



Vlaams
Parlement

ingediend op **288** (2014-2015) – Nr. 1
13 maart 2015 (2014-2015)

Verslag van de hoorzitting en gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Hermes Sanctorum-Vandevoorde en Karin Brouwers

over de mobiliteitsgevolgen van de vestiging
van grote winkelcentra in de Vlaamse Rand

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Lies Jans.

Vaste leden:

de heer Björn Anseeuw, de dames Annick De Ridder, Lies Jans, de heren Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;

mevrouw Karin Brouwers, de heren Lode Ceyssens, Dirk de Kort, mevrouw Martine Fournier;

de heren Mathias De Clercq, Marino Keulen;

de heren Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;

de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

de heren Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;

de dames Caroline Bastiaens, An Christiaens, de heer Jenne De Potter, mevrouw Cindy Franssen;

de heer Bart Somers, mevrouw Emmily Talpe;

de dames Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;

mevrouw Ingrid Pira.

INHOUD

1. Toelichting door Dirk Lauwers en Kobe Boussauw	4
1.1. Voorstelling van de auteurs van de studie	4
1.2. Aanleiding	4
1.3. Vertrekpunt van het onderzoek	5
1.4. Onderzoekshypothese	5
1.5. Onderzoeksopzet	5
1.6. Een eerste verkenning	6
1.7. Logistische regressieanalyse	7
1.8. Wetenschappelijke conclusies	7
1.9. Conclusies voor het dossier Uplace	8
1.10. Algemene conclusies	8
2. Toelichting van het advies van het Verkeerscentrum	8
3. Bespreking	9
3.1. Vragen en opmerkingen van de leden	9
3.2. Antwoorden van Dirk Lauwers en Kobe Boussauw	13
3.3. Antwoorden van minister Ben Weyts	14
3.4. Antwoord van minister Joke Schauvliege	15
3.5. Slotbespreking	15
Gebruikte afkortingen	21
Bijlagen: zie dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 12 februari 2015 een hoorzitting over de studie 'Shopping Centre Siting and Modal Choice in Belgium: A Destination-Based Analysis', met de auteurs prof. ir. Dirk Lauwers en prof. dr. ir. Kobe Boussauw en daaraan gekoppeld een gedachtewisseling over de mobiliteitsgevolgen van de vestiging van grote winkelcentra in de Vlaamse Rand, met Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, en Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn.

De leden van de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand en van de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening, Energie en Dierenwelzijn werden uitgenodigd om dit agendapunt bij te wonen.

De presentatie van de professoren Dirk Lauwers en Kobe Boussauw is te vinden op de [dossierpagina](#) van dit stuk op www.vlaamsparlement.be. Tijdens de bespreking deelde minister Weyts een advies uit van het Verkeerscentrum. Dat advies is eveneens opgenomen op de dossierpagina. Het advies werd toegelicht door René Grispén van het Verkeerscentrum.

1. Toelichting door Dirk Lauwers en Kobe Boussauw

1.1. Voorstelling van de auteurs van de studie

Dirk Lauwers stelt zich voor. Hij is als gastprofessor verbonden aan de universiteiten UGent, UAntwerpen en KU Leuven, waar hij doceert en onderzoek doet naar de samenhang tussen mobiliteit en ruimte. Zijn curriculum spitst zich ook toe op consultancy over mobiliteit en stedelijke ontwikkeling, in Vlaanderen, Brussel en het buitenland. Hij fungeerde als ondersteunend deskundige voor infrastructuurprojecten bij de werkzaamheden van de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten¹. Voorts heeft de heer Lauwers recent een studie afgerond voor de World Business Council of Sustainable Development. Die is onder meer door de OESO en door experts van de automotive industrie gevalideerd en behandelde de duurzaamheid van mobiliteit in steden. De ontwikkelde evaluatietool wordt onder andere toegepast in Hamburg, Lissabon, Sao Paulo en een aantal steden in China.

De voorliggende studie richt zich op de locaties van winkelcentra en de daaraan gekoppelde keuze van vervoersmodaliteiten. De studie slaat op heel België, maar kan relevant genoemd worden in de actuele discussie over Uplace.

Kobe Boussauw is docent Ruimtelijke Planning aan de VUB. Daarvoor was hij onderzoeker voor mobiliteit en ruimtelijke planning aan UGent. Hij leverde er een doctoraat in de geografie af in 2011 en heeft nog een voorgeschiedenis als adviseur en ambtenaar bij een studiebureau, bij UN-Habitat en bij de Vlaamse overheid. Onderzoek dat hij heeft verricht, resulteerde in ruim twintig publicaties en twee boeken.

1.2. Aanleiding

De spreker geeft aan dat hun studie mee de reden was om de beslissing over Uplace on hold te zetten. De basis voor de studie vormden een aantal publicaties, gestoeld op een onderzoek in het kader van het Steunpunt Ruimte. Dat behelsde een wetenschappelijk onderzoeksproject waarin de onderzoekers zelf het initiatief hebben genomen om de samenhang tussen de locaties van winkelcentra en de

¹ Zie: Ontwerp van decreet betreffende complexe projecten. Hoorzitting. Verslag namens de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten uitgebracht door de heer Dirk de Kort (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2417/2, p. 14-18).

mobiliteit op te nemen. De onderzoekslijn is wel goedgekeurd door de begeleidende ambtenaren. Eind 2013 is er over het onderzoek gepubliceerd, in het kader van het steunpunt. Nog op eigen initiatief volgde dan een internationale publicatie in *European Planning Studies*, een rank 1-publicatie in een toonaangevend tijdschrift op het vlak van ruimtelijke planning in Europa².

1.3. Vertrekpunt van het onderzoek

Het vertrekpunt van de studie was het opbouwen van meer kennis over de relatie tussen mobiliteit en ruimte en deze samenhang aantonen op wetenschappelijke basis. Daarbij wilden de onderzoekers zowel de eigenschappen van de bestemming als van de herkomst als belangrijk element definiëren. Een vaststelling is alvast dat de keuze van vervoerswijze enorm belangrijk is, in problematieken als filevorming, fijn stof en klimaatwijziging.

In Vlaanderen gebeurt 23 percent van de verplaatsingen met de doelstelling winkelen. Dat blijkt dan ook een cruciaal element in de mobiliteitsrealiteit en de ruimtelijke structuur. In de beleidsvorming en de verkeersmodellen die het beleid ondersteunen, komt die factor evenwel weinig aan bod, zo blijkt. De aanleiding voor de studie was niet louter de behoefte aan een kwantitatieve analyse. Er leefde ook een maatschappelijk debat over de inplanting van drie winkelcentra: Uplace, Docks Brussel en Neo in de Brusselse Rand. Twee van de projecten liggen echt op de rand en daar zijn de discussies over de mogelijke negatieve 'grenseffecten' voor de burens scherp.

Cijfers spelen in besluitvorming een grote rol. Ook dat gaf aanleiding tot het onderzoek, omdat het cijfer van 40 percent voor openbaar vervoer in het kader van Uplace opmerkelijk geacht werd. Intuïtief gingen de onderzoekers ervan uit dat dit onwaarschijnlijk hoog was ingeschat. Een empirisch gebaseerd grensverleggend onderzoek moest uitsluitsel geven, zonder de bedoeling het MER volledig over te doen.

1.4. Onderzoekshypothese

Men onderzocht in welke mate bestemmingsgerelateerde variabelen als locatie en bereikbaarheid een invloed hebben op de keuze van een vervoerswijze om zich naar een winkelcentrum te verplaatsen.

Een tweede hypothese die als uitgangspunt diende, was dat het dan ook mogelijk moest zijn om de verplaatsingspatronen te beïnvloeden met de beslissingskeuzes voor locaties van winkelcentra.

1.5. Onderzoeksopzet

Kobe Boussauw legt voorts uit hoe men te werk is gegaan. In eerste instantie ging men op zoek naar gegevens over winkelcentra in België wat betreft de keuze van vervoerswijze van hun klanten. Die informatie werd gevonden bij de beheerders van 17 winkelcentra die op een kaart aangegeven zijn (zie de kaart op de presentatie als bijlage). De centra zijn gesitueerd in Brussel, Vlaanderen en Wallonië.

De spreker toont volgende tabel.

² Ward Ronse, Kobe Boussauw, & Dirk Lauwers (2014), Shopping centre siting and modal choice in Belgium: A destination based analysis, *European Planning Studies*, <http://dx.doi.org/10.1080/09654313.2014.965132>.

WINKELCENTRUM	AUTO	OPENBAAR VERVOER	FIETS	TE VOET
Basilix (Brussel)	0,67	0,14	0,01	0,18
B-Park (Brugge)	0,91	0,05	0,03	0,00
City2 (Brussel)	0,22	0,63	0,02	0,13
Gent-Zuid (Gent)	0,22	0,33	0,15	0,30
Grand Bazar (Antwerpen)	0,14	0,51	0,11	0,23
Julianus (Tongeren)	0,52	0,14	0,02	0,32
K (Kortrijk)	0,62	0,13	0,11	0,14
Les Grand Prés (Mons)	0,87	0,11	0,01	0,01
Louizalaan (Brussel)	0,40	0,46	0,01	0,13
Naamse Poort (Brussel)	0,23	0,52	0,02	0,23
Promenade (Kapellen)	0,62	0,09	0,12	0,17
Ring Shopping (Kortrijk)	0,85	0,03	0,08	0,03
Waasland (Sint-Niklaas)	0,79	0,11	0,04	0,04
Warande (Beveren)	0,54	0,19	0,14	0,13
Westland (Brussel)	0,78	0,10	0,00	0,11
Wijnegem (Antwerpen)	0,85	0,12	0,02	0,01
Woluwe (Brussel)	0,66	0,23	0,01	0,10

Voor al de tweede kolom is significant, stelt de spreker. Ze geeft de diversiteit weer in het aandeel autogebruikers onder de klanten van winkelcentra. Zoals verwacht is de variatie zeer groot. In Brugge komt 91 percent van de bezoekers van B-park met de auto. In Gent-Zuid is dat slechts 22 percent. Voor Grand Bazar in centrum Antwerpen ligt dat aantal op 14 percent. Bij Wijnegem Shopping loopt het weer op tot 85 percent. Een klein winkelcentrum in Tongeren, Julianus, krijgt 52 percent autogebruikers over de vloer. Uit die cijfers konden de onderzoekers al afleiden dat locatie allicht een van de meest bepalende factoren is voor de keuze van vervoerswijze.

1.6. Een eerste verkenning

Vervolgens formuleerden de onderzoekers de vraag of die locatiekenmerken gemeten konden worden en afgezet konden worden tegen de variatie in keuze van vervoerswijze van de klanten.

Een eerste verkenning leidde tot een indeling in vier categorieën van winkelcentra, volgens de locatie. Zo werd B-park in Brugge geklasseerd als een typisch relatief groot winkelcentrum, aan de rand van een middelgrote of relatief kleine stad. Het centrum kent een hoog aandeel auto. Een andere categorie zijn de relatief kleine winkelcentra in het centrum van relatief kleine steden, zoals Julianus in Tongeren, met een aandeel autogebruikers van iets meer dan 50 percent en een hoog aandeel fietsers en voetgangers. Een derde categorie zijn grote winkelcentra in de rand van een grote stad, zoals Westland vlakbij de ring in Brussel. Daar telt men een hoog aandeel autogebruik van 78 percent. Tot slot is er de categorie relatief groot winkelcentrum in het centrum van een grote

agglomeratie, zoals Grand Bazar in Antwerpen met een heel klein aandeel autogebruik.

Er is geprobeerd de locatiekarakteristieken van de winkelcentra te meten aan de hand van daartoe ontwikkelde variabelen, die men dacht te kunnen kwantificeren: autobereikbaarheid, openbaar vervoerbereikbaarheid, met name het aantal bezoekers die er binnen een halfuur met auto of openbaar vervoer kunnen geraken. Ook de inbedding in het stedelijk weefsel werd in rekening gebracht in termen van bevolkingsdichtheid binnen 1, 3 of 10 kilometer. De omvang van het winkelcentrum is een andere factor, met name in termen van verkoopoppervlakte, aantal winkels, omvang van parkeerruimte, al dan niet betalend parkeren en de gemiddelde afstand die klanten afleggen. Dat alles werd afgezet tegen het aandeel autogebruikers van het winkelcentrum en zo is de correlatie onderzocht.

1.7. Logistische regressieanalyse

De data zijn beperkt en waren onderhevig aan kritiek. Toch zijn de onderzoekers ervan overtuigd dat ze een aardige hoeveelheid aan gegevens konden voorleggen over 17 winkelcentra, terwijl er niet eens zoveel centra van dergelijk kaliber zijn in België. Op basis van de gegevens kon men dan drie variabelen distilleren waarbij een duidelijke correlatie kon worden aangetoond tussen aandeel autogebruikers en de locatiekarakteristiek. Het gaat om de drie volgende karakteristieken: bevolking in een bepaalde straal (1 of 3 kilometer afhankelijk van de vervoerswijze die gemodelleerd wordt), de bereikbaarheid met het openbaar vervoer (of het aantal mensen dat er binnen 35 minuten kan geraken), en tot slot de omvang van het winkelcentrum of het aantal parkeerplaatsen, omdat dat als variabele nog beter de autoafhankelijkheid en de schaal van het winkelcentrum in kaart brengt.

Met behulp van de nodige transformaties, essentieel voor het bouwen van een dergelijk model, is een logistische regressievergelijking gebouwd. Daarmee komt men uit bij een aantal coëfficiënten die in een tabel zijn opgenomen. Ze zijn weinig bevattelijk voor de leek, maar door de bouw van een omgekeerd model wordt de betekenis van de geschatte coëfficiënten helderder. De regressievergelijking wordt omgedraaid waarna locatiekarakteristieken van de nog niet gebouwde winkelcentra als variabelen worden ingebracht, wat dan bepaalde percentages oplevert voor de drie vermelde winkelcentra Uplace, Neo, en Docks Brussel. Voor Uplace is al de aanleg van de tramlijn en de pendelbus ingecalculeerd. Voor de andere twee is zonder specifieke maatregelen gewerkt. Binnen de randvoorwaarden van het onderzoek komt men dan respectievelijk uit op 85, 75 en 65 percent automobilititeit.

1.8. Wetenschappelijke conclusies

Het besluit uit de studie luidt dat de bestemmingskenmerken in grote mate de vervoerswijzekeuze van bezoekers van winkelcentra bepalen. Dat effect wordt naar veronderstelling onderschat in de gebruikelijke milieueffectenrapportage. Locatiebereikbaarheid met het openbaar vervoer en de omvang van het winkelcentrum zou in rekening moeten worden gebracht bij impactanalyses. Dat gebeurt vooralsnog te weinig. Vanuit mobiliteitsoogpunt is een netwerk van minder grootschalige kleinhandelsvoorzieningen een te overwegen alternatief voor het ontwikkelen van heel grote winkelprojecten in de stadsrand.

Dirk Lauwers gaat dieper in op het onderzoek naar de robuustheid van het ontwikkelde model, waarover in de media nogal wat discussie is geweest. Het model is niet klassiek te noemen en kan niet in de plaats worden gesteld van de modelberekeningen van het project-MER voor Uplace. Het gaat puur om

onderzoek naar de impact van ruimtelijke kenmerken van bestemmingen op vervoerswijzekeuze.

De studie is wetenschappelijk uitdrukkelijk gevalideerd en gepubliceerd in het meest vooraanstaande specialistisch tijdschrift van Europa. Naar aanleiding van de discussies over Uplace zijn een aantal andere doorlichtingen gebeurd, onder meer door het Nederlandse studiebureau Significance. Kritieken van daaruit waren vooral methodologisch. Hun rapport stelt heel uitgesproken "dat zelfs als er een meer gesofisticeerd model zou zijn ontwikkeld met rijkere data, dat niet zou betekenen dat men tot andere resultaten zou komen dan het ontwikkelde model met de gehanteerde methodologie."

1.9. Conclusies voor het dossier Uplace

Dat toont volgens de spreker nogmaals aan dat er een heel solide wetenschappelijke onderbouw is voor het onderzoek en dat derhalve kan worden gesteld dat de vooropgestelde 40 percent openbaar vervoersaandeel die in het kader van het MER gehanteerd werd, volkomen buiten de statistische betrouwbaarheidsmarges van het voorgestelde model valt. Rekening houdend met de empirische basis die ontwikkeld is, is er voorts in België geen enkele andere empirisch fundament om te stellen dat mensen die gaan winkelen voor 40 percent van het openbaar vervoer gebruik zouden maken naar een locatie als die van Uplace.

Dat impliceert bovendien dat, in combinatie met het brede rekruteringsgebied van Uplace, een aantal milieueffecten en het effect op filevorming op de Brusselse ring significant onderschat zijn.

1.10. Algemene conclusies

Algemeen zouden de onderzoekers bij vergunning van dergelijke shoppingcentra stellen dat de nabijheid van de klantenbasis cruciaal is, dat winkelcentra bereikbaar moeten zijn met het openbaar vervoer, dat de omvang van het project in verhouding moet staan tot de grootte van de stad en dat de binnenstedelijke kleinhandel beter aangevuld wordt door een aantal relatief kleinschalige suburbane winkellocaties. 'Moeten' impliceert in dit geval dat er wordt uitgegaan van een streven naar duurzame mobiliteit. De sleutelconclusie luidt dat nieuwe handel zoveel als mogelijk geïntegreerd moet worden in het stedelijk weefsel.

2. Toelichting van het advies van het Verkeerscentrum

Minister *Joke Schauvliege* vraagt René Grispen van het Verkeerscentrum om het advies van het Verkeerscentrum ter zake toe te lichten.

René Grispen legt uit dat het Verkeerscentrum de voorliggende studie, in Nederlandstalige en Engelstalige versie, in de voorgaande weken bestudeerd heeft. Het bleek zeer interessant en er zijn bedenkingen bij geformuleerd die in de vorm van een advies aan de bevoegde instanties zijn bezorgd. Er zijn interessante elementen zoals de classificatie voor positionering van winkelcentra. Daaruit zijn inderdaad waardevolle conclusies te trekken met betrekking tot het te verwachten aandeel openbaar vervoer en auto.

De dataset waarvan gebruik is gemaakt, vindt het Verkeerscentrum zeer beperkt. Het Vlaams Verkeerscentrum voerde enige jaren eerder al een onderzoek naar woon-winkelgedrag. Enerzijds was er een panelenquête op het internet en anderzijds een survey ter plaatse op 40 locaties. Er is onder meer gevraagd naar vervoerswijzen en doel. De resultaten zijn gebruikt als basis voor provinciale verkeersmodellen, ook voor dat wat gehanteerd is in de MER-procedure voor

Uplace. Er werden aan de hand van het onderzoek parameters afgeleid om de doorrekeningen te doen.

Hoewel het gevoerde onderzoek waardevol is, meent men toch dat de drie variabelen die als bepalend voor de modal split naar voren worden geschoven, niet de enige zijn. Het onderzoek legt dat enigszins naast zich neer, oppert de spreker. Er wordt wel gesteld dat er onderzoek gebeurt naar welke variabelen belangrijk zijn, maar in de documenten wordt niet aangetoond waarom men tot die conclusies is gekomen. Bij het schatten van parameters voor onderzoek van het Verkeerscentrum gebeurt er steeds een specificatieonderzoek. Dat moet de relevantie van een parameter voor het verkeersmodel bevestigen. Dat noemt het Verkeerscentrum in elk geval een tekortkoming van het onderzoek, wat ook vermeld wordt. De onderzoekers geven zelf aan dat hun model niet de ambitie heeft in de plaats te treden van andere modellen.

Er worden ook uitspraken gedaan over drie toekomstige winkelsites op basis van een voorspellend model. Daarbij is het frappant dat men vooropstelt dat Uplace met 85 percent autogebruik rekening moet houden. Bij toepassing van een degelijk schattingsmodel wordt doorgaans getoetst aan sites waarvoor de data beschikbaar zijn. Dat maakt het mogelijk te zien of het schattingsmodel binnen bepaalde foutenmarges tot correcte uitspraken kan leiden.

Een andere tekortkoming van het schattingsmodel noemt de spreker dat de aandelen die geschat worden, onafhankelijk van elkaar worden geschat. Dat resulteert in een tabel met een rest die ook negatief kan zijn.

Die opmerkingen verdienen aandacht vooraleer er conclusies aan de studie gekoppeld worden, meent de spreker.

3. Bespreking

3.1. Vragen en opmerkingen van de leden

John Crombez vindt de toelichtingen boeiend, maar wil graag nog een methodologische repliek. Hij gaat ervan uit dat studies die op dergelijk hoog niveau gepubliceerd worden, ook methodologisch doorgelicht zijn. De heer Grispen moet dat ook weten.

Een nota die de resultaten en methodologie van wat door de onderzoekers is voorgelegd, in twijfel trekt en die op 5 februari is afgerond, zou op zijn minst aan de onderzoekers doorgespeeld moeten zijn. Is dat gebeurd?

Van de heer Grispen hoort hij dat bij de statistische analyse uitgegaan wordt van de correlatieanalyse. Zijn dat rangcorrelaties? Dat lijkt het lid ook methodologisch vanzelfsprekend met het oog op de dataset. De opmerkingen inzake aantal datapunten en gekozen tests begrijpt het lid al helemaal niet. Er wordt gebruik gemaakt van een logistische regressieanalyse. Dan moet er een 'goodness of fit' verwacht worden. Het gaat om een gepubliceerde studie en juist dat is de essentie van de kwaliteit van de studie. Wat bedoelt de heer Grispen dan? Hij had die ook van de onderzoekers kunnen krijgen, terwijl het in de nota lijkt op een ernstige tekortkoming.

Voorts stelt de nota dat een multinomiale logit te verkiezen is boven de logistische regressieanalyse. Dat begrijpt de heer Crombez niet, met het oog op de toelichting van de heer Grispen. Daaruit blijkt juist dat het gebruik van dergelijke analyse logisch is.

Is het de bedoeling van de nota van het Verkeerscentrum om de methodologie en de resultaten van de studie op die manier in twijfel te doen trekken? Kan dat verantwoord worden?

Jo De Ro stelt in eerste instantie verbaasd te zijn dat toen in de voorgaande zittingsperiode andere ministers verantwoordelijkheid droegen en de voorstudie ter sprake kwam in het kader van de verbreding van de Brusselse ring, geen van hen weet had van die studie. De voorstudie had toen al geleid tot een opiniestuk en de beleidsvoerders moesten beslissingen nemen over een aantal projecten in de regio, de noordrand van Brussel. Dat men die studie met zware tegenargumenten onderuit probeert te halen, vindt het lid bizar. Waarom is dat destijds al niet gebeurd?

De bevolking stijgt het snelst in de betrokken regio en in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest oppert het lid. In de noordrand bevonden zich de vier gemeenten waar de demografie het snelst evolueert, onder meer Vilvoorde en Machelen. De mobiliteitsimpact is in essentie er een van winkelende mensen, van dichtbij en veraf. De al grote druk op het verkeer in een zo belaste regio, wordt derhalve nog vergroot.

Hoe cruciaal is de modal shift voor dit soort van projecten en voor de mobiliteit in de regio, wil het lid weten van de professoren Lauwers en Boussauw. Hoe noodzakelijk is het om het percentage mensen dat niet van de auto gebruik zal maken op te drijven? Voor minstens één van de drie vermelde projecten zijn meer percentages gebruikt. Zonder investeringen in openbare werken of openbaar vervoer zou het percentage autogebruik zelfs tot meer dan 93 percent oplopen. Er is dan gerekend met projecten van openbare werken en openbaar vervoer van de Vlaamse overheid waardoor de percentages verlaagd zijn. Er zijn een aantal uitspraken gedaan waaruit blijkt dat NMBS-Infrabel geen zin heeft om te investeren in de regio. Wat is de impact daarvan en hoe heeft dat op de vermelde percentages effect?

Het Verkeerscentrum zou data ingewonnen hebben van 40 winkellocaties. Hoeveel plekken hebben de onderzoekers niet onderzocht die meer dan 50.000 vierkante meter bevatten? Ze hadden minder dan de helft van het staal van het Vlaams Verkeerscentrum maar het is mogelijk dat de belangrijkste locaties vergeten zijn.

Het Vlaams Verkeerscentrum is vooral gekend om zijn verkeersinformatie. Ze doen veel verkeersmetingen. Klopt het dat de noordelijke ring en het viaduct van Vilvoorde behoren tot de meest filegevoelige plekken van Vlaanderen? Klopt het dan ook dat de verbreding en de modernisering van de Brusselse ring in de volgende vijf jaar niet meteen tot extra capaciteit zullen leiden? Als de onderzoekers gelijk hebben, zou dat autobewegingen betekenen in de vork van 25.000 tot 35.000 per dag. Met de modal shift zoals vooropgesteld door het Verkeerscentrum daalt dat tot de vork van 15.000 tot 25.000 autobewegingen. Is het wel verstandig net op die plek met een minimum of maximum aantal te rekenen?

Annick De Ridder waardeert de oefening maar stelt dat het Vlaams Verkeerscentrum de relativiteit van dergelijke studies meteen ook aantoonst.

Wat betreft de gehanteerde uitgangspunten en factoren met een grote invloed op de modal split, stellen de onderzoekers dat het gaat om de mate van inbedding in het stedelijke weefsel, gecorreleerd aan bevolkingsdichtheid in de onmiddellijke omgeving, kwaliteit van het openbaar vervoer, grootte van het winkelcentrum. Wat met de andere aandachtspunten of factoren die niet meegenomen zijn in de studie, met name de mate van bereikbaarheid in alle facetten en de aard van de

winkelactiviteiten? Waarom wordt dat niet belangrijk geacht? Het siert de onderzoekers trouwens dat ze ook zelf kanttekeningen plaatsen bij de studie, stelt het lid. Ze meent dat dan ook enige voorzichtigheid geboden is met de conclusies die eruit getrokken worden.

Er wordt zo ook een kanttekening gemaakt bij de beperkte transparantie, het gebrek aan uniformiteit en de gebruikte techniek van dataverzameling. Zijn die data dan naderhand niet aangevuld, bijgestuurd of geobjectiveerd? Wat is de foutenmarge?

Het aandeel openbaar vervoer zou mogelijk te laag worden ingeschat omdat er in het model geen rekening gehouden wordt met aanbod vanwege de NMBS. Waarom gebeurt dat niet als het een vertekening geeft? Wat is daar de mogelijke afwijking?

Met een zijsprongetje wordt ook nog gesteld dat het belangrijk is dat het openbaar vervoer niet alleen het laatste deel van het traject goed verzorgt. Het hele traject is van deur tot deur uitnodigend, zo wordt gesteld. De beleidsmakers geloven wel in combimobiliteit. Als het over het hele traject moet, hoe ziet men dan die kwaliteitsvereiste voor de frequentie en de afstand tot haltes? Welke parameters zijn dan meegenomen om tot een kwalitatief aanbod te komen?

Wat wordt bedoeld met de uitspraak dat alles steeds contextafhankelijk is? Hoe moet dat ingecalculeerd worden en welke contexten of contextgerelateerde invloeden zien de onderzoekers dan nog? Er is een koppeling tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit, maar het lid ziet nog andere factoren zoals cultuur, omgeving en weersomstandigheden. Over dergelijke aspecten blijven de onderzoekers vaag. Het doet twifelen over de foutenmarge, besluit het lid. Ze hoopt dat de onderzoekers de onduidelijkheden kunnen wegwerken.

Michel Doomst waardeert de inspanningen. Hij krijgt de indruk dat het vooral gaat om een kwantitatief mathematisch model en stelt meteen in vraag of er na toevoeging van een kwalitatief sociologische bevraging geen ander beeld zou ontstaan. Is het model niet te kwantitatief opgezet?

Karin Brouwers hekelt het ambtelijke of superwetenschappelijke taalgebruik van de nota van het Verkeerscentrum. Kan men de zeer wetenschappelijke paragrafen even beter toelichten?

Men zit met twee studies, waarvan de ene stelt dat 40 percent van de bezoekers van het nieuwe winkelcentrum het openbaar vervoer zou nemen, terwijl een andere uitgaat van maximaal 15 percent. Het aspect trein zou niet meegenomen zijn in de voorliggende studie. Zou dat het percentage gunstig beïnvloeden? Vlaanderen is vooralsnog niet bevoegd voor de NMBS, maar het project voor het station aan de Kerklaan in Machelen zit in het GEN-project. Vervolgens is er het tramproject dat door de burgemeester van Vilvoorde nu in vraag wordt gesteld omdat de vernieuwing van het station daar tot 2018 uitgesteld zou zijn. Wat kan de minister van Mobiliteit daarop inbrengen?

Na de vernietiging van het GRUP VSGB leest men in *De Tijd* dat over het mobiliteitsaspect de discussie rond is. Het zou snel duidelijk geweest zijn welke flankerende maatregelen nodig waren om aan de kritiek van de Raad van State tegemoet te komen. Klopt dat en welke zijn dan die flankerende maatregelen?

CD&V vindt het wel belangrijk dat men met dat GRUP VSGB kan landen, vanwege het belang voor de regio. Niet alles draait om Uplace. Er is ook sprake van onder meer een ziekenhuis en andere projecten. Is het toekomstige stadion meegenomen en de effecten daarvan ook? Ongeacht de rest, blijft de vraag of Uplace

zoals uitgewerkt en zo groot wel compatibel is met de Winkelnota Vlaanderen die een kernversterkend winkelbeleid voorstaat.

Hebben alle specialisten ook het aspect e-commerce in de wetenschappelijke onderzoeken meegenomen? Die heeft immers ook een impact op de mobiliteit, stelt het lid. Verwacht men daarvan veel invloed?

Hermes Sanctorum-Vandevoorde vond de uiteenzetting van beide onderzoekers zeer helder. In de discussie over al dan niet foute methodes, aannames en foutenmarges kunnen leken zich maar moeilijk mengen, meent het lid. Ook hij vindt het jammer dat de nota van het Verkeerscentrum niet eerder is bezorgd, wat wel had gekund.

Een verschil dat hem is opgevallen is dat de onderzoekers in hun studie uitgaan van een maximum van 15 percent dat niet met de auto zou komen, terwijl het Verkeerscentrum het heeft over 40 percent, maar ook een ondergrens hanteert van 25 percent. Dat ligt al niet zo veraf van de bewuste 15 percent. De spreker meent te kunnen concluderen dat het overgrote deel dan toch de wagen zal nemen.

Het lid sluit zich aan bij de vragen van Karin Brouwers over het al dan niet opnemen van het potentieel van de NMBS en het station waarvan sprake. Als het integrale openbaar vervoerverhaal ingecalculeerd is, dan zou dat betekenen dat er uitgegaan wordt van een best case scenario. Elke vertraging op de maatregelen betekent dan ook nog meer verkeersellende.

Van de Vlaamse Regering wil het lid weten wat er nu voorts staat te gebeuren met al die informatie. Er wordt gesteld dat zelfs als de studie bekend ware geweest bij beide MER-procedures, zij toch geen invloed zou hebben gehad op de gehanteerde onderzoeksmethodiek. Als de Vlaamse Regering rekening houdt met dat advies dan gaat ze over tot de orde van de dag en geeft zij Uplace alsnog de vergunning. Wat is men van plan? De hele visie dat Uplace slechts een beperkte impact zou hebben, op de gezondheid in de regio, gaat uit van de veronderstelling dat een groot deel van de verplaatsingen met het openbaar vervoer zou gebeuren. Neemt men die studie nog mee in de overwegingen?

Katia Segers juicht in eerste instantie toe dat de overheid zich beroept op studies vooraleer belangrijke beleidsbeslissingen genomen worden. Het Steunpunt Ruimte is samengesteld uit eminente collega's en kan bogen op heel wat A1-publicaties. Het lid vindt het jammer dat de wetenschappelijke integriteit van een studie in twijfel wordt getrokken. De grondigheid van het debat over de methodologie is cruciaal, stelt ze.

Over de modal split circuleren verschillende cijfers. Elk daarvan heeft een eigen impact. Kan men daarop nog even ingaan?

Ook voor Katia Segers is duidelijk dat het overgrote deel van de bezoekers van Uplace de wagen zal nemen. Er zit ook nog een project – parking C – aan te komen en het lid is ervan overtuigd dat geen van de projecten los mag worden beschouwd, maar dat er een globale visie ontwikkeld moet worden rond mobiliteit op en rond de ring. De impact op de totaliteit is belangrijk.

De essentie voor wie wel het openbaar vervoer wil nemen naar Uplace, is dat in 2018, bij de vooropgestelde opening, de vervoersmodaliteiten nog niet gerealiseerd zullen zijn. Zo is het station Kerklaan volgens Infrabel niet gebudgetteerd. Voor de drie tramlijnen is nog niet één vergunning afgeleverd. Wat als Uplace opent zonder dat het openbaar vervoer beschikbaar is?

3.2. Antwoorden van Dirk Lauwers en Kobe Boussauw

Professor *Dirk Lauwers* stelt in eerste instantie niet bekend te zijn met de reactie van het Vlaams Verkeerscentrum.

De hele discussie draaide initieel om een vooropstelling van een modal split-verhouding van 60/40 vanuit de standaard-verkeersmodellering. Het zijn niet de verkeersmodellen van het Verkeerscentrum die hier in twijfel worden getrokken, wel de toepassing die ervan gemaakt is in het kader van het project-MER van Uplace. Dat moet dan ook de kern van de discussie zijn, stelt hij. Die verhouding bekomt men hier door een zekere methodologie die de verkeersmodellering hanteert. Er is daarin sprake van een aantal variabelen, maar net zo goed van algoritmes, of het soort van berekeningen die in de zwarte doos gaan van die modellen. In de tekst van het MER wordt er specifiek op ingegaan. In de berekening van het verkeersmodel voor Vlaams-Brabant is het zogenaamde 'capacity restrained' gehanteerd. Dat houdt in dat wanneer men op capaciteitsgrenzen botst van bijvoorbeeld de Brusselse ring, men dan een aantal gedragsaanpassingen voorstelt van de mensen die normaal in die files zouden staan. Dat kan zijn een andere vervoerswijze kiezen dan wat men normaal zou doen, of op een ander moment rijden. Het kan ook betekenen dat bepaalde economische activiteiten zich dan minder gaan ontwikkelen, of men kan sluiproutes kiezen. In die zin is gesteld dat de 25/75-verhouding – waarvan men in de eerste berekeningsstap was vertrokken – niet mogelijk is. De ring kan dat niet aan. Dat impliceert dat die massa in het hypothetisch model van de ring af geduwd moeten worden, naar die andere opties. Dat wordt in een dergelijk model automatisch rekentechnisch doorgerekend. Maar in de specifieke ruimtelijke context rond Uplace kan dat vooralsnog niet onderbouwd worden, oppert professor Lauwers.

Zijn stelling is dat deze modelmatig bekomen cijfers in deze context niet empirisch kunnen worden onderbouwd. Door het Steunpunt Ruimte gebeurde specifiek onderzoek op basis van 'revealed preference', namelijk kijken hoe mensen in reële omstandigheden kiezen voor een verkeersmodus. Er werd onderzocht wat shoppers in grote winkelcentra kiezen en in welke mate de locatie een rol speelt. Er werd met bestaande bronnen gewerkt en die bronnen zijn duidelijk weergegeven in het onderzoeksrapport. De middelen ontbraken om eigen dataverzameling te organiseren. Er werd van een empirische basis uitgegaan waarbij ruimtelijke factoren werden geanalyseerd. Andere factoren werden niet in het model opgenomen. Er wordt in de berekeningen uit gegaan van de hypothese dat die factoren niet snel zullen wijzigen en dat de maatschappelijke context identiek blijft. Zo wordt vertrekkend van het verkeersgedrag met betrekking tot bestaande shoppingcentra in België een verhouding 85/15 bekomen in de ruimtelijke context waar Uplace zich bevindt.

Kobe Boussauw stelt dat vanuit statistisch oogpunt de dataset klein is, maar groot vanuit regionaal perspectief. Hij geeft toe dat een methodologische verbetering mogelijk is. Het model kan worden geoptimaliseerd door zelf enquêtes af te nemen of door geavanceerdere statistiek te gebruiken. Binnen de beperking van tijd en middelen en op basis van statistische significante correlaties werd getracht de hypothese te onderbouwen dat er een viertal types van constellaties van winkelcentra zijn en stedelijke omgevingen onderscheiden kunnen worden die relevant zijn met betrekking tot de keuze van vervoerswijze van de klanten. Dat is voor drie variabelen gelukt. Dat is relatief weinig, wellicht omwille van de beperkte rijkdom van de data. In het rapport van Significance wordt daarop terechte kritiek geuit. Maar het is moeilijk om de analyse beter te doen binnen de tijd en middelen die ter beschikking waren.

Tussen de regels leest hij wel waardering voor de manier van aanpak. Vernieuwend aan de analyse is dat het winkelcentrum als een actor beschouwd werd en dat onderzocht werd welke karakteristieken van het winkelcentrum bepalend zijn voor het type van verkeer dat gegenereerd wordt. Klassieke verkeersmodellen zijn veel groter en complexer en daardoor moeilijker uit te leggen. Ze proberen het gedrag van individuen te voorspellen. Hij erkent dat er foutenmarges in de resultaten zijn. 85 percent zit in het midden van de foutenmarge. Dat betekent niet dat er op de andere modellen geen foutenmarges zouden zijn. Er is daar geen informatie over.

3.3. Antwoorden van minister Ben Weyts

Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, vindt dat er rond de betrokken locatie al heel wat werken worden gedaan, zowel op Vlaams als federaal niveau. Voor de noordelijke tangens van de ring zijn er drie projecten. Er wordt daar naar een scheiding van het doorgaande en lokale verkeer gegaan om tot minder weefbewegingen te komen. Dat is een investering van 1 miljard euro. De richtdatum is 2018. De fase van het voorontwerp is lopende. Op basis daarvan kan in 2015 de plan-MER-procedure starten.

De Woluwelaan gaat in vier verschillende projectfases worden aangepast, die niet altijd een band met Uplace hebben. Ze zijn nodig voor een betere ontsluiting van de ring. De werken aan het afrittencomplex voor de aansluiting op de R22 beginnen op korte termijn. Dat gaat over een bedrag van 13 miljoen euro. In dezelfde fase zitten werken ter waarde van 12 miljoen euro die onder meer bestemd zijn voor de renovatie en het structureel onderhoud van de bruggen.

Een tweede deelproject, over de aanpassingen op de R22 en een stuk van de N21, gaat onder meer over de doorstroming van het openbaar vervoer en is niet aan Uplace verbonden. Het is de bedoeling tegen eind 2015, begin 2016 te kunnen starten. Een derde deelproject gaat over aanpassingen van de rest van de R22 en de aansluiting N21 met daarin de nieuwe gevangenis en de tramstelplaats van De Lijn. Er is al een bouwvergunning. Een vierde deelproject gaat over de aanpassingen van de R22 ter hoogte van de Kerklaan.

De stopplaats in Machelen is een federale aangelegenheid. Recent werd hierover overlegd met NMBS-baas Jo Cornu en het kabinet van federaal minister Jacqueline Galant. Voor de herstructurering van de NMBS was een onbemande stopplaats een bevoegdheid van Infrabel. Die is nu aan de NMBS overgedragen. De directie Stations antwoordde: "Gelet op de stedelijke ontwikkelingen in de omgeving en de daardoor verwachte mobiliteitsvraag neemt de NMBS de verplaatsing van de halte Buda naar Machelen mee op in haar amenderingsvoorstellen voor het investeringsplan 2016-2030. Een samenwerkingsovereenkomst tussen NMBS, Vilvoorde en Machelen met betrekking tot de inrichting van de omgeving van de stopplaats is in voorbereiding en de NMBS plant de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning in te dienen eind juni 2015.". Over de exploitatie van de spoorlijn was er contact met de directie Transport. Na de realisatie van Machelen zal NMBS de treinverbinding met Buda stopzetten en Machelen op werkdagen bedienen met klok vaste treinen die opgenomen zijn in het huidige vervoersplan.

Er is een overeenkomst tussen De Lijn en Uplace over de pendelbussen tussen het station Zaventem en Vilvoorde. Het gaat om een soort derdebetalerssysteem.

Tot slot is er de ringtram, een investering van 195 miljoen euro. Er zijn nog geen vastliggende ontwerpen. Technisch is er nog heel wat mogelijk als bijvoorbeeld de werken aan het station van Vilvoorde uitgesteld zouden worden.

3.4. Antwoord van minister Joke Schauvliege

Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, bevestigt dat het plan-MER rekening zal houden met al de toekomstige ontwikkelingen in de streek. Er zal met veel factoren rekening worden gehouden als de Vlaamse Regering het nieuw RUP VSGB aanneemt. Er is het plan-MER, het arrest van de Raad van State, de diverse studies, de bevindingen van het Vlaams Verkeerscentrum enzovoort.

3.5. Slotbespreking

René Grispen heeft in het eigen onderzoek 40 locaties en 6000 individuele enquêtes gebruikt om de verkeersmodellen te schatten. Hier zijn de individuele data niet gebruikt voor zover het uit de nota kan worden afgeleid.

Hij beseft dat het taalgebruik moeilijk is. In het deel over de statistische analyse geeft hij een beschrijving van hoe de onderzoekers hun analyse maakten. De 'goodness of fit' is de mate waarin het voorspelde model 'correct' is. Die informatie heeft hij niet gevonden.

Multinomiaal logit is een modelvorm die de Vlaamse overheid gebruikt als het meest geschikte modelforum om te modeleren op basis van beschikbare gegevens. In de eerste plaats zijn dat de resultaten van het onderzoek verplaatsingsgedrag³. Dat zijn jaarlijkse enquêtes bij gezinnen waarbij wordt gevraagd naar het mobiliteitsgedrag. Die resultaten worden gebruikt om de parameters te schatten. Voor het winkelmotief wordt bijkomend het voorheen Onderzoek Woon-Winkel (OwoWi 2006) aangewend. Multinomiaal logit is een keuzemodel. Het gaat om simultane keuzes. De verschillende vervoersmodi worden naast elkaar geplaatst volgens aantrekkelijkheid en op basis daarvan wordt de kans berekend dat voor een bepaalde verplaatsing een bepaald vervoermiddel wordt gekozen. De opstelsom daarvan is 100 percent. De onderzoekers hielden hier geen rekening mee. Ze schatten dat onafhankelijk van elkaar. Dat is een gebrek. Voor de nieuwe ontwikkelingen geven ze een tabel met percentages voor de verschillende modi die niet tot 100 percent leiden.

Het noordelijke deel van de ring kent het zwaarste fileleed. Het Verkeerscentrum maakt jaarlijks een indicatorenboek. Dat van 2014 wordt eerstdaags bekend gemaakt. De spreker probeert met verkeersmodellen beleidsondersteuning te bieden. Vragen of er al dan niet ontwikkelingen moeten komen in verband met de modernisering van de ring kan hij moeilijk beantwoorden.

Er wordt op dit ogenblik geen rekening gehouden met e-commerce. In België wordt 2 à 3 percent van het winkelen op het internet gedaan. Vlaams-Brabant is koploper met 4 percent. Het is nog een marginaal fenomeen.

Hij heeft niet de indruk willen wekken de wetenschappelijke integriteit van de professoren te betwifelen.

Minister *Ben Weyts* vult aan dat de plan-MER van een modal split van een 75/25-verhouding uitgaat. Het is hem onbekend waar de cijfers 60/40 vandaan komen.

Professor *Dirk Lauwers* verklaart dat in de MER er een tiental bladzijden zijn waarin wordt geargumenteed waarom 60/40-verhouding wordt gebruikt. Er is voor 60 percent gekozen omdat 75 percent niet kan worden afgewikkeld op de Brusselse ring. Er wordt van de veronderstelling uitgegaan dat mensen niet in de file gaan willen staan. Die veronderstelling is wat hem betreft niet te onderbou-

³ Zie bijv. *Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2258/1.

wen. In de sfeer van grootschalige shopping of recreatie bestaat er bereidheid om zeer lang in de file te staan. In Vlaams-Brabant zal dit het functioneren van een aantal economische activiteiten – waaronder mogelijk ook de luchthaven van Zaventem – in het gedrang brengen. De essentie van zijn onderzoek is dat ruimtelijke factoren in de locatie van shopping zeer belangrijk zijn.

Professor *Kobe Boussauw* voegt eraan toe dat de betrouwbaarheid van zijn cijfers wel wordt aangevallen, terwijl dat niet voor de cijfers van het oorspronkelijke MER-rapport gebeurt. In West-Europa bestaat er geen perifeer gelegen winkelcentrum waar 40 percent van de bezoekers met het openbaar vervoer komt. Er werd niet met een multinomiaal model gewerkt omdat het effect op voetgangers sterker gecorreleerd is met de bevolking binnen een straal van 1 km, dan het effect op openbaarvervoergebruikers, dat sterker gecorreleerd is met een bevolking binnen een straal van 3 km. Hierdoor kon het op basis van de eigen gegevens methodologisch niet worden ingepast. Er werd geredeneerd vanuit de locatie van het winkelcentrum en niet vanuit de klant. De huidige aanpak van de MER-rapportage gaat ervan uit dat elke locatie goed bereikbaar kan worden gemaakt, ook met het openbaar vervoer. Zijn stelling is dat dit niet zo is, en dat dit zeker niet zo is als er geen belangrijke subsidie tegenover staat.

Jo De Ro vindt het Vlaams Verkeerscentrum de autoriteit op het monitoren van de files in Vlaanderen. Uit alle monitoren sinds 2006 verschenen, blijkt dat er in de omgeving van de Brusselse ring almaar meer files bijkomen. Hij gaat ervan uit van dat er steeds meer en langere files in Vlaams-Brabant zullen zijn. Het viaduct van Vilvoorde is waarschijnlijk de zwartste fileplek van Vlaanderen. Op publicaties van Uplace staat een foto van het viaduct van Vilvoorde met tien rijstroken, waarop slechts een tiental auto's rijden. Als dit beeld wordt gebruikt om investeringen aan te trekken en het Verkeerscentrum antwoordt niet op de vraag of er extra capaciteit nodig is, dan rijst wel de vraag of het verstandig is om projecten met een dergelijke grote impact op te zetten.

Enkele weken geleden heeft de minister-president de bevolkingsprognoses voorgesteld. Die cijfers kunnen nooit in het plan-MER opgenomen zijn. De cijfers van 2009 en 2010 gaven een stijging die maar half zo groot is als in de huidige cijfers. De plaatsen waar er het meest inwoners gaan bijkomen zijn Vilvoorde en Machelen. In de zone tussen Antwerpen en Brussel gaan er de komende jaren de meeste inwoners en bijgevolg ook extra autoverkeer bijkomen. In het plan-MER is vermeld dat op een gegeven ogenblik de mensen gaan moeten veranderen. Ze gaan de ring verlaten en zich door de gps laten leiden. Er zal een grote impact zijn op de leefbaarheid en de mobiliteit van de inwoners en bedrijven. Bij de aangekondigde snelle verandering van de noordrand, zou een antwoord moeten gegeven worden op de vraag of het verstandig is om daar projecten te starten die veel autoverkeer met zich meebrengen.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde erkent dat iedereen cijfermatige fouten kan maken. Hij vreest echter dat de minister geen fout maakt maar de impact op de mobiliteit onderschat. De redenering dat Uplace geen impact zal hebben op de volksgezondheid, is gebaseerd op de veronderstelling dat 40 percent niet met de auto naar Uplace zal gaan. Minister Schauvliege stelde dat alles nog open staat en dat er ook met de voorliggende studie rekening zal worden gehouden. Hij hoopt dat dit meer zal zijn dan wat technische aanpassingen. Er is maar één echte oplossing en dat is in het GRUP de bouw van Uplace onmogelijk maken.

Het Vlaams Verkeerscentrum bestudeerde het verplaatsingsgedrag van mensen en baseerde daarop het model. Het huidige verplaatsingsgedrag van de Vlamingen is niet ideaal. De vraag rijst of dit wel een correct startpunt is en of de ideale situatie voldoende in de aannames is opgenomen. Kan dat meer worden toegelicht?

Bij de flankerende maatregelen is de timing belangrijk. Gaat alles klaar zijn als Uplace in 2018 wil openen? Voor de plannen van de NMBS geldt dat in ieder geval niet. Hoe zit het met de werken van De Lijn, de pendelbussen, tramverbindingen enzovoort?

Alle initiatieven waren bij het opstellen van het plan-MER niet gekend. Voor prognoses gaat een plan-MER uit van beslist beleid. De bevolkingscijfers waren bij het opstellen van de plan-MER niet gekend. In 2010 was er nog geen sprake van een stadion. Wordt er met de juiste gegevens gewerkt? Kan er met de informatie waarover de Vlaamse Regering beschikt wel op een correcte manier worden beslist over Uplace?

John Crombez vindt dat de neergelegde nota van het Verkeerscentrum zo geschreven is dat een in het Vlaams Parlement voorgestelde studie onderuit wordt gehaald. Bij het beantwoorden van de vragen gebeurt dit opnieuw. Zijn vraag was waarom een administratie schrijft dat het multinomiaal logit een beter model is dan het hier gebruikte model. Het doet er immers niet toe. Er zijn de data, waarna wordt gekeken welk statistisch model het best toegepast kan worden. Hetzelfde geldt voor de analyse over de variabelen.

De nota zegt dat de stellingen van de professoren wankel zijn. Die informatie had vooraf, voor hun toelichting, aan de professoren moeten zijn gegeven. Hij verwacht niet dat de ministers onmiddellijk een antwoord kunnen geven op methodologische opmerkingen over de studie. De nota van de administratie was echter vooraf door niemand gekend. Hij dacht dat deze manier van werken al lang verdwenen was. Hij kan begrijpen dat niemand kan antwoorden. Waarom wordt dan een nota die een studie onderuit haalt, hier gebracht? Het gaat om tientallen miljoenen, de mobiliteit van een grote streek, de bedrijven enzovoort. Het is een ernstige aangelegenheid.

De kritiek van deze nota kan op elke dataset met elke empirische methode worden toegepast. Er staat nergens in waarom de keuzes fout zijn. De opmerking dat over de standaardmodellen dezelfde kritiek kan worden geleverd, is zeer terecht. De ervaring leert dat de bestaande standaardmodellen niet veel verbetering op het gebied van mobiliteit hebben gebracht. De ministers zouden misschien daar wat meer over moeten nadenken. Als de Vlaamse Regering alles ernstig gaat bekijken en vindt dat er problemen zijn met de studie die deze commissie moet weten, dan moet die nota tijdig worden neergelegd en moet er iemand aanwezig zijn om die te verdedigen.

Katia Segers vindt het ongehoord dat professoren onderuit worden gehaald zonder enige mogelijkheid tot voorbereiding. Zo kan er geen ernstig wetenschappelijk noch politiek debat worden gevoerd.

Ze waardeert het engagement van minister Weyts om het openbaar vervoer maximaal te realiseren. Ze gelooft niet dat dit tegen 2018 kan worden gerealiseerd. Ze vindt het fijn dat minister Weyts zich voor de halte Kerklaan wil inzetten, maar er mag niet alle heil van worden verwacht. Dat project zal ten koste van het station Vilvoorde gaan, waar noodzakelijke investeringen moeten gebeuren.

Ze is blij dat minister Schauvliege stelt dat de totaliteit van het verhaal belangrijk is. Er zijn intussen verschillende nieuwe elementen aangehaald zoals de bevolkingsprognoses, het nieuwe stadion enzovoort. Dat moet in zijn totaliteit worden herbekeken. De essentie is dat Uplace één onderdeel is van een hele brede reconversie van het gebied. Het ligt in de periferie van een veel groter onderbenut en zwaar vervuild terrein. Het is belangrijker om in te zetten op de ontwikkeling van de A-locaties in de nabijheid van het station van Vilvoorde.

Uplace ligt te perifeer en staat in schril contrast met de beschikbare te ontwikkelen projecten op A-locaties. De beslissing over het GRUP VSGB moet worden aangegrepen om Uplace niet uit te voeren. Dat is in het belang van alle Vlamingen die minstens enkele malen per jaar op de ring en het viaduct van Vilvoorde stilstaan.

Joris Vandenbroucke weet uit ervaring met welke grondigheid er wordt gediscussieerd over de beslissing om de Vlaamse overheid extra-academisch te laten adviseren door steunpunten. Een thema waar er snel overeenstemming was, was ruimtelijke ordening. Er werd streng toegekeken op de bestaffing van dergelijke steunpunten. Als een steunpunt dan conform zijn opdracht een kritische studie maakt en advies aflevert, dan is hij erg verwonderd dat er in de eigen administratie meer kennis aanwezig zou zijn om het werk van het steunpunt onderuit te halen. Het Vlaams Verkeerscentrum is top in zijn vakgebied. Als de eigen ontwikkelde verkeersmodellen zo goed zijn en beter zijn dan die van de professoren, hoe komt het dan dat er de afgelopen jaren zoveel beslissingen genomen zijn, die de zaken niet bepaald verbeterd hebben.

Hij heeft geen enkel argument gehoord om de stelling van de professoren te weerleggen. Er zijn twee mogelijkheden. Ofwel heeft de Vlaamse Regering al een beslissing genomen ongeacht wat er wordt aangebracht, ofwel kan de Vlaamse Regering onmogelijk op 13 februari 2015 een beslissing nemen op basis van de studie van de professoren, tenzij de ministers de nota van de administratie perfect begrijpen en de conclusie kunnen duiden dat het advies van het Steunpunt Ruimte niet correct is.

Matthias Diependaele is verwonderd over de verbolgenheid van de sp.a-fractie. Er wordt hier gedaan alsof elke voorgestelde studie zonder meer wordt aangenomen. Dat zou voor een politicus gemakkelijk zijn. Het gebeurt dikwijls dat de ene studie de andere tegenspreekt. Hij vindt het gevaarlijk om te pleiten dat een studie zo maar voor waar moet worden aangenomen en dat kritiek erop niet is toegelaten. De burgemeester van Machelen heeft bij Significance een studie besteld om kritiek op deze studie te geven. Hij heeft alle respect voor het werk van de professoren, maar ook in de academische wereld wordt over onderzoeksresultaten gediscussieerd. Het is een goede zaak om als overheid goed na te denken en alle aspecten te bekijken, alvorens te beslissen. Mobiliteit is belangrijk, maar slechts een onderdeel van de discussie.

Karin Brouwers gaat ervan uit dat ook de plannen in verband met het nieuwe stadion worden meegenomen in de besluitvorming over het ruimtelijke uitvoeringsplan.

Van minister Weyts wil ze de bevestiging krijgen dat het gros van de openbare werken en niet alleen de vrije busbanen, er in ieder geval gaan komen. Die werken zijn immers nodig voor de ontsluiting en economische ontwikkeling van het hele gebied.

Professor *Dirk Lauwers* bevestigt dat het normaal is dat er discussies zijn over methodologieën en dergelijke. Hij staat daar voor open. Methodologische verbeteringen zijn mogelijk. Dat neemt niet weg dat zijn methodologie voldoende solide is om de basis te zijn voor de geformuleerde conclusies. Significance stelt die conclusies niet in vraag.

De empirische basis is ook voldoende solide. Er werd naar het gedrag gekeken van mensen die gaan shoppen. Er is geen shoppingcenter in België gekend met de locatiekenmerken van Uplace dat een verhouding van 60/40 heeft. Dat op zich toont aan dat het werk voldoende solide is voor de uitgebrachte conclusies.

Minister Weyts bevestigt dat het uitgangspunt in het plan-MER 75/25 is. De discussie over de studies is boeiend. Er zijn nog andere studies waardoor de discussie breder wordt dan enkel de voorliggende studie van 2013.

De timing van de maatregelen kruisen elkaar. De timing van de ringwerkzaamheden is 2018 en die van de tramverbinding 2020. Voor Uplace is er in de tussentijd een busverbinding in een aparte bedding die later door de tram zal worden gebruikt. De werken aan de Woluwelaan moeten zo snel mogelijk starten. Het eerste deelproject zit in de gunningsfase. Het NMBS-project in Machelen was voor het contact van de minister met de NMBS niet opgenomen in het investeringsplan. Nu meldt de NMBS dat het zal worden meegenomen in de amendering van het investeringsplan 2016-2030 en dat zodra de stopplaats er is, de lijnen gaan vervangen worden. Er gaan op korte termijn vier verbindingen worden gerealiseerd. Verschillende werken moeten in ieder geval gebeuren. Uplace betaalt 14 miljoen euro voor werken die anders niet zouden plaatsvinden.

Minister Schauvliege benadrukt dat in het plan-MER alle toekomstige ontwikkelingen zoals shoppingcenters in Brussel en het nieuwe stadion worden meegenomen. Een plan-MER is een momentopname. Als er nieuwe inzichten of prognoses komen, dan zijn die gegevens niet in het plan-MER zijn opgenomen. Als het lang aansleept, kunnen er andere inzichten zijn.

De Vlaamse Regering moet het RUP VSGB goedkeuren. Dat gaat over de ruimtelijke ontwikkeling van de cluster die door de Raad van State is vernietigd. Er zal rekening worden gehouden met het plan-MER, het arrest van de Raad van State en alle andere elementen die in rekening kunnen worden gebracht. Uiteraard geldt dat voor de voorliggende studie van het steunpunt. Vanzelfsprekend zal er bij een beslissing ook gekeken wordt naar de adviezen van de experts in het Vlaams Verkeerscentrum. Al die elementen zullen worden meegenomen in de beslissing van de Vlaamse Regering. Er moet een rechtszekere oplossing komen die een goede ontwikkeling geeft aan die cluster van het VSGB. Het gaat hier over een ruimere cluster van het strategisch gebied rond Brussel. Het gaat niet alleen over Uplace.

Katia Segers beklemtoont dat de kern van de discussie is dat er nu een hoorzitting is van een studie die van 2013 dateert. De studie is pas op tafel gekomen naar aanleiding van haar actuele vraag van december 2014⁴. De minister besliste toen om het besluit uit te stellen omdat dat nieuwe informatie was. Het was een document van een beleidsrelevant steunpunt. Ze wil dat de zaken grondig worden aangepakt, dat alle elementen in overweging genomen worden, en dat de minister durft te beslissen iets niet te doen indien het geen goede zaak is.

De essentie van wetenschap is de falsificatie van onderzoeksresultaten. Dat kan pas na een grondige analyse van de resultaten en niet door onverhoeds documenten ter tafel neer te leggen.

Jo De Ro vindt het belangrijk dat alle informatie op tafel komt. Het was de pers die de studie op de kaart zette. Hij heeft daarover enkele weken geleden een dringende hoorzitting gevraagd in de commissies voor Mobiliteit, Economie en Leefmilieu. Hij wil de drie voorzitters bedanken dat mogelijk gemaakt te hebben. Het was een zeer boeiende discussie.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde wil de discussie over de cijfers van de modal split uitklaren. Hij heeft de cijfers uit het project-MER gehaald en niet uit het plan-MER. Hij citeert: "De conclusie dat het Uplace-project slechts een zeer

⁴ Hand. VI.Parl. 2014-15, plenaire vergadering van 10 december 2014, p. 32-36.

bepaalde impact heeft op de doorstroming van het autoverkeer in het studiegebied, geldt op voorwaarde dat effectief een openbaarsvervoeraandeel van 35 à 40 percent kan gehaald worden.". Dat citaat is duidelijk. Uplace is gebaseerd op een aandeel van 35 à 40 percent. Alleen dan kan volgens het onderzoek van het project-MER de vestiging van het winkelcentrum een beperkte impact hebben. Het is duidelijk dat dit aandeel in het openbaar vervoer niet zal worden gehaald. Hij vraagt dat in de beslissing van de Vlaamse Regering mee te nemen.

Katia Segers vult aan dat in het plan-MER van 2010 op bladzijde 75 er een andere modal shift naar openbaar vervoer vermeld staat. Die modal shift veronderstelt minstens de realisatie van het GEN, waarvan er in deze hoorzitting zelfs geen sprake was. Ze citeert verder: "Het kan het bijkomende verkeer hooguit met circa 1/3 doen afnemen, het autoaandeel van 85 naar circa 60 percent."

Minister Schauvliege merkt op dat er naar zowel het plan-MER als het project-MER wordt verwezen. In de beslissing van 2011 voor het ruimtelijk uitvoeringsplan werd een vermindering van de oppervlakte retail, kantoren en dergelijke pgenomen. Het is belangrijk te vermelden dat daar rekening mee werd gehouden.

Lies JANS,
voorzitter

Hermes SANCTORUM-VANDEVOORDE
Karin BROUWERS,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

GEN	Gewestelijk Expresnet
gps	global positioning system
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
Infrabel	Infrastructuurbeheerder van het Belgische Spoorwegnet
KU Leuven	Katholieke Universiteit Leuven
MER	milieueffectenrapport
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OWoWi	Onderzoek Woon-Winkel
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
UAntwerpen	Universiteit Antwerpen
UGent	Universiteit Gent
UN	United Nations
VSGB	Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel
VUB	Vrije Universiteit Brussel