



## REGIONAAL MOBILITEITSPLAN - BIJLAGE MODAL SHIFT

---

Deze bijlage bij het regionaal mobiliteitsplan geeft meer duiding hoe in het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand wordt omgegaan met de Modal Split.

### 1 DOELSTELLING MODAL SHIFT IN DE VERVOERREGIO VLAAMSE RAND

#### 1.1 Afsprakenkader

Op 22 september 2020 werd het afwegingskader voor de berekening van de modal shift vastgelegd in een gemeenschappelijk beleidsdocument van MOW en Omgeving. Dit kader bepaalt op basis van welke cijfers de modal shift wordt berekend en over welke regio. De VVR en zijn bevoegdheden heeft hier weinig tot geen impact op.

*Het volledige afsprakenkader met betrekking tot de definitie van de modale verdeling voor personenvervoer is terug te vinden in bijlage en op volgende website: <https://omgeving.vlaanderen.be/sites/default/files/2021-10/Afsprakenkader%20modale%20verdeling%20personenvervoer.pdf>.*

#### 1.2 Elementen die niet zijn meegenomen in de berekening van de modal shift

##### 1.2.1 Voertuigkilometers

De voertuigkilometers werden berekend, maar aangezien deze niet in het afwegingskader werden opgenomen, zijn ze ook niet in de resultaten van het RMP opgenomen.

De keuze van doelstellingen en afwegingskader werd reeds in de vervoerregioraad van december 2020 bij de start van de synthesenota gemaakt. In de afsprakennota werd expliciet bepaald dat de modale verdeling binnen de vervoerregio's als eenheid vertrekt van het aantal verplaatsingen (enkele reis (H-B) met hoofdvervoerwijze.

##### 1.2.2 Vrachtvervoer

Het afsprakenkader voor de modal split vertrekt vanuit het personenvervoer. Toch zijn er een aantal acties rond logistiek opgenomen die een verschuiving van het vrachtverkeer naar meer duurzame modi beogen. Uit de jaarlijkse monitoring zal moeten blijken of het aantal vrachtwagens afneemt, enerzijds in zijn totaliteit en anderzijds op wegen waar ze niet gewenst zijn. Ook de vervoerde tonnage per spoor en binnenvaart is een indicatie van een modal shift in het goederenverkeer. Deze cijfers zijn eerder Vlaanderen breed te bekijken.

## 2 DOORREKENING VAN DE MODAL SPLIT IN HET VERKEERSMODEL

### 2.1 Uitgangspunten bij de doorrekening

#### 2.1.1 Verplaatsingen

De regionale verkeersmodellen voor de regionale mobiliteitsplannen berekenen voor een gemiddelde werkdag de modale split. Het aandeel duurzaam vervoer wordt hier berekend als zijnde het openbaar vervoer, fiets, te voet en de volwassen passagiers (omdat we carpoolen ook als duurzaam beschouwen). Dit wordt berekend voor het studiegebied van het verkeersmodel. Voor het regionale verkeersmodel Vlaamse Rand wordt het duurzaam aandeel voor alle verplaatsingen met een herkomst en/of bestemming in de Vlaamse Rand of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest berekend.

#### 2.1.2 Inputcijfers voor de scenario's

Het referentiescenario<sup>1</sup> RMP is de te verwachten toekomstsituatie in 2030, zonder de maatregelen van het RMP. Hiervoor wordt ook de modale split berekend. Deze is een uitkomst op basis van wijzigingen in de inputgegevens van het verkeersmodel, zijnde een gegroeide bevolking, tewerkstelling, schoolbevolking, autobezit, gewijzigde netwerken voor auto en openbaar vervoer. De scenario's voor de regionale mobiliteitsplannen en de R0 zijn in dit toekomstscenario gecodeerd. Voor de geografische spreiding van de bevolking en de tewerkstelling is een rondvraag bij de gemeenten gedaan over gekende toekomstige projecten, evenwel rekening houdend met de algemene groei voorspeld door het Federaal Planbureau.

*Ondanks het feit dat we de doelstelling voor Modal Shift momenteel al behalen in het referentiescenario van de vervoerregio Vlaamse Rand (conform het afsprakenkader berekend voor de verplaatsingen gerelateerd aan de vervoerregio Vlaamse Rand en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest), kiezen we toch voor het meest ambitieuze scenario.*

Dan zijn er drie scenario's voor de regionale mobiliteitsplannen gebouwd met een aantal beleidsmaatregelen met elk hun aandeel duurzaam vervoer. Deze worden cumulatief opgebouwd.

De modal split van de drie scenario's<sup>1</sup> wordt telkens vergeleken met het referentiescenario.

### 2.2 Doorgerekende maatregelen

In de Vervoerregio Vlaamse Rand, en conform het plan van aanpak, wordt maximaal ingezet op het behalen van de best mogelijk modal split. Het samenvoegen van de zones heeft geen enkele impact op het niveau van ambitie, een niveau dat we als 'hoogst mogelijk' durven beschrijven.

Typerend is dat in de berekeningswijze een groot niveau van realisme werd gevolgd. Plannen die niet "SMART" zijn, of niet binnen de bevoegdheid van het RMP werden niet meegenomen. Het zou theoretisch mogelijk en modelleerbaar zijn om met de zelfde maatregelen een hoger score te bekomen. Er is echter bewust voor een neutrale objectieve aanpak.

---

<sup>1</sup> De referentiesituatie en de scenario's worden uitvoerig en gedetailleerd beschreven in hoofdstuk 2 van het studierapport doorrekening verkeersmodel, dat als bijlage 4 wordt toegevoegd aan de synthesenota.

Het RMP van de VVR Vlaamse Rand bestaat uit zeer concrete acties. Een aantal hiervan werden kwantitatief doorgerekend in het verkeersmodel, andere acties werden kwalitatief beoordeeld:

### *2.2.1 Deel actieplan dat zeer objectief kan worden doorgerekend in het verkeersmodel*

Het gaat over infrastructurele maatregelen zoals nieuwe fietspaden, het verlagen van snelheden op lokale wegen, nieuwe buslijnen, verhoging treinfrequenties, enz.

Het verkeersmodel geeft een stijging van de duurzame modal shift van 51,3% naar 53,1% in de VVR Vlaamse Rand en BHG samen. (en van 41,5% naar 45,1% in enkel de VVR Vlaamse Rand) (zie bijlage 2 synthesesnota van het RMP op blz. 126 van 132)

### *2.2.2 Deel actieplan dat stoelt op ambities die moeilijker te modelleren zijn*

Het gaat over maatregelen die inzetten op gedragsverandering en mental shift (kwaliteitssprong faciliteiten fiets en openbaar vervoer, doelgroepenbeleid, informatiecampagnes, dynamisch verkeersmanagement, regionaal parkeerbeleid enz.)

Deze cijfers worden niet door het model zelf gemodelleerd maar worden voor een groot deel overgenomen door het model zoals het wordt ingegeven: "Wat je in het model stopt, komt eruit". Vanuit de vervoerregio is de keuze genomen om deze niet door te rekenen en ons zo 'niet rijk te rekenen'.

### *2.2.3 Deel actieplan dat gaat over het topics die de vervoerregio overschrijden:*

Het gaat over advies om de introductie van slimme kilometerheffing (in afstemming met het BHG) en de mogelijkheden tot rekeningrijden te onderzoeken, het mobiliteitsbudget te optimaliseren en de fiscale voordelen voor niet-duurzame vervoerswijzen af te bouwen.

Dit zijn maatregelen die berekend moeten worden over de vervoerregio's heen aangezien ze bij eventuele uitrol ook zullen gelden voor alle vervoerregio's.

## **2.3 Finaliteit van de doorrekening**

Het verkeersmodel zorgt voor een onderbouwing van de concrete keuzes die gemaakt worden in het ambitieuze beleidsscenario. Het is een hulpmiddel en geen doel op zich om het uiteindelijke bereikte modal split cijfer uit te rekenen.

Gelet op de hoge belasting van het Team Verkeersmodellen, de beperkte meerwaarde van de doorrekening van de gedragsmaatregelen en het feit dat sommige maatregelen enkel voor gans Vlaanderen berekend kunnen worden, is ervoor gekozen om deze laatste twee types maatregelen enkel kwalitatief te beoordelen.

Deze niet doorgerekende acties zullen verder bijdragen aan een nog positievere modal shift. Hoeveel? Dat is niet gekwantificeerd.

### 3 RELATIE MET DE MODAL SHIFT IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

De keuze om voor de berekeningen van de modal split in de VVR ook het verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mee op te nemen, werd reeds op 22 september 2020 vastgelegd in een gemeenschappelijk beleidsdocument MOW en Omgeving.

*Het volledige afsprakenkader met betrekking tot de definitie van de modale verdeling voor personenvervoer is terug te vinden in bijlage en op volgende website:*

*[https://omgeving.vlaanderen.be/sites/default/files/2021-](https://omgeving.vlaanderen.be/sites/default/files/2021-10/Afsprakenkader%20modale%20verdeling%20personenvervoer.pdf)*

*[10/Afsprakenkader%20modale%20verdeling%20personenvervoer.pdf](https://omgeving.vlaanderen.be/sites/default/files/2021-10/Afsprakenkader%20modale%20verdeling%20personenvervoer.pdf).*

In die afsprakennota werd expliciet bepaald dat “voor de berekening van de Modal Split voor de Vervoerregio Vlaamse Rand ook het ingesloten Brussels gewest mee opgenomen in de berekeningen. (zie afsprakennota blz. 4 van 11)

Deze keuze is logisch. Ook in Vervoerregio Antwerpen, en Vervoerregio Gent, wordt het stedelijk gebied van Antwerpen en Gent meegenomen. Het ‘weglaten’ van deze gebieden zou niemand aanvaardbaar vinden. Deze parallel is ook geldig voor de Vervoerregio Vlaamse Rand.

Het grootstedelijk gebied van de Vervoerregio Vlaamse Rand is echter het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De sterke verweving op het vlak van mobiliteit, tussen de Vlaamse Rand en het Brussels hoofdstedelijk Gewest rechtvaardigt een modelmatige en uniforme aanpak en berekening.

### 4 RESULTATEN VAN DE MODAL SPLIT

Alhoewel we uitgaan van een integrale benadering om de modal split te berekenen, hebben we intern ook steeds de aparte zones berekend zodat we de impactzones kunnen analyseren. De berekeningswijze en verwerking voor de beide zones verliep uniform.

*De Vervoerregio Vlaamse Rand heeft in haar aanpak gekozen voor het meest ambitieuze scenario. Het uiteindelijke beleidsscenario vertrekt van de maatregelen doorgerekend in het ambitieuze scenario 3, waar bijkomend ook nog de maatregelen worden aan toegevoegd die moeilijker te modelleren zijn of die de vervoerregio overschrijden. (zie 2.2 Doorgerekende maatregelen op pagina 2).*

*Derhalve zullen de effectieve te verwachten effecten van het beleidsscenario gunstiger zijn, en is scenario 3 nog een onderschatting van de te verwachten effecten (zie 2.3 Finaliteit van de doorrekening op pagina 3).*

#### 4.1.1 Berekening van de AMS binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

We zijn we in het referentiescenario uitgegaan van de ons bekende mobiliteitssituatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit houdt dus geenszins een evaluatie of oordeel over GoodMove in, enkel een rekenkundige invulling van de toen voorliggende situatie. Op basis van deze objectieve invulling bekomen we in onze berekening een AMS **voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 54,5 duurzaam als referentiescenario**. In scenario drie van het RMP evolueert dit cijfer naar 55,7. Deze stijging is het gevolg van de maatregelen binnen scenario 3 van het RMP en dus niet het gevolg van ingrepen binnen het BHG.

*Good Move stelt als ambitie om het aandeel Gewestgerelateerde verplaatsingen met individuele motorvoertuigen (als bestuurder) te verminderen van 33% tot 24%. We oordelen op geen enkele wijze over Good Move en/of de toekomstige impact van dit plan maar dit cijfer van 24% hebben we niet benut binnen de voorliggende modellering. Binnen de voorliggende analyse zijn er immers geen objectieve cijfergegevens om tot een 24/76 te komen.*

#### 4.1.2 Berekening van aandeel duurzame modi in de Vervoerregio Vlaamse Rand (zonder BHG)

**We zijn uitgegaan van een referentiescenario met 41.5% duurzame verplaatsingen** en dit evolueert in scenario 3 naar 45,1. De stijging van de duurzame modi die Vlaanderen binnen het RMP voorziet is 3,6 %, voor enkel de Vervoerregio Vlaamse Rand.

Verschil Vervoerregio Vlaamse Rand	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	Duurzaam	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	Niet duurzaam
<i>Referentie</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scenario 1	2,4	-0,1	-0,2	0,0	-0,6	1,4	-0,2	-1,1	-1,4
Scenario 2	2,7	0,0	-0,1	0,2	-0,9	1,9	-0,4	-1,5	-1,9
Scenario 3	3,9	0,2	0,4	0,7	-1,7	3,6	-0,8	-2,8	-3,6

#### 4.1.3 Aandeel duurzame modi in de integrale zone

Wanneer we deze evolutie berekenen voor het integrale gebied Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Vervoerregio Vlaamse Rand bekomen we een lagere impact.

We vertrekken immers van de maatregelen in de Vervoerregio Vlaamse Rand en projecteren die dan op het integraal gebied. De 'positieve impact in zone Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het gevolg van de inspanningen binnen Vervoerregio Vlaamse Rand en niet door maatregelen binnen Brussels Hoofdstedelijk Gewest zelf. (Zoals in het eerste punt gesteld is het niet aan het RMP om deze te evalueren.)

Verschil Vervoerregio Vlaamse Rand en Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	Duurzaam	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	Niet duurzaam
<i>Referentie</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scenario 1	1,0	-0,1	-0,1	0,1	-0,3	0,6	-0,1	-0,5	-0,6
Scenario 2	1,1	0,0	0,0	0,2	-0,5	0,9	-0,2	-0,7	-0,9
Scenario 3	1,6	0,1	0,3	0,7	-0,9	1,8	-0,3	-1,5	-1,8

De impact van het RMP op het vlak van de duurzame modi is dus lager door de integrale zone te modelleren, dan door Vervoerregio Vlaamse Rand separaat te berekenen. We rekenen ons dus geenszins rijk. In tegendeel.

#### 4.1.4 Vergelijking resultaten over de verschillende zones heen

Finaal verkrijgen we het onderstaande resultaat.

Door onze maatregelen stijgen de duurzame verplaatsingen in Vervoerregio Vlaamse Rand met 3,6%. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stijgt met 1,2%, samen een gemiddelde stijging van 1,8%.

	Vervoerregio Vlaamse Rand	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Samen
Aandeel	Duurzaam	Duurzaam	Duurzaam
<i>Referentie</i>	<b>41,5</b>	<b>54,5</b>	<b>51,3</b>
Scenario 1	<b>42,9</b>	<b>54,9</b>	<b>51,9</b>
Scenario 2	<b>43,4</b>	<b>55,1</b>	<b>52,2</b>
Scenario 3	<b>45,1</b>	<b>55,7</b>	<b>53,1</b>

Deze verhoudingen lopen vrij parallel met regio Antwerpen en Gent.