

Strijd om de schaduw van het viaduct

De bouwvergunning voor "Uplace" in Machelen heeft de discussies hoog doen oplaaien. Volgens voorstanders zal het project zorgen voor werkgelegenheid en ontwikkeling op een plek die de voorbije decennia ten prooi viel aan leegstand. Voor tegenstanders wordt Uplace de doodgraver van de kleinhandel in de regio en zal het project het verkeer op de Brusselse ring definitief tot stilstand brengen.



Uplace is een complex van om en bij 190.000 vierkante meter: een kwart beleveniswinkels, een kwart kantoorruimte, een theater, een bioscoop, een hotel, cafés en restaurants, voorzieningen voor "fitness" en "wellness", radio- en televisiestudio's, publieke ruimten...

Het noorden van Brussel heeft een groot tekort aan winkelruimte. Die wetenschappelijk onderbouwde stelling is zowat het enige waarover de voor- en tegenstanders van *Uplace Machelen* het eens zijn. Het wekt dan ook geen verbazing dat niet alleen Uplace dat gat in de markt wil vullen. Vlakbij, maar op Brussels grondgebied, zijn er gevorderde plannen voor nog twee grootschalige projecten: "*Neo Brussel*" op de Heizelvlakte (zie Ruimte 11) en "*Just under the Sky*" aan de Van Praetbrug. Het totale gebrek aan onderlinge afstemming tussen de projecten en tussen het Vlaamse beleidsniveau en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maakt dat tussen de drie ontwikkelaars een onverbidde race aan de gang is om als eerste de deuren te kunnen openen.

Uplace Machelen ligt op dit ogenblik op kop. De projectontwikkelaar heeft een sociaaleconomische en een bouwvergunning op zak, al wordt die laatste nog van verschillende kanten aangevochten. Voor de milieuvergunning, die in eerste instantie werd geweigerd door de bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant, is het wachten op Vlaams milieuminister Joke Schauvliege, die zich begin 2012 zal uitspreken. Zet zij het licht op groen, dan maakt Uplace zich sterk dat het nieuwe complex al in 2015 kan opengaan.

"BROWNFIELDCONVENANT"

Het dossier van Uplace Machelen heeft een lange voorgeschiedenis. Eind 2007 legde de provincie Vlaams-Brabant de laatste hand aan een masterplan voor de ontwikkeling van de verouderde bedrijvenzone Vilvoorde-Machelen. Het masterplan bevatte drie deelprogramma's: een vast programma met bestaande en vergunde activiteiten, een consensusprogramma met een invulling waarover op provinciaal niveau overeenstemming bestond, en een variabel programma. Dat laatste sloeg op de gebieden waarvoor nog verschillende vormen van ontwikkeling mogelijk waren.

Binnen het kader van dat variabel programma werden bij de Vlaamse regering drie aanvragen ingediend om te onderhandelen over een zogenaamd "*brownfieldconvenant*", een verbintenis tussen diverse partijen om een verontreinigd gebied (een "*brownfield*") te transformeren tot een hoogwaardig, "groen" terrein. Op basis van het masterplan was het onmogelijk alle drie de aanvragen te honoreren en dus moest de Vlaamse regering een keuze maken.

Die viel op Uplace. Op 5 juni 2009 sloten de Vlaamse regering, de gemeente Machelen, de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM), Uplace en "*Ring Airway Park*" (een zustervennootschap

Bart Van Moerkerke

van Uplace en eigenaar van het terrein) het "*brownfieldconvenant*". Daarin verbinden de partijen zich ertoe het project te realiseren. In het convenant wordt het omschreven als een gemengd stedelijk project dat een "ervaringsbestemming" creëert en dat volgende functies kan combineren: 27.000m² verhuurbare oppervlakte voor vrije tijd ("*leisure*"), met inbegrip van restaurants en cafés; 20.000m² verhuurbare oppervlakte voor één of meer hotels; 55.000m² netto handelsoppervlakte ("*retail*") met onder meer zaken met vernieuwende Belgische merken, conceptwinkels en verkoop van nieuwe merken op de Belgische markt; 50.000m² publieke ruimte (straten, pleinen, ruimte voor recreatie...); 40.000m² verhuurbare oppervlakte voor kantoren, waarvan een nader te bepalen aantal vierkante meter in een beeldbepalende toren.

GEEN KWALITEIT

Het programma van het "*brownfieldconvenant*" werd door het architectenbureau Jaspers-Eyers vertaald in een complex van om en bij 190.000 vierkante meter: een kwart beleveniswinkels, een kwart kantoorruimte in onder meer een negentig meter hoge toren naast het viaduct van Vilvoorde, een theater, een bioscoop, een hotel, cafés en restaurants, voorzieningen voor "*fitness*" en "*wellness*", radio- en televisiestudio's, publieke ruimtes... In de promotie op de website van Uplace heet dat "een bruisende en verrassende *all-in-one-ervaringsbestemming*, een *one-stop* belevenisplaats die in het teken staat van creëren, ontdekken, ervaren, amuseren, ontspannen en genieten". De architectuur zou verwijzen naar "het rijke industriële verleden van de regio, met sterke nadruk op lokale authenticiteit. Een stad-in-de-stadgevoel wordt gecreëerd door de verschillende buurten, pleinen, straten en open ruimten."

De Vlaams Bouwmeester kon zich in elk geval niet vinden in het hierboven geschetste beeld. Na vooroverleg met vertegenwoordigers van Uplace omschreef de Bouwmeester het project als "te generisch, een gesloten geheel dat volledig op zichzelf gekeerd is". "Op geen enkel niveau (het programma, de gebruikers...) werden kwaliteiten benoemd in het betoog van de ontwerpers", zo luidt het. De Bouwmeester concludeerde dat op zoek moest worden gegaan "naar nieuwe concepten die *sitespecifiek* zijn. De ontwerpers moeten onderzoeken op welke manier ze wensen om te gaan met de omgeving. Men kan de context niet negeren. De doelstelling van het project moet zijn: gebruikmaken van het potentieel van de site



De architectuur zou verwijzen naar "het rijke industriële verleden van de regio, met sterke nadruk op lokale authenticiteit."



De tegenstanders vrezen voor de weerslag op de handelscentra in gemeenten en steden in de ruime omgeving.

en deze positief aanwenden. Het project kan en moet, zeker gezien de commerciële inzet, kwaliteiten bevatten." Na dit gesprek, zo zegt Uplace, is het ontwerp wel degelijk aangepast: er kwam een nieuwe toegang en er werden nieuwe looplijnen uitgetekend. Tot nader overleg met de Bouwmeester kwam het evenwel niet meer.

› Niet meer of niet minder dan een vastgoedproject ◀

ACHTERHAALD CONCEPT

Toch is het niet zozeer het ontwerp an sich dat veel verzet oproept. De tegenstanders richten hun pijlen vooral op twee aspecten: de weerslag op de handelscentra in gemeenten en steden in de ruime omgeving, en de gevolgen voor de mobiliteit op de Brusselse ring en in de kernen in de buurt van het project. Dat dubbele spoor heeft tot een opvallende krachtenbundeling geleid: het *Interregionaal Platform voor Duurzaam Economisch Beleid* verenigt milieuverenigingen, vakbonden en handelsorganisaties over de gewestgrenzen heen. Ze vinden het concept van grote, perifere winkelcentra achterhaald. "We zijn helemaal niet tegen de reconversie van het gebied", zegt Joost Vandenbroele van de *Brusselse Raad voor het Leefmilieu* (Bral) en het Interregionaal Platform. "Er moet plaats zijn voor kleinhandel, maar niet in een gigantisch winkelcomplex en op een kleine oppervlakte. De handel moet voor ons meer verspreid worden. Een versterking van de Kerklaan aansluitend bij het centrum van Machelen zou een veel betere oplossing zijn."

Stedenbouwkundige Evert Lagrou, voorzitter van de Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening van Vilvoorde en

Grimbergen en emeritus hoogleraar aan het departement architectuur van Sint-Lucas, zit op dezelfde lijn. "Uplace is een typisch Amerikaans concept, waar grote winkelcentra op het kruispunt van autosnelwegen worden gebouwd. In Europa werkt dat niet vanwege de verkeerscongestie. Winkelen is bij ons sterk verbonden met de historische binnenstad. Het probleem is dat in de steden de mogelijkheden qua ruimte beperkt zijn; de stadscentra kunnen niet tegemoetkomen aan de vraag van grote, internationale winkelketens. Ik zie maar één oplossing voor dat planologisch dilemma: grotere winkelcentra op plekken die aansluiten bij de historische kern. In Vilvoorde zou een winkelboulevard bijvoorbeeld kunnen achter het station, op de plaats waar ook het nieuwe ziekenhuis komt. Daar liggen veel kansen voor het verweven van functies."

Uplace is het daar uiteraard niet mee eens. Volgens de projectontwikkelaar floreren de Nederlandse binnensteden, hoewel onze noorderburen drie keer zoveel overdekt winkelaanbod in de periferie hebben. Het bedrijf wijst er ook op dat bouwen op een infrastructuurkruispunt van alle tijden is en dat het project op een knooppunt komt te liggen dat niet enkel met de auto maar ook met het openbaar vervoer vlot bereikbaar zal zijn.

LOKALE HANDEL

Uplace mikt op acht miljoen bezoekers per jaar, die uit de brede regio rond Brussel moeten komen. Hoewel de projectontwikkelaar er zich in het *"brownfieldconvenant"* toe verbindt "om met zijn concept de complementariteit van het project met de nabijgelegen handelskernen na te streven teneinde het aanzuigeffect naar de projectzone ten nadele van deze handelskernen zoveel als redelijkerwijze mogelijk te vermijden", voelen de gemeenten en steden in de regio

nattigheid. Vilvoorde liet zich al negatief uit over het project, de Leuvense burgemeester Louis Tobback verklaarde zich met hand en tand te zullen verzetten tegen de komst van het winkelcentrum. Ze krijgen steun van Nancy Van Espen, regiodirecteur van Unizo Vlaams-Brabant en Brussel. Zij maakte op 29 oktober in *Voor de dag* op Radio 1 gewag van een negatief effect op de kleinhandel in een straal van dertig kilometer rond Machelen. "Winkels zullen de deuren moeten sluiten. Uplace zal banen creëren maar elders zullen er verdwijnen. Kijk maar naar de gevolgen van de komst van het *Waastrand Shopping Center* voor de middenstand in Sint-Niklaas. Wij vragen winkelcentra die de stedelijke centra versterken, geen projecten die een stad buiten de stad zijn." Burgemeester Christel Geerts van Sint-Niklaas is het daar niet mee eens. Volgens haar (journaal VRT 29 oktober) is de groei van de kleinhandel goed voor meer dan 1.400 arbeidsplaatsen.

Dirk De Wulf is schepen voor Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit in Machelen. De gemeente verleende in 2010 een sociaaleconomische vergunning aan Uplace. De schepen wijst erop dat alvast de Machelse handelaars niet negatief staan tegenover het project – ook Unizo Vilvoorde en de Middenstandsraad van Vilvoorde namen eerder een positieve houding aan ten aanzien van het project. Ze hopen zelfs een graantje mee te pikken van de komst van de vele bezoekers. "Mensen zullen niet alleen naar Uplace komen, ze zullen ook in de buurt een kijkje nemen. Als we maar een fractie van de werknemers en de bezoekers naar het centrum van onze gemeente kunnen halen, doen we een goede zaak. Ik ben zelf handelaar, ik weet waarover ik praat."

Unizo-directeur Nancy Van Espen uitte in het radioprogramma ook twijfels over het concept van beleveniswinkels dat Uplace be-

weert te zullen aanbieden. "Dat is een marketingstrategie van het bedrijf. Zo uniek zal dat aanbod niet zijn." Evert Lagrou is dezelfde mening toegedaan: "Het *brownfieldconvenant* is op het punt van de invulling van het winkelcomplex niet sluitend. Ik vrees dat het een banaal ding wordt zoals Wijnegem of Sint-Niklaas." Lorin Parys van Uplace, probeerde de afgelopen maanden herhaaldelijk die twijfel weg te nemen. "Ons concept is het resultaat van een traject van jaren. Als we nu eindigen met Wijnegem, dan zouden onze ontwikkelingskosten toch wel iets te hoog zijn. We willen anders zijn dan wat er al op de markt is. Dat doe je niet door meer van hetzelfde te brengen. Dat we goed zitten met ons concept bewijst de grote interesse voor Uplace Machelen. De wachlijst voor beleveniswinkels overtreft al met vijftig procent de beschikbare handelsoppervlakte. Zowel zelfstandigen als ketens stellen zich kandidaat. Daar zitten er uiteraard bij die al in België actief zijn, maar die willen bij ons hun innovatiecentrum onderbrengen. En in tegenstelling tot wat sommigen beweren, ligt het *"experience concept"* wel degelijk vast in het *"brownfieldconvenant"* en in de sociaaleconomische vergunning. We moeten ons daaraan houden."

MOBILITEITSKNOOP

De acht miljoen bezoekers per jaar zullen dagelijks zorgen voor 25.000 voertuigbewegingen, zo heeft Uplace voorgerekend. Mobiliteits-expert Willy Miermans van de Universiteit Hasselt stelde in *Het Laatste Nieuws* (31 oktober 2011) dat zoiets gelijkstaat met "een permanent Autosalon erbij op een nu al verzadigde ring". Dat is toch vragen om problemen? Uplace erkent dat de bestaande infrastructuur niet zal volstaan om de verkeersstroom op te vangen, maar wijst erop dat Vlaanderen dat probleem wil oplossen door 60 miljoen euro



Tegenstanders vrezen dat Uplace andere ontwikkelingen in het reconversiegebied Machelen-Vilvoorde zal kannibaliseren, waardoor tientallen hectare oude industriegebieden nooit gesaneerd zullen worden en nog decennialang zullen blijven verloederen.



Stedenbouwkundige Evert Lagrou: "Ik zie maar één oplossing voor dit planologisch dilemma: grotere winkelcentra op plekken die aansluiten bij de historische kern."

[FOTO: TIM DIRVEN - REPORTERS]



Joost Vandenbroele (BRAL): "Ook al leg je nieuwe wegeninfrastructuur aan, dat verkeer moet toch op de één of andere manier op de verzadigde ring geraken. Die zal nog drukker worden, waardoor nog meer automobilisten naar alternatieven zullen zoeken."

[FOTO: NICK HANNES - REPORTERS]

uit te trekken voor mobiliteitsinvesteringen in de regio. "Er komen extra op- en afritten op de ring, er worden parallelwegen aangelegd langs de ring tussen het viaduct van Vilvoorde en het op- en afrittencomplex in Zaventem. De Woluwelaan wordt grondig aangepakt, met vernieuwde kruispunten en voetgangersbruggen. De site wordt ook vlot bereikbaar met het openbaar vervoer. Er komt een treinstation aan de Kerklaan in Machelen. Trams en bussen zullen over een vrije baan beschikken en vlak voor Uplace stoppen. Vlaanderen heeft zich ertoe geëngageerd dat al die projecten af zullen zijn op het ogenblik dat wij de deuren openen. Het gaat om de grootste mobiliteitsinvesteringen ooit in de regio. Zelf leggen we 12 miljoen euro bij voor de projectgebonden mobiliteitsinvesteringen. Wie zou het grootste slachtoffer zijn van een verkeerssituatie die muurvast zit? Toch wel Uplace: iemand trotseert misschien één keer de files om tot bij ons te geraken, maar geen twee keer. En dus lossen we dat probleem samen met de Vlaamse regering op, in plaats van vast te stellen dat er een probleem is en vervolgens niets te ondernemen."

Dat argument kan niet iedereen overtuigen. Het mobiliteitsprobleem was een van de belangrijkste redenen waarom de bestendige

gaat ervan uit dat er een nieuw treinstation komt, maar dat is nog helemaal niet zeker. Ook voor de tramlijn is nog geen geld vrijgemaakt - het kan nog heel lang duren voor die er is. Zelfs als al dat openbaar vervoer er komt, zal Uplace veel extra autoverkeer aantrekken. En ook al leg je nieuwe wegeninfrastructuur aan, dat verkeer moet toch op de één of andere manier op de verzadigde ring geraken. Die zal nog drukker worden, waardoor nog meer automobilisten naar alternatieven zullen zoeken. De kernen in de buurt zullen dus nog meer sluipverkeer te verwerken krijgen, met de bekende negatieve gevolgen voor verkeersveiligheid, leefbaarheid en leefmilieu." Evert Lagrou vat het kort en bondig samen: "Op het vlak van verkeer is dit een onmogelijke plek."

Schepen Dirk De Wulf van Machelen is een andere mening toegedaan. Hij verwijst naar het oordeel van de experts van het Agentschap Wegen en Verkeer. "Die zeggen dat de geplande ingrepen in de wegeninfrastructuur moeten volstaan om de stroom auto's te verwerken." De schepen geeft wel aan dat veel zal afhangen van de flankerende maatregelen op het vlak van openbaar vervoer. Bussen inleggen lukt volgens hem wel. Maar wat het NMBS-station betreft, is hij niet zo

zeker van zijn zaak. "Ik hoop dat de Vlaamse regering eindelijk haar belofte nakomt om het station te realiseren. Ik heb het gevoel dat er iets beweegt, maar het is tijd voor actie. Het station zou zeker moeten functioneren op het ogen-

blik dat Uplace de deuren opent. De bestendige deputatie had dit als voorwaarde moeten verbinden aan het verlenen van de milieuv vergunning. Dat had ik kunnen begrijpen. Dat ze de vergunning heeft geweigerd, vind ik niet correct. Afgelopen zomer had de deputatie de mobiliteitsstudie nog goedgekeurd. En alle provinciale diensten

waren unaniem positief over het project. Wij zijn als gemeente dan ook in beroep gegaan tegen de weigering, net zoals Uplace."

HYPOTHEEK

In de negatieve beslissing van de bestendige deputatie over de milieuv vergunning speelde behalve de mobiliteit nog een tweede element mee. Uplace zou de verdere reconversie van de industriezone Machelen-Vilvoorde in gevaar brengen doordat het een groot deel van het variabele programma in het masterplan Machelen-Vilvoorde opsoupeert. Voor handel gaat het over 55.000 van de 62.000m², voor kantoren over 40.000 van de 59.000m², voor vrijetijdsbesteding over 27.000 van de 55.000m² en voor wonen over 20.000 van de 36.000m², zo berekende de provincie.

Het laatste deel van dat argument, de resterende oppervlakte voor wonen, is een kwakkel, want in het project is nooit sprake geweest van woongelegenheden. Er is wel 20.000 vierkante meter hoteloppervlakte gepland. Die fout was voor Uplace aanleiding om alle argumenten van tafel te vegen, maar dat is natuurlijk te kort door de bocht. "Voor handel nemen we inderdaad een groot deel van de oppervlakte van de zone rond de Kerklaan in, voor vrije tijd de helft", zo klinkt het iets genuanceerder. "Maar voor logistiek, distributie, transport, KMO en wonen is alle ruimte nog beschikbaar. Uplace is ook maar elf hectare groot, dat is vier procent van de oppervlakte van het reconversiegebied." Schepen Dirk De Wulf is het daarmee eens. "De gronden liggen al zo lang braak, het is een schande. De komst van Uplace past in het totaalplan van de gemeente om het hele gebied op te waarderen en ook andere bedrijven aan te trekken. Ik zie nog heel wat mogelijkheden om bijvoorbeeld de hoofdzetel van grote ondernemingen naar Machelen te halen."

Het Interregionaal Platform heeft daarover grote twijfels. Het vreest dat Uplace andere ontwikkelingen in het reconversiegebied Machelen-Vilvoorde zal kannibaliseren, waardoor tientallen hectare oude industriegebieden nooit gesaneerd zullen worden en nog decennialang zullen blijven verloederen.

LANGE WAPPER

Zoveel is duidelijk: voor elk argument pro is er minstens een argument contra, en omgekeerd. Uplace benadrukt stevast dat het project goed zal zijn voor minstens 3.000 nieuwe arbeidsplaatsen - nog los van de banen die worden gecreëerd bij de bouw van het project. Voor alle duidelijkheid: in dat cijfer zijn de mensen inbegrepen die zullen werken in het kantorencomplex op de site. De tegenstanders wijzen erop dat ook moet worden berekend hoeveel arbeidsplaatsen er zullen verdwijnen in de kleinhandel maar ook in de kantorencomplexen waarvan Brussel en omgeving er nu al te veel hebben. Uplace zegt dat het altijd betrokken partij zal blijven, ook als het complex gerealiseerd is. Voor de tegenstanders is Uplace Machelen niet meer of niet minder dan een vastgoedproject en is het bedrijf al volop op zoek naar kopers.

De bal ligt nu in het kamp van Vlaams minister van Leefmilieu Joke Schauvliege. Haar collega Philippe Muyters besliste de bouwvergunning voor Uplace goed te keuren. Doet zij hetzelfde met de milieuv vergunning? Wat haar beslissing ook zal zijn, het staat nu al vast dat partijen die zich benadeeld voelen, alle middelen zullen aanwenden om alsnog hun gelijk te halen. Het wordt wellicht nog een juridische strijd van vele jaren. Hier en daar wordt al de vergelijking gemaakt met dat andere heikele dossier van de Vlaamse regering: de Lange Wapper.

› Een permanent Autosalon erbij op een nu al verzadigde ring ◀

deputatie van de provincie Vlaams-Brabant op 15 september weigerde een milieuv vergunning af te geven. Joost Vandenbroele kan zich helemaal vinden in de beslissing van de deputatie. "Van alle investeringen die Vlaanderen moet doen, is nog maar een fractie gebudgetteerd en er is al helemaal geen timing vastgelegd. Uplace