

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 590
van **AXEL RONSE**
datum: 9 juli 2018

aan **JOKE SCHAUVLIEGE**
VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

Ontwikkeling stationsomgevingen - Mogelijkheden

De laatste jaren zien we in de stationsomgevingen van onze centrumsteden grote veranderingen. Gent, Leuven, Hasselt, Aalst, Kortrijk, op al deze plaatsen rijzen nieuwe vastgoedprojecten uit de grond. Het gaat hierbij vaak om een gemengde ontwikkeling van wonen, werken, kantoren, diensten en winkels. Een goede zaak, aangezien deze locaties goed ontsloten zijn met het openbaar vervoer. Tegelijk worden de nodige middelen vrijgemaakt voor meer groen en voorzieningen voor openbaar vervoer en de fiets. De auto wordt ondergronds gebracht, wat zorgt voor een aangename omgeving.

In het kader van het gewenste ruimtelijk beleid van verdichting, verweving en kernversterking moeten we ook in de toekomst blijven inzetten op de ontwikkeling van deze terreinen, die vaak eigendom zijn van de NMBS of Infrabel.

Maar ook in kleinere steden en dorpen zijn in de onmiddellijke omgeving van de stations en haltes van de NMBS nog grote terreinen, die vaak braak liggen en dus beter kunnen worden benut. Ik denk aan de stationsomgevingen van Wervik, Ieper en Poperinge (lijn Kortrijk-Poperinge), maar ook in andere provincies zijn hier grote potenties voor nieuwe ontwikkelingen.

1. Erkent de minister de grote potenties voor ontwikkeling in stationsomgevingen van kleinere steden en dorpen?
2. Werden de potenties van deze terreinen reeds in kaart gebracht? Wat zijn hiervan de resultaten en hoe zullen ze worden ingebracht in het gewenste ruimtelijk beleid van het nieuwe Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)?
3. Indien deze potenties op heden nog niet in detail in kaart zijn gebracht, zal de minister opdracht geven hierover een studie te laten maken, in samenwerking met de NMBS en Infrabel?

ANTWOORD

op vraag nr. 590 van 9 juli 2018

van **AXEL RONSE**

1. Ik citeer graag uit de strategische doelstellingen van de strategische visie van het BRV.

"Vlaanderen heeft in 2050 meer woon- en werkplekken nabij collectieve vervoersknopen of fietsinfrastructuur en concentraties van voorzieningen, zodat mensen hun dagdagelijkse verplaatsingen kunnen organiseren.

Het streefdoel is dat in 2050 meer mensen te voet of met de fiets of in de toekomst eventueel andere duurzame vervoersmodi naar hun werk of school kunnen gaan en basisvoorzieningen vinden in hun directe leefomgeving. Basisbereikbaarheid en het bereiken van belangrijke maatschappelijke functies zijn gegarandeerd. Door nieuwe woon- en werkplekken en voorzieningen te enten op duurzame verplaatsingen, kunnen meer mensen kiezen tussen zoveel mogelijk verplaatsingsmodi, zoals de wagen, de fiets of het collectief vervoer. De ruimtelijke organisatie draagt zo bij tot mobiliteitsbeheersing en energiezuinigheid."

Stationsomgevingen vormen bij uitstek zulke locaties. De grote potenties voor ontwikkeling van zulke stationsomgevingen worden binnen het BRV dan ook meermaals erkend.

Bovendien heb ik het afgelopen jaar een evaluatie laten uitvoeren van de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de Vlaamse hoofdstations. Deze studie werd afgelopen maand gepubliceerd. De evaluatie betreft veeleer de grotere hoofdstations, maar in de studie wordt regelmatig ook gewezen op het toekomstig potentieel van kleinere stations. De evaluatiestudie formuleert ook een aantal lessen voor een toekomstig 'knooppuntenbeleid'.

- 2-3. Momenteel onderzoekt mijn administratie op welke wijze en met welk beleid we de ontwikkeling van deze locaties verder kunnen stimuleren en ondersteunen. Een aantal lessen van de eerdere studie komen hier bij van pas.