

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 728
van **MERCEDES VAN VOLCEM**
datum: 2 april 2020

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

Centrumsteden - Modal split

In het Vlaams regeerakkoord wordt een ambitieuze doelstelling vooropgesteld inzake de modal shift: "Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. Ook de vervoerregio's krijgen deze doelstelling inzake ambitieuze modal shift. Voor de vervoersregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent streven we zelfs naar een aandeel van duurzame modi van minstens 50%." Om deze modal split binnen de vervoerregio's mogelijk te maken, zal in de centrumsteden het aandeel van de duurzame vervoersmodi nog veel hoger moeten zijn. In de centrumsteden zijn de duurzame vervoersmodi het best georganiseerd en vaak de beste manier om zich te verplaatsen.

1. Wat is de huidige modal split in elk van de 13 Vlaamse centrumsteden? Graag ook een uitsplitsing per modus.
2. Wat is de evolutie van de modal split in de 13 Vlaamse centrumsteden? Is er in elke centrumstad een duidelijke evolutie richting de meer duurzame vervoersmodi? Graag ook een uitsplitsing per modus.
3. Op welke wijze gebeurt de monitoring van de modal split in de centrumsteden?
4. Is er een overzicht van het aantal deelwagens, -fietsen, -steps of andere vormen van deelmobiliteit in de 13 Vlaamse centrumsteden? Graag had ik de beschikbare gegevens per centrumstad verkregen?
5. Welke initiatieven zal de minister nemen om het aandeel van duurzame vervoersmodi in de modal split in de centrumsteden te verhogen?

ANTWOORD

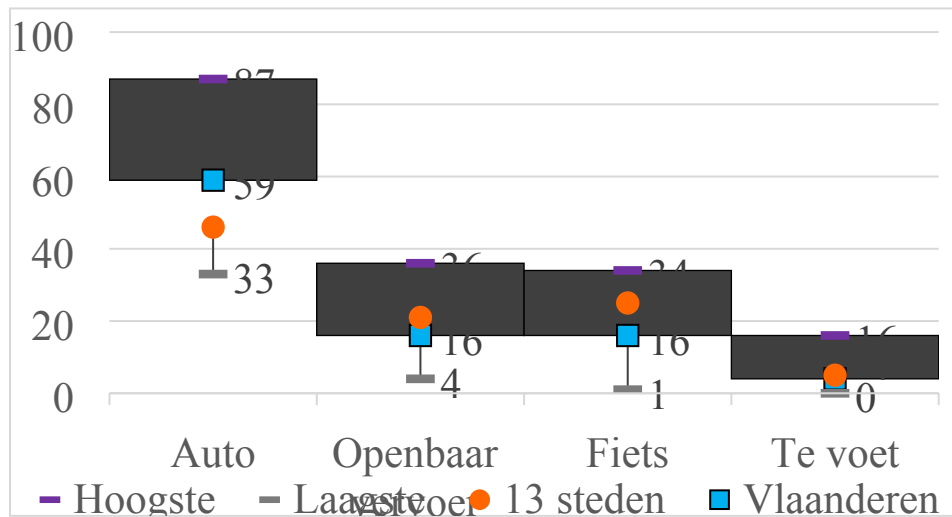
op vraag nr. 728 van 2 april 2020

van **MERCEDES VAN VOLCEM**

1. Er wordt eerst ingegaan op de algemene cijfers van Vlaanderen, daarna volgt een uitsplitsing per centrumstad.

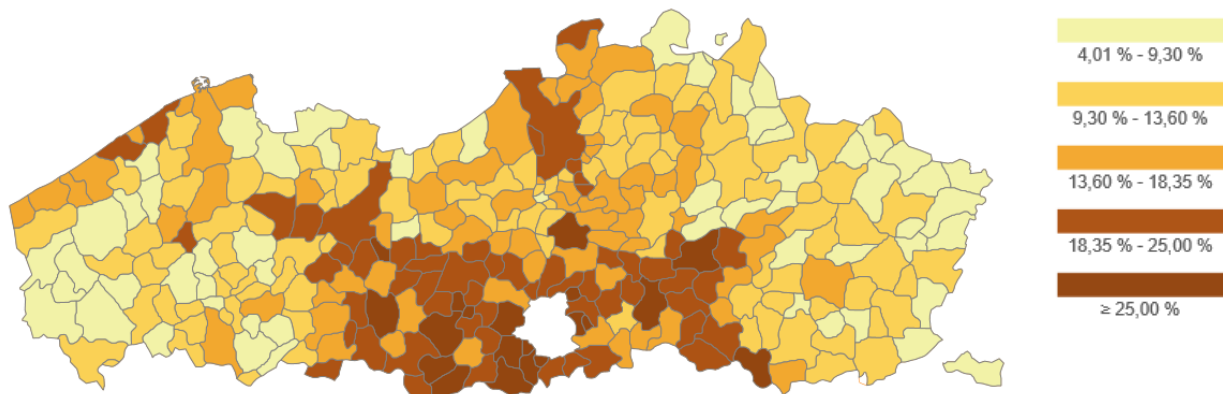
Modal Split Vlaanderen woon-werk verplaatsingen naar hoofdvervoersmiddel (2018)

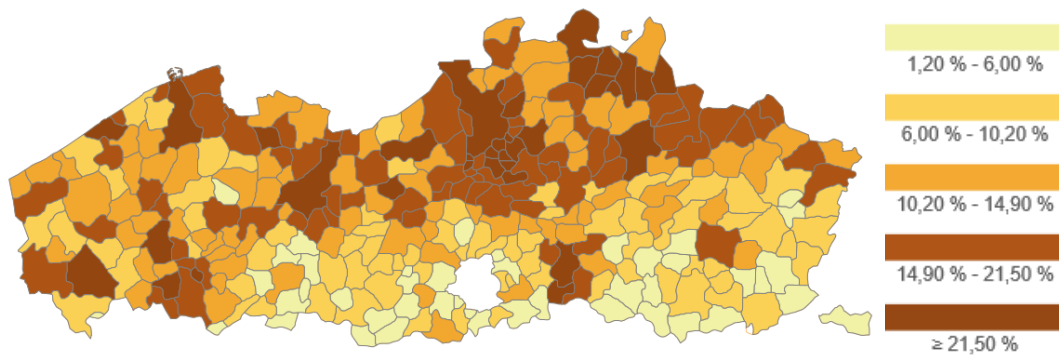
Voor meer dan de helft van de inwoners is het hoofdvervoermiddel (= grootste afstand) de auto om naar het werk te gaan. 16% gebruikt het openbaar vervoer of de fiets om naar werk te gaan, 4% gaat te voet.



Gebruik openbaar vervoer voor woon-werkverplaatsingen Vlaanderen (2018)

In de (centrum)steden en rond het Brusselse gebruikt 1 op 5 inwoners het openbaar vervoer om naar het werk te gaan. In en rond de (centrum)steden wordt ook meer getrapt en gestapt naar het werk.

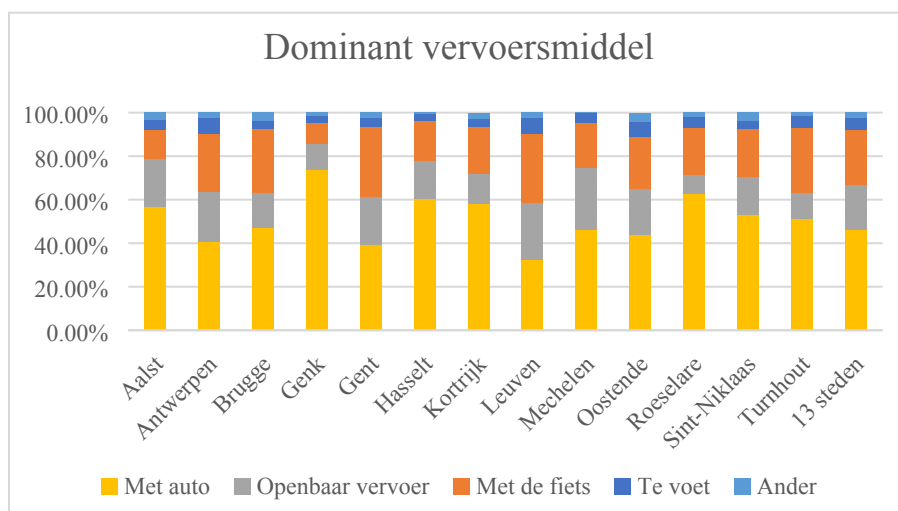




Bron: Gemeente-Stadsmonitor 2018

Modal Split 13 centrumsteden woon-werk verplaatsingen

Dominant vervoersmiddel voor de 13 steden (2018)



Bron: Gemeente-Stadsmonitor 2018

In de tabel wordt het hoofdvervoermiddel gegeven voor de woonwerk/schoolverplaatsing. Als hoofdvervoermiddel wordt het verplaatsingsmiddel gehanteerd waarmee de langste afstand tussen de woonplaats en werk/school overbrugd wordt.

Hieruit blijkt dat in Oostende, Leuven en Antwerpen vaker dan elders te voet naar het werk/ school wordt gegaan.

In Brugge, Turnhout, Leuven en Gent gebruiken ongeveer 3 op de 10 pendelaars de fiets. Het aantal fietsende pendelaars ligt in de centrumsteden aanzienlijk hoger dan het Vlaams gemiddelde. Enkel Aalst en Genk tellen minder fietsers dan dit Vlaamse gemiddelde.

Het openbaar vervoer is populair in Leuven en Mechelen. Het aandeel van openbaar vervoer is bij de 13 centrumsteden ook aanzienlijk hoger dan het Vlaamse gemiddelde. Kortrijk, Turnhout, Genk en Roeselare zitten onder dat Vlaamse gemiddelde.

Het privaat gemotoriseerd vervoer (auto en motor) wordt in de centrumsteden veel minder gebruikt om van en naar het werk te pendelen dan het Vlaamse gemiddelde. Enkel Roeselare en Genk zitten boven dit gemiddelde.

2. Voor het gebruikte hoofdvervoersmiddel zijn er voorlopig slechts 2 meetpunten. Het is te vroeg om hieruit trends te kunnen afleiden, het verschil tussen twee meetpunten is immers vaak niet significant. Samen met de resultaten van de burgerbevraging van dit najaar zullen er wel trends gedetecteerd kunnen worden.

(Voor de volledigheid kan wel de tabel voor hoofdvervoersmiddel in de Excel in bijlage 1 worden gevonden)

Voor onderstaande vraag m.b.t. de frequentie van het gebruik van een vervoersmiddel zijn er echter wel drie meetpunten:

'Als je werkt of studeert, hoe verplaats je je naar en van het werk of school? Kruis bij elk vervoermiddel aan hoe vaak je je daarmee verplaatst.'

Volgende antwoordcategorieën waren mogelijk:

'te voet', 'met de fiets', 'met de motor/bromfiets', 'met de tram of bus', 'met de trein', 'met de auto als bestuurder', 'met de auto als passagier' en 'andere'.

Voor elk van de categorieën diende de respondent aan te geven met welke frequentie hij gebruik maakte van dit vervoermiddel.

De keuzemogelijkheden waren: 'nooit', 'zelden', 'af en toe', 'vaak', en 'zeer vaak/altijd'.

Wie antwoordde met 'vaak' of 'zeer vaak/altijd' werd in de teller opgenomen.

Minimaal vaak gebruik van onderstaand vervoersmiddel van 2011 tot 2017, in % (survey stadsmonitor)

	Te voet			Fiets			Motor/ Bromfiets			Bus/Tram			Trein			Auto Bestuurder			Auto Passagier		
	2011	2014	2017	2011	2014	2017	2011	2014	2017	2011	2014	2017	2011	2014	2017	2011	2014	2017	2011	2014	2017
Antwerpen	25	19	18	31	33	36	3	3	3	33	27	22	8	8	8	40	42	43	12	8	6
Gent	21	18	15	31	40	44	2	4	2	23	17	15	12	15	15	48	42	41	13	7	6
Aalst	23	20	17	20	23	21	4	4	3	14	12	11	17	21	21	55	55	60	16	10	9
Brugge	16	12	14	43	44	42	4	4	4	14	8	9	13	12	15	50	49	48	12	7	7
Genk	15	10	6	20	15	13	3	2	2	16	16	11	5	4	6	64	68	71	23	18	14
Hasselt	16	9	13	28	25	25	3	2	0	13	11	12	8	7	12	65	64	61	13	6	7
Kortrijk	20	13	12	29	30	32	4	3	2	8	7	7	10	11	13	57	62	59	14	7	6
Leuven	24	23	21	36	43	47	3	3	3	18	17	14	17	19	19	41	37	35	8	4	3
Mechelen	29	24	21	35	30	35	2	2	1	17	16	13	22	23	26	47	49	46	11	8	5
Oostende	29	21	19	36	32	38	6	5	4	21	11	14	16	17	17	48	53	44	11	9	10
Roeselare	18	10	10	35	30	30	4	4	2	8	8	5	10	10	10	55	62	64	13	8	6
Sint-Niklaas	20	13	13	37	36	33	4	4	3	12	8	10	11	15	15	53	56	53	14	9	7
Turnhout	20	15	12	42	41	39	4	2	1	12	9	8	6	6	7	49	48	51	10	6	7
Totaal 13 steden	22	17	16	32												48	48	48	13	8	6

Als we de geprefereerde vervoermiddelen voor de woon-werk/schoolverplaatsingen vergelijken in de tijd, noteren we enkele verschuivingen tussen 2011 en 2017.

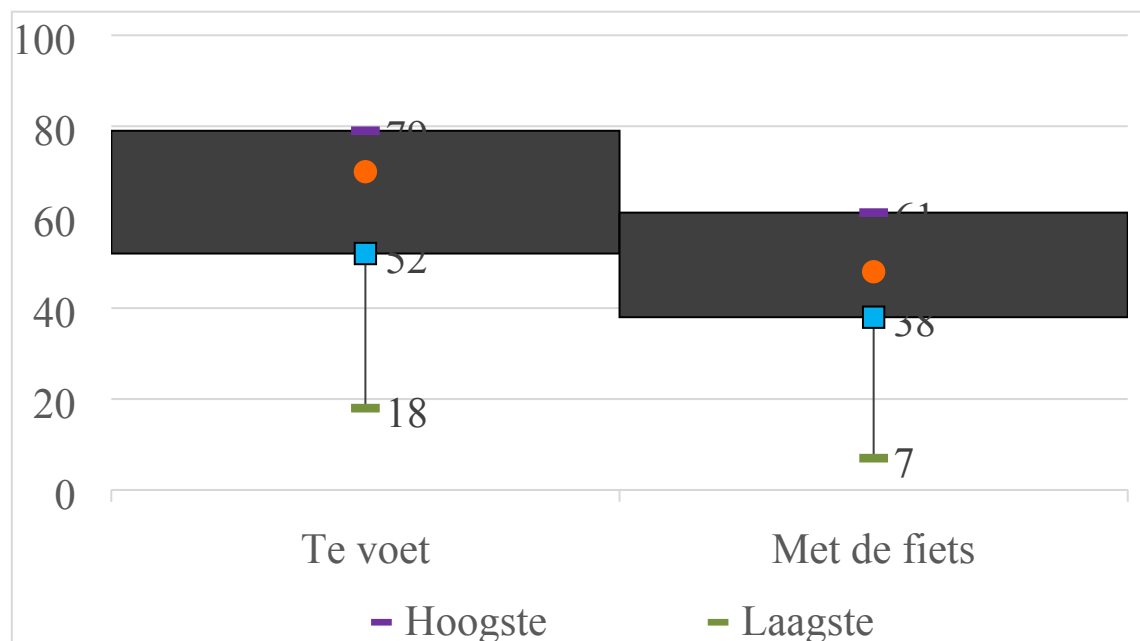
Het aantal voetgangers, bus- en tramgebruikers en autopassagiers nam af binnen de 13 centrumsteden. Het aantal bestuurders van auto's en motors of bromfietsen bleef min of meer stabiel. Daartegenover nam het aantal fietsers en treinreizigers toe.

Over het algemeen gelden deze trends voor alle 13 steden, maar bij de fietsers en autobestuurders zien we een minder homogeen beeld. Het aandeel fietsers steeg

vooral in Leuven en Gent. Terwijl in steden als Brugge, Hasselt, Turnhout, Sint-Niklaas, Roeselare en Genk minder met de fiets van en naar werk of school wordt gependeld. In Leuven en Gent is er een duidelijke daling van het aandeel autobestuurders, terwijl in Aalst, Genk en Roeselare hun aandeel dan weer toeneemt.

Korte verplaatsingen met duurzaam karakter (2018)

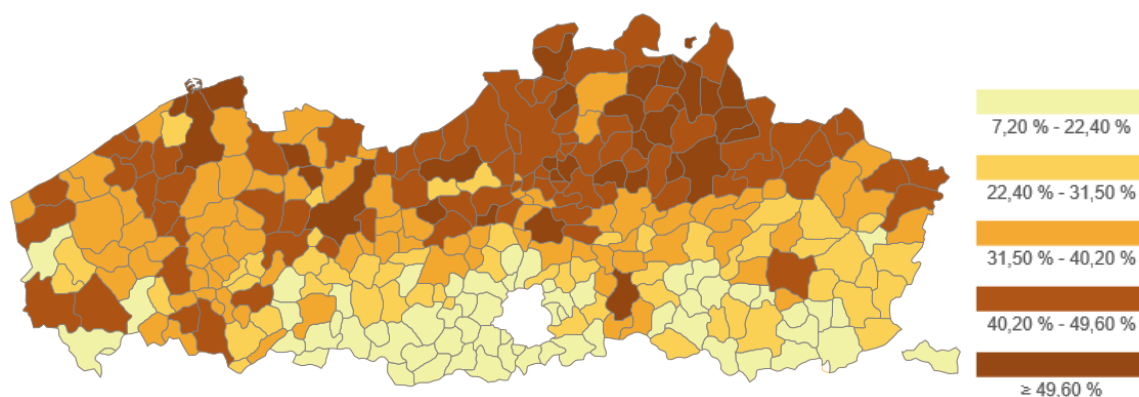
Voor korte verplaatsingen in de gemeente gebruikt 4 op 10 inwoners minstens één keer in de week de fiets, 1 op 2 inwoners verplaatst zich wekelijks te voet. In de centrumsteden ligt dit aandeel voor de fiets op 70% en te voet op 48%



Bron: Gemeente-Stadsmonitor 2018

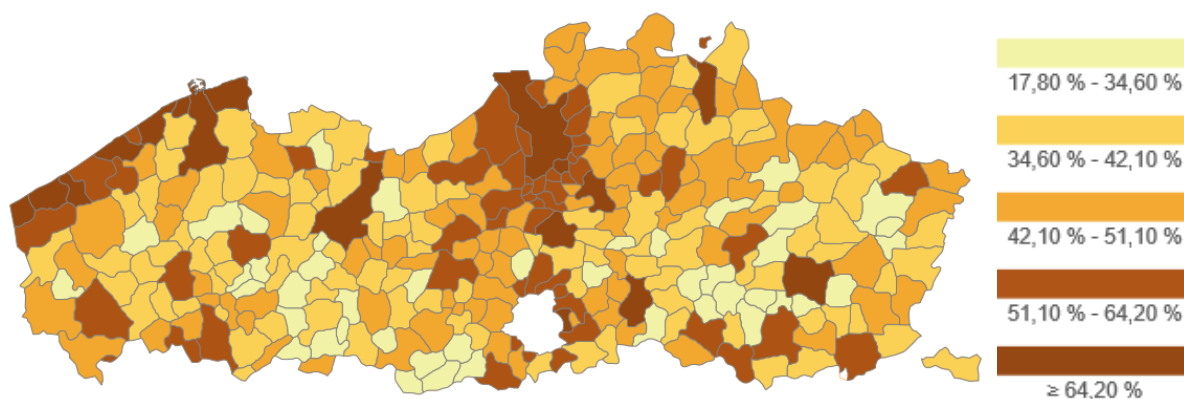
Duurzaam verplaatsingsgedrag voor korte afstanden: minder met de fiets in zuid Vlaanderen, meer te voet aan de kust in en rond Antwerpen en in de steden

Gebruik fiets voor korte afstanden (2018)



Bron: Gemeente-Stadsmonitor 2018

Te voet voor korte afstanden (2018)



Bron: Gemeente-Stadsmonitor 2018

3. Data, informatie en kennis zijn essentieel om (lokaal) beleid voor te bereiden en te ondersteunen. Het Agentschap Binnenlands Bestuur biedt hiervoor verschillende monitoren aan waaronder de Gemeente- Stadsmonitor. De Gemeente-Stadsmonitor zijn omgevingsscanners die de brede omgeving van elke Vlaamse gemeente en centrumstad in beeld brengen.

Beide monitoren bevatten meer dan 200 indicatoren, waaronder meer dan 100 survey-indicatoren, die afkomstig zijn uit een grootschalige burgerbevraging bij een representatief staal van de inwoners in elke Vlaamse gemeente of stad. De Stadsmonitor verschijnt al voor de 6de keer en beschrijft de maatschappelijke ontwikkelingen in de 13 Vlaamse centrumsteden. De Gemeentemonitor verscheen de 1ste keer in 2018 en bevat cijferreeksen die de brede maatschappelijke omgeving in elke Vlaamse gemeente of stad in beeld brengen.

Momenteel bereidt het Agentschap Binnenlands Bestuur, de release van de Gemeente-Stadsmonitor 2021 voor. De burgerbevraging zal plaatsvinden in september-oktober 2020 (na uitstel in maart 2020). Zo wordt de driejaarlijkse frequentie van de burgerbevraging aangehouden.

Heel wat vragen hebben betrekking op de mobiliteit van de burger, waaronder de vragen rond verplaatsingsgedrag: zo wordt er gepeild naar het dominant vervoersmiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en werk, school of opleiding en wordt er ook gepeild naar duurzaam verplaatsingsgedrag voor korte afstanden. Daarnaast werd er in de Stadsmonitor ook gepeild naar de frequentie van het vervoersmiddel voor woon-werk/school verplaatsingen.

Voor de Stadsmonitor kunnen we nu reeds de evolutie in beeld brengen voor sommige items rond mobiliteit, bij de release voor de zomer 2021 zullen we dat ook kunnen doen voor alle gemeenten, steden in Vlaanderen

4. Er is geen compleet overzicht van het aantal en type deelfietsen en -steps voor alle 13 Vlaamse centrumsteden. Iedere stad of gemeente kan zelf beslissen om deelfietsen of -steps op hun grondgebied toe te laten en maakt hier een eigen vergunningskader voor op.

Wat betreft Blue-bike is in alle 13 Vlaamse centrumsteden minstens 1 Blue-bike locatie aanwezig. Hieronder een overzicht van het aantal Blue-bike fietsen per centrumstad:

Aalst	12
Antwerpen	130
Brugge	98
Genk	9
Gent	181
Hasselt	52
Kortrijk	61
Leuven	35
Mechelen	79
Oostende	63
Roeselare	32
Sint-Niklaas	34
Turnhout	15

Voor gegevens over deelwagens verwijs ik u naar de grafiek in de bijlage (het % aandeel autodeelvoertuigen in de 13 centrumsteden volgens de surveycijfers van de stadsmonitor 2017).

5. Met de opmaak van een Mobiliteitsvisie (voor Vlaanderen) en 15 regionale mobiliteitsplannen laat ik een omvattend kader creëren om de modal split in Vlaanderen aanzienlijk te kunnen verschuiven. Hoewel de modal split in de centrumsteden momenteel al duurzamer is dan in de rest van Vlaanderen zal deze niettemin ook nog kunnen verbeteren dankzij de maatregelen-pakketten die in voornoemde plannen uitgewerkt zullen worden.

De focus zal hierbij liggen op een sterk investeringsbeleid, dit in samenwerking met de verschillende mobiliteitspartners en met de lokale besturen (waaronder centrumsteden).

Met het oog op het realiseren van een modal shift is een belangrijke stap het inzetten op combimobiliteit. Dit zal investeringen vergen in zowel het multimodale netwerk als in de knooppunten van dat netwerk de zogenaamde mobipunten, die zeker ook in de centrumsteden zullen te vinden zijn en waarvoor financiële stimuli in uitwerking zijn.

BIJLAGE

[Overzichtsgegevens](#)