

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1554
van **SOFIE MERTENS**
datum: 14 juli 2023

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

Filedruk - Maatregelen

De files zijn het afgelopen jaar opnieuw toegenomen. In september 2022 en in maart en mei 2023 waren de files groter dan ooit in die maanden. Mensen maken steeds meer gebruik van steps of elektrische fietsen om naar het werk te gaan en we werken ook meer thuis sinds de coronacrisis, toch is de impact daarvan relatief klein op de filezwaarte. Uit onderzoek blijkt namelijk dat amper 24 procent van alle verplaatsingen in België te maken heeft met woon-werk- of woon-schoolverkeer.

Het is vooral door de demografische en economische groei dat onze wegen steeds meer belast worden. Het transport en het recreatief en sociaal vervoer hebben een grote invloed op de filezwaarte. Op het vlak van het personenvervoer is er al sterk geïnvesteerd in de fiets, en er wordt geïnvesteerd in hoppinpunten, (carpool)parkings, park-and-rides,... Om nog meer mensen te overtuigen hun wagen aan de kant te laten staan, moet het openbaar performanter worden, moet er een beter aanbod zijn én moet er nog meer ingezet worden op het vervoer op maat voor die first and last mile (taxi's, minibusjes, deelauto's,...).

Daarnaast is het goederentransport enorm toegenomen door onder andere de e-commerce. Tegen 2040 verwacht het Federaal Planbureau voor de mobiliteit zelfs een stijging van 20 procent op de Belgische wegen. Er moet dus ook ingezet worden op de modal shift voor het goederenvervoer. Er werden al maatregelen genomen, zoals de verhoging van de bruggen boven het Albertkanaal en de Vlaamse investeringen in het spoor. Dat is goed maar de files nemen niet af, in tegendeel.

1. Hoe evalueert de minister die evolutie?
2. Hoe zal de minister een halt toeroepen aan de files?
3. Hoe wil de minister de modal shift in het goederenvervoer verder bewerkstelligen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1554 van 14 juli 2023

van **SOFIE MERTENS**

1. Er is een verband tussen transport en economie. Hoe beter de economie het doet, hoe meer vraag naar (vracht)transport er zal zijn. Dat de economie in het eerste kwartaal van 2023 gegroeid is, vertaalt zich dus per definitie in een gestegen transportvraag.

Natuurlijk ben ik van mening dat stijgende filecijfers nefast zijn voor onze economie, voor onze mobiliteitservaring en voor ons dagdagelijks functioneren. Daarom heb ik ook doorheen deze legislatuur ingezet op een vlotter verkeer en een betrouwbaar netwerk. Niet enkel op korte termijn maar op basis van een plan voor de lange termijn. Het realiseren van de Mobiliteitsvisie 2040 is het instrument om alle neuzen in dezelfde richting te krijgen om zo op langere termijn de filedruk en andere mobiliteitsproblemen aan te pakken. Dat lukt niet met een unimodale of kortetermijnoplossing, omdat gedragsverandering een moeilijke opdracht is. In het goederenvervoer hangt de keuze voor een bepaalde vervoerswijze van veel verschillende factoren af: de partijgrootte, de aard van de goederen, de leveringstermijnen, kostprijzen, enz. Er zijn zeer veel verschillende elementen waarop moet worden ingezet om tot betere resultaten te komen.

- 2-3. Het staat vast dat we aanhoudende en bijkomende inspanningen moeten leveren om de doelstellingen inzake modal shift te realiseren. Dat berekende het Planbureau eerder al met het Planet model. Het realiseren van een modal shift vraagt een horizontale aanpak waarin elk beleidsniveau verantwoordelijkheid moet nemen en keuzes zal moeten maken.

Een aantal wijzigingen in ons mobiliteitsgedrag zijn vooral langetermijnwerk. Voor de korte termijn wordt vooral gefocust op een versterkt fietsbeleid en het succesvol afronden van de implementatie van Basisbereikbaarheid om een alternatief voor de wagen te voorzien. Daarnaast zullen mensen pas gebruik maken van de fiets, wanneer dit op een veilige manier kan gebeuren én wanneer dat kan op comfortabele fietspaden. Ook dat staat bovenaan de prioriteitenlijst.

Wat goederenvervoer betreft, moet er vooral verder ingezet worden op vrachtvervoer over water en per spoor. Dit doen we door bedrijven synchromodaal vervoer als een volwaardige vervoersoptie te laten beschouwen, het laadcapaciteitsgebruik van individuele transporten naar een hoger niveau te halen en het capaciteitsgebruik van de verschillende modi veel beter te verdelen.

Er werden tal van initiatieven genomen om de modal shift van wegvervoer naar spoor en binnenvaart te stimuleren. Zo zijn er de lopende steunmaatregelen in het kader van de bundeling van spoor- en binnenvaartvolumes en het opzetten van corridorshuttles en frequentieverhogingen van terminalhubshuttles. Ook is het belangrijk om te blijven inzetten op watergebonden bedrijvigheid, iets waar bijvoorbeeld in het kader van ENA werk van wordt gemaakt. Ook zet Vlaanderen in op het bewerkstelligen van een 'mental shift' bij bedrijven via Multimodaal.Vlaanderen en de marktdevelopers bij De Vlaamse Waterweg. Op die manier worden ondernemingen geïnformeerd, gesensibiliseerd en begeleid om per goederenstroom een optimale moduskeuze te maken. Ten derde wordt er ook verder

gewerkt aan de infrastructuur, zoals de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal en de aanleg van kaaimuren. Hierbij verhoogt het potentieel van de binnenvaart. Een ander voorbeeld is de cofinanciering van strategische spoorinfrastructuurprojecten, waarvoor Vlaanderen via een daarvoor voorziene enveloppe bijdraagt in samenwerking met het federale niveau.

Ik verwijs ten slotte naar de task force Multimodaal Vervoer die binnen de schoot van het VIAVIA-initiatief is opgericht en als doel heeft om beleidsmatige aanbevelingen te formuleren.