

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1328
van **WIM VERHEYDEN**
datum: 16 juni 2021

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

Uitrol basisbereikbaarheid - Berekening intrinsiek potentieel - Vervoerregio's Mechelen en Waasland (2)

Naar aanleiding van mijn schriftelijke vraag nr. 1152 van 7 mei 2021 over het intrinsiek potentieel voor de uitrol van basisbereikbaarheid tussen de vervoerregio's Mechelen en Waasland, wens ik graag bijkomende informatie te ontvangen.

Uit het antwoord van de minister blijkt dat 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).

Volgens de minister wordt er echter ook rekening gehouden met verkeersstromen van buiten de provincie. Voor elk provinciaal verkeersmodel wordt een zonering opgebouwd. Die is onderverdeeld in studiegebied, invloedsgebied en buitengebied.

Elke zone binnen België is volgens de minister opgenomen in elk provinciaal verkeersmodel. Enkel de detailgraad verschilt. Binnen het studiegebied zijn de zones gedetailleerd (bijvoorbeeld statistisch sectorniveau in steden) en verder weg van het studiegebied zijn deze iets minder gedetailleerd.

Kan de minister het gedetailleerde cijfermateriaal bezorgen van de berekening van het intrinsiek potentieel dat aangewend werd voor de uitrol van de basisbereikbaarheid tussen de vervoerregio's Mechelen en Waasland? Hoe evalueert de minister dit cijfermateriaal?

ANTWOORD

op vraag nr. 1328 van 16 juni 2021
van **WIM VERHEYDEN**

1. In bijlage 1 vindt u een gedetailleerde handleiding hoe het intrinsiek potentieel berekend is op basis van de herkomst-bestemmingsmatrices van de provinciale verkeersmodellen van het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Deze provinciale verkeersmodellen hebben als studiegebied een provincie, maar de zonering, matrices en het netwerk ervan bevatten heel België. Alleen zijn de zonering, matrices en het netwerk het meest fijnmazig in de provincie en ruwer erbuiten. Dit betekent dat de herkomst-bestemmingsmatrix van alle provinciale verkeersmodellen alle verplaatsingen op een gemiddelde werkdag bevatten die binnen België gebeuren, dus ook over de provinciegrens heen. Het zijn dus niet echt provinciale matrixen, maar matrices van de provinciale verkeersmodellen.

De Lijn werkt met een basisberekening op basis van de gegevens van de provinciale verkeersmodellen. Het resultaat van die berekening wordt vervolgens geïnterpreteerd en indien nodig gecorrigeerd door de deskundigen Mobiliteitsontwikkeling.

2. Het gebruikte cijfermateriaal (zie bijlagen 2 en 3) was het beste beschikbare op het ogenblik van de opmaak van de berekeningen. Het is gebaseerd op de provinciale verkeersmodellen v3.7.1 die een goede kwantitatieve onderbouwing van het verplaatsingsgedrag geven.

BIJLAGEN

1. [Handleiding berekening IP](#)
2. [Cijfergegevens IP Antwerpen](#)
3. [Cijfergegevens IP Waasland](#)