

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1558
van **STIJN BEX**
datum: 17 juli 2023

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

Stijgende filedruk - Maatregelen

Volgens Statistiek Vlaanderen was mei 2023 volgens cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum de zwaarste meimaand sinds het begin van de metingen in 2011. Mei 2023 staat zelfs op de derde plaats van de maanden met de zwaarste filedruk ooit, hoewel telewerk en fietsen in de lift zitten. Dat bericht onder andere vrt nws. In mei 2023 bedroeg de filedruk gemiddeld 1078 kilometer.uur. Het cijfer combineert filelengte met fileduur, en wordt uitgedrukt in kilometer.uur. Honderd kilometer.uren is bijvoorbeeld het equivalent van 100 kilometer file gedurende één uur of 200 kilometer file gedurende een half uur. Op de eerste plaats staan juni 2019 (1107 kilometer.uur) en oktober 2021 (1079 kilometer.uur).

Ondanks corona vertoont de filedruk sinds 2011 jaar na jaar een stijgende trend. Telewerk helpt te weinig tegen files want woon-werkverkeer maakt maar één vierde uit van alle verplaatsingen. Recreatief en vrachtverkeer blijven stijgen. Het Federaal Planbureau rekende twee jaar geleden uit dat telewerk volhouden zoals in de coronaperiode tegen 2040 slechts 1.6 procent van de vervoersvraag zou doen verdwijnen. Verwaarloosbaar dus.

Er is wel een verschuiving doorheen de dag. De vroege ochtendspits is rustiger maar de avondspits wordt steeds drukker (+10 procent), en dat komt natuurlijk ook door de demografische en economische groei. Bij ongewijzigd beleid en in gelijkaardige economische omstandigheden verwacht het Federaal Planbureau voor ons land nog een fikse toename van het vrachtvolume. Volgens het verkeerscentrum rijden we momenteel nog steeds bijna zeven procent minder kilometers met de auto dan in 2019 maar toch zullen we tegen 2040 nog vaker met die auto in de file staan, louter door de toename van het vrachtverkeer op de weg.

Uit cijfers van de FOD Mobiliteit blijkt bovendien dat de fiets niet zozeer voor minder autoverkeer zorgt maar vooral het collectief vervoer doet bloeden. De Lijn en de NMBS tellen post corona nog steeds minder reizigers, en ook carpoolen en het collectief bedrijfsvervoer verliezen marktaandeel. Die elektrische fiets of e-step - maar ook de auto - zijn gewoon zoveel meer flexibel. Een belangrijke factor voor de files in ons land is ook de bedrijfs- of salariswagen.

1. Hoe kijkt de minister naar de stijgende filedruk?
2. Wat is de impact van bovenvermelde vaststellingen op de door de Vlaamse Regering vooropgestelde modal shift?
3. Welke beleidsmaatregelen zal de minister nemen om die tendensen te keren?

ANTWOORD

op vraag nr. 1558 van 17 juli 2023

van **STIJN BEX**

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.