

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1284
van **MERCEDES VAN VOLCEM**
datum: 4 juni 2015

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Autobezit in steden - Stand van zaken

Hoe inwoners en stadsgebruikers zich verplaatsen in de stad bepaalt tevens de leefbaarheid en duurzaamheid van die stad. Een efficiëntere inzet van vervoersinfrastructuur moet er toe bijdragen dat mensen pas in laatste instantie een beroep doen op de auto om zich te verplaatsen. De voorbije tien jaar wordt duidelijk dat de ontwikkelde wereld "peak car" heeft bereikt, een piek in het autobezit en -gebruik.

Millennials - degenen die geboren zijn in de jaren '80 en '90 van de twintigste eeuw - leiden de verandering in mobiliteitsgedrag. Het gedrag van deze jongere generaties zijn in dit opzicht de "kanaries in de kolenmijn".

De belangrijkste verklaringen voor het veranderende mobiliteitsgedrag lijken namelijk verband te houden met veranderingen in cultuur en samenleving, in veel gevallen versneld door de technologische ontwikkeling. Steeds meer gegevens wijzen er immers op dat jonge mensen een fundamenteel andere relatie tot de auto hebben dan hun ouders. Voor deze millennials is de auto van minder van belang als statussymbool.

De opkomst van de smartphone en de sociale media zou ook tot een daling van het autogebruik hebben geleid: naarmate het gemakkelijker wordt digitaal contact te onderhouden, wordt het minder noodzakelijk naar vrienden of familie te rijden om hen te zien. Ook zijn er aanwijzingen dat e-commerce tot minder afgelegde kilometers heeft geleid.

Opdat de Vlaamse Regering met haar beleid op deze geschetste tendens kan inspelen, is het noodzakelijk over de juiste informatie te beschikken.

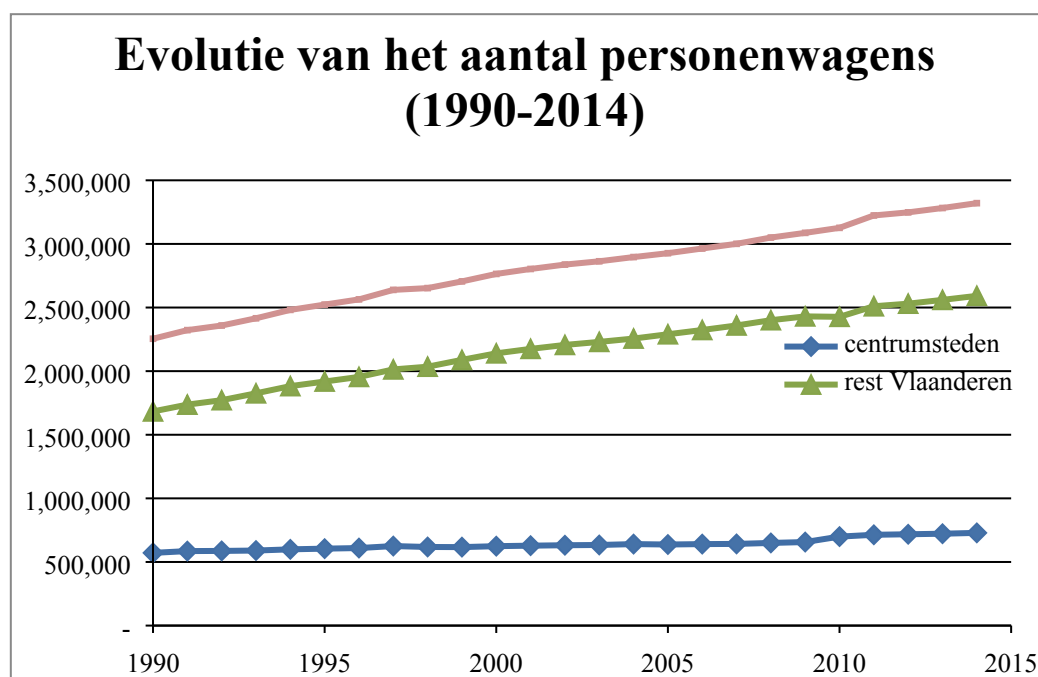
1. Kan de minister een overzicht bezorgen van het autobezit in de centrumsteden, en andere steden en gemeenten? Graag gegevens voor de jaren 2000, 2005, 2010 en 2011, 2012, 2013 en 2014.
2. Plant de minister maatregelen om de focus te leggen op de nieuwe generatie autogebruikers? Zo ja, kan de minister een overzicht geven?
3. Welke mogelijkheden ziet de minister om hen te stimuleren om passagiers mee te laten rijden van en naar het werk?
4. Hoe zet de Vlaamse Regering in op een duurzamer gebruik van de wagen in de vrije tijd?

ANTWOORD

op vraag nr. 1284 van 4 juni 2015

van **MERCEDES VAN VOLCEM**

1. Een overzicht van het autobezit in de centrumsteden, en andere steden en gemeenten – zie figuur 1 en tabel.

Figuur 1. Evolutie van het aantal personenwagens in de centrumsteden en in de overige Vlaamse gemeenten tussen 1990 en 2014

Tabel: evolutie van het personenwagenpark tussen 2000 en 2014 in Vlaanderen en in de centrumsteden.

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Antwerpen	192.471	186.169	189.493	192.115	192.707	192.967	194.240
Mechelen	30.349	32.372	35.415	35.523	35.022	34.714	35.006
Turnhout	17.011	17.766	18.574	19.055	19.186	19.323	19.415
Leuven	34.941	36.885	70.342	73.667	74.646	76.069	77.034
Brugge	48.988	51.388	53.269	54.307	54.686	55.104	55.478
Kortrijk	35.184	35.316	37.460	38.302	38.733	38.812	39.471
Oostende	24.278	25.571	26.421	26.857	27.157	27.294	27.507
Roeselare	24.582	26.307	28.482	29.302	29.690	30.036	30.630
Aalst	33.065	34.569	36.986	37.907	38.122	38.495	38.717
Gent	94.277	97.051	102.214	103.265	104.099	104.353	104.989
Sint-Niklaas	28.633	29.713	31.318	32.214	32.263	32.539	32.855
Genk	28.257	29.705	32.175	33.082	33.103	33.460	33.888
Hasselt	32.193	34.420	37.259	38.102	38.357	38.950	39.445
Tot. Centrumsteden	624.229	637.232	699.408	713.698	717.771	722.116	728.675
Rest Vlaanderen	2.139.896	2.289.833	2.426.956	2.509.992	2.530.264	2.560.129	2.591.734
Vlaanderen	2.764.125	2.927.065	3.126.364	3.223.690	3.248.035	3.282.245	3.320.409

2. Maatregelen die focus leggen op de nieuwe generatie autogebruikers

Dat belet niet dat we beleidsmatig ondersteuning willen geven aan minder op de individuele auto gerichte Vlaamse inwoners. Ik verwijs hiervoor naar mijn beleidsnota:

"Ik wil de complementariteit van de verschillende transportmodi benadrukken en stuur aan op een meer gevarieerd en gecombineerd gebruik ervan. Ik besteed extra aandacht aan het ontwikkelen van de knooppunten waar de verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten, zodat overstappen vlot en logisch verloopt. Voldoende Park and Rides (P+R's) en transitzones zo dicht mogelijk bij de woon- en werkplaats met vlotte en comfortabele overstapmogelijkheden voor reizigers en een goede dienstverlening zijn essentieel om de ketenmobiliteit te versterken.

Ik zorg er voor dat de openbaarvervoerknooppunten goed en veilig bereikbaar zijn voor voetgangers en fietsers en ik besteed bijzondere aandacht aan de toegankelijkheid ervan voor minder mobiele. Op deze knooppunten en P+R's zorgen we voor voldoende en veilige fietsenstallingen en voldoende parkeerplaatsen. Deelfietsen of deelauto's kunnen het voor- en natransport (van woning naar station en van station tot werkplaats) verbeteren. In de stadsrand kunnen parkings bij openbaarvervoerhaltes een goede oplossing zijn.

Samen met de minister van Werk moedig ik bedrijven aan om aandacht te hebben voor het woon-werkverkeer. Onder meer door het voorzien van fietsenstallingen, douches, kan het aantal woon-werkverplaatsingen met de fiets verhogen. Medefinanciering hiervan geschiedt bv via het Pendelfonds of een toekomstig Shuttlefonds. Ik moedig plaats- en tijdsafhankelijk werken aan en nemen zo druk weg van de ochtend- en avondspits.

De Vlaamse overheid stimuleert de invoering van het mobiliteitsbudget als element om werknemers een keuze te geven tussen de verschillende vervoersalternatieven in functie van hun persoonlijke mobiliteitsbehoefte. Hiervoor ga ik in overleg met de federale overheid om de noodzakelijke aanpassingen aan fiscaliteit, sociale zekerheid en arbeidswetgeving te bekomen."

3. Carpoolen van en naar het werk.

Carpoolen van en naar het werk heeft steeds mijn aandacht gehad. In mijn beleidsnota heb ik in dit verband gesteld: "Carpoolparkings maken eveneens deel uit van een goed verknoopt netwerk. Indien een carpoolparking of P+R een te hoge bezettingsgraad heeft, kijk ik naar de uitbreidingsmogelijkheden."

Parallel zijn er diverse apps die carpoolen ondersteunen. Dat aanbod neemt nog steeds toe.

4. Meer duurzaam gebruik van de wagen in de vrije tijd.

De prioriteit van de Vlaamse Regering voor een duurzamer gebruik van de wagen ligt bij woon-werk en woon-schoolverkeer. Maar gelijktijdig wordt ook een duurzaam gebruik van de wagen in de vrije tijd gestimuleerd.

We verplaatsen ons steeds vaker voor recreatieve doeleinden. Uit het meest recente Onderzoek Verplaatsingsgedrag van de Vlamingen blijkt dat het vrijetijdsverkeer nu al een kwart van de afgelegde verplaatsingen voor zijn rekening neemt.

We verwachten dat dat nog gaat stijgen. Vrijtijdsvoorzieningen vragen zelf meer ondersteuning om duurzame mobiliteit te stimuleren. De carpoolparkings of P+R-faciliteiten bieden de nodige faciliteiten in het kader van citytrips. Met de uitbouw van het netwerk van fietsostrades maken we het niet alleen voor de functionele fietsers veiliger op de weg. Die kunnen aanknoping bieden naar de knooppunten van het toeristisch fietsroutenet.