

Dossier

De comeback van de Kanaalzone Vilvoorde-Machelen

RECONVERSIË?

a
b
a
n
t
n
e
t

r
s
i
t
e

e

n
g
e
s
t
i
e

f
i
e
l
d
c
o
n
v
e
n
a
n
t

e
r
l
o
e
d
e
r
i
n
g

k

p
l
a
n

e
R
i
n
g

g
h
t
P
a
r
k

c
h
t
s
z
e
k
e
r
h
e
i
d

B
W
U
B
P
M
B
R
a
t
p
l
a
r
o
w
o
l
i
t
i
a
s
t
e
r
s
s
e
l
B
R

Inhoud

▶ Teloorgang van de zone	p. 3
▶ Strategisch Actieplan START	p. 4
▶ Masterplan Vilvoorde-Machelen	p. 5
▶ Drie shoppingcentra in Noordrand	p. 7
▶ Beauty Contest tussen projecten	p. 8
▶ Uplace en de administratieve rollecoaster	p. 9
▶ Dubbele moraal voor mobiliteitsvraagstukken	p. 11
▶ Mobiliteit in de regio kan impuls gebruiken	p. 13
▶ Failliet van de Vlaamse reconversiepolitiek	p. 17
▶ Herenakkoord nodig tussen Brussel en Vlaams-brabant	p. 18
▶ Overzichtskaart Kanaalzone Vilvoorde-Machelen	p. 19
▶ Pro rechtszekerheid, pro ondernemerschap	p. 21

De teloorgang van de zone Vilvoorde-Machelen

Wie vandaag door het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen wandelt – langs het kanaal, onder het Viaduct van Vilvoorde tot aan de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – krijgt meteen een les in industriële geschiedenis. De oude fabriekshallen zijn stille getuigen van tegelijk een roemrijk industrieel verleden en van economische neergang. De sfeer van economische en sociale drama's hangt nog tussen de verloederde gebouwen. Het verhaal van de teloorgang strekt zich uit over bijna 50 jaar, met het verdwijnen van 'household names' als Ca-va-Seul en Forges de Clabecq, de traumatische sluiting van Renault, het failliet van Sabena en het verdwijnen van de Europese DHL hub. Maar er is licht aan het einde van de tunnel.

Doorheen de geschiedenis stond Vilvoorde-Machelen steeds bekend als een belangrijk economisch knooppunt. Hendrik I, hertog van Brabant, geeft met een vrijheidskeure aan de stad Vilvoorde in 1192 het startschot voor de ontwikkeling van een economisch welvarende regio. De ideale ligging nabij de Zenne, Brussel en Mechelen doet de rest.

➤ Industriële Revolutie

In de 19de eeuw trekt een revolutionaire golf van industrialisering door Europa. Vilvoorde geniet als één van de eerste Europese steden van die nieuwe ontwikkelingen. De kanaalzone ontpopt zich in sneltempo tot een belangrijk en toonaangevend industrieel centrum.

In 1830 wordt de Willebroekse vaart verder verdiept en vestigen zich de eerste fabrieken aan haar oevers. In 1835 wordt de eerste spoorweg op het vasteland aangelegd tussen Brussel en Mechelen, met Vilvoorde als één van de eerste stopplaatsen. Langs de Budasteenweg vestigen zich de eerste molens met pakhuizen. Opnieuw trekt de unieke combinatie van verbindingswegen (de Zenne, het kanaal, de spoorweg) en de ligging op enkele kilometers van de hoofdstad tal van nieuwe industrieën aan.

Ook iconische bedrijven als Delacre, Ca-Va-Seul, Fondu (spoorwegmateriaal), Duché (chemie), Legrand (textiel) of Favier (buskruit) vinden zo hun weg naar de zone. In 1893 opent Molens Drie Fonteynen één van de grootste bedrijfscomplexen uit de Vilvoordse geschiedenis langs weerszijden van het kanaal. Decennialang vormen deze gebouwen een baken in het Vilvoordse stadsbeeld.

➤ Iconische bedrijven

De industriële expansie in de 20ste eeuw is het meest tastbaar in de kanaalzone. Van 1900 tot 1922 wordt de Wille-

broekse vaart, ondertussen niet meer geschikt voor de moderne scheepvaart, omgevormd tot een dieper en breder zeekanaal, geschikt voor schepen tot 105m lang en 5,8m diepgang. Vilvoorde krijgt een eigen binnenhaven met dokken. Net na de Eerste Wereldoorlog start Forges de Clabecq er met de productie van cokes en nevenproducten teer, ammoniumsulfaat, benzol en stadsgas. Het eerste Renault distributiecentrum komt er in 1925. Vanaf 1935 worden er ook auto's geassembleerd.

Zowel tijdens de Eerste als tijdens de Tweede Wereldoorlog krijgt de industrie rond Vilvoorde het hard te verduren. Door gebrek aan grondstoffen sluiten vele fabrieken. Een enorme ontplofing legt buskruitfabriek Favier volledig in de as en brengt enorme schade toe aan de gebouwen en bewoners in de wijde omgeving.

➤ Verdere industrialisatie

Het industriegebied is intussen al vrij uitgestrekt. De verschillende bedrijvenzones tussen het Vilvoordse station en de autosnelweg E10 nemen intussen maar liefst 24km² in en accommoderen meer dan 100 heel diverse bedrijven. De nijverheid in de kanaalzone bestaat uit chemie, autoassemblage, voeding, onderhoudsproducten en verfstoffen, centrale verwarmingen en kachels, metaalconstructie, houtverwerking en bouwbedrijven. Gas- en cokesfabrieken en elektrische centrales zorgen voor de nodige energie.

Na Wereldoorlog II industrialiseert de kanaalzone verder met de inplanting van Renault als belangrijkste mijlpaal, maar ook Tessenderlo Chemie opent een vestiging voor de productie van gelatine en stoomketelfabrikant Wanson volgt in 1950.

Vanaf 1960 worden de E19, de Brusselse ring (Ro) en het viaduct aangelegd. De

Woluvelaan wordt doorgetrokken en verbreed. In Vilvoorde wordt een bedrijvent centrum opgericht en men bakent er economische zones af waar ook ruimte is voor niet-vervuilende bedrijven. Duizenden arbeiders vinden hun weg naar de bloeiende regio, wat de bevolking doet stijgen van 7.000 inwoners (midden 19de eeuw) tot meer dan 36.000 inwoners.

➤ Neergang

De recessie van begin jaren 70 zet de teloorgang van de kanaalzone in. Verschillende belangrijke bedrijven maken reorganisaties door en sluiten één voor één de deuren. Bij de sluiting van metaalbedrijf VTR Machelen in 1982 verliezen 900 mensen hun baan. In 1984 zet Molens Drie Fonteynen, ondertussen nv Ceres, alle activiteiten in de kanaalzone stop. Hun imposante bedrijfsgebouw raakt in verval en wordt uiteindelijk in 1989 afgebroken. Forges de Clabecq zet bij zijn sluiting in 1986 zo'n 300 jobs op de tocht en in 1996 gooit ook Wanson de handdoek in de ring. Met de tumultueuze sluiting van Renault in 1997, waar 3100 jobs verloren gaan, volgt een nieuw dieptepunt. In de jaren nadien volgen nieuwe opdooffers. Door het failliete Sabena gaan bijna 7000 jobs verloren en het vertrek van de Europese DHL hub doet dan weer zo'n 1000 jobs verdwijnen.

Vilvoorde torst bij het begin van de 21ste eeuw het imago van verouderde industriestad. Toch is er licht aan het einde van de tunnel, in de vorm van verschillende stadsvernieuwingsprojecten. Ook de aantrekking van nieuwe sectoren – zie mediabedrijven als Woestijnvis of zenders als Medialaan, VIER en VIJF – geeft de zone een nieuw elan. Mits een beter reconversie- en mobiliteitsbeleid kan Vilvoorde weer die economische aantrekkingspool van weleer worden.

START programma

van de Vlaamse overheid moet regio Vilvoorde-Machelen een nieuwe impuls geven

In de nasleep van de terroristische aanslagen van 11 september 2001 viel het reeds noodlijdende Sabena ten prooi aan de wereldwijde luchtvaartcrisis. Door het faillissement van de Belgische luchtvaartmaatschappij stonden de jobs van 7.000 Sabena-werknemers en 4.500 werknemers bij verschillende dochterbedrijven op de tocht. Het Federale Planbureau spreekt zelfs van 17.000 verloren jobs op macro-economisch vlak.

In oktober 2004 raakte ook bekend dat koeriersbedrijf DHL haar diensten op de nationale luchthaven wou verminderen. Haar globaal Europees sorteercentrum werd uitgebreid in Leipzig en niet in Zaventem. Hierdoor kwamen nog eens minstens 1.000 banen op de helling.

Als gevolg hiervan en op basis van reeds eerdere krachtlijnen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, lanceerde de Vlaamse regering in december 2004 het Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling (START) voor de luchthavenregio.

> Inzetten op mobiliteit, bedrijventerzones en betere invulling van de jobs

Met het strategisch actieplan wilde de Vlaamse regering de mobiliteit in de regio verbeteren, bedrijventerzones ontwikkelen en vraag en aanbod op de arbeidsmarkt beter op elkaar afstemmen. Om dit te realiseren, zette de Vlaamse regering o.a. in op het openbaar vervoer – in het bijzonder het regionet Brabant-Brussel – en de reconversie van de verouderde bedrijventerzones van Vilvoorde en Machelen. Deze reconversiezone ligt op een economische toplocatie maar is door haar verontreinigd karakter een risico-zone voor investeringen.

> Waar staan we 10 jaar later?

Meer dan 10 jaar na de lancering van het START-programma werd al een deel van de beoogde projecten voltooid. Dat waren niet altijd nieuwe projecten maar plannen die al langer in de pijplijn zaten. De Diabolo-treinverbinding met de luchthaven is een feit, het op- en afrittencomplex van Machelen op de E19 heeft een rechtstreeks viaduct naar Brucargo en De Lijn breidde het aantal lijnen in en rond de luchthaven fors uit. Maar andere projecten, zoals de herinrichting van de Brusselse ring of het bedrijventerrein in Meise, hebben een geschiedenis die al verder teruggaat dan het START-programma en wachten nog steeds op concrete plannen of uitvoering.

Bovenal ontbreekt het aan een stabiel juridisch kader voor de luchthaven. Dat kost de creatie van bijna 10.000 jobs.

Stabiel juridisch kader luchthaven
Industriezones Meise-Westrode, Bessenveld, Lozenberg
Zuidelijke ontsluiting luchthaven

Nog geen stappen ondernomen

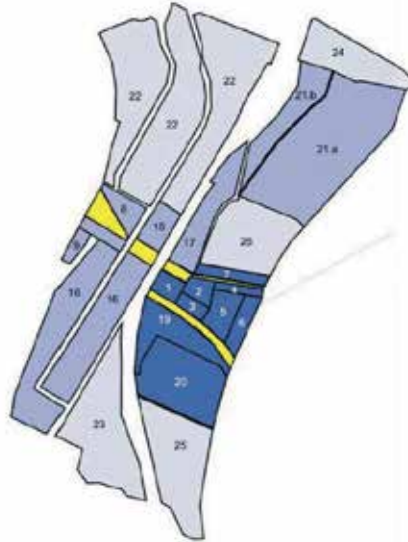
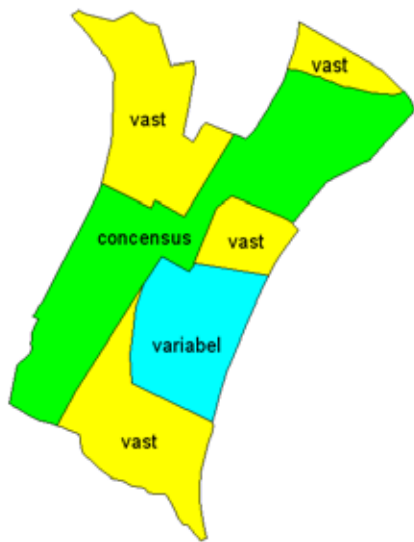
Herinrichting Brusselse ring
Tramlijnen Brabantnet
Reconversieproject Vilvoorde-Machelen
GEN-treinstation Kerklaan

Projecten in planfase

Noordelijke ontsluiting
Brucargo
Samenwerking Actiris - VDAB
13 START-bussen De Lijn
Herinrichting Woluwelaan
Diabolo-treinverbinding

Projecten uitgevoerd
of in uitvoering

Het strategisch Masterplan voor de reconversie van Vilvoorde-Machelen



Bron: Antea Group

➤ Een desolate ruimte in een zeer interessant gebied

Sinds de sluiting van de Renault-fabrieken geeft het volledige gebied een desolate aanblik. De oude, grootschalige en vervuilende industrie van weleer is er grotendeels verdwenen. Veel van de gebouwen staan leeg en zijn verouderd, de terreinen zijn verlaten. De site is niet optimaal ontsloten en de aanwezige bedrijven zijn niet echt meer dynamisch te noemen. De grootste problemen zitten echter in de ondergrond. De site is jarenlang de locatie geweest voor vervuilende bedrijven en kampt nog steeds met ernstige bodemverontreiniging. Door het onaantrekkelijk uiterlijk en de verlaten of vervallen bedrijfspanden, kreeg de zone een negatief imago. Onlangs werd ze ook door de lezers van De Standaard mee opgenomen in de lijst met de tien lelijkste zones van ons land.

De gehele reconversiezone is 250 ha groot en ligt tussen het kanaal Brussel-Willebroek, het centrum van Vilvoorde, de Woluwelaan en de grens met Brussel.

➤ Het Masterplan moet nieuw leven blazen in de zone

Het reconversiegebied werd eerder al opgenomen in een plan voor de indeling van de ruimte in heel Vlaanderen; het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Zonder veel resultaat. Ruim 10 jaar nadat de directie van Renault via een pers-

conferentie in Brussel de sluiting van de vestiging in Vilvoorde aankondigde, maakten de provincie Vlaams-Brabant, de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Vlaams-Brabant (POM), de Openbare Afvalstoffenmaatschappij Vlaams-Brabant (OVAM), de stad Vilvoorde en de gemeente Machelen op om het dossier een extra impuls te geven. Een breed consortium van studie bureaus kreeg de opdracht te onderzoeken welke nieuwe investeringen en ontwikkelingen mogelijk waren in dit gebied. Daarvoor werd gekeken naar de financiële haalbaarheid van de plannen, gezien de zware saneringskosten, de effecten op het milieu, de mobiliteit, de omgeving en eventuele maatregelen om negatieve effecten te compenseren.

Voor de verschillende scenario's werd ook regelmatig overleg gepleegd met alle betrokken actoren: gemeentebesturen, vervoersmaatschappijen, werkgeversorganisaties, Door de korte communicatielijnen kon snel teruggekoppeld worden naar het politiek niveau en het provinciaal en gewestelijk beleid.

➤ Een mix van wonen, werken, winkelen en openbare diensten

Na het grondige onderzoek door de studie bureaus werd op 20 februari 2009 een allesomvattend scenario opgesteld en goedgekeurd door de Vlaamse

regering. Het werd een programma dat een mix vooropstelde van kleinhandel, ontspanning, transport, distributie of logistiek, KMO-zones, kantoren, wonen, publieke voorzieningen (ziekenhuis, scholencampus) en een park. De conceptstudie van Vilvoorde Watersite werd geïntegreerd in het strategisch Masterplan Vilvoorde-Machelen.

Hierdoor viel het programma in het Strategisch Masterplan Vilvoorde-Machelen uiteen in drie onderdelen:

- Een **vast programma**, met de bestaande en vergunde activiteiten (b.v. Makro) en reeds gestarte reconversieprojecten zoals Vilvoorde Watersite
- Een **consensusprogramma**, met de site van een nieuw ziekenhuis, een scholencampus, een parkzone met kantoren, transport-, distributie- en logistieke activiteiten op de CAT-site, ...
- Een **variabel programma** dat intussen deels is vastgelegd door de Vlaamse regering. Tot dit programma behoort o.a. het Uplace-project.

Ondertussen werd door de Vlaamse overheid een nieuw plan opgesteld voor de hele rand rond Brussel; het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB). Het Masterplan Vilvoorde-Machelen werd integraal opgenomen in dit VSGB.

➤ Geplande projecten in de reconversiezone

Vilvoorde Watersite

Binnen het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen, engageren diverse partijen zich voor het reconversieproject Vilvoorde Watersite. Met een oppervlakte van 100 ha bedraagt dit bijna de helft van de oppervlakte van het gehele reconversiegebied Vilvoorde-Machelen. In deze zone worden ongeveer 1000 wooneenheden, kantoren en andere functies voorzien.

Het deelproject Kanaalpark, ter hoogte van het voormalige tuchthuis, is grotendeels gerealiseerd. In het oude tuchthuis bevindt zich een hotel en enkele socio-culturele verenigingen. Aan de achterkant werden appartementen gebouwd en daarnaast werd ook een ander, nieuw appartementsblok geplaatst met woningen, horeca en

kantoren. 4 kavels wachten nog op hun bestemming.

Aan het deelproject 4 Fonteinen wordt momenteel gewerkt. Een van de creatieve hotspots van de regio is de Kruitfabriek. Dit leegstaand pand vormt in afwachting van een definitieve bestemming de ontmoetingsplek voor creatief talent in de regio.

Daarmee is echter nog maar een deel van de hele Watersite ingevuld. Een groot deel van de zone moet in de toekomst nog verder ingevuld en bebouwd worden. Voor deze zone ligt de nadruk op KMO- en bedrijvenzones, minder op bewoning.

Om al deze initiatieven op een duurzame manier te bereiken, wordt vooral gekeken naar het nieuwe treinstation dat aan de

Kerklaan in Machelen moet komen en het bestaande station van Vilvoorde.

Vilvoorde Watersite

Totale opp.	100 ha
Locatie	Grondgebied Vilvoorde, tussen kanaal en spoorweg
Deelprojecten	Kanaalpark, 4 Fonteinen, Kruitfabriek
Status	Deels gerealiseerd Deels in uitvoering Deels in planfase
Volgende stappen	Afwerking 4 Fonteinen en verdere invulling Kanaalpark. Ontwikkeling van andere gronden

Duurzaam bedrijventerrein Bright Park

Tussen de CAT-site en de Makro in Machelen komt het nieuwe, duurzame bedrijventerrein Bright Park. De brownfield-ontwikkelaar Re-Vive kocht daarvoor de verlaten terreinen van drie verschillende bedrijven op, sloopte de gebouwen, saneerde de gronden en voegde ze samen. Op de 7,5 ha komt ruimte voor een 40-tal ondernemingen, zowel KMO-units tot 450 m² als grotere bedrijven tot 13.000 m². Op dit moment zijn de meeste plaatsen in het park al verkocht.

Het hele bedrijventerrein wordt duurzaam ontwikkeld, wat inhoudt dat de indeling van het terrein zo gebeurt, dat er ook in de toekomst gemakkelijk aanpassingen kunnen gebeuren om nieuwe bedrijven een plaats te geven. Daarnaast wordt er gezorgd voor duurzame bereikbaarheid, via trein, bus en later ook tram. Er worden voldoende groene zones voorzien om een ecologisch evenwicht te waarborgen. De bedrijven werken ook onderling samen voor diensten en voorzieningen om verplaatsingen te minimaliseren.

Bright Park

Totale oppervlakte	7,5 ha
Locatie	Grondgebied Machelen, tussen Woluwelaan, Vilvoordelaan en CAT-site
Deelprojecten	/
Status	De bouw van fase 1 is al achter de rug. Volgende fase moet nog starten
Volgende stappen	Bouw fase 2



Bron: Brightpark



Bron: bopro

CAT-site

Achter het station van Vilvoorde, gelegen in de 'oksels' van de Woluwelaan (R22) en de Luchthavenlaan (N211), ligt de CAT-site. Met een grootte van 55 ha goed voor een vijfde van de totale reconversiezone. Op deze site bevinden zich veel voormalige terreinen van Renault. Oorspronkelijk zou deze zone voorbehouden blijven voor transport, distributie en logistiek. Het meest gekende project dat in deze zone ontwikkeld zou worden, is het nieuwe ziekenhuis AZ Jan Portaels. Rondom het ziekenhuis komt ook een parkzone.

Het stedenbouwkundig attest voor het ziekenhuis werd al vergaard en het dossier zit nu in de wachtkamer van de overheid die instaat voor de bouw van nieuwe ziekenhuizen. Maar het dossier dreigt vertraging op te lopen. Door de vernietiging van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) voor de volledige reconversiezone, staan alle te ontwikkelen projecten on hold. Dat is het gevolg van de acties om Uplace tegen te houden. Maar hierdoor houdt men dus ook de ontwikkeling van een nieuw ziekenhuis, een nieuwe groenzone, extra bedrijventerreinen en kantorenzones tegen.

CAT-site

Totale oppervlakte	55 ha
Locatie	Grondgebied Vilvoorde, tussen Woluwelaan, Luchthavenlaan en het station
Deelprojecten	AZ Jan Portaels
Status	Bouwattest in orde voor AZ maar dossier op losse schroeven door schorsing GRUP
Volgende stappen	Nieuw GRUP afwachten, vervolgens wachten op overheid

Wedloop van drie shoppingcentra in Brusselse Noordrand

In de Brusselse Noordrand worden in de nabije toekomst naast Uplace nog twee andere shoppingcentra opgetrokken: Docks Brussel en NEO Brussels. Twee extra shoppingcentra op een steenworp van elkaar lijken op z'n zachtst gezegd een opmerkelijk idee, zeker met de ophef rond het Uplace dossier in het achterhoofd. De verklaring ligt bij meetbare factoren zoals de vergelijking met Europese cijfers, de demografische ontwikkeling in de regio en verandering in consumentengedrag.

➤ Wat staat er precies gepland?



Docks Brussel

Bron: Docks Brussel

Langs de oevers van het Kanaal wordt een nieuwe wijk ontwikkeld, met Docks Brussel als symbool van de Brusselse stadsvernieuwing.

Projectontwikkelaar: Equilis van de familie Mestdagh

Ligging: Op de oude Godin-kachelfabriek, Van Praetbrug, Laken

Investering: 210 miljoen euro nodig (privé)

Totale oppervlakte: 56.000m²

Winkeloppervlakte: 41.000m² handelszaken en horeca

Due date: 20 oktober 2016

Status: bouw werd opgestart, ondanks de vernietiging van de socio-economische vergunning

Faciliteiten:

- Winkels
- Fietsstraat
- Museum
- Groen
- Kathedraal: de oude toonzaal van de kachelfabriek die gerestaureerd wordt.

Arbeitsplaatsen: meer dan 1.000 nieuwe jobs

Vergunningsaanvragen: Bouw- en milieuvergunning in 2012 (procedures opgestart bij Raad van State). In 2012 kreeg Docks Brussel een negatief advies van Nationaal Sociaal Economisch Comité voor de Distributie (NSEC) voor socio-economische vergunning.



NEO Brussels

Bron: NEO Brussels

NEO staat voor de ontwikkeling van een volledig nieuwe wijk op de historische site in de schaduw van het Atomium

Projectontwikkelaar: Brussels burgemeester Freddy Thielemans (PS) met bouwgroepen Unibail-Rodamco, CFE en Besix (eerste fase)

Ligging: Heizelplateau

Investering: 800 miljoen euro privé-publieke investering

Totale oppervlakte: 112.000m²

Winkeloppervlakte: 81.000m² winkels en horeca

Due date: Vanaf 2016 aanvraag eerste vergunningen, aanvang bouwwerken in 2018, oplevering in 2021

Faciliteiten:

- Winkelcentrum
- Kantoren (20.000m²)
- Congrescentrum (5.000 plaatsen)
- Luxehotelcomplex
- Toeristische en sportieve voorzieningen
- Bioscoopzaal
- Pretpark rond Robbedoes
- Mini-wetenschapspark

Arbeitsplaatsen: 3.000 nieuwe jobs

Vergunningen: Gewestelijk Bestemmingsplan nog niet aangepast in 2012.

➤ Vergelijking met rest van Europa

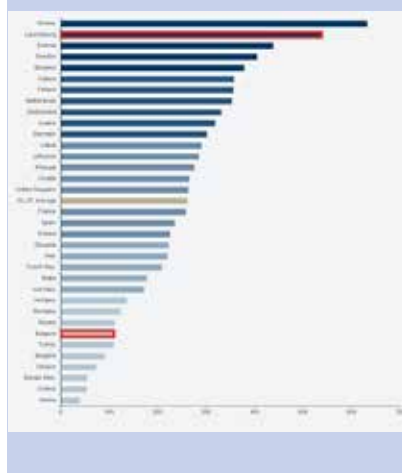
Statistieken wijzen uit dat België in vergelijking met de rest van Europa nog vrij onderontwikkeld is inzake shoppingcentra. Ons land kent een 120m² aan shoppingcentra per 1.000 inwoners t.o.v. een Europees gemiddeld van 250m² (zie grafiek). Volgens objectieve studies is er nood aan een 200.000m² extra. Docks Brussel telt 41.000m² handelsoppervlakte. De bouw is begonnen en de opening is voor volgend jaar. Uplace (Machelen) voorziet in 80.000m² (winkelruimte en vrijetijd) en kan, als alles op schema blijft, open gaan in 2018. NEO (Heizel, Brussel) omvat 81.000m² retail en zou pas in 2021 ten vroegste de deuren openen.

➤ Bevolkingsaan groei

Ook de aanzienlijke bevolkingsgroei van Brussel speelt een rol. Qua demografische ontwikkeling is Brussel met een aangroei van 20% bij de koplopers onder de Europese steden. De komende 10 jaar wordt een verdere groei verwacht die het meest uitgesproken zal zijn aan de noordkant van Brussel. Tegelijk is er vandaag aan die noordkant weinig of geen shoppingaanbod.

Shoppingcentra: aantal m² per 1000 inwoners in Europa

(bron: Cushman & Wakefield)



➤ Consument wil het anders

Verder wijst Cushman & Wakefield op de trend naar meer ontwikkeling van kleinhandel in de periferie en in grootstedelijke winkelcentra. Deze trend heeft te maken met bepaalde wijzigingen in

het consumentengedrag, zo bleek uit de analyse van de retailmarkt door Idea Consult. De consument gaat steeds meer voor lagere prijzen, om met hetzelfde budget meer en sneller te kopen. Dat leidt tot een toenemend marktaandeel van winkelketens, van 13% naar 23% over de laatste vijf jaar, omdat die door hun schaal kosten kunnen drukken. Die ketens vinden meer hun weg naar de periferie.

Een andere trend is dat de consument meer uit is op beleving bij het winkelen en producten met een uitgesproken identiteit. Volgens Idea Consult gaan shoppers minder shoppen, maar als ze gaan, gaan ze langer en zijn ze bereid verder te gaan. Dat leidt tot een concentratie van winkelgebieden, veelal in of nabij grotere steden en shoppingcentra die mee evolueren.

Cushman & Wakefield stelt wel dat het een goede zaak is dat de drie shoppingcentra op verschillende tijdstippen zullen opstarten. Na de start van de eerste twee (Docks en Uplace) zal de markt volgens hen aangeven hoe een bijkomend shoppingcenter als NEO zich in dit globale aanbod kan integreren.

Uplace wordt verkozen als gangmaker voor Vilvoorde-Machelen



Bron: Uplace

Drie kandidaat-ontwikkelaars hadden voorstellen ingediend om een deel van de zone te ontwikkelen en voldeden allen aan de vooropgestelde parameters. Dit waren de projecten Rittweger Machelen, Access Park Machelen en Uplace Machelen. Alleen was de uitvoering van de drie projecten samen niet mogelijk omdat de maximale toegelaten oppervlakten overschreden zouden worden. Daarom organiseerde de Vlaamse overheid een zogenaamde 'beauty contest', waarin

met de drie kandidaat-ontwikkelaars onderhandeld werd over de plannen.

Op 3 april 2009 maakte de Vlaamse Overheid bekend dat Uplace de contest gewonnen had. Twee maanden later, op 5 juni, werd een brownfieldconvenant afgesloten tussen de overheid en Uplace. Vanaf dan doorliep Uplace het volledige vergunningsproces en behaalde het in mei 2012 de laatste benodigde vergunning. Maar door diverse beroepsprocedures werd het verdere verloop gefnuikt.

Uit de ontwikkelingsscenario's van het Strategisch Masterplan voor de Reconversie in Vilvoorde-Machelen van de provincie Vlaams-Brabant koos de Vlaamse regering op 20 februari 2009 een gemengd ontwikkelingsperspectief voor de hele zone. In dat ontwikkelingsperspectief werd een maximale oppervlakte vooropgesteld voor bijvoorbeeld wonen, retail, kantoren, logistieke ontwikkeling, ...

➤ Brownfieldconvenanten

Het Vlaamse instrument van een brownfieldconvenant geeft aan investeerders en projectontwikkelaars juridisch-administratieve en financiële voordelen. In ruil daarvoor saneren zij bestaande en vervuilde bedrijventerreinen (brownfields) om tegen te gaan dat nieuwe, groen gebieden (greenfields) omgevormd worden tot bedrijventerrein.

Uplace

en de administratieve rollercoaster



Bron: Uplace

➤ Na enkele jaren werden alle vergunningen behaald

Na de uitroeping van Uplace als winnaar van de beauty contest in 2009, behaalde het project een handelsvergunning in 2010 en een bouwvergunning in 2011. De milieuvergunning verkrijgen had heel wat meer voeten in de aarde, maar werd uiteindelijk in 2012 verkregen.

De provincie Vlaams-Brabant weigerde eerst de milieuvergunning uit te reiken omdat het complex “onoverkomelijke verkeersoverlast” zou veroorzaken en de verdere reconversie van de hele zone in het gedrang zou brengen.

Hiermee wou de provincie vooral een signaal geven naar de Vlaamse overheid. De provincie was immers al jaren vragende partij voor verschillende mobiliteitsmaatregelen in deze regio: de trams van De Lijn, de herinrichting van de Brusselse ring en de Woluwelaan, de uitrol van het Gewestelijk Expressnet (GEN) en de fietsostrades.

Omdat deze projecten te traag vorderden, zette de provincie de Vlaamse overheid voor het blok. Nieuwe ontwikkelingen konden niet zonder de dringende mobiliteitsmaatregelen.

Daarnaast klonk er de kritiek dat Uplace een te groot deel zou innemen van de beschikbare oppervlakten, zoals bepaald werd in de ontwikkelingsscenario's. Aangezien het gewestelijk ruimtelijk

uitvoeringsplan (GRUP) nog niet goedgekeurd was, verzette de provincie zich hier ook tegen.

Uplace ging op zijn beurt in beroep tegen de beslissing van de provincie. De kwestie belandde op het bord van minister van Leefmilieu Joke Schauvliege. Gezien de principiële beslissingen van de Vlaamse regering om de nodige mobiliteitsmaatregelen te nemen, leverde de minister eind mei 2012 de milieuvergunning af aan Uplace. Case closed denk je dan?

➤ Toen kwamen de beroepsprocedures

Ondanks de principiële beslissingen van de regering en de toekenning door minister Schauvliege, tekenden onder andere de stad Vilvoorde, Leuven, Bond Beter Leefmilieu, Unizo en de provincie Vlaams-Brabant beroep aan tegen de milieuvergunning en trokken ze naar de Raad van State. Die schorste de milieuvergunning in december 2012 en in mei 2014 werd de vergunning definitief vernietigd. Volgens de Raad van State was de Vlaamse overheid niet onpartijdig omdat er in het brownfieldconvenant van 2009 al afspraken gemaakt werden voor de milieuvergunning.

Een maand later, in juni 2014, volgde een nieuwe klap door de Raad van State. Een deel van de ruimtelijke plannen uit het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB), het zogenaamde GRUP voor de

reconversiezone Vilvoorde-Machelen, werd geschrapt. Hierdoor komen alle investeringen in de hele reconversiezone op de helling te staan. De Raad van State voert aan dat de noodzakelijke mobiliteitsvoorwaarden niet opgenomen zijn in het GRUP. Daardoor is de Vlaamse overheid tekort geschoten in haar zorgvuldigheidsplicht.

Er is dus een nieuw GRUP op komst, dat momenteel in volle ontwikkeling is. In februari 2015 kondigde de Vlaamse regering een akkoord aan over het nieuw GRUP. De oppervlakte aan kleinhandel en kantoren werd verminderd en er werden garanties gegeven op vlak van openbaar vervoer. De grootte van Uplace zelf werd niet aangepast aangezien die nog steeds past binnen de vooropgestelde oppervlaktes. De inspraakprocedure voor het nieuwe GRUP liep van maart tot en met mei 2015 en in het najaar van 2015 kan de Vlaamse regering een definitief GRUP vaststellen.

➤ Wie alle processen doorloopt en alle vergunning behaalt, moet uitvoeringszekerheid krijgen

Het Uplace-verhaal leest als een slechte soap met steeds nieuwe plotwendingen en partijen die elkaar stokken in de wielen steken. Maar stilaan groeit het ook uit tot een symbooldossier voor alle procedurele problemen die ondernemers

en ontwikkelaars ondervinden. Toen Uplace in 2009 met het brownfieldconvenant een akkoord sloot met de Vlaamse regering, was dat geen garantie voor de uitvoering. Maar de regering nam wel het engagement om de administratieve (malle)molen snel vooruit te laten gaan. 7 jaar later staat men nog niet veel verder.

Toch straf voor een onderneming die alle vergunningen behaalde en alle processen doorlopen heeft. Uplace is een symbool geworden van het gebrek aan uitvoeringszekerheid.

Dat is het gevolg van een hele batterij aan benodigde vergunningen, te lange procedures en een overaanbod aan inspraakmogelijkheden.

➤ Uplace kan een stimulans zijn voor tewerkstelling, innovatie en opwaardering in geplaaide regio

Het Uplace-dossier kan een hefboom zijn voor ontwikkeling en tewerkstelling in het reconversiegebied en bij uitbreiding in de bredere regio. Een studie van McKinsey en de kengetallen uit het Masterplan van de provincie wijzen op 3.000 jobs die het complex kan opleveren. Gezien de licht stijgende werkloosheidscijfers in de rand rond Brussel, zijn die jobs meer dan welkom.

Daarnaast kan de komst van Uplace ook dienen als hefboom en stimulans voor andere ontwikkelingen in de regio. Die op hun beurt ook weer voor nieuwe jobs zorgen. Waar sommige middenstanders vrezzen voor Uplace, kijken anderen net uit naar hun komst. Dankzij de bezoekers en het personeel verwachten zij ook hun graantje van het succes mee te pikken.

Intuïtief snijdt het tegenargument *"1 euro kan je slechts 1 keer uitgeven"* hout. In de praktijk blijkt echter dat er nu al elk jaar zo'n 800 miljoen euro uit Vlaams-Brabant naar shoppingcentra in andere provincies of in andere landen gaat. Geen wonder, gezien er in ons land, en in het bijzonder in onze regio, al

minder shoppingcentra per capita zijn dan in vergelijking met andere Europese landen. Het geldt dat nu wegvloeit uit onze provincie, kan evengoed geïnvesteerd worden in jobcreatie in de eigen regio. Dat lijkt ook Vilvoorde te beseffen met de plannen voor meer baanwinkels langs een vernieuwde Schaarbeeklei.

Ten tweede zal de bevolking de komende jaren alleen maar aangroeien (cfr. Pagina 8). Extra winkeloppervlakte in de eigen provincie is dan geen luxe.

➤ Op internationaal niveau moeten we daadkracht etaleren in plaats van stilstand

Ook op internationaal vlak mogen we geen mal figuur slaan. Chinese toestanen, waarbij men op een jaar tijd een hele buurt platgooit en nieuwe infrastructuur aanlegt, zijn vele stappen te ver. Maar deze procedurele processie van Echternach is geen mooi visitekaartje voor buitenlandse investeerders. Het hart van Europa heeft veel internationale troeven. Maar als alles muurvast blijft zitten, steekt men zijn geld liever in andere projecten en andere landen. Minstens 10 jaar om een project op poten te zetten en te realiseren, duurt gewoonweg te lang.

➤ Het kan een katalysator zijn voor mobiliteitsoplossingen

Het Agentschap Wegen en Verkeer is juist gestart met de werken voor de Woluwelaan, waar uiteindelijk iedereen in de regio van zal profiteren. Bussen en in de toekomst trams rijden er op de vrije busbaan, zonder hinder van het gewone verkeer. Maar het is wel de komst van Uplace die voor een stroomversnelling gezorgd heeft in een dossier dat positief is voor de hele reconversiezone.

Diezelfde drukingsrol kan het ook spelen voor het GEN-station op de Kerklaan, de broodnodige renovatie van het station van Vilvoorde, de herinrichting

van de Brusselse ring en de komst van de tramlijn tussen Jette en de luchthaven. Dergelijke grote projecten hebben baat bij symbooldossiers als Uplace. Net als de tientallen kleinere projecten waarvan mogelijke mobiliteitsproblemen niet belicht worden.

Zo zijn er in de zone immers minstens een duizendtal wooneenheden gepland, die ook allemaal ontsloten moeten worden. Langs de Schaarbeeklei in Vilvoorde, op de oude terreinen van de Renaultfabriek, wordt een retail- en leisurezone onderzocht en gesteund door de stad Vilvoorde. De zone heeft een oppervlakte van zo'n 23 ha en ligt vlak naast het grondgebied van Uplace. Die zone moet ook ontsloten worden.



Voormalige Renault-gronden langs de Schaarbeeklei

➤ Logistiek genereert minder verkeer dan woningen

Indien men de verkeersgeneratie bekijkt van een zone van 2 ha woningen, kantoren of logistieke ruimte, krijgt men verrassende cijfers. Voor bewoning lopen de cijfers van 1.078 tot 2.550 verkeersbewegingen per dag. Een kantoorzone zou tot 1.494 verkeersbewegingen zorgen. Een logistieke zone maar 429. Toch is er geen haan die kraait naar al de extra woningen die er in de reconversiezone gebouwd en gepland zijn.

➤ GRUP? VSGB? Bent u nog mee?

De Vlaamse Overheid maakt een visie op voor het landschap waarin industrie- of bedrijvenzones, woongebieden, recreatieruimte en groene, open ruimtes hun plaats krijgen. Dat werd begin deze eeuw al gedaan in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Binnen dat plan werd voor de stedelijke gebieden een grondiger plan opgesteld, bijvoorbeeld voor Antwerpen en Gent. Aangezien het Brussels Gewest zelf verantwoordelijk is voor haar grondgebied, maakte de Vlaamse Overheid een

plan op voor de regio rond Brussel: het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB). Dit VSGB werd onderverdeeld in verschillende clusters. De reconversiezone Vilvoorde-Machelen is een van die clusters. De plannen voor deze cluster werden overgenomen uit het Masterplan Vilvoorde-Machelen dat buiten de Vlaamse overheid om tot stand kwam.

Om projecten uit te voeren in deze cluster zijn welbepaalde plannen nodig: Gewestelijke Ruimtelijke Uitvoerings-

plannen (GRUP). In dit plan wordt in detail beschreven hoe de zone ingedeeld wordt, welke milieubepalingen van kracht zijn, hoe de zone ontsloten wordt en dergelijke. Het is dit specifieke GRUP voor de cluster dat samenvalt met de reconversiezone dat vernietigd werd door de Raad van State en waarvoor nu een nieuwe procedure loopt. Zo lang er geen nieuw GRUP is, kunnen er ook geen nieuwe projecten opgestart worden.

Dubbele moraal

voor mobiliteitsvraagstukken

In het maatschappelijk debat wordt mobiliteit vaak aangehaald als het grote struikelblok wanneer het gaat over grote bouw-, renovatie of reconversieprojecten. Nieuwe projecten zouden zorgen voor een extra toestroom van verkeer op de al dichtgeslibde wegen. Zeker in het Uplace dossier stak dit argument talloze keren de kop op, maar er geldt een dubbele moraal. Voor andere grote projecten in de buurt die dezelfde uitvalswegen gebruiken, is er geen enkel probleem op vlak van mobiliteit.

Met grote projecten in de buurt bedoelen we het nieuwe nationale stadion op de Heizel, de supergevangenis in Haren en het postsorteercentrum in Neder-over-Heembeek

➤ Nieuw nationaal stadion



Bron: BAM/Ghelamco

Brussel wil zich op de kaart zetten met Euro 2020 en daarom wordt er een nieuw nationaal 'Eurostadion' gepland tegen eind 2018 op Parking C van de Heizel. Dit zou ook de thuishaven van voetbalclub Anderlecht worden. Daarnaast wordt dit dossier gebruikt als tegengewicht voor andere projecten, zoals de aanpassing van de Brusselse ring.

Bouwgroep Ghelamco gaf eind augustus een eerste kennisgeving van het milieueffectenrapport (plan-MER) vrij met meer details over het project. Dit ligt tot 19 september ter inzage op de dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Grimbergen. Alternatieve locaties voor de bouw van dit stadion, zoals de terreinen van Schaarbeek Vorming of de Wanson-site in het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen, werden vermeld maar voldeden niet aan de eisen en werden daarom niet verder besproken.

Naast het Eurostadion komt een innovatiecomplex met een ondergrondse parking met meer dan 10.000 plaatsen, meteen de grootste van ons land. De rest van de site bestaat grotendeels uit een publiek toegankelijke groene zone.

Eurostadion

Projectontwikkelaar: Het Belgisch-Nederlands consortium BAM/Ghelamco (Paul Gheysens)

Partners: Jaspers & Eysers, Wirtz, Stopa-Broomberg, Gerkan, Marg und partner (gmp) en Schlach Bergmann und partner (sbp)

Ligging: Parking C, Heizel

Totale oppervlakte: 11 ha park, 86.000m² hospitality zone, 12.000 parkeerplaatsen

Due date: Maart 2016 start van bouw, 2019 af zodat de openingsmatch van de Euro 2020 er gespeeld kan worden

Faciliteiten:

- Voetbalstadion voor 61.000 toeschouwers
- Innovatiecentrum voor sportgerelateerde activiteiten (30.000 – 50.000m²)
- 12.000 parkeerplaatsen
- 5.000 ondergrondse fietsstallingen
- Geen recreatie, kantoren of shoppingcenter
- Valt binnen Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (49.000m²)

➤ Supergevangenis in Haren



Bron: Assar

In de Brusselse deelgemeente Haren zal men, vlak bij de grens met Vlaanderen, een gevangenisdorp voor 1.190 gedetineerden uitbouwen. Het gevangeniscomplex wordt het grootste van het land en moet de verouderde gevangenissen van Vorst, Sint-Gillis en Berkendael vervangen.

Het terrein is circa 15 ha groot en bevindt zich deels op het grondgebied van de Stad Brussel en deels op dat van de gemeente Machelen. Het gevangenisdorp wordt volledig op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gebouwd. De vroegere Wansonsite op het grondgebied van het Vlaams Gewest, vandaag een industriële stadskanker, werd juist helemaal gesaneerd en is klaar voor de volgende stap.

Het project wordt met een DBFM-overeenkomst gerealiseerd waarbij een consortium van private bedrijven instaat voor het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van de gevangenis. De Regie der Gebouwen treedt op als bouwheer en zal gedurende 25 jaar een beschikbaarheidsvergoeding betalen.

Daarna neemt de Belgische staat de gevangenis kosteloos over van het consortium.

Er worden gesprekken gevoerd met de openbare vervoersmaatschappijen om de frequentie van het openbaar vervoer te verbeteren en/of te verhogen.

Op 7 januari 2014 werd de vergunning aangevraagd bij het Vlaams Gewest voor de aanleg van de inrit via de Woluwelaan. De Stad Brussel lanceerde van 16 juni 2014 tot 30 juni 2014 een openbaar onderzoek over het ontwerp van het bestek van de effectenstudie waarbij de impact van het project op de omgeving, het leefmilieu, de mobiliteit, enz. werd onderzocht. Eenmaal de resultaten van de effectenstudie bekend waren, werd de eigenlijke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor openbaar onderzoek voorgelegd aan de bevolking. Dat openbaar onderzoek vond plaats van 03/04/2015 tot 08/05/2015.

Buurtprotest

Leefmilieu Brussel leverde eind juni 2015 de milieuvergunning af voor het project. Enkele buurtbewoners dienden samen met de vereniging Inter-Environnement Bruxelles (IEB) beroep in tegen deze vergunning, wat mogelijk het begin kan zijn van een juridisch veldslag. Als argumenten halen zij aan dat de termijnen voor het afleveren van de vergunning niet gerespecteerd werden, dat het consortium er volgens het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) wel industriële of kantoorgebouwen mag zetten maar geen publieke infrastructuur van die omvang, dat de voorgestelde compensatie in groene ruimte onvoldoende is, dat er op vlak van mobiliteit te weinig rekening gehouden werd met andere grote projecten in de buurt.

Als het gewestelijke milieucollege en de Brusselse regering niet terugkomen op de beslissing van Leefmilieu Brussel (en die kans is groot), geven de klagers aan naar de Raad van State te zullen trekken. Ook wanneer de Brusselse regering (vermoedelijk) in oktober de stedenbouwkundige vergunning moet afleveren, plant de actiegroep verdere stappen.

De start van de werken wordt bekend gemaakt van zodra de vergunningen rechtsgeldig zijn. Als de werken in het voorjaar van 2016 starten, zal de gevangenis eind 2018 klaar zijn.

Gevangenis Haren

Bouwheer: Regie der Gebouwen

Eigenaar: Belgische staat

Eindgebruiker: FOD Justitie

Realisatie: Cafasso consortium

Totale oppervlakte site: ca. 15 ha

Totale oppervlakte gevangenis: +/- 116.000m²

Capaciteit: 1190 plaatsen

- 2 entiteiten voor mannen (arresthuis): 306 plaatsen per entiteit
- 1 entiteit voor mannen (strafhuis): 224 plaatsen
- 1 entiteit voor vrouwen (gesloten): 100 plaatsen
- 1 entiteit voor vrouwen (open): 60 plaatsen
- 1 entiteit voor uit handen gegeven jongeren: 30 plaatsen
- 1 forensisch psychiatrisch centrum (met medisch centrum): 144 plaatsen
- 1 entiteit algemeen beheer (incl. beperkte detentie): 20 plaatsen

Ter beschikkingstermijn: 25 jaar (daarna neemt de federale staat de gevangenis over)

➤ Postsorteercentrum Neder-over-Heembeek



Bron: bpost - Katoen Natie

In 2012 sloten de Brusselse regering, de Haven van Brussel, de THV Katoen Natie - Ond. Jan De Nul - Envisan en bpost een principeakkoord voor de realisatie en terbeschikkingstelling van een nieuw postsorteercentrum Brussel X. De terreinen van de vroegere Carcokesite 'Marly' in Neder-over-Heembeek kwamen uit de bus als meest voor de hand liggende optie. Door de opkomst van e-commerce en de bijhorende groei in pakjesverkeer is het bestaande sorteercentrum in Anderlecht te klein geworden. De site in Neder-over-Heembeek wordt het grootste sorteercentrum van België, goed voor 1.500 jobs. De volledige pakjetsortering wordt er gecentraliseerd, samen met 50% van de nationale briefsortering en het grootste deel van de postbestelling in Brussel en Vlaams-Brabant.

De totale oppervlakte van de site bedraagt 12 ha. De industriële hallen en kantoorgebouwen van bpost nemen ongeveer 60.000m² in. Bijna 17.000m² van het terrein, gelegen aan het Zeekanaal Brussel-Schelde, wordt ter beschikking gesteld aan BAM als onderconcessionaris. Er werd overeengekomen dat dit gereserveerd bleef voor watergebonden activiteiten. Dit zal geëxploiteerd worden als asfaltcentrale, maar maakt voorlopig geen deel uit van de vergunningsaanvragen.

In december 2014 werd het milieueffectenrapport goedgekeurd, waarmee de aanvragen voor de milieu- en stedenbouwkundige vergunningen in een finaal stadium terechtkwamen. Eind januari 2015 gaf ook de overlegcommissie van de Stad Brussel een positief advies.

De stad Vilvoorde uitte al zijn bezorgdheid over de mobiliteitssimpact van dit project en maakte dit standpunt over aan de Brusselse overheidsinstanties.

Postsorteercentrum Brussel X

Projectontwikkelaar: THV Katoen Natie – Ond. Jan De Nul - Envisan

Bouwheer: bpost

Partners: VK, Willy Naessens Industriebouw

Totale oppervlakte terrein: 12ha

Totale oppervlakte gebouw: 60.000m²

Due date: start en einde van de bouw in 2017

Faciliteiten:

- 4 grote zones: een pakjetsorteerzone, een brieversorteerzone, een transportzone en een administratieve zone
- Bijna 17.000m² blijft gereserveerd voor watergebonden activiteit met BAM als onderconcessionaris

De mobiliteit in de regio kan een extra impuls wel gebruiken

Een van de meest gekende probleemzones van ons land is de Brusselse ring. Vooral het noordelijke deel en de snelwegen naar de ring, E40, A12 en E19, hebben een vaste plaats in de file-overzichten. Logisch ook, als je weet dat de zes meest verzadigde wegvakken van heel Vlaanderen op de Brusselse ring liggen. Bovendien gebeuren er meer ongevallen op de noordelijke Brusselse ring dan op eender welke Vlaamse ringweg.



Bron: AWW

Wie komende vanuit Leuven via de E40 de ring oprijdt en er terug afgaat ter hoogte van het knooppunt in Groot-Bijgaarden, heeft zo'n 18 km afgelegd van de in totaal 75,4 kilometers tellende Brusselse ring. Onderweg passeer je maar liefst 18 verkeerscomplexen. Dat betekent één op- of afrit om de 500 m. Al die op- en afritten zorgen samen voor tientallen weefbewegingen, wat dan weer voor opstoppen, files en ongevallen zorgt.

Dagelijks rijden er zo'n 180.000 voertuigen over het noordelijke deel van de Brusselse ring. Wetende dat een wagen gemiddeld 1,3 personen telt, betekent dit dat er gemiddeld zo'n 250.000 mensen over dit stukje van de Brusselse ring passeren. Dat is evenveel als de totale bevolking van de stad Gent.

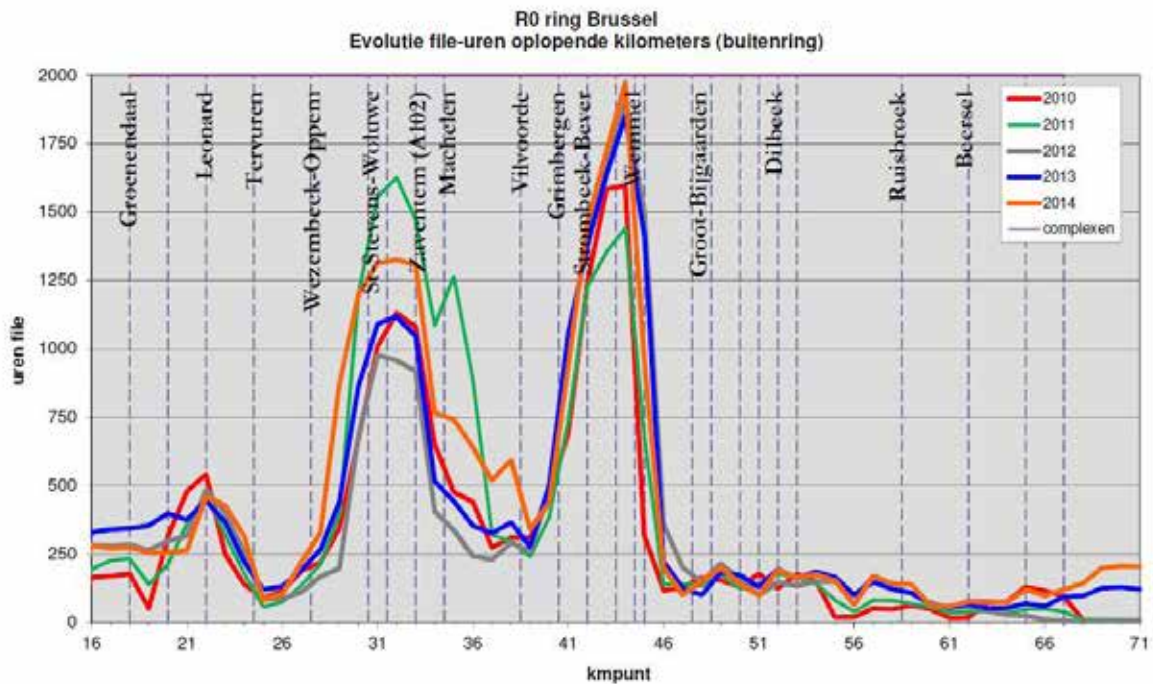
Onder die 180.000 voertuigen bevindt zich heel wat vrachtvervoer. Elke dag worden er 520.000 ton goederen over het noordelijke deel van Brusselse ring vervoerd. Dat is 8.000 ton meer dan de haven van Antwerpen dagelijks verwerkt.

➤ Hoge filedruk en aantal ongevallen hoger dan gemiddeld

Alleen al op het noordelijke gedeelte van de Brusselse ring gebeuren zo'n 200 ongevallen per jaar. Dat is 13,5% hoger dan de ongevalratio op andere Vlaamse ringwegen. De voorbije 15 jaar vielen op het noordelijke deel van de ring om Brussel 33 doden, 199 zwaargewonden en 2.376 lichtgewonden.

Het noordelijke deel kent ook de hoogste filedruk, zoals we ook kunnen afleiden uit de onderstaande grafiek. Een km file op de noordelijke ring zorgt bovendien voor 4 km file elders. Als er met andere woorden 30,5 km file staat in beide richtingen samen, dan staat er maar liefst 122 km file op andere wegen. Omdat het verkeer op de ring dagelijks strop zit, zoeken veel chauffeurs hun weg via de omliggende dorpen en de kleinere wegen. Als gevolg hiervan zit het verkeer op de toegangswegen en de dorpskernen eveneens vast.

Al die files zorgen voor miljoenen euro verlies op jaarbasis. In 2003 waren er bijna 1000 hinderincidenten op de ring. In de regio Brussel tijdens een gemiddelde werkweek zo'n 124 km file per dag. Volgens de Congestion Index van Tom Tom vermeerderd de reistijd van de



Evolutie file-uren olopende kilometers (buitenring R0). Bron: Verkeersindicatoren 2014, Vlaams Verkeerscentrum, p.128

pendelaars in de regio met meer dan 70 procent tijdens de spitsuren. De langste files op de Brusselse ring staan op het stuk tussen het knooppunt van de E40 (richting Gent) in Groot-Bijgaarden en het knooppunt van de E40 (richting Leuven) in Sint-Stevens-Woluwe, de 'noordelijke ring'.

➤ Parallelstructuur voor vlotter en veiliger verkeer

De Vlaamse regering besliste in het najaar van 2013 om het noordelijke deel van de Brusselse ring te vernieuwen met een parallelstructuur. Hierdoor wordt het doorgaande verkeer gescheiden van het lokaal verkeer. Door de herinrichting van de Brusselse ring zal ook het sluipverkeer afnemen. De omlig-

gende dorpen en lokale wegen worden hierdoor weer leefbaarder.

EEN VIERDE RIJSTROOK EN PARALLELRIJBANEN

Eenvoudig geschetst komt de herinrichting van de noordelijke Brusselse ring neer op de aanleg van:

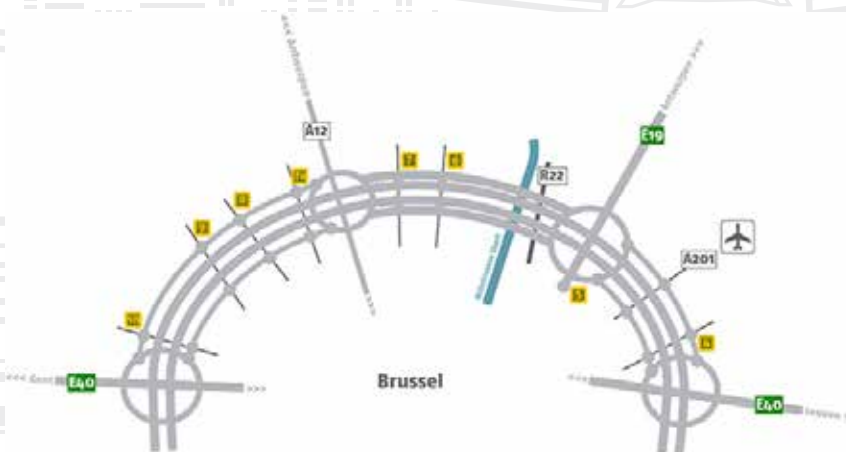
- een vierde rijstrook op het stuk tussen het knooppunt van de E19 in Machelen en het knooppunt van de A12 in Strombeek-Bever.
- parallelrijbanen op de twee overige stukken van de ring. Vanaf het knooppunt van de E40 (richting Luik/Leuven) in Sint-Stevens-Woluwe tot het knooppunt van de E19 (richting Antwerpen) in Machelen en tussen het knooppunt van de

A12 in Strombeek-Bever (richting Antwerpen) en het knooppunt van de E40 (richting Oostende/Gent) in Groot-Bijgaarden.

HOOFDRIJBANEN VOOR DOORGAAND VERKEER EN PARALLELRIJBANEN VOOR LOKAAL VERKEER

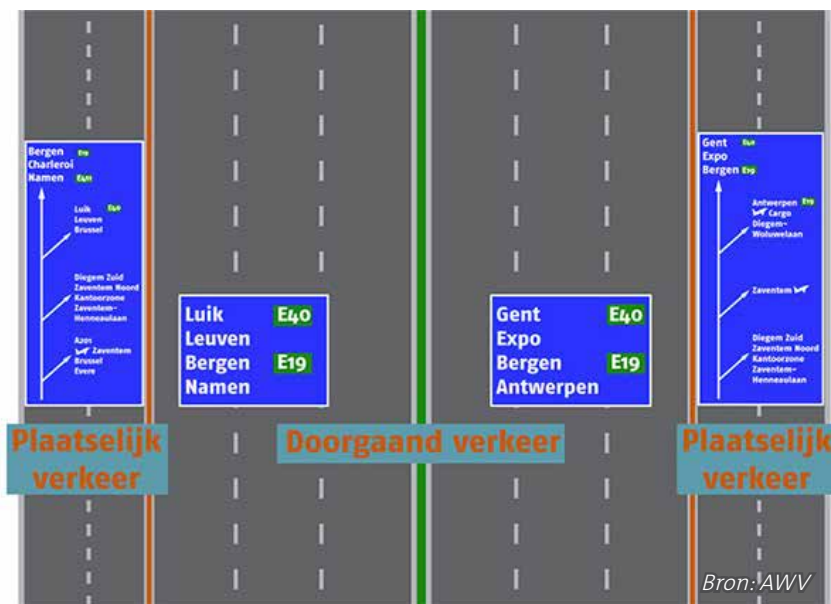
Het basisprincipe is dat de hoofdrijbanen bestemd zijn voor het doorgaande verkeer en de parallelrijbanen voor het lokale verkeer.

Met lokaal verkeer wordt het verkeer bedoeld dat de Brusselse ring gebruikt om een op- of afrit te nemen tussen een van de snelwegen. Het doorgaande verkeer is verkeer dat tussen een van de knooppunten met de snelwegen niet van de ring moet. Vanop een hoofdrijbaan heb je enkel rechtstreeks toegang tot de snelwegen die aansluiten op de Brusselse ring, niet op de tussenliggende afritten van de ring.



Vierde rijstrook en parallelrijbanen op de Brusselse ring

Bron: AWW



De klassieke blauwe portiekborden boven de weg zullen aangeven welke rijstrook je moet nemen.

➤ Na 30 jaar wordt het Klaverblad Ring – Woluwelaan in gebruik genomen

Sinds de jaren '70 ligt er op het einde van de E19 een op- en afrittencomplex dat nog steeds niet helemaal in gebruik genomen werd. Enkel de verbinding van de Brusselse ring met de E19 is momenteel in dienst. De verbinding tussen de Brusselse ring en de Woluwelaan nog niet.

Wie momenteel van de Brusselse ring naar de Woluwelaan wilt rijden, kan dat via afrit 5 (enkel voor wie vanuit Grimbergen komt) of afrit 4 (enkel voor wie vanuit Sint-Stevens-Woluwe komt). Op dit moment zijn de werken voor de vernieuwing van het op- en afrittencomplex gestart (deelproject 1). Afrit 5 verdwijnt volledig, afrit 4 wordt op termijn ook gewijzigd zodat hier minder verkeer door kan. Al het verkeer kan dan via het vernieuwde complex. Opgelet! Wie vanaf de E19 naar de reconversiezone wilt, kan dat niet via het op- en afrittencomplex. Die verbinding blijft via de Luchthavenlaan verlopen.

Toch is het nieuwe op- en afrittencomplex zeer belangrijk want het vormt een rechtstreekse verbinding in beide richtingen tussen de Brusselse ring en de zuidzijde van de reconversiezone. Om het verkeer op de Woluwelaan zelf vlotter te laten verlopen, komt er een tunnel voor het autoverkeer onder het knooppunt met de Brusselse ring.

➤ GEN-stations Machelen en Vilvoorde, duurzaam hart van de reconversiezone

Brussel heeft een topligging, midden in het centrum van Europa. De stad krijgt dan ook te maken met een serieuze mobiliteitsuitdaging. De vele pendelaars die elke dag van en naar Brussel reizen, veroorzaken heel wat fileleed en zetten ook het openbaar vervoer onder zware druk. Infrabel wil deze mobiliteitsproblemen aanpakken met een Gewestelijk Expresnet, of kortweg GEN. Het GEN staat voor: meer capaciteit, meer treinen en meer comfort op de grote spoorlijnen van en naar Brussel, binnen een straal van 30 kilometer rond de hoofdstad.

Voor dit GEN worden enkele nieuwe lijnen aangelegd en bestaande verbindingen

dingen verruimd. Zo zal het station van Vilvoorde ook een halte zijn op de lijnen Denderleeuw – Mechelen/Weerde en Nijvel – Mechelen. Hierdoor wordt het station van Vilvoorde een nog belangrijker overstapplaats en multi-modale hub voor het GEN, de bestaande treinverbindingen en de tramlijnen van Brabantnet.

Op deze twee GEN-lijnen komt ook een nieuw treinstation ter hoogte van de Kerklaan in Machelen. Dit station komt er ter vervanging van het station Buda. Het grote voordeel van dit station is haar ligging, pal het in het midden van de reconversiezone. Hierdoor vormt het station een ideale halte voor duurzaam vervoer van en naar de hoofdstad maar ook Mechelen.

➤ De Ringtram van Brabantnet op de vernieuwde Woluwelaan

Brabantnet is een plan voor drie tramlijnen rond Brussel:

- Een sneltram van Willebroek naar Brussel langs de A12 (groene lijn op de kaart)
- Een ringtram van Brussels Airport over Vilvoorde naar Jette (rode lijn op de kaart)
- Een luchthaventram van Brussel-Noord naar Brussels Airport (blauwe lijn op de kaart)

Deze drie tramlijnen wil De Lijn samen met de MIVB realiseren tegen 2020. Ze moeten een aanvulling vormen op het bestaande treinnet van de NMBS en het tramnet van de MIVB. De ringtram, tussen Jette en de luchthaven van Zaventem, zal ook voorbij de reconversiezone rijden. Met een halte aan het



Bron: AWW

station van Vilvoorde en een parcours op de Woluwelaan vormt dit een snel en duurzaam transportmiddel tussen verschillende hotspots in de regio. De tram komt op een aparte rijbedding waar in afwachting van de tram ook bussen op kunnen rijden. Het openbaar vervoer krijgt zo een prominente rol op de vernieuwde Woluwelaan.

➤ Vlotte fietsverbindingen met het fiets-GEN

In Brussel en de Vlaamse Rand zijn 71% van de verplaatsingen korter dan 15 km. De helft van die verplaatsingen is zelfs korter dan 5 km. Toch gebeurt het overgrote deel van de verplaatsingen vandaag met de auto. De fiets is een goed en gezond alternatief voor deze korte trajecten, zeker nu de elektrische fiets populairder wordt.

280 kilometer fietssnelwegen

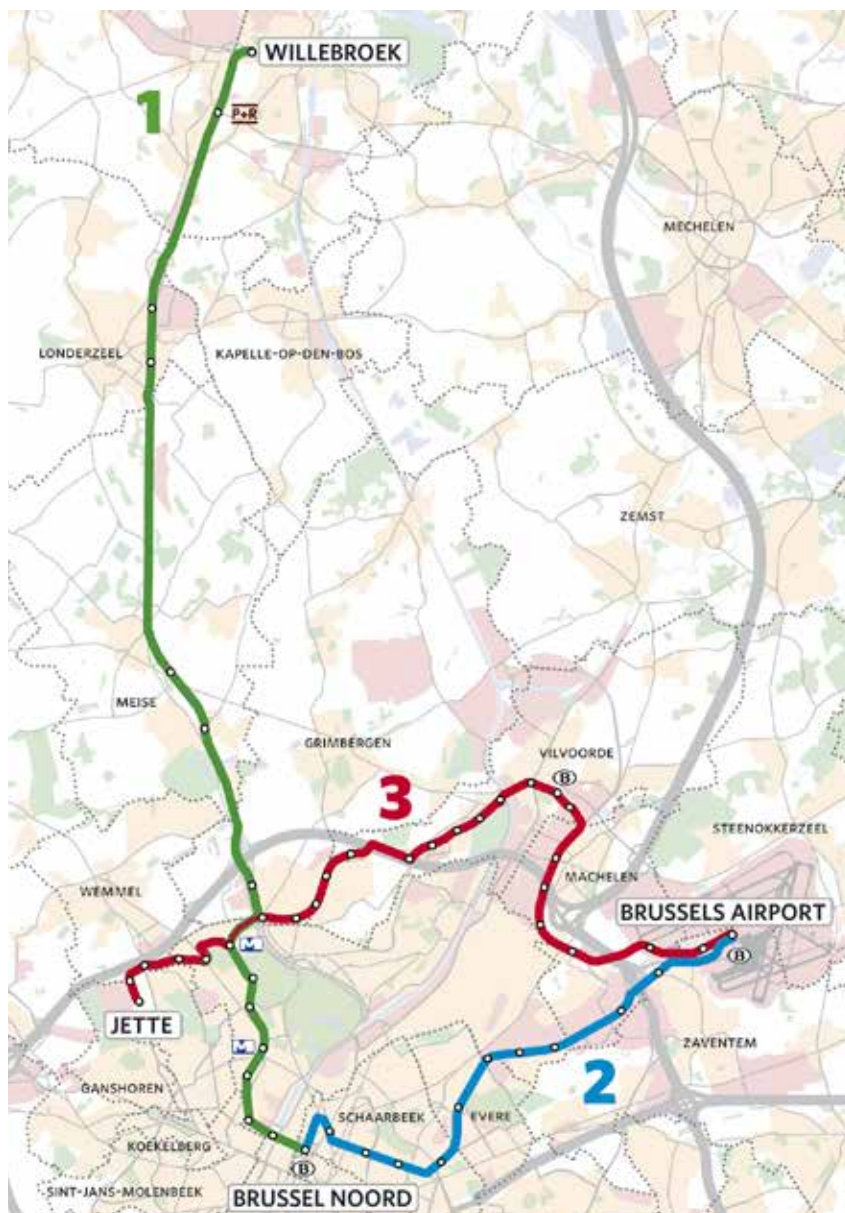
Er is veel potentieel voor de fiets maar het ontbreekt op veel plaatsen aan comfortabele fietsverbindingen. Daar wordt aan gewerkt: de provincie Vlaams-Brabant, het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijke Gewest tekenden de plannen uit voor het fiets-GEN, een netwerk van fietssnelwegen die van Vlaanderen naar Brussel leiden. Tegen 2025 moet dit netwerk van 15 fietssnelwegen – goed voor 280 kilometer – klaar zijn. Het fiets-GEN is voornamelijk gericht op het 'functionele' fietsverkeer: het verkeer tussen de woonplaats en het werk of de school, het verkeer tussen de woonplaats en de winkel, etc.

3 prioritaire routes

Drie routes krijgen prioriteit. De HST-route langs de spoorlijn Brussel-Leuven wordt nu al volop gebruikt, maar de Brusselse ring vormt nog een barrière. Eind 2015 starten in opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de werken aan een fietsbrug over de ring tussen Zaventem en Diegem. Die brengt de luchthaven en de belangrijkste bedrijvenzones meteen een stuk dicht bij elkaar. De tweede prioritaire route is de kanaalroute tussen Grimbergen en Halle, die vooral ten noorden van Brussel nog beter kan. De fietssnelweg van Asse naar Brussel is de derde prioritaire route.

BESLUIT: Integrale aanpak nodig om mobiliteitsknoop te ontwarren

De herinrichting van de Brusselse ring kan een deel van het fileprobleem oplossen. Maar het is geen wonderoplossing. Om uit de file te geraken, is een inte-



Bron: De Lijn

Brabantnet zorgt voor drie tramlijnen rond Brussel

grale aanpak nodig: openbaar vervoer, weg- en fietsinfrastructuur en slim mobiliteitsmanagement. Onder dat laatste verstaan we bijvoorbeeld rekeningrijden dat niet alleen voor vracht- maar ook voor personenverkeer moet gelden.

De Lijn, de NMBS, de provincie Vlaams-Brabant en AWV weten dat en werken volop samen om het verkeer weer in beweging te krijgen. Met forse investeringen in openbaar vervoer en fietsinfrastructuur willen ze een 'modal split' van 40/60 bekomen tegen 2020: 20% fiets, 20% openbaar vervoer, 60% wagen.

B2B-reconversie (zie volgende pagina) is, gezien het minder verkeersgeneratie of mobiliteitsproblemen met zich meebrengt dan wonen, shoppen of kantoren uiteraard nog de beste oplossing.



Bron: Provincie Vlaams-Brabant

Provincie Vlaams-Brabant, het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tekenden de plannen uit voor het fiets-GEN (Gewestelijk ExpressNet)

Het failliet van de Vlaamse reconversiepolitiek



Bron: Uplace

➤ Sanering van oude/ vervuilde gronden moet aansnijden greenfields tegengaan

In de oorspronkelijke ruimtelijke plannen van 1996 – 2007 werd door de Vlaamse overheid 650 ha aan nieuwe bedrijventerreinen in Vlaams-Brabant voorzien. Daarvan is er maar bitter weinig gepland, laat staan gerealiseerd. De reconversie van brownfields is dan ook prioritair.

Door oude bedrijventerreinen op te kuisen of op te waarderen, wou de Vlaamse overheid ruimte blijven voorzien voor bedrijven zonder nieuwe natuur-, landbouw- of open gebieden op te offeren. Ze ontwikkelde daarvoor het instrument van de brownfieldconvenant (zie p.8).

De reconversiezone van Vilvoorde-Machelen leek een ideaal voorbeeld. Gelegen aan zeer interessante weginfrastructuur zoals de Brusselse ring en de E19, gemakkelijk bereikbaar via het spoor en het zeekanaal Brussel-Schelde. Maar sterk vervuild en desolaat door het vertrek van industrie en andere bedrijven die hier vroeger floreerden. Een redelijk groot gebied waar nieuwe ontwikkelingen zeer welkom waren en zijn.

Voka – Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde begrijpt de keuze om in te zetten op brownfields in plaats van greenfields. Maar het falende reconversiebeleid is ondertussen ook zeer duidelijk geworden.

➤ Hoogrenderende projecten prijken ruimtebehoefte bedrijvigheid uit de markt

Als gevolg van de hoge kosten en de lage steun, kiezen ontwikkelaars voor projecten met een hoge opbrengst per vierkante meter. In veel gevallen is dat vastgoed, zoals appartementen of shoppingcentra. Van alle projecten in de reconversiezone zijn het ook de residentiële projecten aan het kanaal in Vilvoorde die het eerst gerealiseerd zijn.

Zo wordt stilaan het failliet van de reconversiezone duidelijk. Want voor elk appartementsblok dat er gebouwd wordt op een voormalig bedrijventerrein, of voor iedere winkel die er bijkomt, verdwijnt er plaats voor ruimtebehoefte bedrijvigheid. Door de hoge reconversiekosten kiezen projectontwikkelaars immers voor projecten met een hoge opbrengst en holt het concept van brownfields zichzelf voorbij.

Ook de betrokken gemeenten zetten vooral in op stadsontwikkelingsprojecten, woningen, scholencampussen, shopping en recreatie en besteden weinig aandacht aan het omvormen van bedrijventerreinen naar bedrijventerreinen; B2B-reconversie.

Het is ook opvallend dat er wel vragen gesteld worden rond de mobiliteitslasten van logistieke projecten maar niet bij woningbouw. Nochtans is de intensiteit bij 1 ha woongebied groter dan bij 1 ha logistieke zone. Ook op vlak van mobiliteit zou het dus beter zijn.

➤ De financiële middelen zijn ontoereikend

Een reconversiegebied saneren kost veel geld. Te veel geld om B2B-reconversie mogelijk te maken. De Vlaamse overheid komt slechts een beetje tegemoet in de vele kosten die de ontwikkelaars moeten dragen. In Nederland ligt de steun veel hoger. In België voorzien noch de Vlaamse, noch de federale overheid in de nodige instrumenten en stimulansen.

Om B2B-reconversie te stimuleren, zou de Vlaamse overheid het over een andere boeg moeten gooien. Een 'fiscal holiday' bijvoorbeeld, waarbij de ontwikkelaar gedurende een bepaalde periode geen belastingen dient te betalen, mits de herontwikkeling conform de gewenste bestemming is, zorgt er voor dat de overheid geen geld moet spenderen. Terwijl ze toch reconversie kan stimuleren en sturen. Uiteraard loopt ze in die periode bepaalde inkomsten mis. Maar op lange termijn komen die inkomsten er wel. Ook nu alle dossiers vast blijven zitten, ontvangt de overheid geen cent.

➤ Potentiële oppervlakte voldoet niet aan de behoefte

Er is vraag naar meer bedrijventerreinen in deze economisch interessante regio. Dat lijkt vreemd met kantorenzones waar wel nog leegstand is, maar voor slimme logistiek en distributie, transport, KMO's en de uitbreiding van de bestaande bedrijven is er wel een tekort.

Brussel en Vlaams-Brabant hebben elkaar nodig

Vanuit het Brussels Gewest is er de neiging om projecten steeds meer naar de buitenkant van het Gewest te verplaatsen. Denk aan de nieuwe megagevangenis in Haren of het nieuwe postsorteercentrum in Neder-Over-Hembeek. Vanuit Brussels standpunt valt het te begrijpen dat men meer ruimte wilt maken voor het stedelijke weefsel en woningen wil voorzien voor de groeiende bevolking. Maar er is te weinig overleg met de rand en de provincie Vlaams-Brabant, die erg weigerachtig staan ten opzichte van nieuwe ontwikkelingen in de stadsrand. Samenwerking om elkaars ambities te realiseren is nochtans noodzakelijk.

➤ Gezamenlijk mobiliteitsmanagement

Bijvoorbeeld op het vlak van openbaar vervoer. Dat wordt dankzij het GEN van de NMBS versterkt in de regio rond Brussel met extra lijnen en haltes. Ook de samenwerking voor Brabantnet en de verbinding van de MIVB naar de luchthaven is in die zin hoopgevend. Een goede afstemming van de bus-, tram- en metrolijnen op elkaar kan de mobiliteit en tewerkstelling in de regio alleen maar verbeteren.

Dat de Brusselse, stedelijke context om een aangepast mobiliteitsbeleid vraagt, is logisch. Maar het parkeerbeleid in de stad bepaalt ook de mobiliteitsstromen in de rand. Distributiecentra juist buiten de stad verminderen het zwaar verkeer in de stad, maar zorgen voor een zwaardere belasting van de omliggende wegen in Vlaanderen. Samenwerking is dan ook

cruciaal op vlak van mobiliteitsmanagement en kilometerheffing. Tarieven en maatregelen moeten op elkaar afgestemd worden.

“Er is samenwerking nodig om elkaars ambities te realiseren. Daarom pleit Voka voor een herenakkoord tussen Vlaanderen en Brussel, minstens rond grote mobiliteitsdossiers en rond ruimtelijke planning.”

➤ Steun in beide richtingen

Hopelijk ziet Brussel dan ook in dat andere projecten in Vlaanderen gesteund moeten worden, zoals de herinrichting van de Brusselse ring. En houdt het omgekeerd ook rekening met de vervoersstromen van en naar Brussel wanneer het zelf nieuwe projecten opzet. Het Reyerscomplex wordt bijvoorbeeld definitief afgebroken en maakt plaats voor een stadsboulevard waar fietsers en voetgangers meer plaats krijgen. Ook Schaarbeek Vorming (1.000 ha) is een project in het noorden van Brussel met een impact op de rand. Brussel plant hier een “multimodaal stedelijk distributieplatform” maar er wordt ook ruimte voorzien voor grootschalige voorzieningen en een duurzame woonwijk met minimaal 2.000 woningen. Uiteraard moeten ook deze woningen en ontwikkelingen goed ontsloten worden. En dat

is dan buiten de andere projecten gerekend, zoals het nieuwe nationale stadion, het NEO-shoppingcenter en het Docks winkelcomplex.

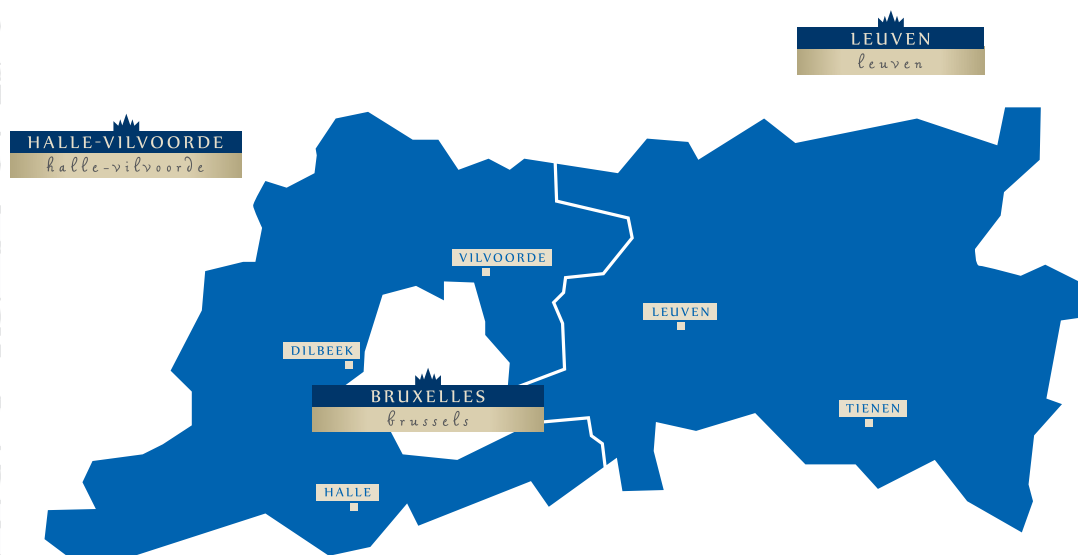
➤ Opwaardering binnenvaart

Naast de traditionele wegen moet ook gekeken worden naar een opwaardering van vervoer via het Zeekanaal. De logistieke rol op de as Antwerpen – Brussel – Charleroi moet op lange termijn samen bekeken worden. In Vlaanderen worden de bruggen van dit kanaal verhoogd om transport via het water te faciliteren. Brussel lijkt eerder in te zetten op het recreatief gebruik van het kanaal.

➤ Stabiel kader voor luchthaven

Tot slot is er ook nog de luchthaven van Zaventem. De tweede grootste economische pool van het land, na de haven van Antwerpen. Het START-programma werd deels in het leven geroepen door het vertrek van DHL en het gepaarde banenverlies rond de luchthaven. Zonder stabiel kader voor de luchthaven dreigen er in de toekomst nog bedrijven te vertrekken. Elkaar tegenwerken op vlak van geluidsnormen en vliegroutes, brengt alleen maar meer jobs in gevaar. Jobs die ook welgekomen zijn voor Brusselaars.

Een herenakkoord dringt zich op om elkaars bezorgdheden serieus te nemen en elkaars ambities mogelijk te maken.



Bron: Shutterstock

Ro

Domein Drie

Vilvoorde

Baanwinkels Schaarbeeklei

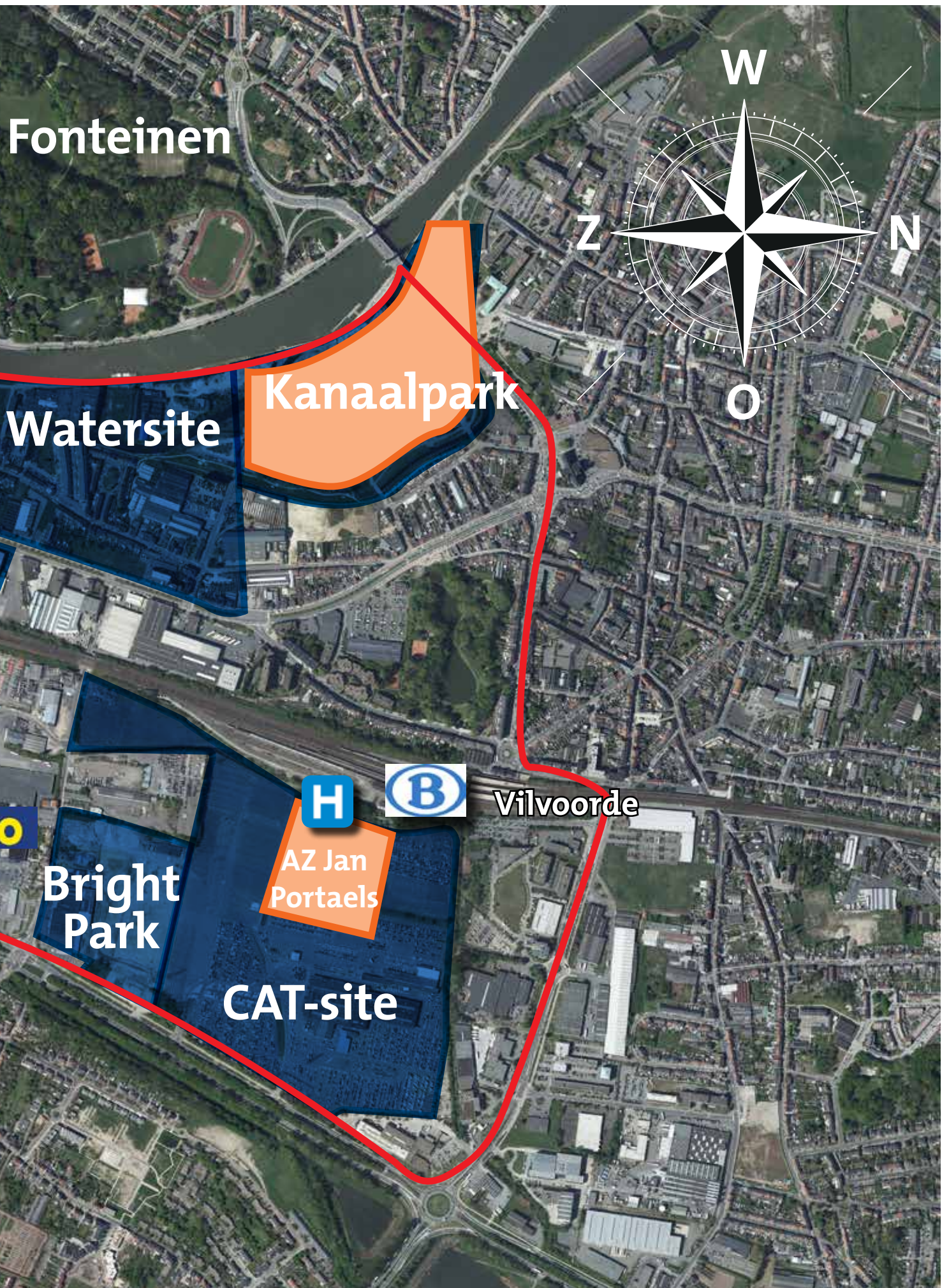


Kerklaan

Uplace

makr

E19



Conclusie

Wie deze reconversiespecial leest, zou kunnen denken dat wij bij Voka – Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde pro Uplace zijn. Dat klopt niet helemaal. In 2007 zetten wij al vraagtekens bij het idee om extra shopping- en kantoorruimte te voorzien in de plannen van het reconversiegebied. De zone Vilvoorde-Machelen was oorspronkelijk een zone voor industrie, transport, distributie en logistiek en moest dat volgens ons ook blijven. Maar in samenspraak met de betrokken stakeholders werden beslissingen genomen en afspraken gemaakt ten koste van ruimte voor gewone bedrijvigheid.

Wij willen die afspraken echter blijven nakomen. Omdat er zekerheid moet zijn in het ondernemersklimaat. Omdat projecten die het voortouw willen nemen om een verloederde zone op te waarderen en mensen aan het werk te zetten, al onze steun moeten genieten. Omdat een investeerder die al jaren in een rollercoaster van vergunningen en beroepsprocedures zit, zicht mag hebben op een landing.

Het voorbeeld van Uplace toont aan dat het alles-behalve evident is om reconversieprojecten tot een goed einde te brengen, zelfs wanneer men zelf alle kosten van de sanering draagt. In geen enkele vorm van subsidie vraagt, in tegenstelling tot de 14 miljoen euro die de Vlaamse Overheid aan saneringskosten betaalt voor terreinen van Ford Genk bijvoorbeeld. Die onmacht is nefast voor het algemene ondernemers- en investeringsklimaat. In

“Stop de vicieuze cirkel waarbij congestie systematisch als excuus wordt opgeworpen tegen elke economische ontwikkeling.”

Halle-Vilvoorde, in Vlaams-Brabant en zelfs in heel Vlaanderen. Maar liefst 3 Vlaamse regeringen hebben het project al groen licht gegeven, er zijn talloze inspraakmomenten gepasseerd en vergunningen afgeleverd. Het wordt stilaan tijd dat de schop de grond in gaat. Want anders blijven we binnen 10 jaar nog steeds met hetzelfde desolate landschap zitten als 10 jaar geleden.

Er moet bovendien een einde komen aan de vicieuze cirkel waarbij congestie systematisch als excuus wordt opgeworpen om elke verdere bedrijfs- en economische ontwikkeling onmogelijk te maken, daar waar het nauwelijks een punt van discussie is voor woningbouw. Deze hypocriete houding zorgt ervoor dat ondernemers op hun honger blijven zitten door een gebrek aan echte B2B-reconversie.

Tot slot breken we een lans voor echte samenwerking tussen Brussel en haar Vlaamse rand. Zodat de ambities uit het herenakkoord gerealiseerd kunnen worden en we elkaar respecteren en versterken.

“Er moet zekerheid zijn in het ondernemersklimaat. Alle projecten die het voortouw nemen, die verloederde zones opwaarderen en die mensen aan het werk zetten, genieten onze steun.”

Wij zijn dus niet per se pro Uplace. Wel pro rechtszekerheid, pro mobiliteitsoplossingen, pro innovatie, pro ondernemerschap en pro internationale uitstraling. Mits

deze houding kan de reconversiezone Vilvoorde-Machelen samen met Brussel en de luchthaven de belangrijkste economische motor van België zijn.



**Kamer van
Koophandel**
Halle-Vilvoorde

Medialaan 26
1800 Vilvoorde
T +32 (0)2 255 20 20
F +32 (0)2 255 20 30

Download onze handige app op:
vokahalle-vilvoorde.appwise.be
of scan deze code:



www.voka.be/halle-vilvoorde



http://twitter.com/VOKA_hv

1adres@voka.be