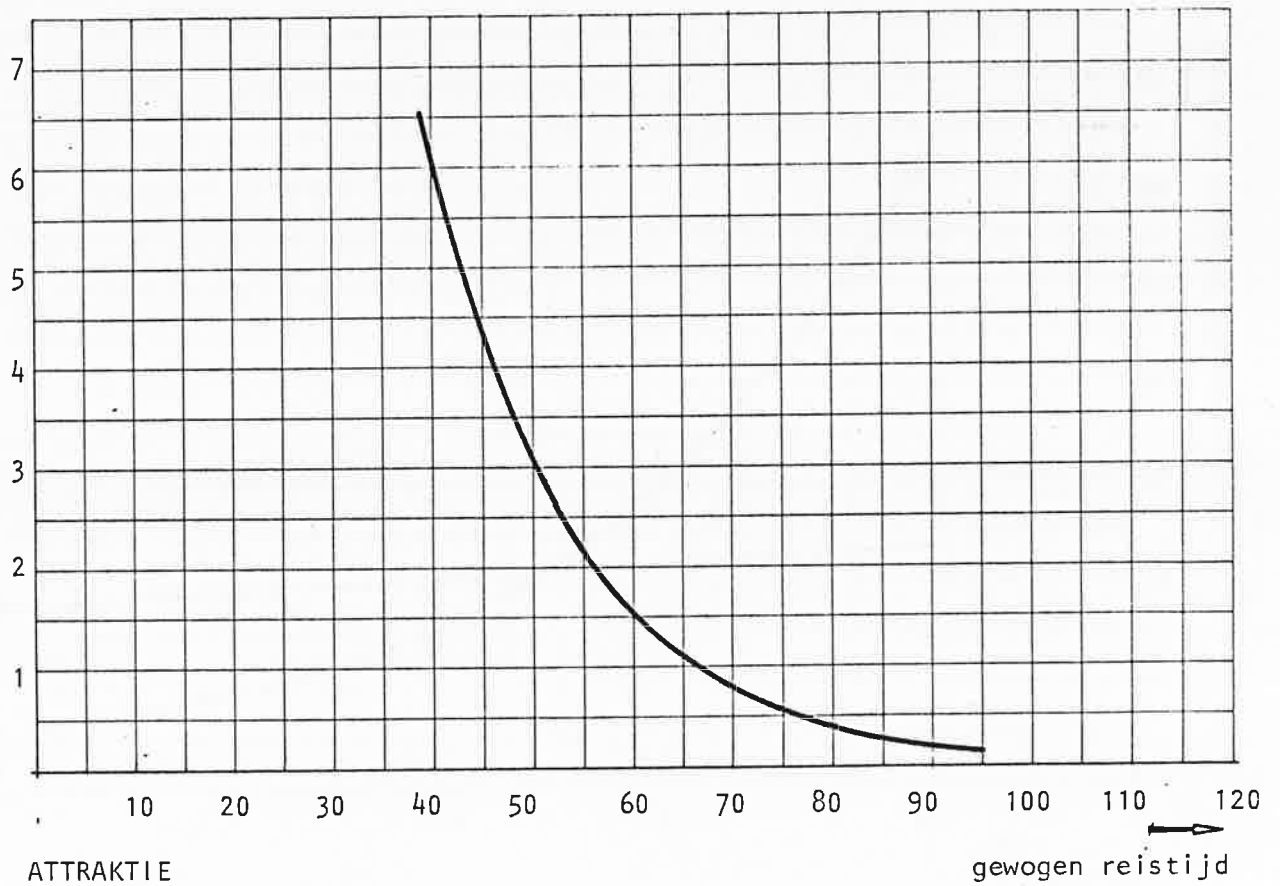
personenverplaatsingen (2 richtingen) per 10.000
arbeidsplaatsen



PRODUKTIE

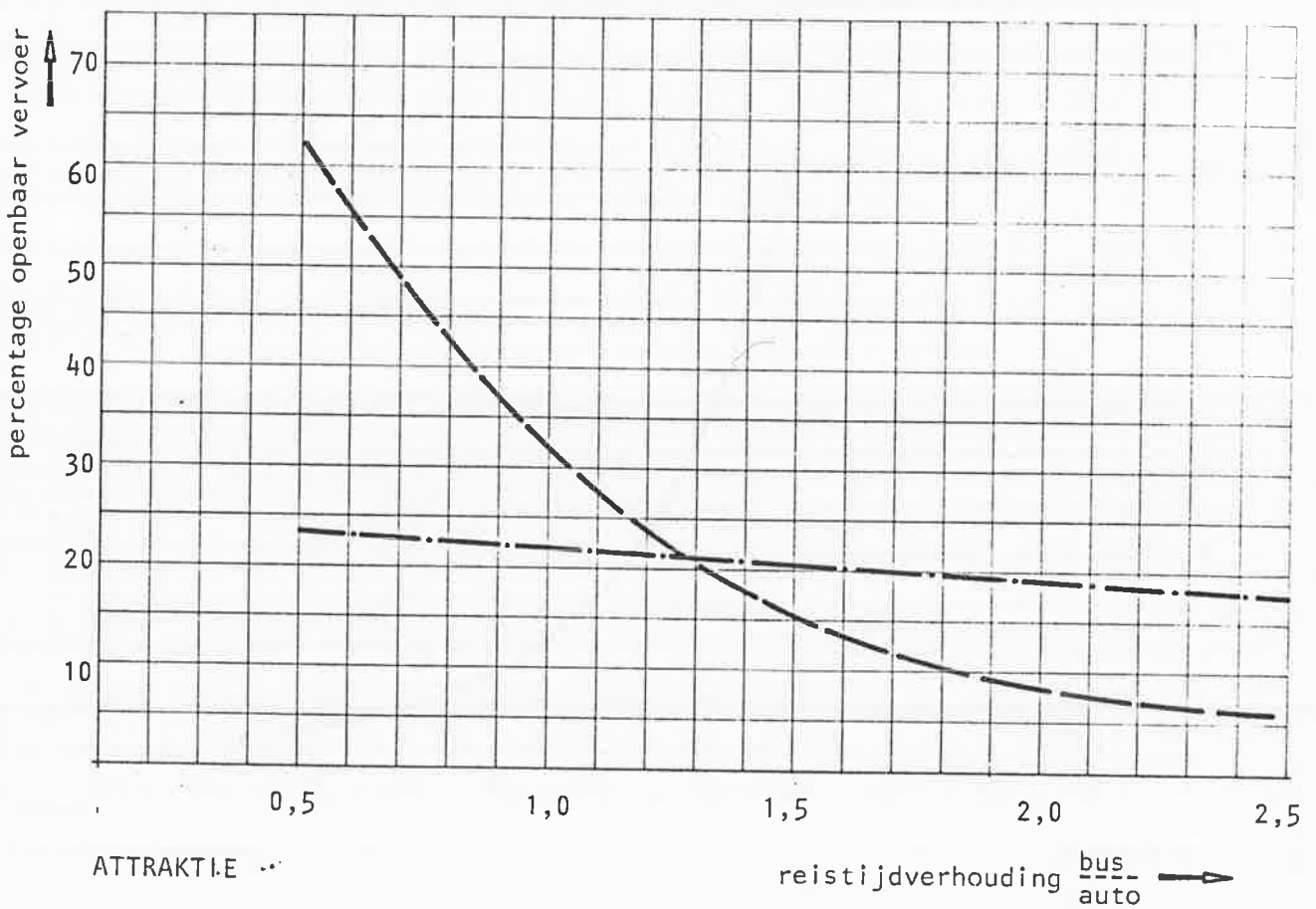
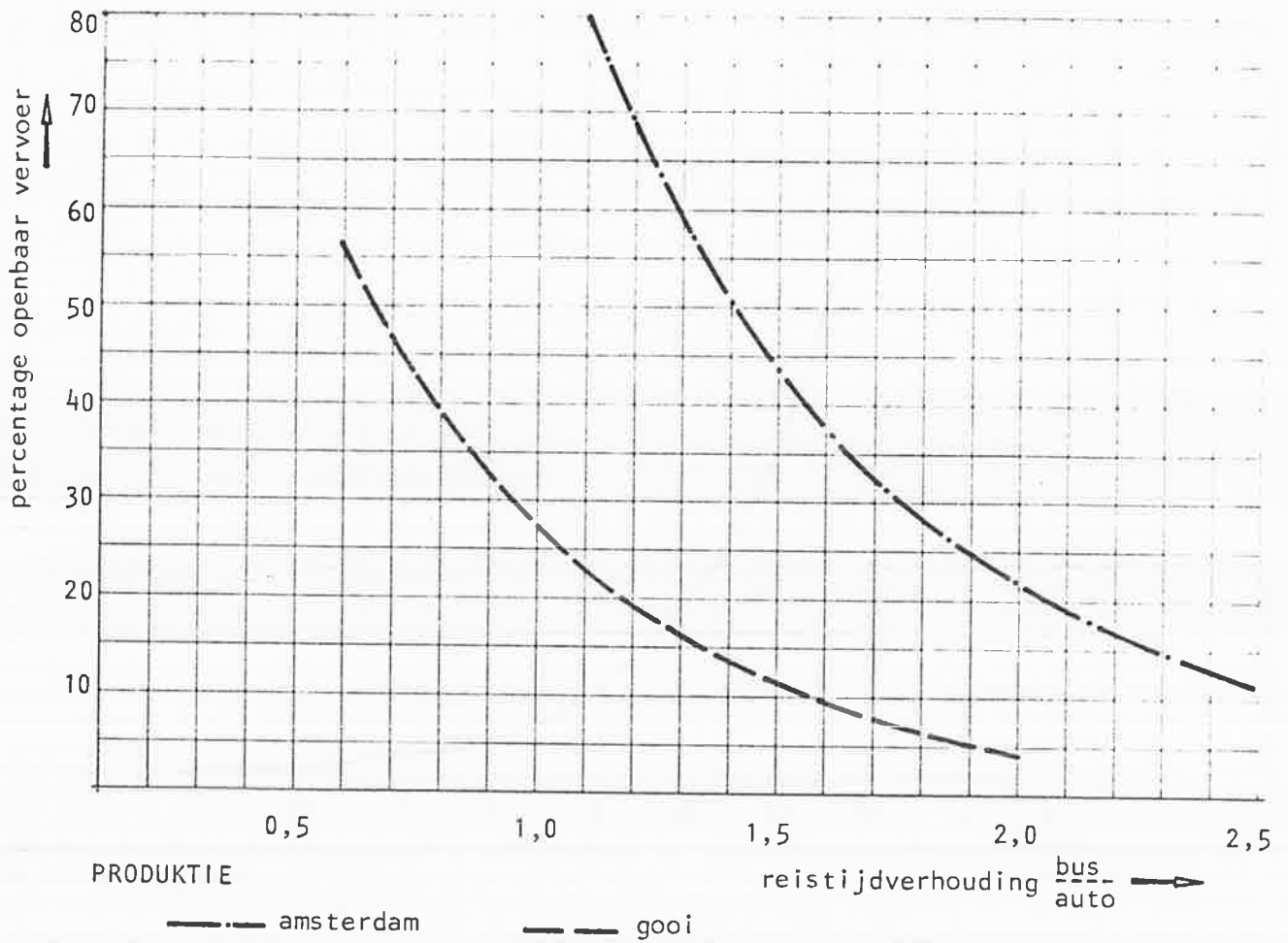
gewichtete reistijd

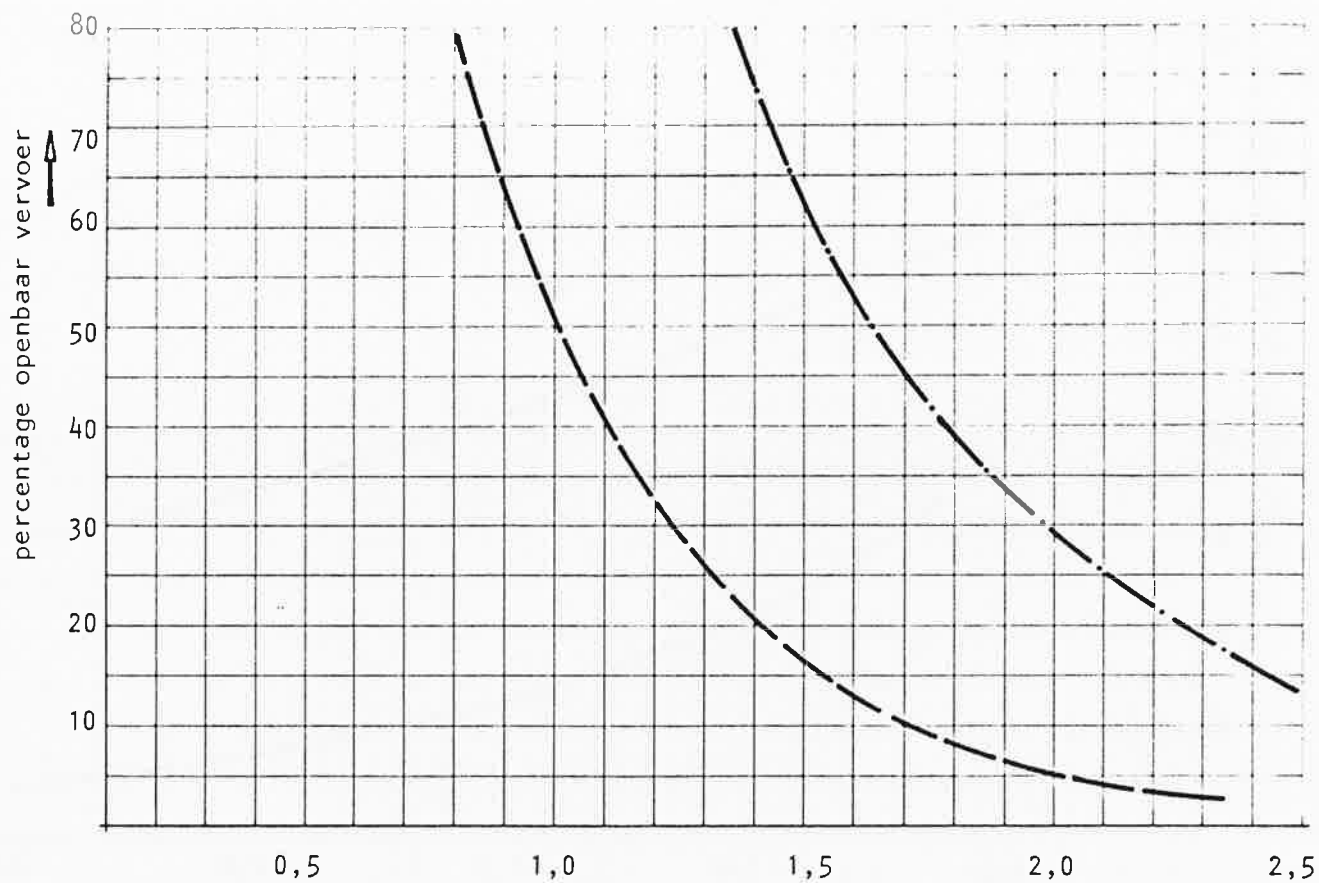
personenverplaatsingen (2 richtingen) per 10.000
inwoners



ATTRAKTIE

gewichtete reistijd

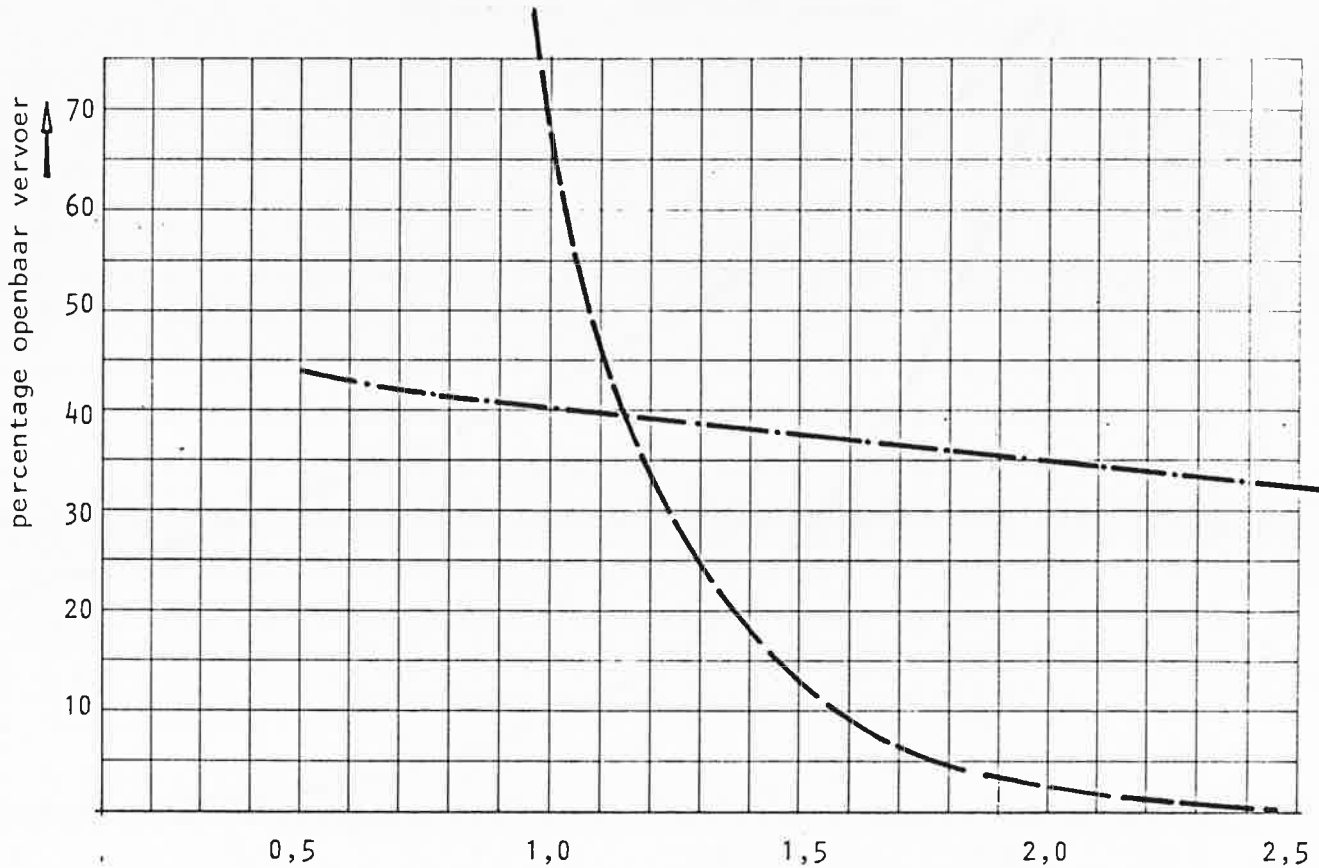




PRODUKTIE

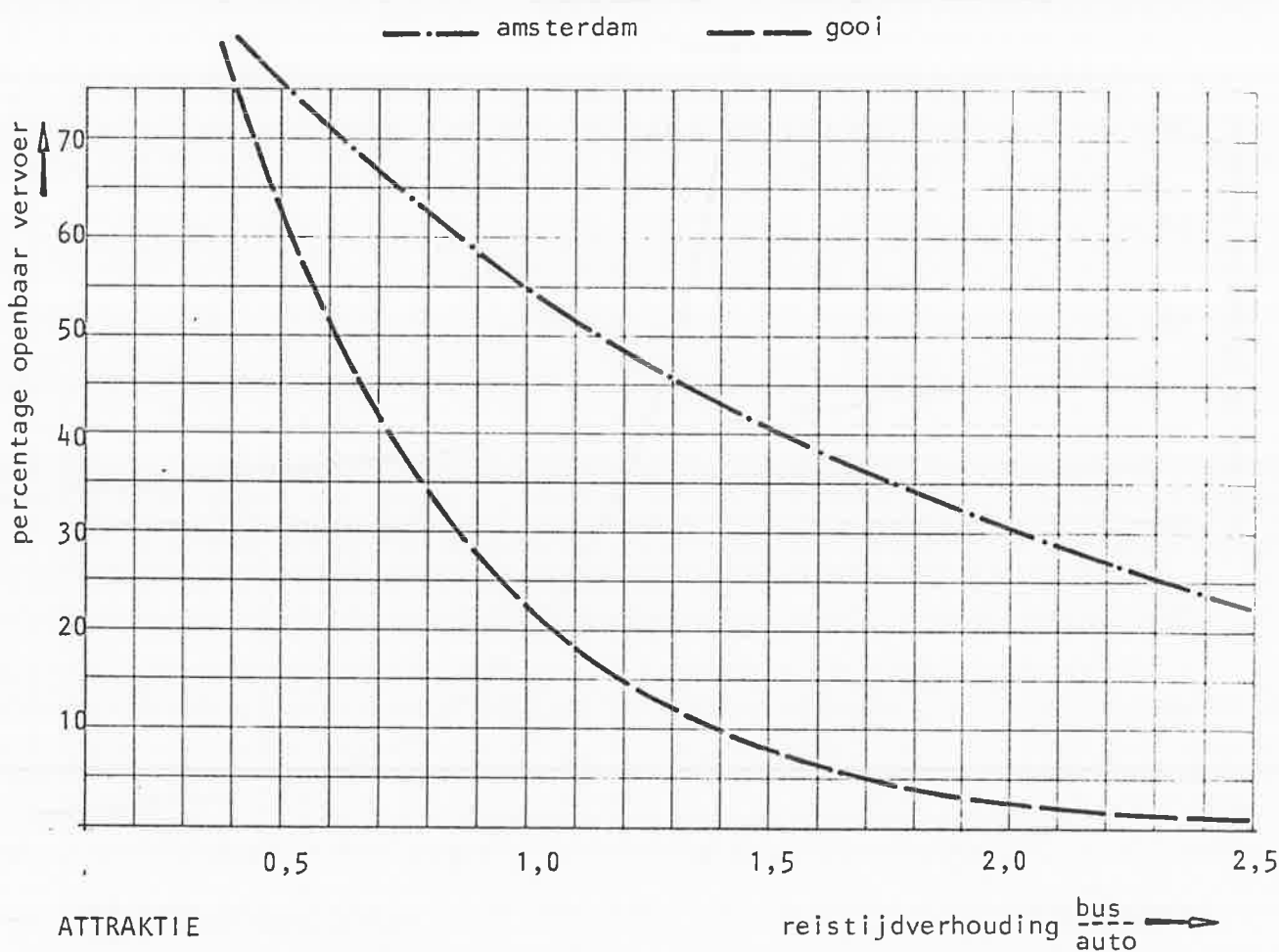
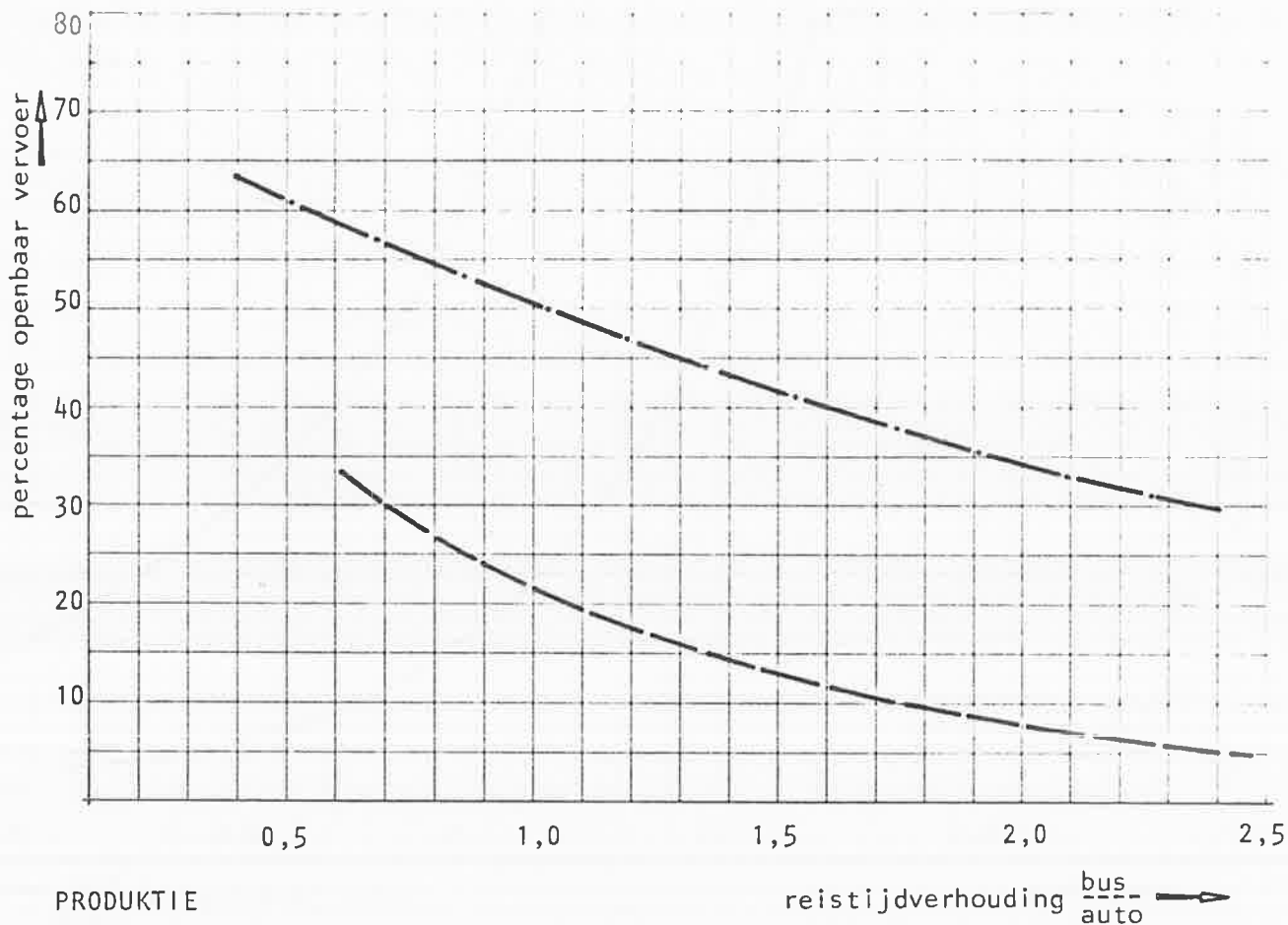
reistijdverhouding $\frac{\text{bus}}{\text{auto}}$

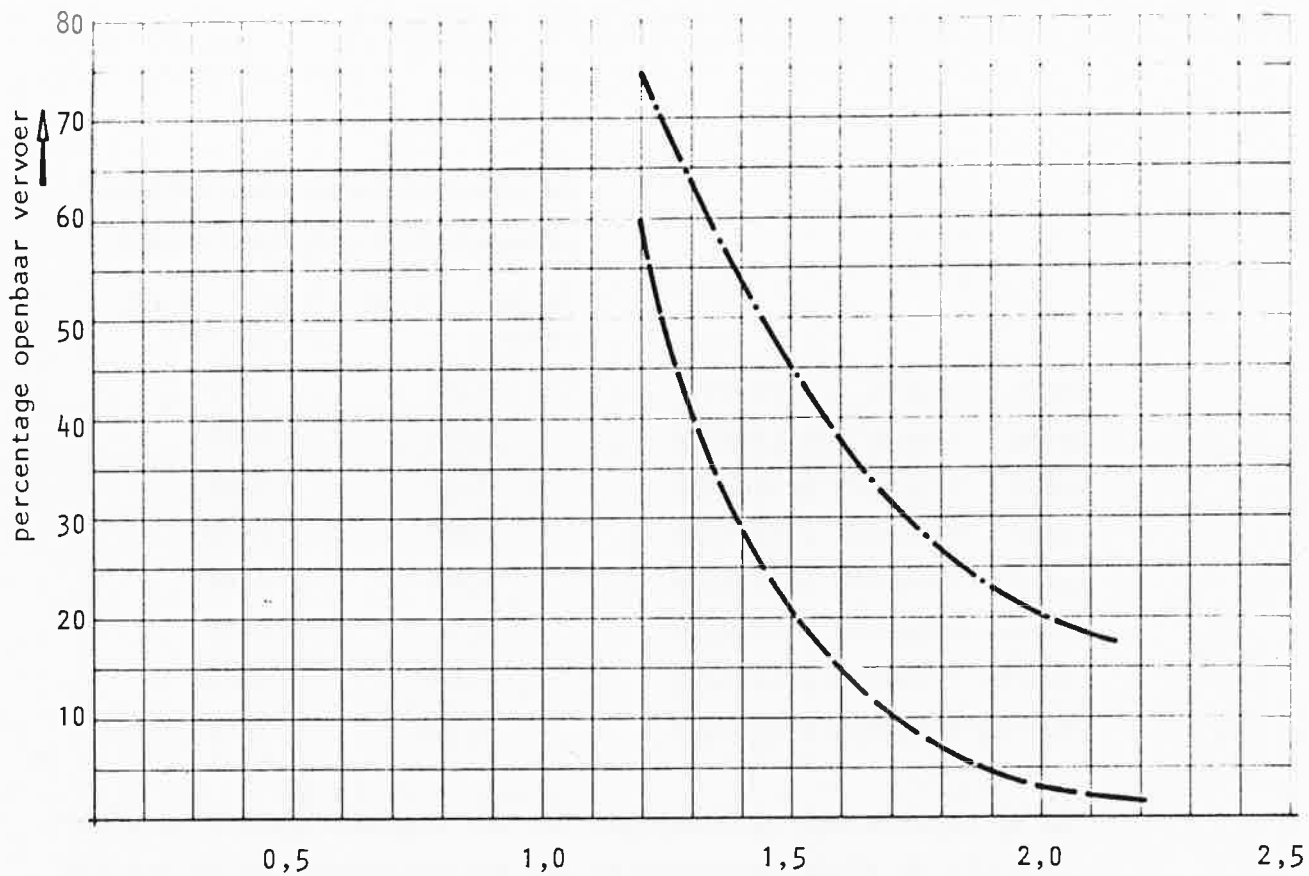
— · — · — amsterdam — — — — — gooi



ATTRAKTIE

reistijdverhouding $\frac{\text{bus}}{\text{auto}}$

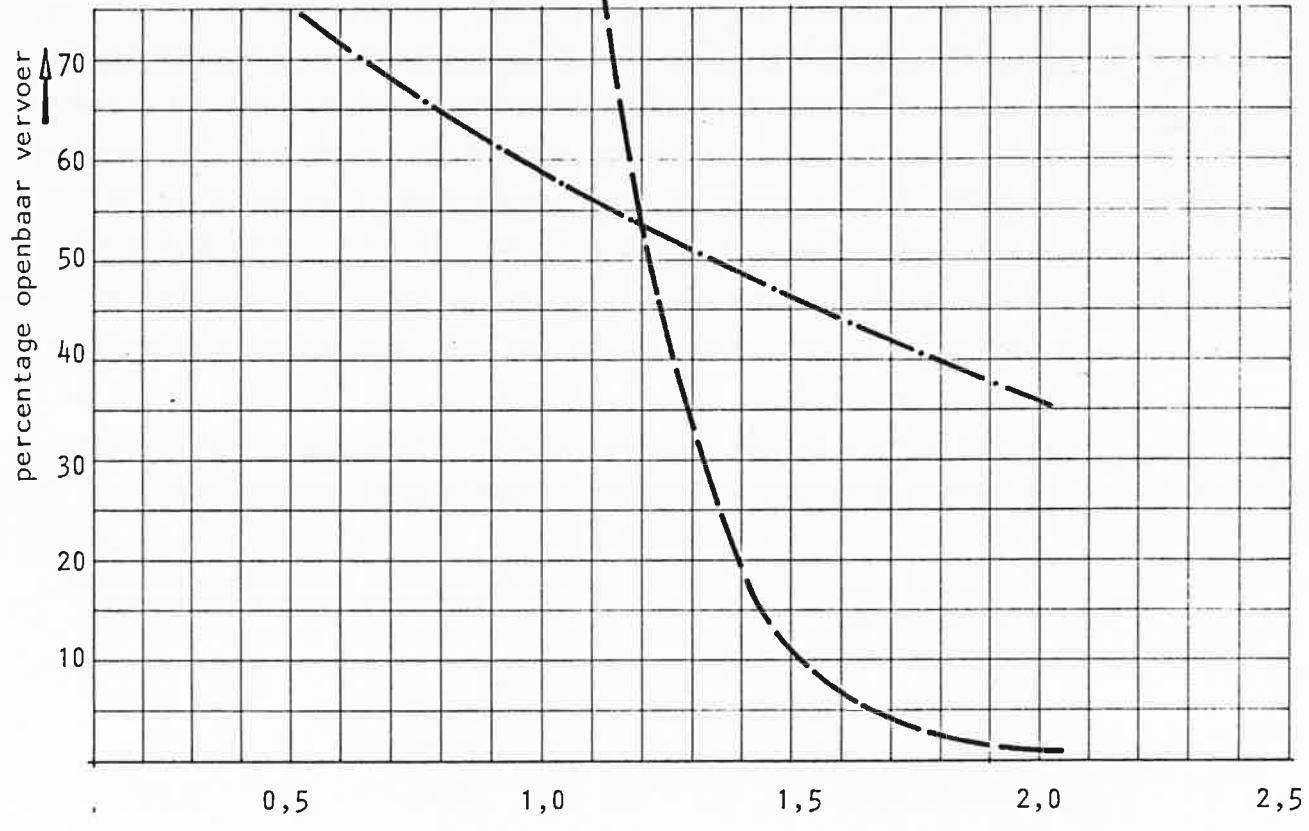




PRODUKTIE

reistijdverhouding $\frac{\text{bus}}{\text{auto}}$

amsterdam gooi



ATTRAKTIE

reistijdverhouding $\frac{\text{bus}}{\text{auto}}$

	<u>personenverplaatsingen spitsuur</u>	
	<u>personenverplaatsingen etmaal</u>	
	16.30 - 17.30	7.00 - 8.00
	polder-in	polder-uit
woon - werk produktie	0,38	0,53
woon - werk attractie	0,00	0,00
woon - school produktie	0,14	0,54
woon - school attractie	0,00	0,00
woon - overig produktie	0,08	0,05
woon - overig attractie	0,06	0,05
overig - overig produktie	0,06	0,05
overig - overig attractie	0,06	0,05

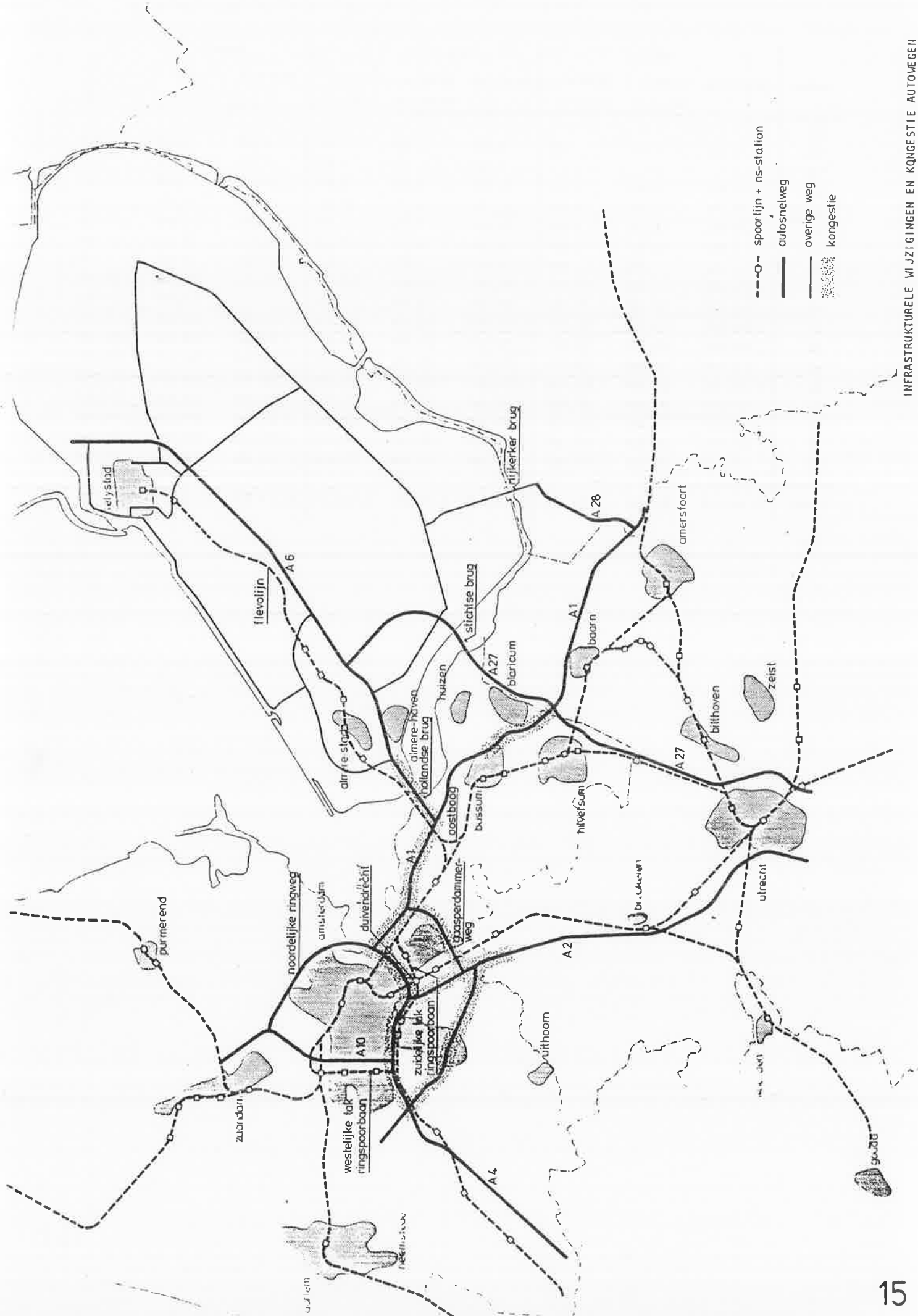
De spitsuur-etmaalverhoudingen van het avondspitsuur zijn afgeleid uit de enquetesresultaten van het busvervoer op de relatie van flevoland met het gooi. De spitsuur-etmaalverhoudingen van het ochtendspitsuur zijn aan de hand van het mobiliteitsonderzoek 1980 berekend uit de avondspitsuur-etmaalverhoudingen, mede gebruik makend van de nvs-tellingen in de polder-uit richting. Door combinatie van de berekende ochtendspitsuur-etmaalverhoudingen per motief met de huidige vervoersstromen per motief per etmaal kunnen de vervoersstromen per motief in het spitsuur worden berekend. Sommatie van deze vervoersstromen resulteert in de totale vervoersstroom richting polder-uit in het ochtendspitsuur. Hieruit is de spitsuur-etmaalverhouding voor alle motieven af te leiden. Uit een vergelijking van deze ochtendspitsuur-verhouding met de ochtendspitsuur-etmaalverhouding blijkt de trendtelling blijkt dat de spitsuur-etmaalverhoudingen voor de verschillende motieven de huidige situatie goed beschrijven

	<u>personenverplaatsingen spitsuur</u>	
	<u>personenverplaatsingen etmaal</u>	
	16.30 - 17.30	7.00 - 8.00
	polder-in	polder-uit
enquetes	0,15	0,32
trendtellingen	0,12	0,30

Het grote verschil tussen ochtend- en de avondspitsuur-etmaal-
verhouding kan worden verklaard door het relatief grote aan-
deel van het woon - school motief in het totale personenver-
voer per openbaar vervoer op de relatie van flevoland met het
gooi.

gebied	1982			scenario A.1			scenario A.2		
	bevolking	beroeps- bevolking	arbeids- plaatsen	bevolking	beroeps- bevolking	arbeids- plaatsen	bevolking	beroeps- bevolking	arbeids- plaatsen
1	114.550	42.500	23.000	133.160	51.300	32.440	133.160	51.300	32.860
2	141.990	50.000	46.600	142.790	54.300	50.630	142.790	54.300	51.270
3	83.400	27.600	21.500	65.650	22.270	16.550	62.650	22.270	17.270
4	880	300	24.100	10.210	3.540	37.110	10.210	3.540	30.700
5	226.280	77.700	71.600	183.410	66.090	69.670	183.410	66.090	70.560
6	80.790	30.200	21.900	117.500	45.810	34.240	117.500	45.810	34.600
7	193.200	63.300	54.100	183.760	62.260	37.270	183.760	62.260	30.020
8	138.920	55.800	131.700	110.440	45.240	105.750	110.440	45.240	110.520
9	86.540	30.200	36.300	68.880	24.700	29.370	68.880	24.700	31.160
10	143.280	49.800	63.200	113.380	40.750	50.970	113.380	40.750	53.170
11	69.750	26.800	22.000	61.590	24.020	18.790	61.590	24.020	19.600
12	0	0	28.800	0	0	36.200	0	0	36.660
13	42.830	16.000	13.600	42.820	16.690	13.780	42.820	16.690	13.960
14	14.480	5.700	5.500	16.860	6.770	12.160	16.860	6.770	12.630
15	54.550	19.900	9.700	71.430	26.360	29.040	71.430	26.360	30.280
16	11.370	4.400	7.000	11.410	4.580	6.830	11.410	4.580	7.120
17	16.490	5.750	2.800	17.690	6.400	3.670	17.690	6.400	3.710
18	27.670	9.650	13.100	28.750	10.470	9.400	28.750	10.470	9.550
19	25.690	9.110	7.600	28.750	10.630	8.700	28.750	10.630	8.810
20	6.240	2.350	1.500	6.430	2.480	1.310	6.430	2.480	1.430
21	17.100	6.450	7.500	15.350	5.920	6.090	15.350	5.920	7.560
22	7.130	2.650	1.400	6.490	2.440	1.630	6.490	2.440	1.800
23	16.530	5.650	5.600	14.730	5.100	4.840	14.730	5.100	5.310
24	8.990	3.150	1.700	8.080	2.880	1.670	8.080	2.880	1.850
25	6.000	2.020	250	4.780	1.650	410	4.780	1.650	440
26	34.250	11.100	9.600	28.570	9.290	8.220	28.570	9.290	9.040
27	37.230	13.150	8.850	42.340	13.390	9.330	42.340	13.390	10.260
28	18.790	6.400	4.450	15.400	6.950	4.640	15.400	6.950	5.100
29	46.100	15.550	28.000	38.140	13.180	27.770	38.140	13.180	30.530
30	38.780	13.080	8.250	33.060	11.430	8.240	33.060	11.430	9.060
31	31.010	10.970	7.050	40.420	14.910	11.930	40.420	14.910	12.090
32	16.010	5.260	4.450	17.570	6.010	5.130	17.570	6.010	5.250
33	234.540	88.840	123.740	218.580	86.580	133.060	218.580	86.580	134.760
34	137.850	46.920	29.280	178.050	63.750	50.180	178.050	63.750	50.820
35	9.120	3.090	1.950	10.180	3.590	2.120	10.180	3.590	2.150
36	94.160	32.250	31.700	101.400	36.170	41.140	101.400	36.170	41.660
37	24.820	10.270	8.400	23.950	10.320	8.820	23.950	10.320	8.930
38	24.550	8.360	5.000	31.440	11.140	6.880	31.440	11.140	6.970
39	88.020	32.020	42.500	111.570	42.270	48.120	111.570	42.270	48.730
40	40.670	14.430	11.900	42.820	15.870	16.030	42.820	15.870	16.230
41	50	20	1.530	-	-	6.400	-	-	4.300
42	-	-	-	-	-	-	-	-	-
43	-	-	-	5.000	1.800	3.550	5.000	1.800	2.500
44	-	-	-	10.000	3.600	1.000	10.000	3.600	700
45	-	-	-	20.000	7.200	4.000	20.000	7.200	2.500
46	-	-	60	7.500	2.700	1.900	7.500	2.700	1.150
47	-	-	-	8.000	2.880	600	8.000	2.880	350
48	-	-	-	17.500	6.300	3.500	17.500	6.300	2.100
49	-	-	740	10.500	3.780	9.400	10.500	3.780	7.100
50	-	-	-	16.000	5.760	5.200	16.000	5.760	3.100

gebied	1982			scenario A.1			scenario A.2		
	bevolking	beroeps- bevolking	arbeids- plaatsen	bevolking	beroeps- bevolking	arbeids- plaatsen	bevolking	beroeps- bevolking	arbeids- plaatsen
51	-	-	-	-	-	-	-	-	-
52	5.200	1.920	200	8.500	3.060	400	8.500	3.060	250
53	-	-	-	7.000	2.520	1.300	7.000	2.520	750
54	14.860	5.450	3.640	22.000	7.920	5.600	22.000	7.920	3.700
55	40.190	13.260	9.070	34.300	11.630	17.250	34.300	11.680	12.000
56	20.880	6.750	4.960	30.000	9.440	9.200	30.000	9.440	6.100
57	7.990	2.640	1.990	53.000	18.310	12.700	53.000	18.310	6.600
58	500	180	540	10.000	3.680	3.310	10.000	3.680	2.210
59	1.575.000	491.000	489.000	1.706.000	588.000	588.000	1.706.000	588.000	588.000
60	253.000	80.000	85.000	315.000	110.000	117.000	315.000	110.000	117.000
61	1.264.000	419.000	392.000	1.424.000	509.000	473.000	1.424.000	509.000	473.000
62	664.000	220.000	205.000	742.000	258.000	246.000	742.000	258.000	246.000
63	677.000	226.000	234.000	750.000	261.000	268.000	750.000	261.000	268.000
64	2.553.000	837.000	842.000	2.900.000	1.018.000	1.023.000	2.900.000	1.018.000	1.023.000
65	610.000	210.000	184.000	711.000	254.000	231.000	711.000	254.000	231.000
66	1.690.000	572.000	589.000	1.767.000	647.000	675.000	1.767.000	647.000	675.000
67	1.825.000	659.000	637.000	1.882.000	702.000	683.000	1.882.000	702.000	683.000
68	674.000	235.000	191.000	722.000	274.000	219.000	722.000	274.000	219.000
totaal	14.285.220	4.837.890	4.817.900	15.578.830	5.599.130	5.609.770	15.578.830	5.599.130	5.609.790



	distributie totaal abso- luut		distributie verdeling in procenten		modal-split percentage ovv	
	test	1982	test	1982	test	1982
amsterdam	22678	22542	54,6%	54,2%	45,6%	47,5%
weesp/muiden	1245	1795	3,0%	4,3%	4,6%	5,3%
naarden/bussum	3114	2838	7,5%	6,8%	20,5%	18,3%
huizen/laren	905	909	2,2%	2,2%	4,6%	5,1%
hilversum/ 's graveland	2506	2698	6,0%	6,5%	18,0%	20,1%
utrecht	1727	1414	4,2%	3,4%	18,8%	9,0%
amersfoort/ baarn	1065	1243	2,6%	2,7%	5,4%	2,6%
grote afstand	5484	4778	13,2%	11,5%	14,0%	7,5%
rest	2819	3363	6,8%	8,1%	12,8%	4,5%
totaal	41543	41580	-	-	-	-

NB: de modal-split van de relaties met de gebieden op grotere afstand ligt in de test aanzienlijk hoger dan in de situatie 1982. De oorzaak van deze afwijking is gelegen in het feit dat in het model gerekend is met hogere modal-splitcijfers voor de langere afstand dan uit de analyse is gebleken (zie ook paragraaf 3.3).

variant I

	almere haven	almere stad	almere buiten	dronten zeewolde	lelystad	totaal
amsterdam (en verder)	10550	40735	19804	2311	17505	90905
weesp-muiden	1067	3637	1655	42	797	7198
naarden-bussum	2462	7702	3811	76	1511	15556
huizen-laren	1094	3077	2076	173	472	6892
hilversum-						
's graveland	2320	7207	3438	104	1502	14621
utrecht	1528	5461	3198	475	1761	12424
amersfoort-						
baarn	984	2748	1776	233	689	6430
lange afstand	1347	4909	3159	1736	2656	13807
totaal	21352	75476	38967	5151	26893	167839

variant II

	almere haven	almere stad	almere buiten	dronten zeewolde	lelystad	totaal
amsterdam (en verder)	10711	42544	20495	2437	18172	94359
weesp-muiden	1088	3831	1725	47	872	7518
naarden-bussum	2517	7244	3655	83	1387	14886
huizen-laren	1120	3202	2155	181	481	7139
hilversum-						
's graveland	2311	6267	3224	115	1352	13269
utrecht	1355	4883	2903	437	1588	11166
amersfoort-						
baarn	1001	2815	1820	251	724	6611
lange afstand	1258	4676	2986	1604	2371	12895
totaal	21361	75462	38968	5155	26907	167843

variant III

	almere haven	almere stad	almere buiten	dronten zeewolde	lelystad	totaal
amsterdam (en verder)	8103	30032	15582	1795	10087	65599
weesp-muiden	572	2019	1000	29	267	3887
naarden-bussum	1363	4496	2333	61	527	8780
huizen-laren	649	1827	1267	125	310	4178
hilversum-						
's graveland	1306	4353	2150	68	559	8436
utrecht	783	3092	1740	300	1027	6942
amersfoort-						
baarn	537	1640	1030	160	416	3783
lange afstand	752	2961	1905	1040	1468	8126
totaal	14065	50420	27007	3578	14661	109731

variant IV

	almere haven	almere stad	almere buiten	dronten zeewolde	lelystad	totaal
amsterdam (en verder)	8223	31147	15999	1900	10398	67667
weesp-muiden	579	2119	1032	30	276	4036
naarden-bussum	1387	4242	2277	65	502	8473
huizen-laren	648	1911	1309	132	311	4311
hilversum-						
's graveland	1330	3829	2042	72	538	7811
utrecht	668	2724	1527	272	902	6093
amersfoort-						
baarn	543	1674	1048	175	442	3882
lange afstand	691	2760	1770	936	1290	7447
totaal	14069	50406	27004	3582	14659	109720

variant I	almere haven	almere stad	almere buiten	dronten zeewolde	lelystad	totaal
amsterdam (en verder)	3452	20130	9014	724	10634	43954
weesp-muiden	119	1259	433	2	465	2278
naarden-bussum	414	2239	868	5	700	4226
huizen-laren	35	184	73	2	14	308
hilversum-						
's graveland	354	2152	860	8	725	4090
utrecht	266	951	540	104	311	2172
amersfoort-baarn	41	237	120	8	109	515
lange afstand	204	738	473	311	425	2152
totaal	4885	27890	12381	1164	13383	59703

variant II	almere haven	almere stad	almere buiten	dronten zeewolde	lelystad	totaal
amsterdam (en verder)	3387	21012	9325	756	11022	45502
weesp-muiden	121	1333	449	2	484	2389
naarden-bussum	424	1443	528	3	117	2515
huizen-laren	49	187	76	2	8	322
hilversum-						
's graveland	321	1266	557	2	165	2311
utrecht	237	845	487	99	281	1949
amersfoort-						
baarn	37	206	110	3	39	395
lange afstand	189	687	452	290	372	1992
totaal	4765	26979	11984	1157	12490	57375

variant III

	almere haven	almere stad	almere buiten	dronten zeewolde	lelystad	totaal
amsterdam (en verder)	2653	14619	7013	645	5641	30571
weesp-muiden	67	746	276	1	160	1250
naarden-bussum	283	1552	637	5	270	2747
huizen-laren	27	130	54	1	7	219
hilversum- 's graveland	259	1553	647	4	306	2769
utrecht	167	644	353	81	214	1459
amersfoort- baarn	25	152	75	4	67	323
lange afstand	126	498	325	220	257	1426
totaal	3607	19894	9380	961	6922	40764

variant IV

	almere haven	almere stad	almere buiten	dronten zeewolde	lelystad	totaal
amsterdam (en verder)	2590	15144	7196	676	5782	31388
weesp-muiden	67	787	282	2	165	1303
naarden-bussum	286	1044	436	4	42	1812
huizen-laren	31	129	55	1	6	222
hilversum- 's graveland	249	979	444	2	62	1736
utrecht	145	569	303	78	191	1286
amersfoort- baarn	21	130	66	3	20	240
lange afstand	117	462	292	192	220	1283
totaal	3506	19244	9074	958	6488	39270

De toedeling is geschied aan de hand van de kirchhoff-analogie. Aan de hand van deze verdelingsformule wordt de verhouding tussen de (gewogen) reistijden van de verschillende openbaar vervoerswijzen voor de betreffende relatie verwerkt tot een verdeling over beide openbaar vervoerswijzen. De formule is:

$$\text{percentage per trein} = \frac{\frac{1}{(\text{gewogen) reistijd per trein}^{7.6}}}{\frac{1}{((\text{gewogen) reistijd per trein})^{7.6}} + \frac{1}{((\text{gewogen) reistijd per bus of alternatieve trein})^{7.6}}}$$

De reistijd in de formule komt tot stand door de voortransport-tijd, de (naar frekwentie gewogen) wachttijd, de (gewogen) rij-tijd, de (gewogen) overstaptijd en de natransporttijd bij elkaar op te tellen.

Deze formule is voor de volgende drie manieren van toedeling toe-gepast:

1. ongewogen reistijd
2. gewogen reistijd waarbij de overstaptijd met 1,5 vermenigvuldigd is.
3. gewogen reistijd waarbij de overstaptijd met 1,5 en de rijtijd per bus met 1,1 vermenigvuldigd is

De in de formule gehanteerde exponent (7.6) bepaalt sterk het karakter van de toedeling. Des te groter de exponent, des te meer de toedeling naar een alles of niets-toedeling neigt. De waarde van de exponent (7.6) vloeit voort uit de veronderstel-ling dat bij een (gewogen) reistijdverhouding van 1 : 1,2 de verdeling over de beide openbaar vervoerswijzen 80% : 20% zou moeten bedragen.

De resultaten van de toedeling worden in onderstaand overzicht per variant, per manier van toedeling in etmaalcijfers in twee richtingen weergegeven:

manier van toedeling	openbaar vervoer lijn	variant			
		I	II	III	IV
ongewogen reistijd	oostboog	10848	nvt	7196	nvt
	buslijnen	1476	3680	961	2640
	westboog (extra)	nvt	4093	nvt	2809
gewogen reistijd: - overstaptijd x 1,15	oostboog	11046	nvt	7280	nvt
	buslijnen	1320	4087	930	2972
	westboog (extra)	nvt	3608	nvt	2406
gewogen reistijd: - overstaptijd x 1,15 - rijtijd per bus x 1,1	oostboog	11241	nvt	7399	nvt
	buslijnen	1125	3887	797	2848
	westboog (extra)	nvt	3806	nvt	2543

Uit dit overzicht blijkt, dat de spreiding in de resultaten van de verschillende manieren van toedeling vrij klein is.

amsterdam/almere (8 - 49)

	met oostboog		zonder oostboog	
	trein	bus	trein	bus
voortransport	8	-	8	-
wachttijd	5	-	5	-
rijtijd	27	-	27	-
overstaptijd	-	-	-	-
natransporttijd	6	-	6	-
totaal	46	-	46	-

reistijd per bus 1982 bedroeg 60 minuten

bussum/almere (26 - 49)

	met oostboog		zonder oostboog	
	trein	bus (151)	trein	bus (155)
voortransport	6	4	6	4
wachttijd	5	5	5	5
rijtijd	15	24	19	24
overstaptijd	-	3	11	-
natransporttijd	6	3	6	3
totaal	32	39	47	36

reistijd per bus 1982 bedroeg 38 minuten

hilversum/almere (29 - 49)

	met oostboog		zonder oostboog	
	trein	bus 132,151	trein	bus 156
voortransport	7	5	7	7
wachttijd	5	5	5	5
rijtijd	24	46	28	42
overstaptijd	-	5	11	-
natransporttijd	6	3	6	3
totaal	42	64	57	57

utrecht/almere (33 - 49)

	met oostboog		zonder oostboog	
	trein oostboog	trein dui- vendrecht	trein oostboog	trein dui- vendrecht
voortransport	8	8	8	8
wachttijd	5	5	5	5
rijtijd	45	46	52	46
overstaptijd	-	8	11	8
natransporttijd	6	6	6	6
totaal	64	73	82	73

variant I

	almere haven	almere stad	almere buiten	dronten zeewolde	lelystad	totaal
naarden-bussum	35	1871	769	2	634	3311
huizen-laren	1	21	12	-	4	38
hilversum- 's graveland	287	2131	851	8	711	3988
utrecht	193	683	382	80	259	1597
amersfoort- baarn	37	221	117	8	108	491
lange afstand	154	567	361	228	311	1621
totaal	707	5494	2492	326	2027	11046

variant II

	almere haven	almere stad	almere buiten	dronten zeewolde	lelystad	totaal
naarden-bussum	3	121	154	-	11	289
huizen-laren	-	3	9	-	-	12
hilversum- 's graveland	36	396	304	1	54	791
utrecht	103	348	203	43	127	824
amersfoort- baarn	32	192	106	3	31	364
lange afstand	127	462	309	190	240	1328
totaal	301	1522	1085	237	463	3608

variant III

	almere haven	almere stad	almere buiten	dronten zeewolde	lelystad	totaal
naarden-bussum	24	1285	553	3	242	2107
huizen-laren	-	11	10	-	2	23
hilversum-						
's graveland	210	1537	639	4	301	2691
utrecht	122	464	249	65	178	1078
amersfoort-						
baarn	23	141	73	3	67	307
lange afstand	97	382	247	160	188	1074
totaal	476	3820	1771	235	978	7280

variant IV

	almere haven	almere stad	almere buiten	dronten zeewolde	lelystad	totaal
naarden-bussen	1	83	118	1	4	207
huizen-laren	-	1	2	-	-	3
hilversum-						
's graveland	31	321	233	-	19	604
utrecht	58	221	123	32	83	517
amersfoort-						
baarn	16	124	65	3	16	224
lange afstand	81	300	202	127	141	851
totaal	187	1050	743	163	263	2406

variant I

	almere haven	almere stad	almere buiten	dronten zeewolde	lelystad	totaal
naarden-bussum	379	368	99	3	66	915
huizen-laren	34	163	61	2	10	270
hilversum- 's graveland	67	21	9	-	14	111
amersfoort- baarn	4	16	3	-	1	24
totaal	484	568	172	5	91	1320

variant II

	almere haven	almere stad	almere buiten	dronten zeewolde	lelystad	totaal
naarden-bussum	421	1322	374	3	106	2226
huizen-laren	49	184	67	2	8	310
hilversum- 's graveland	285	870	253	1	111	1520
amersfoort- baarn	5	14	4	-	8	31
totaal	760	2390	698	6	233	4087

variant III

	almere haven	almere stad	almere buiten	dronten zeewolde	lelystad	totaal
naarden-bussum	259	267	84	2	28	640
huizen-laren	27	119	44	1	5	196
hilversum- 's graveland	49	16	8	-	5	78
amersfoort- baarn	2	11	2	1	-	16
totaal	337	413	138	4	38	930

variant IV

	almere haven	almere stad	almere buiten	dronten zeewolde	lelystad	totaal
naarden-bussum	285	961	318	3	38	1605
huizen-laren	31	128	53	1	6	219
hilversum- 's graveland	218	658	211	2	43	1132
amersfoort- baarn	5	6	1	-	4	16
totaal	539	1753	583	6	91	2972

