

OPSCHRIFT

Vergadering van: 13 maart 2014

Nummer: 2014_MC_00158

Onderwerp:
Fileprobleem Gent. - Isabelle De Clercq

Raadslid(-leden):
Isabelle De Clercq - N-VA

Vraag gericht aan:
Filip Watteuw

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting:

-

Vraag:

In een recente Europese rangschikking qua fileleed staat Gent op een weinig benijdenswaardige 9de plaats. Daarmee staat onze stad op quasi dezelfde hoogte als de metropool Parijs. Gemiddeld verloren chauffeurs in onze stad in 2013 54 uren in de files. Dat is nog een uur slechter dan in 2012. Er is dringend nood aan een doordachte en globale visie en aanpak.

1. Welke maatregelen neemt de schepen om de fileproblematiek te bestrijden?
 2. Tegen wanneer mogen de beleidsnota mobiliteit en het parkeerplan verwacht worden?
-

ANTWOORD

17 maart 2014

Het is geen toeval dat België, en meer nog Vlaanderen in het algemeen zo slecht scoort. Daar liggen meerdere factoren aan de basis.

- fiscale wetgeving: autobezit en – gebruik wordt nog altijd aangemoedigd. Denk maar aan het systeem van de bedrijfswagens.

- onze ruimtelijke (wan)ordering: onder meer door de zwakke ruimtelijke ordening zijn wij een zeer gedeconcentreerd land waardoor openbaar vervoer minder impact heeft.

- wegbeheer: wij hebben immens veel wegen (6km/km², Europees gemiddelde is 1 km/km²) en dat vraagt heel veel onderhoud. Wegenwerken zorgen voor files.

In de conclusies van de betrokken firma speelt de wegeninfrastructuur op zich natuurlijk ook een belangrijke rol. De 3 Belgische steden die in deze rang zijn steden met heel wat autosnelwegen op hun grondgebied. Zo is er in Gent de E40, de E17, de verkeerswisselaar tussen deze beide, en de R4. Bovendien zijn er in het laatste jaar heel wat werken gebeurd in de omgeving van de R4. De files op deze wegenis stralen natuurlijk ook af op Gent. Voor de stijging van 2012 naar 2013 speelt ook de heropleving van de economie een rol.

Ik geloof niet in het oplossen van files door meer infrastructuur of het verbeteren van de benutting van de infrastructuur. Dit brengt tijdelijk soelaas (kijk maar naar Nederland), maar de gewonnen capaciteit zal snel weer ingevuld worden.

Het autobezit stijgt nog steeds, het aantal werknemers stijgt nog steeds, het aantal activiteiten met verplaatsing per inwoner stijgt nog steeds. Extra capaciteit creëren lost dit niet op, we zullen nooit tegemoet kunnen komen aan de totale vraag. Deze vraag is immers onderhevig aan de wetten van de markt (weerstand/kost tov meerwaarde).

Ik geloof vooral in het inzetten op andere vervoersmodi.

Voor diegene die binnen 5 km rond Gent wonen, is de fiets de beste keuze. Met de elektrische fiets komt zelfs een afstand van 10 tot 15 km in aanmerking. We zijn dan ook volop bezig met het verbeteren van de fietsverbindingen en gaan deze legislatuur zwaar investeren in fietsinfrastructuur.

Voor diegene die van verder moeten komen, is openbaar vervoer het beste alternatief. Daarom dat de samenwerking met de NMBS en De Lijn zo belangrijk is. We zijn blij met de extra trein naar Brussel, maar betreuren (zoals daar straks al gezegd) het wegvallen van de P-trein vanuit Dampoort. Er moet juist meer OV komen in plaats van minder. We zijn volop bezig met tramsinfrastructuur, met het verbeteren van de doorstroming van OV. Helaas maakt de Vlaamse en federale overheid andere keuzes: investeren in autoinfrastructuur, blijven subsidiëren van bedrijfswagens, etc. Tegen deze keuzes zijn onze beleidsmiddelen beperkt.

Timing parkeerplan: vermoedelijk rond de zomer een communicatieronde hierover, zodat het na de zomer afgewerkt kan worden.

Timing van mijn beleidsnota mobiliteit & openbaar domein: Voorjaar 2014

Timing mobiliteitsplan Gent: najaar 2014 (september / oktober)
