

Vraag nr. 44
van 14 oktober 1998
van de heer JOHAN SAUWENS

Basismobiliteit – Studie (2)

In antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 516 van 1 september 1998, deelt de vorige minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening mee dat de definitie van basismobiliteit werd vastgelegd en vertaald naar een doelgroepentypologie en naar een kernentypologie. Daarnaast werd ook een artikelsgewijze beschrijving gemaakt van het minimale bedieningsniveau (*Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 2 van 23 oktober 1998, blz. 334 – red.*).

Graag had ik de minister bijkomende vragen gesteld over deze studie.

1. Hoe omschrijft het onderzoekswerk van Research and Development, Langzaam Verkeer en Korsmit Raadgevend Ingenieur het begrip basismobiliteit (graag letterlijk en volledig citaat) ?
2. Welke doelgroepentypologie werkten Research and Development, Langzaam Verkeer en Korsmit Raadgevend Ingenieur uit op basis van hun definitie van basismobiliteit ?
3. Welke kernentypologie werkten Research and Development, Langzaam Verkeer en Korsmit Raadgevend Ingenieur uit op basis van hun definitie van basismobiliteit ?
4. Welke "artikelsgewijze beschrijving van het minimale bedieningsniveau" hebben Research and Development, Langzaam Verkeer en Korsmit Raadgevend Ingenieur uitgewerkt ?
5. Welke doelstellingen schuiven Research and Development, Langzaam Verkeer en Korsmit Raadgevend Ingenieur in hun studie naar voren met betrekking tot :
 - a) minimumbediening (gesitueerd in een globaal vervoernetwerk) ;
 - b) de minimaal te leveren dienstverlening afhankelijk van spits- en daluren, week-, zon- en feestdagen ?

Antwoord

In antwoord op het eerste deel van de vraag moet worden verduidelijkt dat de definitie van basismobiliteit niet in één paragraaf kan worden neerge-

schreven. Basismobiliteit omvat diverse elementen inzake : lijnvoering, frequentie, uitsplitsing naar dal en spits, uitsplitsing naar stedelijk en landelijk gebied, uitsplitsing naar week-, zon- en feestdagen. Bovendien is ook een limiet gesteld inzake de uren waarbinnen deze basismobiliteit moet worden verzekerd.

Momenteel wordt het model in de derde fase van de studie "netmanagement" concreet uitgewerkt in de nog af te sluiten bijakte 9 van de stad Kortrijk.

Met betrekking tot de doelgroepentypologie kan worden verduidelijkt dat de klassieke doelgroepen, zijnde woon-werk, woon-school, vrijetijdgebruik, winkelen, ... werden onderzocht.

Met betrekking tot het derde deel van de vraag kan worden verduidelijkt dat de kernentypologie volledig werd overgenomen uit het Structuurplan Vlaanderen.

De principes van het minimale bedieningsniveau en de doelstellingen (vraag 4 en 5) hangen volledig samen met het antwoord op het eerste deel van de vraag en hangen dus ook af van : lijnvoering, frequentie, uitsplitsing naar dal en spits, uitsplitsing naar stedelijk en landelijk gebied, uitsplitsing naar week-, zon- en feestdagen. Bovendien is ook een limiet gesteld inzake de uren waarbinnen deze basismobiliteit moet worden verzekerd.

Het uiteindelijke niveau van de frequenties en het bedieningsniveau is uiteraard een politieke beslissing die door de Vlaamse regering nog moet worden genomen. Evenwel zullen de principes volgens welke moet worden gediversifieerd, in het decreet rond basismobiliteit zijn opgenomen.