

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 188

van **ANNICK DE RIDDER**

datum: 30 oktober 2017

aan **BEN WEYTS**

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

Terreinen rond treinstations - Eigendomsrecht

De verschillende gewesten zijn sinds de derde staatshervorming bevoegd voor openbaar vervoer en openbare werken. Anno 2017 betekent dit dat Vlaanderen zelf het openbaar vervoer aanstuurt en bevoegd is voor het Vlaamse wegennet en de invulling van terreinen. Het is echter onduidelijk of na de overdracht van bevoegdheden de NMBS of De Lijn eigenaar is van de terreinen rond de treinstations.

Het geschil tussen de NMBS en De Lijn ontstond in 2012 bij de start van de herinrichting van de stationsomgeving in Oostende. De NMBS en de stad Oostende zouden graag het terrein, dat momenteel o.a. dient als tram- en busstelplaats voor De Lijn, mee gebruiken voor een parking, kantoorruimte en een park. De Lijn is echter van mening dat terreinen (die vroeger gebruikt werden door de buurtspoorwegen) rond treinstations sinds de derde staatshervorming automatisch zijn overgedragen van de federale overheid naar de Vlaamse overheid, en dus zij alleen over de invulling beslist.

De NMBS betwist dit en wilde eind 2015 juridische stappen ondernemen. Zover kwam het echter niet. De FOD Financiën schreef immers een advies waaruit blijkt dat regionale diensten van het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer zelf "de enige (zijn) die kunnen bepalen of bepaalde onroerende goederen destijds door hen in gebruik waren". Een definitieve oplossing voor het geschil is er nog steeds niet. De Lijn wil zich nu richten tot een onafhankelijke arbitragerechter om de zaak te beslechten.

1. Over welke terreinen in Vlaanderen is er momenteel discussie tussen de NMBS en De Lijn? Heeft de minister contact gehad met zijn federale collega over de problematiek?
2. Is er al meer bekend over de opstart van de arbitrageprocedure en wanneer wordt de uitspraak verwacht?
3. Welke gevolgen kan de uitspraak hebben voor de betrokken terreinen?

BEN WEYTS

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

ANTWOORD

op vraag nr. 188 van 30 oktober 2017

van **ANNICK DE RIDDER**

1. De lijst met stationsomgevingen die zeker moeten worden behandeld in het kader van de discussie over het eigendomsrecht, wordt hieronder weergegeven. De in termen van herinrichting meest prioritaire discussies (herinrichting gepland, in uitvoering of al uitgevoerd) werden in overleg met de NMBS bepaald en worden in de lijst tegen gele achtergrond geplaatst.

Antwerpen	Mechelen	Kapellen
	Herentals	Turnhout
	Lier	Luchtbal
Limburg	Hasselt	Genk
	Bilzen	Hamont-Achel
	Landen	Sint-Truiden
	Tongeren	
Oost-Vlaanderen	Aalst	Lokeren
	Deinze	Oudenaarde
	Denderleeuw	Zottegem
	Dendermonde	Aalter
	Eeklo	Beveren
	Gent Dampoort	Ninove
	Gent Sint-Pieters	Ronse
	Sint-Niklaas	Wetteren
	Geraardsbergen	
Vlaams-Brabant	Diest	Vilvoorde
	Leuven	Haacht
	Aarschot	Tienen
	Asse	Londerzeel
West-Vlaanderen	Brugge	Izegem
	Ieper	Lichtervelde
	Kortrijk	Tielt
	Oostende	Torhout
	Roeselare	Veurne
	Ingelmunster	Waregem

Gelet op de piste om met een onafhankelijke arbitrageprocedure te werken, is deze problematiek niet tussen de bevoegde ministers opgenomen.

2. Het principe van de arbitrage werd door de raad van bestuur van De Lijn op 4 oktober jl. goedgekeurd.

Er is mij gemeld dat, ondanks het eerdere akkoord, het directiecomité van de NMBS momenteel alsnog nog geen goedkeuring wil geven voor een niet bindende arbitrage en aanstuurt op een nieuw high level overleg NMBS – De Lijn om zo tot een oplossing te komen. Op basis hiervan zal beslist worden over verdere vervolgstappen.

3. Het is onmogelijk om daar een globaal beeld van te schetsen.
Na een eventueel akkoord zal elke stationsomgeving afzonderlijk moeten worden behandeld.
Voor stationsomgevingen waarvan de herinrichting op basis van een goedgekeurd Masterplan al in uitvoering is, zal er weinig of niets zichtbaar veranderen.
In de stationsomgevingen waar dat nog niet het geval is, is het denkbaar dat de invulling wordt bijgestuurd in functie van de eventueel gewijzigde eigendomsstructuur.
In elk geval blijft De Lijn ijveren voor kwaliteitsvolle stationsomgevingen, die maximaal volgens het STOP-principe worden georganiseerd, wat losstaat van de eigendomsstructuur.