

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 210
van **TINNE ROMBOUTS**
datum: 5 december 2019

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

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).

ANTWOORD

op vraag nr. 210 van 5 december 2019

van **TINNE ROMBOUTS**

1. Op ambtelijk niveau is er in oktober 2019 overleg gepleegd over de problematiek van het station Noorderkempen in het breder kader van de verkeersproblematiek in de vervoerregio Antwerpen. Ook de gemeente Brecht heeft al enkele vergaderingen met de NMBS gehad.
2. De capaciteit van een stationsparking en het al dan niet betalend karakter ervan zijn onderdelen van het parkeerbeleid dat rond een station moet gevoerd worden. Dergelijk beleid is niet eenvoudig te bepalen want er spelen een aantal factoren.

Oneigenlijk gebruik moet inderdaad vermeden worden. Het betalend maken kan dan mogelijkwijze een deel van de oplossing zijn indien men gedifferentieerde tarieven hanteert waarbij de (regelmatige) treingebruikers een laag en eerder symbolisch tarief betalen, terwijl niet-treingebruikers een hoger tarief betalen. Maar ik ben absoluut een tegenstander van strategieën om de inkomsten van stationsparkings op te drijven door het invoeren van betalend parkeren en het verhogen van dergelijke tarieven vanuit de redenering dat de vraag van treinabonnees inelastisch zou zijn, d.w.z. dat zij blijven gebruik maken van de stationsparking ongeacht of deze betalend is en ongeacht de hoogte van het tarief. De realiteit leert dat bij het invoeren van betalend parkeren er heel wat autogebruikers uitwijken naar de omliggende straten (met alle overlast van dien) of gewoon de auto nemen voor hun volledige traject. Ook in Brecht geeft de helft van de deelnemers aan een enquête (zie ook punt 3) aan dat zij de trein niet meer zouden nemen als de parking betalend zou worden. Los van het feit of dit ook realiteit zou worden zijn dat toch cijfers die tot voorzichtigheid aanzetten.

Anderzijds wordt ook vastgesteld dat nogal wat gebruikers van een stationsparking met een alternatief vervoermiddel (m.n. bus of fiets) naar het station zouden kunnen komen. Als het aanbod (aantal bussen, fietsinfrastructuur) voldoet kan het betalend maken van een parking een middel zijn om een modale verschuiving naar deze meer duurzame vervoermiddelen te bekomen. Maar het betalend maken mag dan weer niet tot gevolg hebben dat autogebruikers de trein niet meer nemen of uitwijken naar de omgeving van het station.

Hiermee wil ik aangeven dat het parkeerbeleid nabij stations niet zo eenvoudig te definiëren is. Het station Noorderkempen is daar geen uitzondering in.

3. Zoals hierboven al vermeld is er op ambtelijk niveau overleg gepleegd. De NMBS heeft daarop gemeld dat men het betalend parkeren wenst in te voeren omdat ze van mening is dat dit het oneigenlijk gebruik van de parking meestal voorkomt en daardoor extra capaciteit vrijkomt voor treinreizigers. Maar de NMBS heeft ook toegezegd om een uitbreiding van de parking te bekijken als het betalend maken van de parking onvoldoende extra capaciteit zou opleveren.

Uit een online enquête uitgevoerd door de gemeente Brecht blijkt echter niet dat er veel oneigenlijk gebruik wordt gemaakt van deze parking, bv. door carpoolers (hierbij moet echter opgemerkt worden dat de vraagstelling blijkbaar voor enige verwarring zorgde zodat het resultaat met de nodige voorzichtigheid moet geïnterpreteerd

worden). Het overgrote deel van de respondenten (ruim 84%) komt met de auto naar het station. Opvallend is wel het lage gebruik van alternatieve vervoermiddelen: de fiets haalt nog geen 8%, het openbaar vervoer nog geen 4% (terwijl er toch 4 regelmatige buslijnen en 1 spitslijn aan het station komen). Kiss & ride is eveneens goed voor een kleine 4%.

4. De parking van het station Noorderkempen maakt momenteel geen deel uit van de lijst van stationsparkings die met Vlaamse cofinanciering worden aangepast of uitgebreid. Er zijn momenteel ook geen concrete plannen om hierin financieel bij te dragen. Wel is het zo dat de gemeente Brecht momenteel instaat voor het onderhoud van de parking en de beveiliging met camera's. De gemeente heeft echter laten verstaan dat ze overweegt om dit niet langer te doen als de parking betalend zou worden.
5. De uitbating van P+R Merksem, P+R Luchtbal en P+R Linkeroever ligt bij Liefkenshoektunnel, dochteronderneming van Lantis. Er zijn werkgroepen opgericht om samen met de Stad Antwerpen, Lantis en Liefkenshoektunnel de tarieven te bepalen.
6. Het is de strategie van het Vlaamse gewest om gebruikers van de trein zo snel als mogelijk op de trein te krijgen en bij voorkeur met duurzaam voor- en natransport (te voet, per fiets of openbaar vervoer). Alleen als andere vormen van voor- en natransport niet voldoen is park & ride aangewezen. Het heeft beleidsmatig weinig zin dat we grote parkings aanleggen aan stations als hierdoor het gebruik van duurzaam voor- en natransport afneemt (wat we dan winnen door meer treingebruik verliezen we door verminderd gebruik van fiets en openbaar vervoer).

Zoals hoger al aangegeven moet dergelijke parkeerstrategie (inclusief het al of niet betalen karakter ervan) zeer omzichtig aangepakt worden. Ik pleit er voor dat de problematiek van het station Noorderkempen in het kader van de opmaak van het vervoerplan van de regio Antwerpen wordt bekeken en een aangepaste strategie in overleg met alle betrokken partijen wordt uitgewerkt. Hierbij moet bijzondere aandacht worden besteed aan het voor- en natransport naar het station waarbij een verbetering van de fiets- en openbaarvervoerverbindingen wordt bekeken (dit is zeker nodig omdat de NMBS overweegt om tegen december 2021 de frequentie op de verbinding Noorderkempen-Antwerpen te verhogen tot 2 treinen per uur gedurende de hele dag).

Binnen de Vervoerregio Antwerpen wordt gewerkt aan een gecoördineerde, regionale parkeerstrategie (cf. visienota Routeplan 2030). De basis hiervan is een doordachte gedifferentieerde tarifiering voor parkeren op niveau van de regio, in schillen rond de stedelijke gebieden en in de kernen. Voor Noorderkempen wenst de vervoerregioraad een nultarief. Dat staat dus haaks op de visie van de NMBS.

Wat betreft de parkeerstrategie nabij stations in het algemeen zal ik samen met mijn administratie overleg plegen met de NMBS.

7. Formeel heeft het Vlaamse gewest geen mogelijkheden om tussenbeide te komen in zaken die de bevoegdheid zijn van een gemeente (tenzij via de bestuurlijke voogdij) of van een federale overheidsbedrijf zoals de NMBS. Maar de gemeenten werken via de vervoerregio's uiteraard wel nauw samen met de Vlaamse Overheid, dus een inhoudelijk overleg over zaken zoals stationsparkings gebeurt zeker (zowel met gemeenten als met NMBS), bv. in het kader van de opmaak van de vervoerplannen per regio. Met de NMBS wordt in het kader van de cofinanciering ook samengewerkt voor de realisatie van de uitbreiding van stationsparkings (parkeerplaatsen en fietsenstallingen) maar dit heeft momenteel enkel betrekking op een aantal kleinere en niet-betalende parkings.