



MODALE VERDELING PERSONENVERVOER

AFSPRAKENKADER

1 DOEL EN OPZET VAN DEZE NOTA

Sinds 1994 wordt door het departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid onderzoek uitgevoerd naar het verplaatsingsgedrag van Vlamingen (kortweg OVG Vlaanderen). Op basis hiervan worden indicatoren gerapporteerd over de modale verdeling (bv <https://www.statistiekvlaanderen.be/nl/modale-verdeling-woon-werkverkeer>). De modale verdeling wordt ook als beleidsdoelstelling opgenomen in diverse plannen (bv Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, Luchtbeleidsplan, Vlaams Energie- en Klimaatplan, vervoerregio's). Ook in het kader van milieu-effectenrapportage wordt een bepaalde modale verdeling soms als randvoorwaarde of doorkijkscenario gebruikt.

Indien men het begrip modale verdeling in de verschillende doelstellingen, plannen en/of indicatoren vergelijkt, dan blijkt dat dit begrip niet eenduidig gedefinieerd is. Deze nota heeft tot doel duidelijkheid te geven hoe de modale verdeling in kaart moet gebracht worden in het kader van de verschillende plannen en doelstellingen en het gebruik binnen de milieueffectenrapportering.

De nota kwam tot stand binnen het MOM, het ambtelijk overlegorgaan waarin het beleidsdomein mobiliteit en het beleidsdomein omgeving vertegenwoordigd zijn.

2 MODALE VERDELING IN KAART BRENGEN

2.1 ONDERZOEK VERPLAATSINGSGEDRAG

Sinds 1994 wordt door het departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid onderzoek uitgevoerd naar het verplaatsingsgedrag van Vlamingen. Dit onderzoek wordt kortweg 'OVG' genoemd (Onderzoek Verplaatsingsgedrag) (<https://www.mobielvlaanderen.be/ovg>). In dit onderzoek worden een aantal mobiliteitskenmerken van gezinnen en personen bestudeerd. De focus ligt op het zo goed mogelijk in kaart



brenge van het verplaatsingsgedrag van Vlamingen. Daarom worden de deelnemende respondenten bevroegd over diverse verplaatsingsgerelateerde aspecten zoals: kenmerken van de persoon die zich verplaatst, wanneer, waarom, van waar, naar waar, waarmee, hoelang en hoever iemand zich verplaatst. De gegevens kunnen op verschillende wijzen worden weergegeven: <https://www.mobielvlaanderen.be/ovg/ovg54-0.php#gsc.tab=0>.

Een verplaatsing wordt in het OVG gedefinieerd als 'Een reis of een gedeelte van een reis die is afgelegd voor één motief ongeacht of hierbij één of meerdere vervoermiddelen worden gebruikt.' De verplaatsingswijze wordt 'modus' genoemd. De verhoudingen tussen de verschillende modi of verplaatsingswijzen geven hun respectievelijk marktaandeel op de mobiliteitsmarkt weer (waarvan de totale som van alle modi 100% is). Dit is de modale verdeling. De cijfers in het OVG brengen meestal het aandeel van de verschillende hoofdvervoerswijzen in het aantal verplaatsingen in beeld. In de rapporten van het OVG worden cijfers over een gemiddelde dag gerapporteerd. Dit bevat zowel werkdagen, weekenddagen als vakantiedagen. Onderstaande tabel geeft het vb uit OVG 5.4:

Tabel 3: Verdeling van het gavpppd volgens hoofdvervoerswijze versus verdeling van het gaakpppd (<1000 km) volgens hoofdvervoerswijze , OVG 5.4

	Auto- bestuurder	Auto- passagier	Trein	BTM	(Elektrische) Fiets	Te Voet
Aantal verplaatsingen	45,63%	17,28%	1,96%	3,02%	16,24%	13,07%
Aantal km	54,25%	23,31%	7,15%	2,56%	5,16%	1,41%

gavpppd: gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag, gaakpppd: gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag

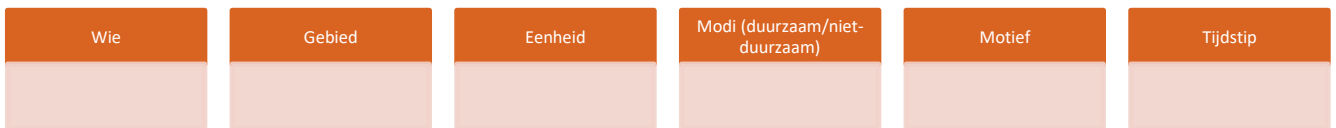
2.2 STRATEGISCHE VERKEERSMODELLEN

De modale verdeling kan ook berekend worden aan de hand van de strategische verkeersmodellen (SVM). De SVM worden toegepast voor studies waarin de effecten van een bepaalde maatregel (infrastructureel, ruimtelijk of beleidsmatig) geëvalueerd moeten worden. Ze worden bv toegepast in het kader van MERs en beleidsplannen (bv ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP), Luchtbeleidsplan 2030 (LBP)). Op basis van de strategische verkeersmodellen kan eveneens de modale verdeling in kaart worden gebracht. Deze strategische verkeersmodellen berekenen de modale verdeling voor een gemiddelde werkdag buiten de schoolvakantie.

2.3 BOUWSTENEN MODALE VERDELING

Er zijn verschillende dimensies of bouwstenen die de modale verdeling bepalen:

- Wie:
 - o Inwoners van en-of naar gebied/ personen van en-of naar het gebied
 - o Volwassenen en kinderen/ enkel volwassenen
 - o ...
- Gebied: volledige vervoerregio/onderscheid tussen stedelijk en landelijke gebieden/...
- Eenheid: aantal tours (vb. van je woonplaats naar crèche naar het werk naar huis is 1 tour)/ aantal verplaatsingen (hierbij neem je de tour uit voorgaande tour mee als 3 verplaatsingen)/ aantal ritten/ aantal verplaatsingskilometers/...
- Modi: De verschillende modi zijn: auto (onderscheid bestuurder en passagier), trein, bus, tram, metro, fiets en te voet. Welke modi neem je mee als duurzaam?
- Verplaatsingsmotieven: enkel woon-werk/ enkel woon-school/alle motieven/ ...
- Tijdstip: piekuren/ etmaalgemiddelde werkdag/ gemiddelde weekdag/...



In het OVG komen al deze dimensies aan bod. De meeste analyses maken gebruik van het aantal verplaatsingen voor een enkele reis (herkomst-bestemming) voor een gemiddelde weekdag als eenheid. Er wordt hierbij gekeken naar het hoofdvervoermiddel (voor- en natransport worden daarbij niet in rekening gebracht). Het OVG wordt gebruikt als insteek voor Statistiek Vlaanderen waarbij de modale verdeling voor de motieven woon-werk en woon-schoolverkeer wordt gegeven, hetgeen minder dan de helft van het aantal verplaatsingen uitmaakt (<https://www.statistiekvlaanderen.be/nl/modale-verdeling-woon-werkverkeer>).

De SVM maken gebruik van een gemiddelde werkdag of een aantal uren (bv piekuren). Alle andere dimensies/bouwstenen kunnen apart worden weergegeven.



3 MODAL SPLIT BINNEN DE VERVOERREGIO'S

Basis voor het bepalen van de modale verdeling is enerzijds het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (MPV) en anderzijds het regeerakkoord en de Beleidsnota 2019-2024 Mobiliteit en Openbare Werken¹. Het MPV neemt heel Vlaanderen als gebied, neemt de verplaatsingen mee van zowel volwassenen als kinderen, beschouwt alle auto-verplaatsingen als niet-duurzaam en neemt alle motieven mee voor een gemiddelde werkdag. Het gaat over alle mensen van en/of naar het gebied. Dus alle mensen die ofwel een herkomst ofwel een bestemming in het gebied hebben, of die zowel herkomst als bestemming in het gebied hebben. Het MPV werd gebruikt als basis voor het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) en het Luchtbeleidsplan 2030 (LBP). In het Vlaamse Regeerakkoord (2019-2024) staat een opsomming van duurzame modi waar de passagier niet bij staat. Anderzijds staat taxi wel bij duurzame modi in het regeerakkoord. Dit laatste is een modus die niet in het verkeersmodel zit.

Binnen een werkgroep werd in afstemming met het kabinet Peeters de modale verdeling binnen de vervoerregio's als volgt bepaald²:

- Wie:
 - o iedereen die ofwel een herkomst ofwel een bestemming in het gebied hebben of die zowel herkomst als bestemming in het gebied hebben
 - o volwassenen en kinderen
- Gebied: volledige vervoerregio (enkel voor VVR Vlaamse Rand wordt ook het ingesloten Brussels gewest mee opgenomen in de berekeningen)
- Eenheid: aantal verplaatsingen (enkele reis (H-B) met hoofdvervoerwijze)
- Modi: passagiers zijn afhankelijk van het type persoon als duurzaam of niet-duurzaam te beschouwen:
 - o voor kinderen zijn passagiers als niet-duurzaam te beschouwen
 - o bij volwassenen zijn passagiers als duurzaam te beschouwen
- Motieven: alle motieven
- Tijdstip: etmaalgemiddelde werkdag (In het OVG ken je de datum en kan je dus onderscheid maken tussen gemiddelde werkdag of gemiddelde weekdag. In de huidige rapporten wordt enkel gemiddelde weekdag gerapporteerd. MOW bekijkt momenteel hoe gemiddelde werkdag uit het OVG kan gehaald worden.)

¹ Pag. 17.: "De focus van het investeringsbeleid voor personenvervoer ligt op het woon-werken woon-schoolverkeer, waarbij ik streef naar een ambitieuze modal shift. Het doel is om het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, via eigen of deelsystemen en met collectief vervoer of taxi) voor heel Vlaanderen te laten groeien tot minstens 40%. Deze ambitie van de modal shift geldt ook voor de vervoerregio's. Voor de vervoerregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent streven we zelfs naar een aandeel van duurzame modi van minstens 50%. Het netwerk bestaande uit fietsvoorzieningen, collectief vervoer en mobipunten moet deze ambitie bewerkstelligen."

² Volledige nota: "20200421_definitives_modale_split_v10"

Wie	Gebied	Eenheid	Modi (duurzaam/niet-duurzaam)	Motief	Tijdstip
<ul style="list-style-type: none"> • Herkomst, Bestemming en Herkomst en Bestemming • Volw. en Kinderen 	<ul style="list-style-type: none"> • Vervoerregio • Vlaamse rand + BHG 	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal verplaatsingen (enkele reis (H-B) met hoofdvervoerswijze) 	<ul style="list-style-type: none"> • DUURZAAM <ul style="list-style-type: none"> • Te voet • Fiets • Volw. passagier auto • OV (trein, tram, bus, metro) • NIET DUURZAAM <ul style="list-style-type: none"> • kinderen passagier • volwassenen bestuurder auto 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle 	<ul style="list-style-type: none"> • Etmaalgemiddelde werkdag

Passagiers als duurzaam of niet duurzaam beschouwen heeft een grote impact op de modale verdeling. In de vervoerregio's worden passagiers als duurzaam beschouwd om het positief effect van carpoolen mee te nemen. Het duurzaamheidsaspect verschilt ook per motief. Doordat kinderen zelf niet kunnen rijden, willen we voorkomen dat er extra verplaatsingen bijkomen door de modus passagier. Daarom worden passagiers bij kinderen als niet duurzaam beschouwd omdat daar vaak extra verplaatsingen gecreëerd worden (vb. ouders die hun kinderen naar school brengen).

De monitoring zal gebeuren op basis van het OVG. Om te monitoren per vervoerregio (VVR), zal de steekproef van de OVG nog drastisch vergroot moeten worden. De monitoringstool zal het totale plaatje tonen, dus met alle dimensies/bouwstenen (modi, motieven, verplaatsingskm,).

Voor klimaat- en luchtdoelstellingen is eveneens het aantal gereden voertuigkilometer belangrijk. Daarom besliste het MOM³ dd 03/06/2020 naast de modal split doelstellingen ook de kilometerdoelstellingen volwaardig mee te nemen in de vervoerregio's.

Onder de kilometerdoelstelling wordt verstaan: "Er wordt een daling gerealiseerd van het aantal kilometer over de weg tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030; dit betekent een daling van -15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens." Een vertaling van wat deze Vlaamse doelstelling betekent per vervoerregio is beschikbaar.

³ Samenwerkingsverband tussen het beleidsdomein Omgeving en Mobiliteit

4 MODAL SPLIT IN HET OMGEVINGSBELEID

De aannames uit het ontwerp MPV werden doorvertaald in het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) en het Luchtbeleidsplan 2030 (LBP). Daarnaast werd de ambitie om een modale verschuiving binnen de vervoerregio's als maatregel opgenomen.

Concreet staan volgende verwijzingen naar de modale verdeling in het VEKP:

- Indicatoren (p 206): "In het woon-werkverkeer neemt het aandeel duurzame modi toe tot minstens 40% (het autogebruik bedraagt maximaal 60%, momenteel bedraagt het aandeel autogebruik 71%). In de sterk verstedelijkte vervoerregio's Antwerpen, Gent en Vlaamse Rand bedraagt het aandeel duurzame modi minstens 50%."
- Maatregelen: We realiseren in samenwerking met de vervoerregio's een duurzame modal shift (p 42) "Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. Ook de vervoerregio's krijgen deze doelstelling inzake ambitieuze modal shift. Voor de vervoerregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent streven we zelfs naar een aandeel van duurzame modi van minstens 50%."

In het LBP staat het als volgt omschreven:

- Doelstelling (p82):
 - o *Er is een toename van het aandeel van de duurzame modi (te voet, per fiets, bus, trein, tram of metro) in het woon-werkverkeer tot minstens 40 %. Het autogebruik bedraagt maximaal 60 %.*
 - o *Binnen de verstedelijkte vervoerregio's van Antwerpen, Gent en de Vlaamse rand rond Brussel hebben de duurzame modi een aandeel van minstens 50 %.*
- Maatregel (p87): We realiseren in samenwerking met de vervoerregio's een duurzame modal shift: "Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. Ook de vervoerregio's krijgen deze doelstelling inzake ambitieuze modal shift. Voor de vervoersregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent streven we zelfs naar een aandeel van duurzame modi van minstens 50%."

Bij de doelstelling uit het LBP wordt geen onderscheid gemaakt tussen bestuurders en passagiers. Deze horen bij de modus 'auto'. De modale verdeling wordt hierbij bekeken als de verdeling over de modi waarbij de auto één modus is, naast openbaar vervoer, fiets, ... als modi. Ook in het VEKP wordt voor de indicator de auto als aparte modus beschouwd.

Daarnaast wordt voor de Vlaamse Rand enkel naar de vervoerregio verwezen. In de berekening van de modale verdeling wordt deze vervoerregio niet samengeteld met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG).

Beleid dat impact heeft op andere facetten (bv verhoging bezettingsgraad, minder verplaatsingen, ...) wordt rechtstreeks via voertuigkilometer als indicator opgevolgd. Naast de modale verdeling worden daarom ook steeds de kilometers in kaart gebracht en opgevolgd.

In de vervoerregio's (VVR's) worden alle motieven meegenomen, wat eigenlijk ook positief is voor lucht en klimaat. In het VEKP en luchtbeleidsplan staat expliciet woon-werk verkeer als motief. Voor de indicator voor het LBP en het VEKP worden daarom beiden opgenomen (alle motieven samen en woon-werk verkeerd apart).

Verdere specificaties worden er niet opgenomen in het VEKP en het Luchtbeleid zodat voor de rest van de invulling van de modale verdeling de definitie van de VVR's kan overgenomen worden.

Samengevat, nemen we voor de indicator uit het LBP en het VEKP zoveel mogelijk over uit de berekeningswijze voor de VVR's, behalve voor de duurzame modi vermits dit expliciet anders vermeld staat en we nemen een extra motief mee omdat ook dit expliciet vermeld staat. Dit komt neer op:

- Wie: iedereen die ofwel een herkomst ofwel een bestemming in het gebied hebben of die zowel herkomst als bestemming in het gebied hebben, zowel volwassenen als kinderen
- Gebied: volledige vervoerregio (voor vervoerregio Vlaamse Rand zonder BHG dus) of Vlaanderen
- Eenheid: aantal verplaatsingen (enkele reis (H-B) met hoofdvervoerswijze)
- Modi: dezelfde definitie als voor VVR, behalve passagiers bij modus auto (dus niet duurzaam)
- Motieven: alle motieven + woon-werkverkeer apart
- Tijdstip: etmaalgemiddelde werkdag

Wie	Gebied	Eenheid	Modi (duurzaam/niet-duurzaam)	Motief	Tijdstip
<ul style="list-style-type: none"> • Herkomst, Bestemming en Herkomst en Bestemming • Volw. en Kinderen 	<ul style="list-style-type: none"> • Vervoerregio/ Vlaanderen 	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal verplaatsingen (enkele reis (H-B) met hoofdvervoerswijze) 	<ul style="list-style-type: none"> • DUURZAAM <ul style="list-style-type: none"> • Te voet • Fiets • OV (trein, tram, bus, metro) • NIET DUURZAAM <ul style="list-style-type: none"> • volw. bestuurder • volw. passagier • kinderen passagier 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle + afz. Woon - werkverkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • Etmaalgemiddelde werkdag



5 EFFECTONDERZOEKEN (MER'S, MOBER'S,...)

Effectenonderzoeken maken een inschatting van de impact van een project of plan in een nabije of verdere toekomst. Naast een gewone modale verdeling wordt hierbij soms - als randvoorwaarde of doorkijkscenario - uitgegaan van een ambitieuze modale verdeling, zijnde een modale verdeling die rekening houdt met beleidsdoelstellingen, verwachte maatregelen, gewijzigd beleid,... . Een modale verdeling speelt op verschillende manieren een rol in de bepaling van de effecten: bij de bepaling van de verkeersgeneratie van een plan of project, bij de bepaling van de algemene verkeerssituatie in de omgeving en bij de effectinschatting van het plan of project ten aanzien van de geambieerde modale verdeling.

a) Verkeersgeneratie van een plan of project

Ten eerste gaan we ervan uit dat de gekende kencijfers voor ontwikkelingen niet (meer) van toepassing zijn als er werkelijk een ambitieuze modale verdeling gerealiseerd wordt. De gekende kencijfers gaan immers uit van gekende situaties en gekend gedrag en vertolken geen ambitie voor de toekomst of voor bepaalde locaties. We nemen aan dat door te rekenen met de gekende kencijfers, een worst-case-situatie in beeld komt. Voor specifieke projecten of plannen op specifieke locaties wordt de vraag gesteld of andere, ambitieuze kencijfers kunnen/mogen gebruikt worden en welke dat dan zijn. Concreet gaat het bijvoorbeeld over de verkeersgeneratie van een voetbalstadion, van nieuwe stadsontwikkeling in de buurt van een station, van een retailpark op een autogerichte locatie, ... maar evenzeer over het aantal parkeerplaatsen dat moet voorzien worden voor individuele en voor deelauto's.

De aannames over de kencijfers (gekend of ambitieus) hebben grote gevolgen. Een te conservatieve inschatting kan leiden tot het besluit dat er aanzienlijke effecten zullen zijn waardoor een project niet of onder voorwaarden vergunbaar is, tot het nemen van maatregelen - zoals het verkleinen van een programma – die niet nodig zijn, tot het voorzien van een te groot aantal parkeerplaatsen met een verhoogde kostprijs van het project of onnodige ruimte-inname. Een te ambitieuze aanname heeft even grote gevolgen: een project met ernstige effecten wordt zonder meer vergund, de draagkracht van de omgeving wordt overschreden, het wegennet slibt dicht, verkeersveiligheid daalt, er is parkeerzoekverkeer en wildparkeren, ...

b) Bepaling van de algemene verkeerssituatie in de omgeving

In effectenonderzoeken is nood aan een referentiesituatie om de effecten te beoordelen. In eenvoudige gevallen is de referentiesituatie de huidige situatie. In veel gevallen ligt de referentiesituatie wat verder in de toekomst en wordt gebruik gemaakt van scenario's. Het meest gangbare is een BAU-scenario of trendscenario. Momenteel wordt in een beperkt aantal MER's voor specifieke bijkomende (doorkijk)scenario's uitgegaan van een "ambitieuze modal split" (AMS). Deze scenario's hebben bijvoorbeeld hun nut om na te gaan hoe het verkeerssysteem zou functioneren bij een verandering van de auto-infrastructuur in geval de geambieerde modale verdeling daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Dit moet onder andere toelaten om te beoordelen of de geplande infrastructuur in dat geval niet overgedimensioneerd is. De beoordeling binnen een doorkijkscenario

geeft ook een indicatie over de milderende maatregelen die zijn voorgesteld bij een BAU-scenario, namelijk of die nodig blijven in een AMS-scenario. Het is echter nooit de bedoeling om AMS op zich voor te stellen als een milderende maatregel.

Het is voor de bepaling van een AMS-scenario niet altijd helder welke doelstellingen en welke bouwstenen daarvoor moeten worden gebruikt. Zo passeerden in verschillende dossiers diverse ideeën en aannames de revue:

- AMS 50/50 voor personenverkeer: maximaal 50% auto (bestuurder + passagier) voor alle verplaatsingen binnen, van en naar de vervoerregio Antwerpen.
- AMS goederenverkeer: maximaal 40% van aantal vervoerde tonnen binnen, van en naar het havengebied over de weg (cfr. ambitieniveau Havenbedrijf).
- De helft van de geambieerde modale split gerealiseerd.
- De ambitie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volgens het Good Move-plan. Hierin wordt gesteld dat het autogebruik met 27% moet afnemen. Deze ambitie geldt voor bestuurders.
- Een nota over AMS in een scenario voor het plan-MER R0 gaat voor motief uit van enkel woon-werk en woon-school.

Daarbij komt nog dat sommige project- en plandoelstellingen moeten bijdragen aan een bepaalde modale split en daardoor gevolgen hebben voor de bepaling van het AMS-scenario.

c) Effectinschatting van het plan of project ten aanzien van de geambieerde modale verdeling

In een aantal MER's voor projecten en plannen met een impact op een ruim deel van Vlaanderen, worden de effecten getoetst aan Vlaamse beleidsplannen. Voor de toetsing aan het VEKP en Luchtbeleidsplan zal hierbij de definitie uit hoofdstuk 4 gebruikt worden. Als echter de bouwstenen in het AMS-scenario verschillen van de bouwstenen voor het VEKP en LBP, dan kan dat voor verwarring zorgen.

Een MER zelf doet geen uitspraken over het ambitieniveau, maar moet wel alle informatie helder bevatten. In effectonderzoeken moet daarom duidelijk aangegeven worden vanuit welk uitgangspunt men vertrekt als men een scenario "ambitieuze modale split" (AMS) wil doorrekenen. Indien er een modale split is opgenomen in één of meerdere scenario's, dient dus duidelijk aangegeven te worden welke bouwstenen werden meegenomen en hoe de verschillende bouwstenen van de modale split werden bepaald. Afhankelijk van het project of plan kan het zinvol zijn om een andere modale verdeling te gebruiken in de scenario's (bv MER VVR, MER OWV). De motivatie van de gehanteerde modale split dient daarom steeds duidelijk weergegeven en gemotiveerd te worden. Transparantie is belangrijk.

In een MER zal steeds duidelijk en transparant de modale verdeling worden weergegeven aan de hand van een beschrijving van de bouwstenen (zie hoofdstuk 2.3 Bouwstenen Modale Verdeling).

Voor de bouwstenen "Wie" en "Eenheid" hanteren we voor de eenduidigheid dezelfde definities als in vervoerregio's en omgevingsbeleid.



- Wie: iedereen die ofwel een herkomst ofwel een bestemming in het gebied heeft of die zowel herkomst als bestemming in het gebied heeft, zowel volwassenen als kinderen
- Eenheid: aantal verplaatsingen (enkele reis (H-B) met hoofdvervoerwijze)

De keuzemogelijkheden voor de bouwstenen zijn:

- Gebied: Vlaanderen/VVR/bepaald gebied afgebakend in het MER/...
- Motief: alle/woon-werk/woon-school/winkelen/...
- Modi: auto (onderscheid bestuurder en passagier en dit voor volwassenen en kinderen afzonderlijk), trein, bus, tram, metro, fiets en te voet.
- Tijdstip: etmaal gemiddelde werkdag/ weekenddag/ gemiddelde weekdag (In de berekeningswijze voor de VVR nemen we bv een gemiddelde werkdag als “ijkpunt” voor de modale verdeling. In MER’s kan het zinvol zijn om voor bepaalde activiteiten ook weekenddagen mee te nemen (zoals bij evenementen) om de effecten van die activiteiten volledig in beeld te brengen.)

In het MER dienen de bouwstenen steeds afzonderlijk te worden gerapporteerd. Dit moet toelaten dat de interpretatie van de uitkomst van de modelresultaten in MER’s helder en duidelijk is. Dit moet ook toelaten dat de communicatie over hoe werd omgegaan met “ambitieuze modal split” zowel naar een breed publiek als naar specialisten helder is.

In een MER zullen ook de totale voertuigkilometers berekend worden gezien dit de input vormt voor de effectenberekeningen.

Indien uit de effectenberekeningen blijkt dat er milderende maatregelen nodig zijn bij aanzienlijk negatieve of negatieve effecten, is het zinvol om de noodzaak te evalueren ten aanzien van de gehanteerde modal split of ten aanzien van verschillende scenario’s. Dit zal afhangen van het plan of project dat wordt bemeerd.



6 SAMENGEVAT

We werken met 6 bouwstenen:

Wie	Gebied	Eenheid	Modi (duurzaam/niet-duurzaam)	Motief	Tijdstip
<ul style="list-style-type: none">• Steeds: Herkomst, Bestemming en Herkomst en Bestemming• steeds: volw en kinderen	<ul style="list-style-type: none">• specificeer: VVR, Vlaanderen of bepaald gebied	<ul style="list-style-type: none">• steeds: Aantal verplaatsingen (enkele reis (H-B) met hoofdvervoerswijze)	<ul style="list-style-type: none">• steeds: fiets, OV, te voet, kind. passagier• te specificeren of volw. passagier meegenomen wordt	<ul style="list-style-type: none">• specificeer: alle of bepaald(e) motief/motieven	<ul style="list-style-type: none">• specificeer: etmaal gem. werkdag, gem. weekdag, bepaalde dag in de week

Voor de RAPPORTAGE BINNEN DE VVR'S gebruiken we als indicatoren:

- modale verdeling volgens bouwstenen vermeld onder hoofdstuk 2 per VVR (volwassen passagiers duurzaam)
- voertuigkilometers per VVR (licht en zwaar verkeer)

Voor de RAPPORTAGE OVER MILIEUDOELSTELLINGEN gebruiken we als indicatoren:

- modale verdeling personenverkeer Vlaanderen (algemeen en woon-werkverkeer) volgens bouwstenen vermeld in hoofdstuk 4 (alle passagiers niet duurzaam)
- modale verdeling personenverkeer per VVR voor de VVRs Antwerpen, Gent en Vlaamse rand volgens bouwstenen vermeld in hoofdstuk 4 (alle passagiers niet duurzaam)
- voertuigkilometer (vkm) wegverkeer, personenwagens, vrachtwagens, bestelwagens afzonderlijk Vlaanderen
- vkm (licht en zwaar verkeer afzonderlijk) per VVR

In EFFECTONDERZOEKEN worden de bouwstenen telkens duidelijk weergegeven wanneer een AMS scenario wordt mee genomen. Als men het MER wil gebruiken als rapportage van aan modal split gerelateerde doelstellingen dienen ook de onderliggende cijfers steeds afzonderlijk te worden gerapporteerd. In een MER zullen ook de voertuigkilometers (vkm) berekend worden gezien dit de input vormt voor de effectenberekeningen. Indien uit de effectenberekeningen blijkt dat er milderende maatregelen nodig zijn bij (aanzienlijk) negatieve effecten, is het zinvol om ook de gehanteerde modal split te herbekijken als randvoorwaarde of milderende maatregel.