

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1173
van **TINNE ROMBOUTS**
datum: 25 augustus 2020

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

Betaalparking station Noorderkempen - Overleg

Door het station Noorderkempen aan de grens tussen België en Nederland rijden sinds 2009 treinen. Er is een verbinding met Antwerpen-Centraal, maar ook tussen Amsterdam en Brussel. De reizigersaantallen zijn sinds de ingebruikname van het station en de uitbreiding van de verbinding fors toegenomen. Een eerste uitbreiding van de bestaande parking was nodig en in 2016 kwamen er 257 extra parkeerplaatsen. In totaal zijn er nu 617 parkeerplaatsen, maar dat is niet genoeg voor de 1237 treinreizigers (telling oktober 2019) die er in de week gemiddeld dagelijks op de trein stappen.

De minister heeft eerder al te kennen gegeven dat het Vlaamse Gewest formeel geen mogelijkheden heeft om tussenbeide te komen. Toch is er in het kader van bijvoorbeeld de vervoerregio's wel overleg rond stationsparkings, zowel met gemeenten als met de NMBS. De minister pleitte ervoor om de problematiek aan het station Noorderkempen te bekijken in de opmaak van het vervoerplan van de regio Antwerpen met aandacht voor het voor- en natransport naar het station met een verbetering van de fiets- en openbaarvervoerverbindingen.

De vervoerregioraad kent de lokale situatie zeer goed en is duidelijk in zijn standpunt. Hij wenst een nuttarief voor de parking aan het station Noorderkempen, wat dus haaks staat op de houding van de NMBS momenteel. De minister heeft in antwoord op een eerdere vraagstelling aangegeven over deze problematiek in overleg te willen gaan met NMBS/federale overheid.

1. Wanneer heeft de minister (na februari 2020) overleg gehad met de NMBS over de visie van de vervoerregioraad op het betalend maken van de stationsparking Noorderkempen? Hoe is dit overleg verlopen en welke afspraken zijn gemaakt?
2. De visie van de vervoerregioraad en de NMBS staan lijnrecht tegenover elkaar.

Hoe werd/wordt er geprobeerd om tussen twee overheden (Vlaams en federaal) op vraag van de vervoerregio tot een oplossing te komen voor de parking aan het station Noorderkempen?

3. Welke ondersteunende maatregelen (eventueel in voor- en natransport) zijn er genomen ten aanzien van parkinggebruikers in het station Noorderkempen om hen de mogelijkheid te geven toch de trein te blijven nemen?

4. Hoe denkt de minister haar vervoerbeleid via vervoerregio's concrete vorm en uitwerking te geven op maat van elke regio indien bepaalde vervoerpartners hun eigen koers kunnen varen? Hoe zal de minister het probleem oplossen dat blijkbaar niet met elke vervoerpartner tot een gezamenlijke visie kan worden gekomen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1173 van 25 augustus 2020

van **TINNE ROMBOUTS**

1. Op 12 mei jl. vond een overleg plaats tussen mijn administratie en de bevoegde diensten binnen NMBS. Daarop werd door NMBS verduidelijkt dat het betalend maken van de parking een eerste stap is in hun beleid op het moment dat er capaciteitsproblemen worden vastgesteld op een bepaalde parking.

Zo werd op het station Noorderkempem inderdaad vastgesteld dat de parking verzadigd was door klanten en er geen gegarandeerde plaatsen voor abonnees meer konden worden aangeboden.

De hoofddoelstelling van de ingreep tot het betalend maken van de parking met toegangscontrole is het eigenlijk gebruik van de parking (met name het gebruik door dagelijkse pendelaars) te bewerkstelligen. Het bevordert bovendien de modale verschuiving naar de zachte modi en carpooling.

Aan Noorderkempem werd vastgesteld dat een aantal gebruikers (ook abonnees) in een omtrek van slechts 3 km rond het station wonen.

Bij NMBS stelt men te weten uit ervaring dat het betalend maken van de parkeerfaciliteiten geen impact heeft op het aantal dagelijkse pendelaars, deels omwille van het voordeeltarief dat aan deze groep wordt toegekend. NMBS ziet daarin een bewijs van het feit dat de klant bereid is om te betalen voor de parking aan het station als het product- en dienstenaanbod tegemoet komt aan zijn/haar verwachtingen.

Door de NMBS wordt algemeen vastgesteld dat een beduidend percentage gebruikers bij de invoering van betalend parkeren overschakelt op het gebruik van de fiets. Aan Noorderkempem wordt door de NMBS een uitbreiding van de fietsenstalling gepland met 54 plaatsen.

Het is pas wanneer er vervolgens nog een capaciteitsprobleem vastgesteld blijft (die evaluatie wordt naar verluidt permanent gevoerd) dat er kan worden overgegaan tot een eventuele uitbreiding van de parking.

NMBS engageert zich steeds tot uitvoerige contactname met de lokale autoriteiten maar stelt dat de lokale autoriteiten instaan voor de gepaste flankerende maatregelen indien nodig.

De betrokken gemeente Brecht bevestigt dat deze communicaties plaatsvonden, maar stelt geen inbreng te hebben gehad in de toepassing van het principe noch bij het bepalen van het te hanteren parkeertarief.

2. Vervoerregioraden kunnen enkel beslissingen nemen die binnen hun (decretaal omschreven) taakstelling en binnen hun mandaat liggen. De tarieven die gehanteerd worden op NMBS-parkings horen daar niet bij. Dat neemt niet weg dat er wel overleg is met NMBS, in de eerste plaats door hun deelname aan de vervoerregioraden in Vlaanderen.

De vervoerregioraad Antwerpen werd door NMBS niet rechtstreeks ingelicht over de intentie tot het betalend maken van de parking aan station Noorderkempen. Deze informatie werd op het niveau ingebracht door het lokale bestuur van Brecht. De discussie ten gronde hierover dient gevoerd en hoort thuis op het federale niveau. Vanuit Vlaanderen kunnen we enkel pogen te overtuigen.

3. Het ontwerp van openbaar-vervoerplan (in het najaar ter goedkeuring voor te leggen aan de vervoerregioraad Antwerpen) voorziet een versterkte bediening van het station Noorderkempen aan de hand van feederend busvervoer uit de wijde omgeving. Het in opmaak zijnde mobiliteitsplan van de vervoerregio Antwerpen voorziet de verdere optimalisering van het (functioneel) fietsroutenetwerk, zodat ook met de fiets het station nog meer bereikbaar wordt.

Station Noorderkempen wordt in dat mobiliteitsplan gecategoriseerd als een interregionaal knooppunt, wat betekent dat ook op het vlak van de uitrusting ervan (uitbouw mobipunten) de nodige stappen zullen worden gezet. Een eerste aanzet daartoe is trouwens opgenomen in de Minder-Hindernota voor de nakende Oosterweelwerken (in functie van de impact ervan op de Antwerpse rechteroever). De discussie ten gronde hierover dient gevoerd en hoort thuis op het federale niveau. Vanuit Vlaanderen kunnen we enkel pogen te overtuigen.

4. Zie ook antwoord op deelvraag 2: vervoerregioraden kunnen enkel beslissingen nemen die binnen hun (decretaal omschreven) taakstelling en binnen hun mandaat liggen.

De NMBS is vertegenwoordigd in de vervoerregioraad Antwerpen. Bij thema's waarover een afwijkende visie bestaat (o.a. ingegeven vanuit de onderscheiden verantwoordelijkheden) zijn communicatie en overleg de sleutelwoorden.

In het concrete geval van het betalend maken van stationsparkings wordt door de vervoerregioraad bij alle partners een inschakeling in het regionale parkeerbeleid betracht. Daarbij dienen de onderscheiden (beslissings-)bevoegdheden maximaal te worden gerespecteerd.

Het zal dus zaak zijn dit te voorzien in het regeerakkoord van de nieuwe federale regering.