

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 1352  
van **LODE CEYSSENS**  
datum: 21 juni 2016

---

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

---

*Combimobiliteit - Mogelijk spoorwegstation Halen*

Sinds zijn aantreden hecht de minister bijzonder veel belang aan ketenmobiliteit, door hem ook met een kleine nuance tot combimobiliteit herdoopt. Ik citeer ter illustratie uit de beleidsbrief van de minister:

“Ik wil werken aan een gedragsverandering waarbij men niet langer automatisch kiest voor de wagen om alle trajecten af te leggen, maar ook - deels - gebruik maakt van andere vervoersmodi. Belangrijk is in te zetten op de maximale verknoping van netwerken en zo te komen tot een betere combimobiliteit.

Ik wil de complementariteit van de verschillende transportmodi benadrukken en stuur aan op een meer gevarieerd en gecombineerd gebruik ervan. Ik besteed extra aandacht aan het ontwikkelen van de knooppunten waar de verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten, zodat overstappen vlot en logisch verloopt. Voldoende Park and Rides (P+R's) en transitzones zo dicht mogelijk bij de woon- en werkplaats met vlotte en comfortabele overstapmogelijkheden voor reizigers en een goede dienstverlening zijn essentieel om de ketenmobiliteit te versterken.”

Combimobiliteit met een goede P+R zou ook een bijkomende en snelle versterking van de toegang tot openbaar vervoer kunnen betekenen in Vlaanderen.

Zo ligt er in Limburg, ter hoogte van Halen, op dit vlak een mooie opportuniteit. Een nieuw treinstation, voornamelijk op combimobiliteit gericht, waar spoorlijn 35 de E314 kruist, zou mooie combinatiemogelijkheden bieden voor wie vandaag dagelijks of bijna dagelijks van het noorden, het oosten of het westen van Limburg naar Vlaams-Brabant of Brussel pendelt. Een vlotte overstap van de auto op de trein zou waarschijnlijk de snelst mogelijke verplaatsing genereren voor een, allicht, aanvaardbare investeringskost.

Een nieuwe stopplaats aan de kruising van deze spoorlijn met de E314 heeft veel potentieel. De ligging en de parkeerfaciliteiten van bijvoorbeeld station Diest en station Hasselt bieden vandaag onvoldoende potentieel voor wie de auto kiest als voortransport. Men verliest te veel tijd om tot Diest of Hasselt te rijden.

Deze denkpiste werd voorgelegd aan de NMBS en die reageerde verre van negatief. Ook bij de lokale besturen in de buurt moet een draagvlak te vinden zijn.

Uiteraard moet een en ander nog verder onderzocht worden.

1. Gaat de minister akkoord met het principe dat deze P+R's ook moeten kunnen gerealiseerd worden op de kruising van snelwegen en spoorwegen?
2. Is de minister van plan dit dossier, dat een duidelijke uitvoering is van zijn vooropgestelde beleidsprincipes, te steunen en zijn administratie te laten onderzoeken wat de voor- en nadelen, bedreigingen en opportuniteiten van een dergelijk project zouden kunnen zijn?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 1352 van 21 juni 2016

van **LODE CEYSSENS**

---

1. Het is geenszins de bedoeling om ter hoogte van alle kruisingen van een snelweg met een spoorlijn een P+R uit te bouwen.

Daar de tussenafstanden in het hoofdwegennet niet te dicht bij elkaar mogen liggen in functie van een vlotte verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet, is het bovendien niet raadzaam om bijkomende op- en afritten op autosnelwegen te realiseren.

In de eerste plaats wordt ingezet op de realisatie van bijkomende carpoolparkings aan de op- en afritten van de snelweg en op de optimalisatie ervan als P+R wanneer er een openbaar vervoerverbinding (OV-verbinding) langs loopt. Bovendien is ook nuttig om verspreide P+R aan te leggen aan OV-lijnen die een snelle verbinding tussen P+R en stations kunnen realiseren.

2. De door u voorgestelde nieuwe stopplaats te Halen kan niet worden weerhouden voor verder onderzoek. Het is immers niet wenselijk om in landelijke dorpskernen (Linkhout of Zelem), waar de stopplaats eventueel zou komen, een grote verstoring te realiseren. De kans op ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen op een dergelijk knooppunt is groot waardoor de druk op de omgeving kan toenemen. Het realiseren van een eventueel nieuwe op- en afritcomplex langs de E314 zal bovendien stuiten op heel wat milieubezwaren, daar dit complex zou komen te liggen in de nabijheid van de Demervallei en in bos- en Natura 2000-gebied.

Een alternatieve oplossing bestaat er in om de carpoolparking in Halen te gebruiken als P+R in aansluiting op de lijnbussen naar station Diest. De reistijd is 8 -14 minuten. Deze parking heeft nog voldoende restcapaciteit (volgens een recente meting blijft nog 50% van de parkeercapaciteit onbenut).

Een andere mogelijkheid is de parkeercapaciteit van de parking in Diest uit te breiden, waarvoor in het (nog niet goedgekeurde) ontwerp van investeringsprogramma 2016-2020 van de NMBS kredieten zijn voorzien.