

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1152
van **WIM VERHEYDEN**
datum: 7 mei 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Uitrol basisbereikbaarheid - Berekening intrinsiek potentieel - Vervoerregio's Mechelen en Waasland

De berekening van het potentieel voor de uitrol van basisbereikbaarheid is gebaseerd op het intrinsiek potentieel, dat op zijn beurt voortkomt uit de provinciale matrixen van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Tussen de provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen, meer bepaald tussen vervoerregio Mechelen en het Waasland, is daar zeer veel onduidelijkheid over.

De vervoersschema's lijken daar niet te kloppen met de realiteit, vooral als ze afgemeten worden aan verkeerstellingen, cijfers van omliggende vervoersmagneten (zoals bedrijven, klinieken e.a.) die gesprokkeld werden uit officiële bronnen. Er staat bijvoorbeeld ook slechts één trein per uur (spoorlijn 54) op deze verbinding tegenover vele tienduizenden wagens per dag op de gelijklopende N16 (die overbelast geraakt!). De vervoerregio's stellen dat deze trein de vervoersvraag zou dekken, wat gezien deze context en het beschikbare studiemateriaal zeer twijfelachtig is.

Van een modal shift is hier dus duidelijk geen sprake.

1. Kan de minister de cijfers rond het intrinsieke potentieel bezorgen van de as Sint-Niklaas - Temse - Bornem - Puurs - Willebroek en meer bepaald graag ook in detail tussen deze betrokken gemeenten onderling?
2. Klopt het dat het feit dat het hier gaat over provinciale matrixen en we met meerdere provincies te maken hebben, een verkeerd beeld geeft in de huidige berekening?

ANTWOORD

op vraag nr. 1152 van 7 mei 2021

van **WIM VERHEYDEN**

1. Het IP (intrinsiek potentieel) wordt berekend op baiss van verbindingen en niet tussen gemeenten onderling. Er kan dus geen IP per gemeente gegeven worden. Een overzicht van wat het IP juist is tussen de verschillende gemeenten onderling is dan ook niet beschikbaar.
2. Het feit dat het gaat over provinciale verkeersmodellen wil niet zeggen dat er geen rekening wordt gehouden met verkeersstromen van buiten de provincie. Voor elk provinciaal verkeersmodel wordt een zonering opgebouwd. Deze is onderverdeeld in studiegebied, invloedsgebied en buitengebied. Binnen het studiegebied gebeuren de modevaluaties en berekeningen. Het invloedsgebied is een schil rondom het studiegebied, dewelke een invloed heeft op de modellering in het studiegebied. De overige zones vallen onder het buitengebied. Elke zone binnen België is opgenomen in elk provinciaal verkeersmodel. Enkel de detailgraad verschilt. Binnen het studiegebied zijn de zones gedetailleerd (bijvoorbeeld statistische sectorniveau in steden), en iets minder gedetailleerd verder weg van het studiegebied.

Elke herkomst-bestemmingsrelatie in België is dus opgenomen (al dan niet op een fijn/ruwer niveau). Het klopt dus niet dat dit een verkeerd beeld geeft in de huidige berekening.