

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 155

van **TINNE ROMBOUTS**

datum: 5 december 2019

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

NMBS-station Noorderkempen - Invoering betalend parkeren

Wij hebben recent via de kranten vernomen dat de NMBS de parking bij het [station Noorderkempen betalend wenst te maken](#).

Alle overheden staan voor de uitdaging om een modal shift te realiseren om Vlaanderen opnieuw mobiel te krijgen en onze klimaatdoelstellingen te halen. Het is dan ook onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat een belangrijke mobiliteitspartner als de NMBS een maatregel zou treffen die hiermee totaal tegenstrijdig is. Elk gebruik van openbaar vervoer dient gestimuleerd te worden.

De situatie van het station Noorderkempen is uniek door zijn bijzondere ligging. Het is een station in het buitengebied, langs een overvolle autosnelweg. Hoewel men bij de start weinig geloof had in het succes, stellen we elke dag een groeiend succes vast. Getuige hiervan de nog steeds véél te kleine parking, hoewel ze enkele jaren geleden reeds een uitbreiding kende t.o.v. het initiële bouwplan. Net door het succes van dit station wordt zijn 'model' als voorbeeld aangehaald in het parlement met de vraag om dit ook in andere regio's uit te bouwen.

Omdat dit station een ruime regio uit het buitengebied bedient en omdat het aanpalend ligt aan de autosnelweg, moeten wij net elke automobilist die zich anders via de E19 verplaatst, verwelkomen op deze parking. Uiteraard moedigen wij alternatieve vervoersmodi ook aan. Dit zal tevens onderwerp uitmaken van het overleg met de vervoersregio met o.a. de vraag tot uitbreiding van de fietsenparking. Maar we mogen ook niet blind zijn voor de realiteit. Vanuit de ruime bedieningsregio is het (momenteel) onmogelijk om met voldoende snelle en flexibele alternatieve vervoersmiddelen al deze auto's op te vangen.

De nood aan uitbreiding van de parking kan niet ontkend worden. De NMBS had hiervoor reeds plannen ingediend, maar die hebben de toets op de ruimtelijke ordening niet doorstaan. Het is aan de betrokken overheden om in overleg te gaan om zo snel mogelijk tot een effectieve oplossing te komen met een aangepast concept van parkinguitbreiding. Ook de discussie wie deze financiering mee moet dragen, mag geen struikelblok vormen om tot een oplossing te komen. Hiertoe zijn overheden verplicht om samen te werken.

In het kader van de bespreking van de beleidsnota Mobiliteit heb ik de kans gehad om minister Peeters reeds de vraag voor te leggen welke maatregelen zij zou nemen om dit contrabeleid aan te pakken en specifiek voor de parking Noorderkempen tot een oplossing te komen. Ze heeft aangegeven het overleg met de NMBS te willen aangaan.

De afgelopen weken konden we enkel nog meer alarmerende berichten lezen, namelijk:

- dat uitbaters van de nieuwe Park & Rides rond [Antwerpen hun aanbod betalend willen maken](#);
- de stad Antwerpen in overleg met NMBS overweegt [om zelfs de fietsenparking betalend te maken](#), midden in het stadscentrum.

1. Heeft er reeds overleg plaatsgevonden met de NMBS om de problematiek rond de parking Noorderkempen te bespreken?
2. Is de Vlaamse overheid vragende partij om enerzijds deze parking gratis te maken en anderzijds een nieuw concept uit te werken voor de parkinguitbreiding?
3. Indien dit overleg nog niet heeft plaatsgevonden, kan de minister dan meedelen of en wanneer ze dit overleg plant? Indien dit overleg heeft plaatsgevonden, kan ze hiervan het resultaat meedelen?
4. Overweegt de minister om de uitbreiding van de parking aan het station Noorderkempen mee te financieren met Vlaams geld en/of zijn hierover afspraken gemaakt met de NMBS en/of nog andere partners? Zo ja, welke afspraken?
5. Maakt de park & ride Antwerpen alsook de fietsenparking onderdeel uit van de alternatieve maatregelen in het kader van de lage-emissiezone (LEZ) Antwerpen?
6. Is de minister het ermee eens dat het betalend maken van parkeren, om vervolgens over te stappen op alternatieve vervoersmodi, een negatieve maatregel is met het oog op de modal shift in mobiliteit en het bereiken van onze klimaatdoelstellingen? Het gewenste gedrag wordt immers gestraft. Als ze het hiermee niet eens is, hoe motiveert ze dit dan en brengt ze dit in lijn met het regeerakkoord?
7. Welke instrumenten heeft de minister om in te grijpen op dergelijke beslissingen van enerzijds lokale besturen en anderzijds andere vervoerspartners?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Zuhal Demir (155), Lydia Peeters (210).

ZUHAL DEMIR

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

ANTWOORD

op vraag nr. 155 van 5 december 2019

van **TINNE ROMBOUTS**

Deze vraag valt eerder onder de bevoegdheid van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Wat betreft het Departement Omgeving kan ik U wel melden dat het parkeerbeleid inderdaad een belangrijke schakel vormt in het stimuleren van een duurzamere modal shift. Dit aspect zal onder andere in de verschillende vervoerregio's moeten bekeken worden, waarbij de NMBS ook betrokken moet worden. Het Departement Omgeving is in de meeste vervoerregio's betrokken als adviserend lid. Op het moment dat deze discussie in de vervoerregio's gevoerd wordt, zal het Departement Omgeving zich daar mee over buigen en standpunt over innemen, geval per geval. Het Departement Omgeving heeft geen overleg gehad met NMBS over het al dan niet betalend maken van parkings.