

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 83
van **MERCEDES VAN VOLCEM**
datum: 14 oktober 2015

aan **BEN WEYTS**

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

Fileleed in centrumsteden - Maatregelen

De leefbaarheid en duurzaamheid van de stad worden sterk mede bepaald door de manier waarop inwoners en stadsgebruikers zich verplaatsen. Een efficiëntere en evenwichtige inzet van vervoersmodi en -infrastructuur moeten ertoe bijdragen dat in de stad pas in laatste instantie een beroep gedaan wordt op de auto om zich te verplaatsen, teneinde de verkeershinder en verkeersdruk op natuur en milieu te verminderen. Belangrijk daarbij is de toegankelijkheid tot de alternatieve vervoersmodi en -infrastructuur te verhogen.

Steden als Antwerpen, Gent en Brugge kreunen onder de files. Vooral tijdens spitsuren, waarbij woon-werkverkeer de belangrijkste oorzaak is, is het heel lang stapvoets aanschuiven.

Fileleed veroorzaakt tal van ergernissen, werknemers die te laat komen op het werk en daardoor minder productief zijn, intensief gebruik van de wegen veroorzaakt ook grotere slijtage.

1. Welke maatregelen of investeringen zijn gepland? Wordt er in stimuli voorzien voor minder gebruik van de wagen in de stad?
2. Hoe staat de minister tegenover een mobiliteitsbudget of een premie om de wagen thuis te laten? Er kan bijvoorbeeld gestart worden bij de ambtenaren of mensen die binnen 6 kilometer van hun werk wonen. Of kan in een premie voorzien worden per km voor wie kiest voor een elektrische fiets?
3. Zijn er onderzoeken omtrent de vermindering van congestie opgestart? Zo ja, werd de congestie in Vlaanderen onderzocht? Waar liggen de knelpunten? Is er een onderzoek per centrumstad?

ANTWOORD

op vraag nr. 83 van 14 oktober 2015

van **MERCEDES VAN VOLCEM**

1. Het gemeentelijk mobiliteitsplan vormt voor steden en gemeenten het kader voor het lokale mobiliteitsbeleid. Vertrekkende van de bestaande, lokale mobiliteitstoestand en een inschatting van de toekomstige mobiliteitsbehoeften worden doelstellingen en concrete acties uitgewerkt die uitvoering moeten geven aan de aspecten bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

Aanvullend op het lokale mobiliteitsbeleid werkt de Vlaamse overheid mobiliteitsmaatregelen uit voor het hoofdwegennet. Deze hebben vaak een directe impact op de verkeersafwikkeling op de lokale wegen. Een aanpassing van de wegcapaciteit en de aanleg van missing links ter hoogte van knelpunten op gewestwegen draagt immers bij tot minder sluipverkeer en een betere ontsluiting van het onderliggend wegennet. Naast inspanningen op het niveau van de weginfrastructuur biedt de Vlaamse overheid de burger ook een aanbod aan vervoersalternatieven voor de wagen aan. Zo wordt onder meer ingezet op de uitbouw van Park en Rides, van fiets- en voetgangersnetwerken en op het versterken van het stedelijk openbaar vervoer en het aanbod aan deelauto's en deelfietsen.

Wat de uitbouw van fietsnetwerken betreft wordt prioritair ingezet op de aanleg van fietssnelwegen in het metropolitane kerngebied (Vlaamse Ruit). De fietssnelwegen verbinden de belangrijkste kernen en mobiliteitsknooppunten en zorgen ervoor dat fietsers veilig, snel en comfortabel van de stadsrand tot in het centrum geraken, waar met schakelroutes wordt aangetakt op lokale netwerken. De uitbouw van de Park en Rides (P&R) gebeurt met aandacht voor de verknoping van netwerken en de bereikbaarheid van openbaar vervoersknooppunten. Zo worden concrete opportuniteiten rond Antwerpen en in de Vlaamse Rand opgepikt. In het kader van het Masterplan 2020 voor de mobiliteit in en rond Antwerpen worden een aantal extra grote P&R's uitgewerkt, gekoppeld aan een versterking of uitbreiding van het Antwerpse tramnet. In de Vlaamse Rand wordt er afstemming gezocht met de uitbouw van het GEN-netwerk.

Voor wat de uitbouw van Vlaamse stads- en streekvervoer betreft ligt de focus op de potentieelhoudende assen waar een afgestemde frequentie, voldoende capaciteit en goede doorstroming essentieel zijn. Met betrekking tot het aanbod aan deelfietsen, wordt in het kader van de combimobiliteit door de Vlaamse overheid vooral ingezet op de ondersteuning van het gebruik van deze fietsen (o.a. Blue-bike) van en naar mobiliteitsknooppunten (last mile).

Daarnaast zorgt het pendelfonds ervoor dat bedrijven en publieke instellingen in samenwerking met private actoren gestimuleerd worden om maatregelen te nemen die het woon-werk verkeer verduurzamen.

2. De fiscus heeft een specifiek kader voorzien voor verschillende vervoersmodi, zowel voor de werknemer als voor de werkgever. Zo bestaan er fiscale voordelen voor mensen die zich verplaatsen met het openbaar vervoer, die carpooling of die zelf privé met anderen pendelen, die met de fiets komen, enz.

Bedrijven kunnen vandaag al opteren voor het invoeren van een fietsvergoeding om het fietsgebruik te stimuleren, en dit ook voor elektrische fietsen (met

trapondersteuning tot 25 km/u) aangezien deze gelijkgesteld worden met gewone fietsen.

Ik ben geen voorstander om aanvullend op de al bestaande financiële incentives, nog bijkomend premies te voorzien. Dit kan immers aanleiding geven tot budgettaire ontsporing.

Wel zal er in samenwerking met de federale overheid werk gemaakt worden van een individueel mobiliteitsbudget. Belangrijk hierbij is dat de werknemer vrijwillig de keuze zal kunnen maken tussen de verschillende vervoersalternatieven in functie van hun persoonlijke mobiliteitsbehoefte.

3. Het Verkeerscentrum voert onderzoek uit naar de congestie op de autosnelwegen en werkt samen met het Agentschap Wegen en Verkeer maatregelen uit om de doorstroming op de autosnelwegen te verbeteren.

De Lijn heeft, voor wat de trajecten die door haar trams en bussen worden bereden betreft, een vrij accuraat beeld van waar en hoe structurele congestie zich voordoet op de Vlaamse gewestwegen, ook in en rond de centrumsteden.

In het kader van de werkzaamheden van de Task Force Doorstroming monitort De Lijn immers de doorstromingsvoorwaarden, waarbinnen het openbaar-vervoeraanbod aan de klant dient te worden gebracht.