



Vlaams  
Parlement

vergadering **C281**  
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 18 juni 2015

## INHOUD

- VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Liesbeth Homans, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Inburgering, Wonen, Gelijke Kansen en Armoedebestrijding, en aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toekomst van de fietspunten  
– 2212 (2014-2015)
- VRAAG OM UITLEG van Rob Beenders aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over fietspunten  
– 2308 (2014-2015) 3
- VRAAG OM UITLEG van Michel Doomst aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mobiliteitsafwikkeling rond het geplande voetbalstadion in Grimbergen  
– 2463 (2014-2015) 8

**VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Liesbeth Homans, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Inburgering, Wonen, Gelijke Kansen en Armoedebestrijding, en aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toekomst van de fietspunten**  
– 2212 (2014-2015)

**VRAAG OM UITLEG van Rob Beenders aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over fietspunten**  
– 2308 (2014-2015)

**Voorzitter: de heer Dirk de Kort**

**De voorzitter:** Het antwoord wordt gegeven door minister Weyts.

Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Mevrouw Karin Brouwers (CD&V):** Voorzitter, minister, collega's, de 41 fietspunten in Vlaanderen hebben de bedoeling om het gebruik van de fiets in combinatie met openbaar vervoer te stimuleren door in de directe omgeving van drukke mobiliteitsknooppunten, in dit geval NMBS-stations, fietsdiensten aan te bieden. De fiets is voor ons een belangrijke schakel in duurzame ketenmobiliteit en heeft veel potentieel als voor- en natransportmiddel bij openbaar vervoer. Fietsen is ideaal als vervanging of aanvulling op de auto of op het openbaar vervoer. Momenteel bevinden alle fietspunten zich aan treinstations. Het concept is immers gegroeid vanuit een oproep van de toenmalige NMBS-Holding rond het beheer van fietsenstallingen.

De fietspunten worden uitgebaat door ondernemingen uit de sociale economie, vandaar dat ik deze vraag om uitleg ook tot minister Homans heb gericht. Ze werken met kansengroepen zoals laaggeschoolden of langdurig werklozen. De medewerkers houden toezicht op de fietsenstallingen en zorgen voor onderhoud. Daarnaast kunnen fietsgebruikers in de fietspunten terecht om er een tweewieler te huren of voor kleine herstellingen die noodzakelijk zijn om veilig en reglementair thuis te geraken. Dit betekent dus een dubbele winst: winst voor fietsers, voor de kansengroepen en voor de maatschappij.

Voor de financiering van de fietspunten is men afhankelijk van verschillende partners via het zogenaamde klaverbladmodel. Net alleen de NMBS speelt een rol, maar ook de Vlaamse overheid en de lokale overheden. De NMBS betaalt dus niet de volledige kosten. De fietspunten voeren deze opdracht wel uit voor de NMBS op basis van een 'Service Level Agreement' (SLA). Momenteel wordt de nieuwe SLA voorbereid. Die zou moeten ingaan over een goed jaar, in oktober 2016.

In de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken hebt u heel veel nadruk gelegd op uw nieuwe concept van combimobiliteit. U vindt ook dat voor elke verplaatsing de gepaste transportmodi gebruikt moeten kunnen worden. Er is daarvoor nood aan complementariteit, en u haakt er het knooppuntenverhaal aan vast zodat het overstappen ook vlot en logisch kan verlopen. U wilt onder meer onderzoeken hoe u de fietsers de mogelijkheid kunt bieden om hun fiets gemakkelijker mee te nemen op trein, tram en bus en u bekijkt ook de uitbreiding van de fietspunten naar andere stations.

Ook in de beleidsnota Sociale Economie staat een en ander, maar daar minister Homans niet aanwezig is, zal ik niet mijn hele vraag aan haar voorlezen. In elk geval besteedt ook zij aandacht aan de klaverbladfinanciering voor sociale economie, voor modellen zoals we ze kennen bij de fietspunten.

We weten allemaal dat de NMBS moet besparen. Hier heeft de NMBS vrij eenzijdig een optimaliseringsactie aangekondigd met betrekking tot de financiering van de fietspunten.

Concreet zal de NMBS drie categorieën van stations creëren. De A-stations zijn stations met meer dan 2500 reizigers per dag en meer dan 1000 stallingen. B-stations hebben meer dan 2500 reizigers per dag, maar minder dan 1000 stallingen. En de C-stations hebben minder dan 2500 reizigers. In de C-stations zou men de fietspunten willen afschaffen. Concreet zou dit betekenen dat er voor vijftien Vlaamse fietspunten in C-stations geen financiële steun meer zou komen van de NMBS. Voor het aangepaste bestek voor de fietspunten in de twaalf B-stations in Vlaanderen, betekent dit dat het aspect netheid en weesfietsenbeleid hetzelfde blijft, maar het toezicht en de permanentie verminderen.

Deze ingreep heeft ernstige gevolgen voor die mooie klaverbladfinanciering. Bijna zeventig mensen dreigen hun job te verliezen. Bovendien onderhouden de fietspunten ook de Blue-bike fietsen. Het sluiten of afbouwen van de fietspunten zou dus ook voor dit project implicaties kennen.

Zelfs op het aantal reizigers kan de afschaffing van fietspunten een invloed hebben, want volgens een recente bevraging gaf een op vijf pendelaars aan meer naar het station te fietsen sinds er een fietspunt is. Dat heeft onder meer te maken met een duidelijke daling van het aantal fietsendiefstallen. Ook al is er geen permanente bewaking, het feit dat er al eens iemand rondloopt, schrikt de dieven blijkbaar voldoende af.

Minister, we hebben heel veel reacties gekregen van gebruikers en van gemeenten. Zelfs Voka Halle-Vilvoorde heeft negatief gereageerd op deze beslissing van de NMBS – als Vlaams-Brabander zal u dat interesseren.

Minister, bent u op de hoogte van deze voorgenomen besparing van de NMBS voor de fietspunten? Hebt u daarover al overleg gehad met de federale overheid, meer bepaald minister Galant, de federale minister van Mobiliteit? Zo ja, wat zijn dan de conclusies en de eventuele aanbevelingen van dit overleg? Welk standpunt hebt u ingenomen? Zo neen, is er dan minstens een overleg gepland?

Hoe ziet u de toekomst van de fietspunten? Welke initiatieven zou u kunnen nemen om de fietspunten te behouden of eventueel uit te breiden, zoals in de beleidsnota staat?

Hoe staat u tegenover het idee om bijvoorbeeld te werken vanuit basisfietspunten die de dienstverlening verzorgen voor verschillende fietspunten in een regio om zo de kosten voor een stukje te drukken? Dat is een voorstel in een studie rond het toekomstkader voor fietspunten van 2011.

Welke gevolgen zal het eventueel sluiten of verminderen van de dienstverlening van de fietspunten hebben op het project van de Blue-bike fietsen in het algemeen en op het onderhoud van die fietsen in het bijzonder?

De volgende vraag is ook aan minister Homans gesteld. Het zou misschien goed zijn dat u deze boodschap ook even doorgeeft. Dit moet opnieuw worden aanbesteed, om tegen 2016 dan toch voor de A-punten nog operationeel te zijn. Ondertussen zou de NMBS de sociale clausule gaan schrappen in die nieuwe aanbesteding, waardoor de dienstverlening, waar die wel blijft bestaan, niet meer noodzakelijk door een sociale-economieproject zal worden geleverd. Misschien kunt u die vraag naderhand nog eens even voorleggen aan uw collega. Als dat klopt, zou ze daartegen dan eventueel protest willen aantekenen bij de NMBS, als minister bevoegd voor de sociale economie?

**De voorzitter:** De heer Beenders heeft het woord.

**De heer Rob Beenders (sp-a):** Voorzitter, minister, geachte leden, er is al heel veel gezegd door mijn voorganger, vooral als het gaat over het schetsen van de problematiek. Wat me vooral opvalt, is dat het na de aankondiging van de hervorming van de NMBS zo stil is gebleven, vooral bij de mensen die bevoegd zijn voor deze problematiek waar we nu toch wel voor staan. Minister, als minister van Mobiliteit zullen uw tenen toch wel hebben gekruld toen u hoorde dat er zo zwaar zou worden gesnoeid in de dienstverlening voor de fietsers die elke dag de trein gebruiken. Het is een opgebouwd project, dat echt wel de evaluatietoets heeft doorstaan. Daaruit blijkt ook echt wel dat dit zijn nut heeft bewezen. Heel wat meer mensen hebben erdoor de fiets genomen, omdat ze met zekerheid op een veilige manier hun fiets konden stallen in een proper station. Dat was dan ook nog gekoppeld aan de tewerkstelling van kansengroepen. Kortom, een win-winsituatie voor iedereen. Als de NMBS dan roept daarin te zullen snoeien, dan lijkt het me vooral uw verantwoordelijkheid om recht te staan en te zoeken naar oplossingen. Het lijkt me immers niet kunnen dat door deze hervorming van de NMBS het door hen voorgestelde afbouwscenario ook in de praktijk zou worden gebracht. Dan zetten we vijf stappen achteruit, in plaats van de stappen vooruit die u ook wilt zetten, blijkens uw beleidsnota.

Minister, ik sluit me dus uiteraard aan bij de vragen die mijn collega heeft gesteld, en wil daar eigenlijk gewoon nog het volgende aan toevoegen. Was u betrokken bij de gesprekken met de NMBS of met minister Galant, die het proces van de hervorming van die fietspunten hebben teweeggebracht? Als bevoegd minister van Mobiliteit bent u hier immers nauw bij betrokken, want u streeft naar combimobiliteit bij stations, net als uw collega, minister Homans, die op het vlak van sociale tewerkstelling een belangrijke taak heeft met betrekking tot het verder financieren van dit project. Ik begrijp echter dat we ter zake de antwoorden moeten afwachten in de commissie Sociale Economie. Dat staat voor volgende week gepland. Ik ben vooral benieuwd of men u heeft betrokken bij heel dit hervormingsproces, en of u eigenlijk een actieplan hebt dat een oplossing kan bieden, zodat vooral die fietsers die vandaag overtuigd zijn geworden om de auto te laten staan als ze naar het station willen gaan, zeker niet opnieuw worden gemotiveerd om de fiets te laten staan en opnieuw de auto te nemen om naar het station te gaan.

**De voorzitter:** De heer Bertels heeft het woord.

**De heer Jan Bertels (sp-a):** Voorzitter, zoals u zeker ook weet, kom ik uit een regio, de Kempen, die zeer zwaar wordt getroffen door deze hervormingen en besparingen van de NMBS. Wij tekenen voor 20 procent van de sluitingen. Ik zou heel blij zijn, mochten we in de Kempen ook 20 procent van de investeringen van de NMBS krijgen, of van De Lijn, maakt niet uit. We worden echter twee keer gepakt: we krijgen weinig en als ze dan iets wegnemen, dan worden we heel zwaar getroffen.

Minister, ik ben heel benieuwd naar uw antwoord, naar uw beleidsvisie. Zoals al gesteld, is de fiets immers inderdaad een belangrijke schakel in een duurzame mobiliteit. Niet alleen is die fiets een duurzaam vervoermiddel om naar het station te gaan en daar de trein te nemen, maar de diverse lokale besturen hebben daar ook de uitbreiding van fietsenstallingen mee gefinancierd. Zeker bij de getroffen stations in de Kempen is dat zo. Dat is goed, ook omdat die fietsenstallingen mee dienen voor het knooppunt van De Lijn dat in die diverse stations wordt georganiseerd. Daardoor bent u wel rechtstreeks betrokken als Vlaams minister. Ik vraag me dus af of er voor die busstations en knooppunten van De Lijn daadwerkelijk een antwoord, of nog veel liever een mogelijke oplossing komt van u, als Vlaams minister bevoegd voor de mobiliteit.

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Voorzitter, ik zal beginnen met de vraag van de heer Beenders. In dezen sta ik ook wat aan de kant te kijken. Ik ben trouwens nooit officieel op de hoogte gebracht van deze ingreep, en heb ook een en ander gelezen in de krant. Voor zover enige verduidelijking nodig is: er heeft daarover dus geen overleg plaatsgevonden met minister Galant. Ik heb wel een volgend overleg met haar gepland, maar die agenda is al vrij gevuld. Dat puntje zullen we er alleszins aan toevoegen. Diverse leden hebben er immers terecht op gewezen dat we wel enigszins worden getroffen, vanuit die visie op combimobiliteit, vanuit dat oogpunt van het zorgen voor een gemakkelijk overstappunt, met de luxe en het comfort dat zo'n fietspunt ook biedt. We steunen Blue-bike dan ook, en in het algemeen het gebruik van de fiets.

U weet natuurlijk dat de fietspunten in de stations waarover het hier gaat, niet onder mijn bevoegdheid vallen. Ik had niet zozeer graag gehad dat men me daarover zou hebben geïnformeerd, maar wel gewoon dat men een andere beslissing zou hebben genomen. Ook de specifieke impact van de beslissing is me nog niet volledig duidelijk. Het is de bevoegdheid van de NMBS om de fietsinfrastructuur en die eventuele fietspunten te ondersteunen.

Ik begrijp dat sommige vragen over de tewerkstellingspolitiek ook aan collega Homans zijn gesteld, dat die dus nog aan bod zullen komen.

De gevolgen voor het ter beschikking stellen van Blue-bikes zijn mij nog niet volledig duidelijk, en dat is uiteindelijk mijn eerste bezorgdheid. Het is ook de enige consequentie die ons rechtstreeks zou kunnen vatten ten aanzien van onze activiteiten, gelet op de steun die wij ter zake verlenen. Daar wil ik dus eerst duidelijkheid over.

Het ontlenen van die fietsen gebeurt met geautomatiseerde sleutelkasten. Het zal ervan afhangen hoe eventuele herstellingen en onderhoud van die fietsen nog zullen worden uitgevoerd. Daar is er dus wel een interferentie, en daar wil ik snel duidelijkheid over. Ik weet niet of ik dat met collega Galant in detail moet bespreken. Ik wil dat vooral aankaarten via Blue-bike en De Lijn, om bij de NMBS concrete antwoorden te kunnen krijgen.

Ik betreur dat de dienstverlening van de fietspunten wordt afgeschaft, zonder dat we zicht hebben op enig alternatief, in het bijzonder wat betreft het herstel en onderhoud van de Blue-bikes. Op dat laatste punt zijn wij rechtstreeks geraakt door onze participatie in Blue-bike, waar we een structurele partner van zijn. In het kader van die samenwerking dring ik er dan ook op aan dat we die goede werking van Blue-bike kunnen vrijwaren. Dat is mijn eerste ambitie, vandaar dat ik ook vraag om via Blue-bike en De Lijn rechtstreeks met de NMBS concrete afspraken te kunnen maken, om minstens in eerste instantie een volledig zicht te kunnen krijgen op de maatregelen die gepland zijn door de NMBS.

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Mevrouw Karin Brouwers (CD&V):** Minister, mijn vraag is gesteld aan twee ministers. Zo staat het ook geagendeerd. Ik vrees dat dit niet in de andere commissie aan bod zal komen. Misschien zijn er andere mensen die in het Bureau zitten en die weten hoe dergelijke zaken worden geregeld. Of misschien heeft collega Beenders een aparte vraag ingediend?

**De heer Rob Beenders (sp-a):** Inderdaad. Die staat volgende week geagendeerd.

**Mevrouw Karin Brouwers (CD&V):** Dan zal ik daar volgende week eens moeten langsgaan. Sociale Economie is natuurlijk uw bevoegdheid niet, minister,

maar ik dacht dat de antwoorden samen zouden worden gelegd en dat u ook die zaken zou beantwoorden. Maar goed, als we volgende week de kans hebben om mevrouw Homans daar persoonlijk over te ondervragen, is dat minstens even goed.

Het is wel straf dat u het ook in de kranten hebt moeten vernemen. Volgens wat ik weet, draagt Vlaanderen daar ook in bij. Het is een klaverbladfinanciering. Er zijn heel wat gemeenten die daar ook een stuk in bijdragen en die die fietspunten mee subsidiëren. De vraag is waar de financiering van Vlaanderen juist zit. Als dat enkel het aspect Sociale Economie is, moeten we dat volgende week vragen.

Het is dringend nodig dat u dat volgende overleg met uw collega-minister zo spoedig mogelijk houdt, hoeveel punten er ook op de agenda staan. Dit is toch weer iets waaruit blijkt dat het soms moeilijk is om qua mobiliteitsbeleid op Belgisch niveau op een geïntegreerde manier te werken. Het is een voorbeeld dat ik ook zal gebruiken in de Senaat, waar wij in de komende maanden een rapport zullen proberen te schrijven rond geïntegreerd openbaarvervoersbeleid, met alle aspecten die daarbij horen, zoals de Blue-bikes, de fietspunten en andere.

Dit is echt geen goed voorbeeld, maar dat is uiteraard geen verwijt aan uw adres. Wij vinden het bijzonder spijtig dat dit gebeurt. We hopen dat de NMBS dat ook nog wil herzien. U kunt dat misschien vragen op het overleg. Wij zullen dan volgende week de andere aspecten bevragen bij uw collega.

**De voorzitter:** De heer Beenders heeft het woord.

**De heer Rob Beenders (sp-a):** Minister, bedankt voor uw antwoord. De agenda van dat geplande overleg zit blijkbaar al heel vol, dus ik heb eerlijk gezegd weinig hoop dat dat een oplossing zal bieden, zeker omdat de NMBS haar beslissing al heeft genomen.

Ik vrees een beetje voor die verandering. Anderzijds denk ik dat we vanuit uw bevoegdheid Mobiliteit aan een plan-B moeten werken. De fietsers verdienen het dat er een scenario op tafel ligt, zodat er een uitvalsbasis is waardoor zij toch nog op dezelfde manier naar het station kunnen en de fietsenstallingen kunnen gebruiken zoals ze dat nu doen.

Ik wil u dus toch vragen om een plan B voor te bereiden, zodat u, als de VRT niet terugkomt op haar beslissing en als de Federale Regering ook geen tegemoetkoming doet, ten minste vanuit uw bevoegdheid een plan B klaar hebt liggen, zodat er een uitvalsbasis is als we over een aantal maanden moeten vaststellen dat die fietspunten een na een gaan sluiten – zeker die vijftien – en dat bij de andere twaalf stations de dienstverlening wordt afgebouwd. Als we dan nog aan een nieuw scenario voor een oplossing moeten gaan werken, zijn we een jaar verder en zullen we heel wat pendelaars verliezen, die vandaag overtuigd zijn om met de fiets te gaan.

Ik wil u toch vragen om de komende weken te gebruiken om een plan B uit te werken, zodat vanuit de bevoegdheid Mobiliteit, uw bevoegdheid, de regie in handen kan worden genomen om aan de stations die combimobiliteit te blijven stimuleren, want anders gaan we vijf stappen achteruit, en tegen de tijd dat we dat weer hebben ingehaald, zijn we weer heel wat jaren verder.

**De voorzitter:** De heer Bertels heeft het woord.

**De heer Jan Bertels (sp-a):** Minister, ik sluit me aan bij wat de heer Beenders net zei en wat u zelf ook impliciet suggereert. Ik had gehoopt dat u daar al iets meer over kon zeggen. Nemen we het concrete voorbeeld van de Blue-bikes. Daar wordt nu gewerkt met geautomatiseerde sleutelkasten. In het station van Geel bijvoorbeeld is er zo eentje. De helft van de tijd kunnen mensen daar

moeilijk terecht, doordat dat kastje niet altijd werkt en er vaak hulp voor nodig is, onder andere van de mensen van de fietspunten. Er zijn nu al discussies aan de gang over hoe dat in de toekomst zal gaan en wat er zal gebeuren met fietsen die een mankement vertonen als ze worden teruggebracht.

Ik had gehoopt dat u daar toch al wat zicht op zou hebben. Het sluiten van de fietspunten staat op de agenda; het is beslist door de NMBS. We betreuren dat allemaal, als ik het goed begrijp, maar dan moeten we wel voor een alternatief zorgen, anders gaan de Blue-bike en uw combimobiliteitsvisie een serieuze knak krijgen, zeker in de zwaar getroffen regio's. Ik denk dus dat er iets snellere actie van u nodig is.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Michel Doomst aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mobiliteitsafwikkeling rond het geplande voetbalstadion in Grimbergen – 2463 (2014-2015)**

**Voorzitter: de heer Dirk de Kort**

**De voorzitter:** De heer Doomst heeft het woord.

**De heer Michel Doomst (CD&V):** Minister, deze vraag moet u plezieren want het raakt aan de sport en de ploeg die ons allebei zeer na aan het hart liggen.

Ik wou u vragen naar de stand van zaken van de bouw van het nieuwe stadion op parking C. het wordt een beetje het Cplacédossier, naast Uplace. Midden mei heeft de stad Brussel beslist om verder te onderhandelen met het consortium rond Ghelamco en BAM voor de bouw van het nieuwe stadion op Parking C. De timing is vrij strikt: tegen 2018 moet het stadion er staan. Brussel zou de bouw willen laten starten begin 2016.

Tijdens de plenaire vergadering van 18 maart antwoordde u, minister: "Het project baart me enigszins zorgen. (...) ik ben daaromtrent nog nooit door de initiatiefnemers gecontacteerd – noch door de stad Brussel, noch door de Voetbalbond of een andere partner." Er zou een werkgroep, voorgezeten door uw kabinetschef, zich wel over de plannen buigen en u zou dan met minister Smet overleg plegen.

Van op de R0 dient er een tunnel te komen richting het NEO-project, met tevens een verbinding richting de geplande ondergrondse parking onder het mooie, nieuwe stadion. Dit is de visie van de projectontwikkelaars waarmee voorlopig onderhandeld wordt.

Minister, zijn de plannen met betrekking tot een mogelijke tunnel vanaf de R0 met de Vlaamse overheid besproken? Zal de Vlaamse overheid verder betrokken worden bij de huidige en toekomstige besprekingen rond het nieuwe voetbalstadion? Wie betaalt de aansluiting van dit project op de R0?

**De voorzitter:** De heer Sintobin heeft het woord.

**De heer Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Voorzitter, ik weet dat deze vraag specifiek gaat over het mobiliteitsthema. Ik heb een tijdje geleden in de commissie Algemeen Beleid een vraag om uitleg ingediend, gericht aan de minister-president over het voetbalstadion op parking C. Dat werd jammer genoeg – en ik begrijp nog altijd niet waarom – afgewezen. Wie het dossier volgt, weet dat in september 2013 de Vlaamse Regering een intentieovereenkomst



heeft getekend met onder andere het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest over de bouw van een nieuw voetbalstadion op parking C.

Er waren een aantal voorwaarden aan verbonden. Ik hoor de heer Doomst graag vragen hoe het zit met de financiële afwikkeling van een en ander. Een van de voorwaarden was, volgens mij, dat er vanuit Vlaanderen geen financiële inbreng mocht zijn. Er waren nog andere, maar daar ga ik niet over uitweiden omdat het niet in deze commissie thuishoort, maar ik denk bijvoorbeeld aan de atletiekpiste en dergelijke.

De heer Doomst, en de meeste mensen blijkbaar, gaan ervan uit dat het stadion er komt. De bouw zou starten in 2016 en afgewerkt worden in 2018. U weet dat wij, net zoals een aantal Brusselse en Vlaams-Brabantse gemeenten, niet gelukkig zijn met het nieuwe voetbalstadion. Ik weet niet over welke ploeg de heer Doomst het juist had, ik ben eerder supporter van een andere ploeg, die niet zo gelukkig is met het stadion, omdat het een soort van concurrentievervalsing zou betekenen voor de nationale ploeg. Maar dat doet hier niet ter zake.

Enkele weken geleden – en dat was de aanleiding voor mijn vraag in de commissie Algemeen Beleid – was er een debat in het Brussels Parlement over de resultaten van een nieuwe studie van een architectenbureau waaruit blijkt dat de renovatie van het Koning Boudewijnstadion heel wat meer voordelen zou bieden ten opzichte van een nieuw stadion op parking C. Het zou goedkoper zijn, ecologischer en sneller, waarbij de Memorial Van Damme zou kunnen blijven. Ik dacht dat ook een aantal partijen, waaronder de uwe, minister, in Brussel dit standpunt volgen en vinden dat er geen nieuw stadion op parking C moet komen, maar dat inderdaad het huidige stadion moet worden gerenoveerd.

Dat is mijn vraag naar aanleiding van de vraag van de heer Doomst. Heeft de mogelijkheid dat er geen nieuw stadion komt, zijn impact op de vragen van de collega? We kunnen nu moeilijk initiatieven nemen, wetende dat het stadion er misschien niet komt. Het lijkt me logisch dat we zekerheid moeten hebben dat het stadion er komt of niet, alvorens maatregelen te nemen.

**De voorzitter:** De heer Parys heeft het woord.

**De heer Lorin Parys (N-VA):** Zoals we weten, is Brussel eigenaar van het stuk grond waarover het hier gaat. Brussel moet zich houden aan alle regels en wetgeving die van toepassing zijn aangezien de grond op Vlaams grondgebied ligt. Het is natuurlijk belangrijk dat we voldoende aandacht schenken aan de randvoorwaarden inzake mobiliteit. Daar is ook een intentieverklaring over afgesloten tussen de federale overheid en de gewesten in 2013. Er is ook een addendum van die overeenkomst.

Minister, hebt u al zicht op de maatregelen die Vlaanderen kan opleggen in die voorwaarden om de mobiliteitseffecten voor de omgeving tot een beheersbaar niveau terug te dringen?

**De voorzitter:** De heer Rzoska heeft het woord.

**De heer Björn Rzoska (Groen):** Voorzitter, collega's, mevrouw Moerenhout volgt dit dossier normaal gezien op. Ze heeft er al verschillende vragen over gesteld.

Minister, we hebben u al enkele keren gevraagd om een mobiliteitsvisie uit te werken voor heel die rand, omdat er verschillende projecten op stapel staan. Hebt u daarvan al werk gemaakt? Die projecten zullen heel wat effect hebben op de mobiliteit. Dan lijkt het mij geen overbodige luxe dat u als verantwoordelijk minister een mobiliteitsvisie neerlegt om daar alles in goede banen te leiden. Ik

maak abstractie van het feit dat we een aantal projecten daar liever niet zien verschijnen, maar dat is nu niet het onderwerp van dit debat.

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Ik kan u melden dat ik sinds 18 maart 2015 nog steeds geen contact heb gehad met de initiatiefnemer, zijnde de stad Brussel, wat ik betreur. Ik had wel wat signalen gegeven. Ik lees in de krant dat de voetbalclub zich intussen ook heeft teruggetrokken uit de gesprekken. Of is het herbegonnen? Dat is dan het meest recente.

Wel, en zo beantwoord ik meteen uw eerste vraag, is er contact geweest tussen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de projectwinnaar Ghelamco/BAM. Dat gebeurde in aanloop naar het eerste biedingsmoment, nog voor de toewijzing. Er is trouwens ook overleg geweest met de andere twee kandidaten om de impact op de mobiliteit te bekijken in die ontwerpfase. Op deze overlegmomenten werden de eerste voorontwerpschetsen voor het project van de optimalisatie van de ring om Brussel toegelicht. De verschillende consortia hebben op hun beurt ook kort hun plannen toegelicht. Na 19 maart 2015 is er geen overleg meer geweest tussen het AWV en Ghelamco/BAM, omdat zij nog in bespreking zijn met voetbalclub Anderlecht en ongetwijfeld ook met de stad Brussel, de initiatiefnemer.

Het voetbalstadion bevindt zich op het grondgebied van de gemeente Grimbergen, wat automatisch betekent dat de Vlaamse overheid verder betrokken zal worden in het vergunningstraject, vooral via minister Schauvliege dan. Maar het is evident dat ook mijn diensten worden betrokken, het AWV en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, zodra men zeker weet wat men wil, bij de verdere besprekingen over de mobiliteit en de afstemming op het project van de ring om Brussel.

Eerst was er een intentieverklaring, vervolgens een addendum. Dat is ondertekend door de toenmalige ministers-presidenten en de secretaris-generaal van de Koninklijke Belgische Voetbalbond. Daarbij werd uitdrukkelijk vermeld: "De inplanting van zo'n stadion op het grondgebied van de gemeente Grimbergen vereist een voorafgaand akkoord tussen het Vlaamse en het Brusselse Gewest over de afwikkeling van de mobiliteit en de Ring R0." Ik verwacht dat men, gelet op die conditio, die vrij duidelijk is, zich ook tot ons richt.

Bij de uittekening van het nieuwe voetbalstadion werd door Ghelamco/BAM de heringerichte ring als uitgangspunt meegenomen. Onze diensten hadden dat al meegegeven, in het stadium van toen toch, want het voorontwerp wordt nu afgewerkt. De verdere afstemming van het project van Ghelamco/BAM en het project van de ring om Brussel moet nog in detail worden uitgewerkt.

Als u vraagt welk stuk wij gaan betalen, geldt, net zoals voor andere projecten die werden vermeld, dat Vlaanderen niet zal opdraaien voor projectspecifieke investeringen. Dat lijkt me evident. Het is zelfs nog niet duidelijk of er infrastructuurwerken worden gepland die een impact zouden kunnen hebben op bijvoorbeeld een gewestweg, of erop aansluiten of een betere ontsluiting geven. In dat geval kun je een verdeelsleutel bekijken. Maar wij dragen niet bij aan projectspecifieke investeringen.

Mijnheer Rzoska, u vraagt naar een mobiliteitsvisie en de samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. We hebben een ontwerp van memorandum of understanding gekregen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, waarop wij wel bemerkingen hebben. Dus dat is intussen teruggedaan. Ik hoop dat we snel kunnen afkloppen en zo meer geïntegreerd de hele reeks ingrepen op de ring kunnen doen. Het gaat bijna altijd over dat hele stuk noordelijke ring, van de E40 tot aan de andere aansluiting met de E40. Daar willen we duidelijke afspraken

over maken, al was het maar in functie van de timing van bepaalde werken. We hebben nu een steppingstone, zijnde het memorandum of understanding. Van die basis kunnen we alleszins vertrekken voor verdere besprekingen.

**De voorzitter:** De heer Doomst heeft het woord.

**De heer Michel Doomst (CD&V):** Minister, ik dank u voor de stand van zaken voor zover die u bekend is. We moeten dat dossier blijven opvolgen. Wanneer we kritisch zijn voor projecten als Uplace, NEO enzovoort, moet dit ons ook blijven beroeren. Normaal gezien zal die kalender en dus ook de druk vanuit het voetbal blijven. Mijnheer Sintobin, u hebt het over het renoveren van het Koning Boudewijnstadion. Het doet me wat dat u daarvoor pleit, ik verwachtte eerder dat u het zou consecreren.

Wat ik weet van dit project via contacten, is dat zij een vrij ingenieus plan hebben inzake afwikkeling van een aantal mobiliteitsproblemen. Vooral de manier van inrichten van de parking zou een aantal problemen kunnen oplossen waar wij nu mee zitten. Ik vind dat het parlement attent moet blijven voor en op de hoogte moet blijven van de evolutie van het dossier. We moeten op de hoogte blijven van de concrete inplanting van dit project. Het gevaar bestaat er immers in dat dit project er komt, dat een ander project volgt en dat het project wordt gesaucisonneerd. Die aanpak zou ons op termijn wel eens kunnen ambeteren.

**De voorzitter:** De heer Sintobin heeft het woord.

**De heer Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Mijnheer Doomst, als u het verslag erop naleest, zult u kunnen lezen dat ik absoluut niet heb gepleit voor de renovatie van het Koning Boudewijnstadion. Ik heb gewoon verwezen naar de discussie in het Brussels Parlement en naar de resultaten van een nieuwe studie waarin staat dat een eventuele renovatie beter zou zijn dan een nieuw stadion op parking C. Meer heb ik niet gezegd.

Minister, ik verwijs nogmaals naar de intentieovereenkomst die de Vlaamse Regering heeft ondertekend en waar zes voorwaarden aan verbonden zijn. Ik dacht dat het de taak was van de Vlaamse Regering op erop toe te zien dat die zes voorwaarden worden nageleefd. Ik heb echter de indruk dat wij ons neerleggen bij het feit dat dat stadion er komt. We hebben het hier vandaag over mobiliteit, maar er zijn nog vijf andere voorwaarden waar voor zover ik weet, niet aan voldaan wordt wanneer er een nieuw stadion komt. Ik vind het dan ook bijzonder eigenaardig en ook een beetje vervelend dat u sinds 18 maart niet meer bent gecontacteerd of op de hoogte gebracht van de evolutie in dit dossier. U zegt wel dat er een voorontwerp is dat definitief zal worden afgewerkt. In dat voorontwerp is de mobiliteitsafwikkeling al opgenomen maar de Vlaamse Regering wordt daar zelf niet bij betrokken, en dat betreurt ik.

De bedoeling van mijn vraag in de commissie Algemeen Beleid was te informeren of de minister-president nog overleg heeft gepleegd over dit dossier, maar misschien kunt u daar vandaag op antwoorden. U zegt dat u sinds 18 maart geen contact meer hebt gehad, maar geldt dat dan voor de volledige Vlaamse Regering? Of is er nog overleg? Als er geen overleg is, dan zullen wij, zoals de heer Doomst enigszins afgezwakt zei, daarnaar staan kijken en alles ondergaan en dan zal het stadion er in 2018 effectief staan, met de factuur voor Vlaanderen en met het niet vervullen van de zes voorwaarden van de intentieovereenkomst.

**De voorzitter:** De heer Parys heeft het woord.

**De heer Lorin Parys (N-VA):** Ik heb als positief punt gehoord dat de minister aan een algemene aanpak werkt via een memory of understanding en dat de saucisse waarnaar de heer Doomst verwijst, zich niet zal materialiseren. Het is

goed om op die weg verder te gaan. En uiteraard moet het parlement de minister blijven bevragen over dat overleg met Brussel en de resultaten die dat eventueel oplevert.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.