

Vraag nr. 92
van 4 december 1998
van de heer JOHAN SAUWENS

Basismobiliteit – Definitie

In antwoord op de schriftelijke vraag nr. 44 van 14 oktober 1998 deelt de minister vice-president mee dat "de definitie van basismobiliteit niet in één paragraaf kan worden neergeschreven". Hij somt wel de klassieke doelgroepen op en verwijst naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor de kernentypologie (*Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 4 van 4 december 1998, blz. 632 – red.*).

Graag had ik van de minister vice-president alsnog de volledige definitie gekregen van het begrip "basismobiliteit" zoals omschreven door Research and Development, Langzaam Verkeer en Korsmit Raadgevend Ingenieur.

Antwoord

Zoals reeds gesteld in mijn antwoord op de vermelde vraag kan de definitie van "basismobiliteit" niet in één paragraaf worden neergeschreven. Aan gezien thans expliciet wordt gevraagd naar de volledige definitie van het begrip, zoals omschreven door KUL R&D, Langzaam Verkeer en Korsmit, geef ik hierna in extenso en letterlijk de betrokken bladzijden uit Rapport 4 van deze groep.

"Deel 1 : Principes van netwerkvorming op niveau Vlaanderen

1. Het werkveld van het openbaar vervoerbeleid

Een driedeling in het beleid rond openbaar vervoer is merkbaar :

- het *beleid ten aanzien van de duurzame samenleving* met daarin een ruime plaats voor sociaal mobiliteitsbeleid. Dat stuurt naar duurzame mobiliteit en naar sociale cohesie. Binnen het beleid ten aanzien van duurzame mobiliteit wordt aan het openbaar vervoer een belangrijke rol toebedeeld in de oplossing van de files en het verminderen van de negatieve effecten van het verkeer ;
- het *openbaar vervoermanagement* : een efficiënt systeem op poten zetten, een doordacht netwerk ontwerpen, een glasheldere kijk ontwikkelen op de marketingstrategie, een duidelijk inzicht in de positie die men inneemt op de markt van de overheidsbestedingen (sociaal nut verkopen) en op de markt van de gezinsbestedingen (een geloofwaardig alternatief bieden

aan eindverbruikers) ;

- het *bedrijfsbeheer* : de dagdagelijkse bedrijvigheid in de productieafdelingen (exploitatie, onderhoud, personeelsbeleid, communicatie enzovoort), gevoerd vanuit een efficiënte bedrijfsorganisatie.

1.1. Sociaal-economisch beleid

Mobiliteit

1.1.1. Duurzame mobiliteit is :

- respectvol voor het milieu : atmosferische uitstoot, geluidsproductie, en dergelijke ;
- respectvol voor ons stedelijk patrimonium, ons cultureel kapitaal ;
- zuinig met de economische hulpbronnen, recycling, energiezuinigheid ;
- ruimtebesparend, wat zeker in Vlaanderen van bijzonder belang is ;
- met het oog op capaciteitsbeheersing op onze verkeersinfrastructuur.

1.1.2. Sociale cohesie

- moet de tweedeling tussen vervoer-armen en -rijken tegengaan door in een zekere mate van basismobiliteit voor ieder te voorzien ;
- moet objectieve en subjectieve veiligheid bevorderen en zo leefgemeenschappen vrijwaren voor onleefbaarheid.

Deze argumenten verwijzen naar beleidsterreinen die buiten de strikte bevoegdheid liggen van de minister van verkeer. Er is dus behoefte aan beleidsintegratie, gericht op een consistent, efficiënt en sociaal rechtvaardig mobiliteitsbeleid.

Een efficiënt geïntegreerd beleid kan zich niet zomaar omwille van louter organisatorische behoeften laten opdelen in pakketten strikt afgelijnd volgens de bevoegdheidsomschrijvingen van ministeriële kabinetten. Dat beleid overstijgt in bepaalde gevallen ook de bevoegdheidsgrenzen tussen gewest, staat en Europa.

Het mobiliteitsbeleidsluik is op het lijf geschreven van de overheid zelf. Er moet in de documentering en uitwerking van het beleid een hoge mate van continuïteit nagestreefd worden, ook over legislaturen heen.

Het omschrijven van wat men op vlak van de sociale en duurzame mobiliteit wil verwezenlijken is typisch een politieke daad. Hier spelen complexe doelen en is een louter economische afweging onmogelijk. Een dergelijke afweging is strijdig met het wezen van een bedrijf, ook al weze het een openbaar-vervoerbedrijf dat als centrale doelstelling een economisch functioneel bedrijfsoptimum kent.

De consequentie van deze denkrichting is dat de overheid zijn sociale doelstellingen zou kwantificeren in budgetten waarmee zij een concept van openbaar vervoer aankoopt bij de vervoerbedrijven. Dotaties in ruil voor vaag geformuleerde verplichtingen in beheerscontracten worden daarbij vervangen door onderhandelde prijzen voor een contract met resultaatverbintenis.

1.2. Openbaar vervoermanagement en bedrijfsbeheer

Het vervoerbedrijf zit dan met de overheid aan de onderhandelingstafel en is gewapend met zijn know how op het vlak van netwerkmanagement, zijn marketing en communicatiestrategie naar gebruikers toe en met de strategische kennis van de kostenstructuur van het bedrijf.

2. Basismobiliteit als onderdeel van netwerkmanagement

De beschrijving van het werkveld werpt een beter licht op de positionering van de begrippen basismobiliteit en netwerkmanagement.

2.1. Basismobiliteit

De discussie rond basismobiliteit is een goede illustratie van het onderscheid dat hoger werd beschreven tussen overheids- en bedrijfsbeleid. Basismobiliteit is een bekommernis van de overheid waar deze voor haar burgers een minimale kwaliteitseis voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer stelt. Daarmee plaatst de overheid zich aan de vraagzijde. Het is aan De Lijn om concepten aan te dragen die op die bekommernis adequate antwoorden kunnen geven : de aanbodzijde.

De behoefte aan basismobiliteit kan op verschillende wijzen door de overheid benaderd worden :

- door resultaatnormeringen, in beeld gebracht via een tijd-ruimte-analyse ;
- door doorgedreven subsidiariteit : het probleem van de concretisering van de vraag wordt doorgeschoven naar ondergeschikte besturen. Dat brengt andere vormen van openbaar vervoer in beeld, georganiseerd door de plaatselijke

gemeenschap die de problemen van nabij kent, en die daarvoor van de overheid een budget toegewezen krijgt. Deze twee wegen kunnen gecombineerd worden.

- door gelijkgeldende vlakke aanbodnormen voor het hele grondgebied ;

Hiermee begeeft men zich evenwel gedeeltelijk op het terrein van de aanbieder : het vervoerbedrijf.

2.2. Netwerkmanagement

Basismobiliteit in de ware zin van het woord biedt niet alleen een minimum kwantiteit dienstverlening aan op het ontsluitend niveau, het legt ook een link naar het verbindende net over heel Vlaanderen. De uitwerking van het thema basismobiliteit heeft dan ook dadelijk geleid tot een gedachtegang over de optimaliteit van de globale netwerkstructuren. Die wordt bv. uitgedrukt in een aantal indicatoren : bv. bereikbaarheidsindices, omwegfactoren, reistijd, lengte van voor- en natransport, aantal overstappen, enzovoort.

Het beheer van een systeem van voorzieningen voor openbaar vervoer om alle gestelde doelen optimaal te bedienen wordt aangeduid met de term *netwerkmanagement*.

In de discussie daaromtrent komen de kernbegrippen tot leven die gebruikt zijn bij de netwerkopbouw rond het Kortrijkse en het westen van de entiteit Limburg van De Lijn, en misschien nog meer uitgesproken in de netwerkopbouw voor Vlaanderen. (Dit laatste netontwerp wordt beschouwd als een principiële denkoefening, waarvan nochtans gebleken is dat zij het netontwerp in west-Limburg en het oosten van de provincie Antwerpen goed heeft ondersteund.)

In deze netwerkopbouw speelt daarnaast uiteraard ook de intensiteit en het belang van de vraag een grote rol (hiërarchie van de kernen en de H/B-matrix).

In rapport 2 (Netwerken) i.o.v. De Lijn werden de achtergronden bij het ontwerp van netwerken expliciet toegelicht. Op de concrete werkwijze wordt hier verder ingegaan onder 3.2.

Er werd vertrokken van enkele kernbegrippen en -redeneringen :

- ontsluiting en verbinding ;
- gelaagdheid van de vraag en het aanbod in functionele niveaus ;

- de predominantie van het knooppuntennetwerk op het lijnennetwerk ;
- de dynamiek achter de netwerklogica is de concurrentieverhouding tussen de verschillende modi, nogal schematisch geconcretiseerd in de VF-waarde ;
- daarvan afgeleid de keuze van de invloedssfeer van de knopen op hun niveau ;
- op zijn beurt daarvan afgeleid de maaswijdte van het knooppuntennet, en als gevolg daarvan ook van het lijnennet ;
- principiële netstructuur met als consequentie het accepteren en anticiperen op de realiteit van overstaprelaties. Hier wordt een keuzemoment ingebouwd tussen beproefde of experimentele netwerkconcepten (radiaal-centripetaal, radiaal-hiërarchisch, raster-hiërarchisch, vlakvullend-vraagafhankelijk, overstapminimerende zonebedieningen, enzovoort), dat heeft weer gevolgen voor de kwaliteitsprofielen die men wenst toe te kennen aan halten, overstappunten, lijnvoeringen, dienstregelingsconcepten, enzovoort al naargelang de bedieningsniveaus.

Bij dit laatste punt is het duidelijk dat men zich vanuit het conceptuele domein begeeft naar het exploitatieve beheersdomein."