

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 157
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 15 november 2019

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

Modal shift - Doelstelling stedelijke regio's

In het Vlaams regeerakkoord staat dat er gestreefd wordt naar een ambitieuze modal shift. Hierin moet het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets, via deelsystemen, met collectief vervoer of taxi) voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40 procent. Voor de vervoersregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent streven we zelfs naar een aandeel van duurzame modi van minstens 50 procent. Deze ambitieuze modal shift halen is van groot belang voor de Antwerpse regio, met het vooruitzicht van de komende Oosterweelwerken.

1. Hoe zal de doelstelling van de 50/50-modal shift in de stedelijke regio's verder bereikt worden? Welke middelen en ondersteuning krijgen de betrokken vervoersregio's in handen? Welk groeipad en/of tijdslijn wordt er gehanteerd met betrekking tot de modal shift?
2. Een modal shift is logischerwijs makkelijker te bereiken in de stedelijke regio dan in de rurale gemeenten rond die stad. Vooral omdat er in de stad kortere verplaatsingen worden gemaakt en het aanbod van (deel)fiets, openbaar vervoer, taxi enzovoort er groter is. Dit impliceert ook dat om een 50/50-modal shift in de stedelijke vervoersregio's te bereiken, de steden vermoedelijk een groter aandeel duurzame verplaatsingen moeten bereiken dan de rurale gemeenten in die vervoersregio.

Klopt deze redenering? Zijn er reeds projecties over wat het aandeel van de stedelijke regio's zal moeten zijn binnen de vervoersregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent?

3. Voor de Antwerpse regio is de uitbouw van het station Luchtbal tot noordelijk knooppunt van het openbaar vervoer een belangrijke factor, zeker in het kader om in voldoende alternatieven te voorzien voor de Oosterweelwerken. De omvorming van dit station is één van de gekozen leefbaarheidsprojecten binnen het Toekomstverbond.

Kan de minister een stand van zaken geven met betrekking tot de uitbouw van dit station en het uitbreiden van het openbaar vervoersaanbod op deze locatie?

ANTWOORD

op vraag nr. 157 van 15 november 2019

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. De ambitieuze modal shift van 50/50 in de stedelijke regio's zal door een mix aan maatregelen bereikt worden. De vervoerregio's zijn momenteel gestart met de opmaak van hun regionaal mobiliteitsplan en die ambitieuze modal shift zit vervat in de doelstellingen die vooropgesteld worden. Deze plannen, die een horizon 2030 hebben, zullen klaar zijn tegen midden 2020 en operationeel tegen eind 2021 volgens de planning van het departement MOW. De maatregelen om doelstellingen en ambities in verband met modal shift te realiseren moeten dus nog uitgewerkt worden. Maar ik kan nu al stellen dat dit steeds een combinatie van maatregelen zal zijn die inzetten op het verbeteren van het vervoerssysteem en het aansturen van het gebruik, dit in combinatie met ruimtelijke maatregelen die inzetten op nabijheid. Voor de financiering van de maatregelen zal beroep worden gedaan op alle betrokken overheidsactoren. Vlaanderen zet hierbij het GIP in, het geïntegreerd investeringsprogramma van alle MOW-entiteiten. Over de GIP-programma's zullen de vervoerregioraden jaarlijks advies uitbrengen.
2. Een modal shift is inderdaad logischerwijs makkelijker te bereiken in de stedelijke regio dan in de rurale gemeenten rond die stad. Bij de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen zal de manier waarop de vooropgestelde modal shift bereikt wordt voor iedere vervoerregio uitgewerkt worden, waarbij dit multimodaal benaderd wordt.. Maar voor de VVR Antwerpen die wat verder zit in de planning dan de overige regio's kan ik stellen dat dit onderdeel uitmaakt van een (belangrijke) stand van zaken die we op de Vlaamse Regering willen brengen met betrekking tot het Routeplan 2030 in februari 2020.
Op te merken valt alvast dat de vervoerregio Antwerpen gekenmerkt wordt door de aanwezigheid van een hele zware, specifieke aantrekkingspool van internationaal belang, i.e. het havengebied. Deze attractiepool tekent mee het specifieke mobiliteitsbeeld.
3. Lantis zal voor de stationsomgeving Luchtbal een ontwerp in de omgevingsvergunningsaanvraag indienen dat de multimodale bereikbaarheid van deze OV-knoop garandeert en de verdere uitbouw van deze hub mogelijk maakt. De bediening van station Luchtbal maakt deel uit van het nieuwe vervoerplan van de NMBS en De Lijn. Als bouwheer ontwikkelt Lantis daarnaast ook een Minder Hinderplan dat een incentive vormt voor beide vervoeraanbieders de bediening van dit station te versterken. Binnen het - in opmaak zijnde - Routeplan 2030 wordt station Luchtbal ook meegenomen als een interregionaal knooppunt. Het dossier stationsomgevingen wordt verder opgevolgd door Over de Ring.