

**Aanvulling MER Regionaal
Structuurplan 'een RSP voor de tien'
t.b.v. partiele herziening 2001 onderdeel
Leidsche Rijn**

Bijlage 1

Kaarten waarnaar in de notitie wordt verwezen

1. Plankaart Leidsche Rijn (met topografische ondergrond) *in deze conceptversie afzonderlijk op papier toegezonden*
 2. Overzicht primaire infrastructuur Leidsche Rijn t.b.v. Aanvulling MER RSP voor de tien 2001 *in deze conceptversie afzonderlijk op papier toegezonden*
 3. Overzicht verkeersintensiteiten Leidsche Rijn (motorvoertuigen per etmaal) *in deze conceptversie afzonderlijk op papier toegezonden*
 4. Kaarten van huidige fietsnetwerk en aanpassingen sinds 1997 *in deze conceptversie afzonderlijk op papier toegezonden*
 5. Planning Leidsche Rijn
-

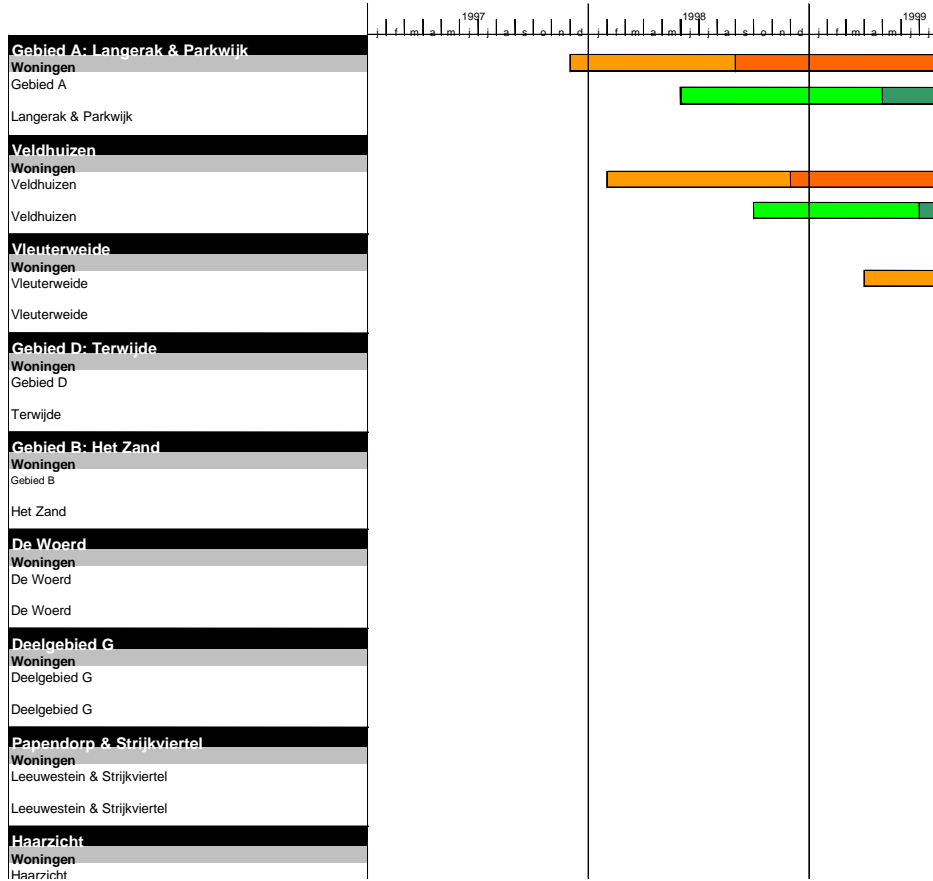
Kaart 4, deel 1: Fietsnetwerk zoals vastgesteld in Ontwikkeleingsvisie 1997

Kaart 4 deel 2: aanpassingen in het netwerk; *deze kaart is u –in twee deelbladen- afzonderlijk toegestuurd.*



Figuur Fout! Geen tekst met opgegeven opmaakprofiel in document..1

Planning Leidsche Rijn Utrecht



Figuur Fout! Geen tekst met opgegeven opmaakprofiel in document..2

Bijlage 2

Inhoudelijke vergelijking tussen *RSP* voor de *tien* en de partiële herziening 2001

Woningbouwprogramma: programma tot 2005 + programma vanaf 2005 (streefbeeld)	RSP 1997	RSP 2001(partiële herziening)
Aantal woningen in locatie LR	20.000 (+ 10.000)	Idem
Percentage sociale woningbouw	30%	Idem
Voormalig Vleutense deel	10.000 (+ Haarzicht)	Idem
Voormalig Utrechtse deel	10.000 (+ 10.000 minus Haarzicht)	Idem
Ligging woonmilieu "Gemengde stadswijk met hoge dichtheid" binnen de locatie Leidsche Rijn.	In oostelijke deel van locatie LR. Fasering afhankelijk van A2-integratie. Het betreft deelgebieden G, Stadsdeelcentrum en (noordelijk deel) Strijkviertel.	Idem. Valt volledig in programma vanaf 2005. Aankondiging dat gemeente Utrecht voor betreffende deelgebieden MER-procedures zal volgen.
Nadere locatiebepaling Programma tot 2005	Gebied vergelijkbaar met Veldhuizen, Vleuterweide, Parkwijk, Langerak, Terwijde, De Woerd, deel van Het Zand en beperkt deel van G.	Idem, met kanttekening dat G thans volledig valt binnen programma vanaf 2005 waardoor aandeel van Het Zand in programma tot 2005 iets stijgt en in programma vanaf 2005 iets daalt.
Nadere locatiebepaling Programma vanaf 2005	Gebied vergelijkbaar met Haarzicht, bijna geheel G incl. Stadsdeelcentrum, deel van Het Zand en noordelijk deel van Strijkviertel.	Idem, met kanttekening (zie hierboven) t.a.v. beperkte uitruil tussen G en Het Zand. Verder expliciet opnemen van de mogelijkheid om aan de randen van het Centrale Park beperkt deel v/h programma vanaf 2005 toe te voegen.
Nadere uitwerkingen (binnen RSP-beleidskader)	Verwijst naar Ontwikkelingsvisie van Utrecht en Structuurschets van Vleuten de Meern.	Idem.
Concrete Beleidsbeslissingen voor programma vanaf 2005	Géén.	Idem.

Kantorenprogramma B: programma tot 2005 + programma vanaf 2005 (streefbeeld)	RSP 1997	RSP 2001(partiële herziening)
Aantal m2 bvo in locatie LR	235.000 + 465.000	Idem
Voormalig Vleutense deel	40.000	Idem
Voormalig utrechtse deel	195.000 + 465.000	Idem

Nadere locatiebepaling Programma tot 2005	Grootste deel in Papendorp-oost, 40.000 m ² in Vleuterweide en start beperkt deel in het noorden van G.	Idem, v.w.b. Papendorp-oost en Vleuterweide. Start invulling van deelgebied G (noord) schuift op naar programma vanaf 2005, ivm vertraging A2-integratie. Op kleine schaal wordt invulling gegeven in resp. Parkwijk en Terwijde (elke wijk 10.000m ²); dit komt tegemoet aan MMA uit het MER (meer combinatie wonen en werken ivm fietsafstanden).
Nadere locatiebepaling Programma vanaf 2005	Deelgebied G inclusief Stadsdeelcentrum en noordelijk deel van Strijkviertel. Deelgebied G en noordelijk deel van Strijkviertel krijgen karakter van "gemengde stadswijk met hoge dichtheid". Afronding in Papendorp.	Idem. Aankondiging dat gemeente Utrecht voor deelgebieden G, Stadsdeelcentrum en Strijkviertel. MER-procedures zal voeren.
Nadere uitwerkingen (binnen RSP-beleidskader)	Verwijst naar Ontwikkelingsvisie van Utrecht en Structuurschets van Vleuten de Meern.	Idem.
Concrete Beleidsbeslissingen voor programma vanaf 2005	Géén.	Idem.

Bedrijfsterreinen B: programma tot 2005 + programma vanaf 2005 (streefbeeld)	RSP 1997	RSP 2001 (partiële herziening)
Aantal bruto ha. in locatie LR	116,8 + 23,2 ha	Idem
Voormalig Vleutense deel	geen	Idem
Voormalig utrechtse deel	116,8 + 23,2 ha	Idem
Nadere locatiebepaling Programma tot 2005	Papendorp-west, De Wetering-zuid en deel Strijkviertel.	Idem,
Nadere locatiebepaling Programma vanaf 2005	Strijkviertel en afronding in Papendorp-west.	Idem.
Nadere uitwerkingen (binnen RSP-beleidskader)	Verwijst naar Ontwikkelingsvisie van Utrecht en Structuurschets van Vleuten de Meern.	Idem.

Concrete Beleidsbeslissingen voor programma vanaf 2005	Géén.	Idem.
--	-------	-------

Bedrijfsterreinen C: programma tot 2005 + programma vanaf 2005 (streefbeeld)	RSP 1997	RSP 2001(partiële herziening)
Aantal bruto ha. in locatie LR	82,8 + 51,9 ha	Idem
Voormalig Vleutense deel	41,1 + 5,1 ha	Idem
Voormalig utrechtse deel	41,7 + 46,8 ha	Idem
Nadere locatiebepaling Programma tot 2005	De Wetering-noord, Vleuterweide, deel Haarrijn en deel Strijkviertel.	Idem
Nadere locatiebepaling Programma vanaf 2005	Haarrijn en Strijkviertel.	Idem.
Nadere uitwerkingen (binnen RSP- beleidskader)	Verwijst naar Ontwikkelingsvisie van Utrecht en Structuurschets van Vleuten de Meern.	Idem.
Concrete Beleidsbeslissingen voor programma vanaf 2005	Géén.	Idem.

Bijlage 3

**Vergelijking van het Uitvoeringsprogramma *RSP*
voor *de tien* met de huidige planvorming
infrastructuur Leidsche Rijn**

In onderstaande tabel worden de huidige uitgangspunten ten aanzien van infrastructuur gerelateerd aan het Uitvoeringsprogramma *RSP voor de tien*.

onderdeel van Partiele herziening	Programma RSP voor de tien t/m 2005	Toelichting
<i>toelichting punt 1: externe ontsluiting</i>		
verplaatsing en integratie van de A2	start verplaatsing en integratie A2 (1)	valt nu in zijn geheel binnen het programma na 2005, maar start medio 2004; besluitvorming over de verplaatsing via projectprocedure, de integratie via bestemmingsplan deelplan G, beide met afz. MER
aansluiting A2 Maarsse	aanleg verbinding met verdeelring (4) en noodzakelijke wegenstructuur (13); ingetekend op plankaart Masterplan	nu geplande dimensionering valt binnen kader Masterplan; aansluiting gepland in 2003
aansluiting A2 Lage Weide	niet vermeld	uitwerking na 2005 in kader projectprocedure verbreding A2
aansluiting A2 Hooggelegen	aanleg verbinding met verdeelring (4) en noodzakelijke wegenstructuur (13); ingetekend op plankaart Masterplan	nu geplande dimensionering valt binnen kader Masterplan; aanleg gepland na 2005 in combinatie met verbreding A2 en ontwikkeling vlek G en Strijkviertel-west
<i>toelichting punt 2: interne ontsluiting</i>		
Algemeen: In het Masterplan was reeds voorzien dat stroomwegen in 2x2 zouden worden uitgevoerd en is voor de noordelijke en zuidelijke stadsas deels een mogelijke verbreding tot 2x2 voorzien. Het Masterplan voorziet overigens –ter beperking van het autogebruik- ook in een relatief hoge congestiekans.		
aanleg van Stroomweg De Tol	hoofdontsluiting op plankaart Masterplan	huidige dimensionering cf. Masterplan; aanleg gepland 2003
aanleg Stroomweg Veldhuizen	hoofdontsluiting op plankaart Masterplan	huidige dimensionering cf. Masterplan; aanleg gepland 2001/2002
aanleg Stroomweg Oudenrijn	hoofdontsluiting op plankaart Masterplan	huidige dimensionering cf. Masterplan; aanleg gerealiseerd
aanleg Noordelijke Stadsas	hoofdontsluiting op plankaart Masterplan	huidige dimensionering cf. Masterplan; aanleg gepland 2003
aanleg Zuidelijke Stadsas	hoofdontsluiting op plankaart Masterplan	huidige dimensionering cf. Masterplan; aanleg gerealiseerd voor gedeelte Langerak
Stadsweg	indicatieve wijkontsluiting op plankaart Masterplan	gekoppeld aan deelplan G (programma na 2005)
Het Zand	Bestaande weg handhaven als wijkontsluiting zoals op plankaart Masterplan	Nu geplande dimensionering valt binnen kader van Masterplan (wijkweg)
noord-zuid verbinding	indicatieve wijkontsluiting	ontwerp geconcretiseerd in

onderdeel van Partiele herziening	Programma RSP voor de tien t/m 2005	Toelichting
Vleuterweide	op plankaart Masterplan	bestemmingsplan Vleuterweide
Verbindingsweg	indicatief aangegeven als wijkontsluiting in Masterplan	onderdeel planontwikkeling vlek G na 2005
Maarsseweweg	Bestaande weg, in Masterplan aangegeven als reservering HOV	Handhaving weg bij ontwikkeling plasgebied noodzakelijk geacht voor ontsluiting bedrijventerrein Haarrijn. Zie ook MER Haarrijnse Plas
Wegenstelsel Papendorp	hoofdontsluiting in Masterplan	
Verbinding Papendorp over A2	hoofdontsluiting in Masterplan	
<i>Toelichting punt 3): HOV</i>		
Aanleg zuidradiaal	HOV Utrecht-Oudenrijn, De Meern, Vleuten, incl. bouw van brug (zuidtak op plankaart)	Delen van de radiaal zijn vertraagd, maar afronding in 2005 is nog steeds reëel. Ter compensatie wordt intensiever regulier OV aangeboden.
Aanleg noordradiaal	HOV Utrecht-Oudenrijn, De Meern, Vleuten, incl. bouw van brug (noordtak op plankaart)	Delen van de radiaal zijn vertraagd, maar afronding in 2005 (deels via tijdelijk tracé) is nog steeds reëel. Ter compensatie wordt intensiever regulier OV aangeboden.
Ruimtereservering voor Tangent	Ruimtereservering voor eventuele aanleg na 2005	
<i>Toelichting punt 4)</i>		
Verbreiding spoorbaan van 2 naar 4 sporen	Verbreiding Vleuten Utrecht-Centraal in 1999-2004	verbreiding in voorbereiding, uitvoering 2004-2011
Realisatie stations Vleuten, Leidsche Rijn-West en Leidsche Rijn-centrum	Station Vleuten-Oost (2000), verplaatsen station Vleuten (2000-2005), en Leidsche Rijn RSS (2000-2005)	Station Vleuten functioneert. Aanleg van het station Leidsche Rijn-centrum wordt gekoppeld aan ontwikkeling vlek G na 2005.
Realisatie tijdelijk station westelijk van het toekomstig station Utrecht-West	Niet vermeld	Definitief station Leidsche Rijn West is uitgesteld. Daarom wordt in 2002 een tijdelijk station aangelegd.
Aanbrengen onderdoorgangen	Niet vermeld	RSP en Masterplan hebben hoger schaalniveau
<i>Toelichting punt 5)</i>		
Fietspad Rijnkennemerlaan	2 hoofdroutes noord-zuid	uitwerking parallel aan planontwikkeling woongebieden en hoofdinfrastructuur
Fietsboulevard	3 hoofdroutes oost-west	uitwerking parallel aan planontwikkeling woongebieden en hoofdinfrastructuur
Fietsbrug over kanaal	onderdeel van één van de oost-west hoofdroutes	gepland 2002

Bijlage 4

Uitgangspunten van het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU)

Voor de verkeersprognoses is gebruikgemaakt van het Verkeersmodel Regio Utrecht. Dit model wordt beheerd door het kaderwetgebied BRU in nauwe samenwerking, met Rijkswaterstaat Utrecht, de provincie Utrecht en een zestal gemeenten waaronder Utrecht. Dat niet alle gemeenten participeren in de modelontwikkeling, wil niet zeggen dat de gegevens van deze gemeenten ontbreken. Het schaalniveau van deze gemeenten is enkel grover. Voor de verkeersprognoses van Leidsche Rijn heeft dat echter geen negatieve gevolgen. De aangrenzende gemeenten Woerden en Nieuwegein participeren ook in de modelontwikkeling.

Bij de prognoseberekeningen is gebruikgemaakt van het multimodale model van Goudappel & Coffeng, waarbij op etmaalbasis de verkeersproductie van de drie modaliteiten berekend: auto, openbaar vervoer en fiets. Afhankelijk van herkomst-bestemming, de kwaliteit van het netwerk (afstand, snelheid, kosten e.d.) wordt een verplaatsing toebedeeld aan één van de drie modaliteit. Het aantal verplaatsingen per auto, openbaar vervoer en fiets is dus geen taakstelling, maar afhankelijk van de kwaliteit van de modaliteiten op de desbetreffende verplaatsing. Met behulp van het uni-modale automodel (waarbij de input wordt gegenereerd uit het multimodale model) is/wordt de autostuctuur verder geoptimaliseerd/verfijnd.

Het model is opgebouwd uit de volgende variabelen:

- Sociaal-economische ontwikkelingen;
- Infrastructurele maatregelen;
- Inkomens- en prijsontwikkelingen;
- Ontwikkeling autobezit;
- Ontwikkeling bezettingsgraad.

Hieronder wordt een beschrijving geleverd van de input voor de verkeersberekeningen. In de tabellen 2 t/m wordt een vergelijking gemaakt tussen de input zoals die is naar alle waarschijnlijkheid gehanteerd is voor de MER en voor de actualisering verkeersstructuur. Het aantal gegevens van de 'MER-berekeningen' die beschikbaar zijn, is beperkt. Daarom wordt in veel gevallen gebruikgemaakt van gegevens/berekening die zijn gehanteerd voor de planvoorbereiding van het Masterplan en de Ontwikkelingsvisie.

Sociaal-economische ontwikkelingen

De sociaal-economische ontwikkelingen zijn zowel voor de regio Utrecht als voor buiten de regio door Goudappel Coffeng in overleg met de participerende gemeenten, BRU en de provincieandelijke bepaald. In tabel op de volgende pagina is per gemeente binnen de regio de ontwikkeling van de socio-economische gegevens weergegeven.

Infrastructurele maatregelen

Voor de drie vervoerswijzen (auto, openbaar vervoer en fiets) zijn de infrastructurele maatregelen in de verkeersmodellen opgenomen. In de infrastructuur zal voor het jaar 2015 een groot aantal veranderingen worden aangebracht. De belangrijkste veranderingen worden hieronder per vervoerswijze aangegeven. De wijzigingen die ten opzichte van de MER zijn doorgevoerd corresponderen met hetgeen in paragraaf 3.3 zijn beschreven.

Autoverkeer

Voor het autoverkeer zijn de volgende belangrijkste infrastructurele maatregelen in de verkeersmodellen opgenomen:

- de bij de VINEX-locaties behorende ontsluitingsstructuur;
- de aanpassingen binnenstad Utrecht;
- de aansluiting van Nieuwegein-zuid op de A27;
- de volledige aansluiting Biltse Rading op de A27.

Openbaar Vervoer

Er wordt in de regio maximaal ingezet op het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer. De plannen PRORAIL, Randstadspoor en het door de regio gewenste hoogwaardige openbaarvervoersysteem (HOV) worden in de verkeersmodellen opgenomen. Ten aanzien van de HOV-verbindingen geldt dat hiervoor is aangesloten bij de beleidsnota 'Regionaal Netwerk HOV; Op weg naar uitvoering' van de gemeente Utrecht.

Fiets

Het fietsnetwerk is met een groot aantal nieuwe verbindingen uitgebreid. Het een en ander is conform het regionale fietsplan van 1995.

Inkomens- en prijsontwikkeling.

In het verplaatsingsgedrag spelen de kosten van een verplaatsing een belangrijke rol. Ze bepalen in belangrijke mate waar men naar toe gaat (bestemming) en met welke vervoerswijze (modal split). De kosten van een verplaatsing zijn afhankelijk van twee componenten, te weten:

- de reistijd (reistijdkosten per motief);
- de afstand (variabele kosten per vervoerswijze).

Reistijdkosten

Ten aanzien van de ontwikkeling van de 'value of time' is verondersteld dat deze overeenkomt met de ontwikkeling van het inkomen per persoon. Dit betekent dat de waardering van de tijdskosten in 2015 hetzelfde is als in 1998.

Variabele kosten auto

De variabele kosten voor de auto bestaan uit de brandstofkosten en de parkeerkosten. Achtereenvolgens zal op beide aspecten worden ingegaan.

Ten aanzien van de brandstofkosten is overeenkomstig het SVV-II-D uitgegaan van de volgende veronderstellingen (in de periode 1992-2000):

- de brandstofprijzen nemen in de zogenaamde 'brandstofvariant' over de periode 1992-2010 toe met 40%;
- motoren- en energiezuiniger; daarom is uitgegaan van een brandstofefficiencyverbetering van 20% (1992-2010);
- het individuele inkomen stijgt met 40% (1992-2010);
- de gemiddelde autobezetting neemt af met 5%.

Aangenomen is dat de parkeerkosten in 2015 ten opzichte van 1999 met ongeveer 100% zullen zijn toegenomen. In de situatie 1999 worden parkeertarieven gehanteerd in de centra van Utrecht, Amersfoort, Zeist, Woerden, Geldermalsen en Hilversum. Naast deze bestaande gebieden, waar parkeertarieven worden geheven, is in een aantal andere gebieden ook betaald parkeren ingevoerd. In dit verband worden genoemd de centra van Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn.

Ontwikkeling autobezit en bezettingsgraad

De beschikbaarheid van een auto is in belangrijke mate van invloed op de vervoerswijzekeuze. In de huidige situatie zijn er in Nederland gemiddeld ruim 400 auto's per 1.000 inwoners. Voor het jaar 2015 is uitgegaan van 500 auto's per 1.000 inwoners, een toename van 25%.

Het verkeersmodel gaat uit van personenverplaatsingen. Hoe lager de bezettingsgraad (aantal personen per auto) des te meer auto's op het wegennet. Door met name het toenemende autobezit wordt verwacht dat voor het jaar 2015 de bezettingsgraad voor alle motieven met gemiddeld 5% zal afnemen.

Variabele kosten openbaar vervoer

De variabele openbaarvervoerskosten bestaan uit de openbaar vervoertarieven. Voor deze openbaarvervoertarieven is uitgegaan van de volgende veronderstellingen uit het SVV-II-d:

- de openbaarvervoertarieven voor de trein stijgen in de periode 1992-2010 met gemiddeld 36%; opgemerkt wordt dat deze per motief verschillen, voor de spits geldt een sterkere tariefstijging dan voor de dalperioden;
- in het stads-/streekvervoer stijgen de prijzen minder hard, te weten 30% in de periode 1992-2010;
- het inkomen per huishouden stijgt binnen dezelfde periode met 56%.

Rekening houdend met een grotere stijging van het huishoudinkomen, betekent dit dat de reële kosten zullen dalen.

Variabele kosten fiets

Voor de fiets zijn in de huidige situatie en daarom ook in de toekomstige situatie geen variabele kosten opgenomen.

Ontwikkelingen totale kosten per vervoerwijze naar 2015

Rekening houdend met de hierboven weergegeven aannamen, geeft dit voor de planningsperioden van 1999 naar 2015 de volgende kostenfactoren

Tabel 1: ontwikkeling totale kosten per vervoerwijze

Vervoerwijze	Prognosejaar 2015
Auto	0,84
Trein	0,88
Bus	0,84

Vergelijking MER en Actualisering Verkeersstrucuur

In deze paragraaf worden de verschillen tussen de MER en de Actualisering verkeersstructuur weergegeven.

Tabel 2: basisgegevens/uitgangspunten

Uitgangspunt	MER	Actualisering verkeersstructuur	Verskil aanwezig
Basisjaar	1986/1993 (t.b.v. LR sim.model opgesteld)	1998	Ja
Toekomstjaar	2015	2015	Nee
Modellen	Unimodaal(auto)/simultaan grover distributiemodel	Unimodaal(auto)/simultaan distributiemodel	Ja
Periode	Etmaal	Etmaal	Nee
Vervoerswijzen	Pers.auto, OV, fiets	Pers.auto, OV, fiets, vrachtauto	Ja
Motieven	Wo-we, zakelijk, overig	Wo-we, wo-scho, wo-wi, zakelijk, overig	Ja
Autobeschikbaarheid	Wel en niet autobeschikbaar	Wel en niet autobeschikbaar	Nee
Netwerken	Auto, OV, fiets (met gemiddelde snelheden en OV dienstregelingen)	Auto, OV, fiets (met gemiddelde snelheden en OV dienstregelingen)	Nee/ja
Aantal gebieden	Utrecht 230, totaal 1457 unimodaal, totaal 720 simultaan	Utrecht 310, totaal 2195	Ja

Tabel 3: Inputgegevens

Uitgangspunt	VRU 'oud'	VRU 'nieuw'	Verskil aanwezig
Socio-economische gegevens	Gemeente Utrecht en omringende gemeenten	BridGis KvK + aanvullende gegevens gemeente Utrecht, NRM-basisbestand (buitengebied), omringende	Ja

		gemeenten	
Indeling Seg's	Inwoners, beroepsbevolking, arbeidsplaatsen uitgesplitst naar verschillende categorieën	Inwoners (naar leeftijdscategorie), beroepsbevolking, scholieren, arbeidsplaatsen uitgesplitst naar verschillende categorieën	Ja
Productie/attractie odel	Riteindparameters per variabele geschat uit OVG ¹ + eventuele extra ritten	Riteindparameters per variabele geschat uit het meer verdichte OVG + eventuele extra ritten	Ja
Autobezit	400 auto's per 1000 inw.	500 auto's per 1000 inw.	Ja
Inkomens en prijsontwikkeling	Value of time per motief ongewijzigd t.o.v. 1993, variabele kosten overeenkomstig SVV-II-d	Value of time per motief ongewijzigd t.o.v. 1998, Variabele kosten overeenkomstig het SVV-II-d	Ja
Parkeren	Kosten verdubbelen t.o.v. 1993	kosten verdubbelen t.o.v. 1999 + invoeren betaald parkeren in een aantal gemeenten	Ja
Bezettingsgraad auto	Afname van 5% (periode 1992-2010)	afname van 5% (periode 1992-2010)	Nee
Infrastructuur	Auto: wijzigingen vastgesteld beleid OV: Prorail, Randstadspoor en HOV Fiets: regionale fietsplan van 1995	Auto: wijzigingen vastgesteld beleid OV: Rail 21, Randstadspoor en HOV Fiets: regionale fietsplan van 1995	Ja

Tabel 4: overzicht Value of Time (VOT)

	Woon-werk	Woon-school	Woon-winkelen	zakelijk	Overig
Oud	12,45	-	-	41,73	9,69
Nieuw	14,70	-	-	48,48	11,82

Kosten van de reistijd per motief in gulden per uur. De woon-school en woon-winkelen zijn opgenomen in het onderdeel overig.

Tabel 5: distributie, modal-split en kalibratie

Uitgangspunt	VRU-oud	VRU-nieuw	Vershil
Distributie/modal-split	Per motief zijn o.b.v. het OVG en gegeneraliseerde kosten per vervoerwijze per motief, distributiefuncties bepaald. Met behulp van deze distributiefuncties worden de relaties tussen herkomst en bestemming over de totale personenverplaatsingen van de verschillende vervoerwijzen per motief bepaald. Ook wordt de modalsplit hieruit bepaald. In een iteratief proces worden de distributiefuncties licht bijgesteld totdat de uitkomsten goed aan het OVG voldoen	Per motief zijn o.b.v. het OVG en gegeneraliseerde kosten per vervoerwijze per motief, distributiefuncties bepaald. Met behulp van deze distributiefuncties worden de relaties tussen herkomst en bestemming over de totale personenverplaatsingen van de verschillende vervoerwijzen per motief bepaald. Ook wordt de modalsplit hieruit bepaald. In een iteratief proces worden de distributiefuncties licht bijgesteld totdat de uitkomsten goed aan het OVG voldoen	Nee
Kalibratie	Op telcijfers (screenlines)	Op telcijfers (screenlines)	Nee

¹ OVG=Onderzoek VerplaatsingsGedrag

Bijlage 5

Kopieën van relevante tabellen uit MIT en BOR

@@teksten reeds in uw bezit

Figuur **Fout! Geen tekst met opgegeven opmaakprofiel in document..3**
