



Gemeente Machelen
Dienst Ruimtelijke Ordening
Woluwestraat 1
1830 Machelen

Brussel, 6 oktober 2016

Onze referentie: BL/16090/EG

Uw referentie: /

Onderwerp: [bezwaarschrift aanvraag stedenbouwkundige vergunning Uplace](#)

Geachte,

Hierbij wensen Bond Beter Leefmilieu (BBL), BRAL en Greenpeace volgende bezwaren in te dienen bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning door Uplace NV voor het gelijknamige project te Machelen.

Volgens de Codex Ruimtelijke ordening (Titel 4. Vergunningenbeleid, Hoofdstuk 3. Beoordelingsgronden) moeten stedenbouwkundige vergunningsaanvragen aan twee criteria worden getoetst, nl. de goede ruimtelijke ordening en de wettigheid. Volgens Bond Beter Leefmilieu, BRAL en Greenpeace is het Uplace project in strijd met beide criteria.

1. In strijd met goede ruimtelijke ordening

De overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening wordt volgens de Codex Ruimtelijke Ordening (art. 4.3.1. §2) beoordeeld op basis van de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4.

Volgens dit art. 1.1.4. is de ruimtelijke ordening gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling, waarbij rekening wordt gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit.

De stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor het Uplace project is om verschillende redenen in strijd met deze doelstelling van een goede ruimtelijke ordening en met de ruimtelijke draagkracht van de omgeving:

a) De retailontwikkeling op deze C-locatie overschrijdt de ruimtelijke draagkracht.

Het Uplace project verwacht jaarlijks 8 miljoen bezoekers, waarvan minimaal 80% met de wagen zal komen. Dagelijks zullen er 25.000 voertuigbewegingen worden geregistreerd, bovenop de huidige verkeersstromen, waardoor het wegennet onvermijdelijk nog meer zal komen vast te zitten. Het project van Uplace genereert dermate veel verkeer dat de ruimtelijke draagkracht van de omgeving zal worden overschreden. In combinatie met de bestaande hoge huidige verzadigingsgraad tijdens de spitsuren op de R0 en de radiale autowegen zorgt dit project voor zeer negatieve mobiliteitseffecten.

Zelfs met alle bijkomende investeringen in weginfrastructuur en openbaar vervoer – verbreding R0, parallelwegen langs R0, aantakking R22 op R0, verbreding E40, opwaardering A12 tot autosnelweg, volledige uitvoering Gewestelijk Expresnet (GEN), pendelbus, ... - zullen de files op de ring alleen maar langer worden en zal ook het sluikeverkeer op het onderliggende wegennet nog verder toenemen. De bestaande files op de toegangswegen dreigen nog langer te worden en nog langer te gaan duren, tot buiten de spitsuren en in het weekend toe. Dit is nefast voor de luchtkwaliteit, de klimaatopwarming en verkeersveiligheid.

Een project zoals Uplace hoort niet thuis op een C-locatie – een zuivere auto-locatie, waar zoals het MER stelt, zonder bijkomende maatregelen 80 à 85% van de bezoekers met de wagen komen - maar wel op een A-locatie, een knooppunt van openbaar vervoer, waar nationaal, regionaal en lokaal openbaar vervoer samenkomen. Als best practice kan verwezen worden naar het shoppingcentrum Euralille in Lille (Frankrijk), waar het shoppingcenter gebouwd werd bovenop het nieuwe HST-station. Hier komen het (inter)nationaal treinverkeer, de regionale tramlijnen en het lokaal busvervoer samen. Daarmee is deze plek zeer goed bereikbaar met openbaar vervoer, als alternatief voor het autoverkeer. Een dergelijke A-locatie moet ook voor een project als Uplace gezocht worden.

Een GEN-station en een buslijn zullen van deze C-locatie geen A-locatie maken en zullen zeker niet volstaan om de grote mobiliteitsstromen van een project zoals Uplace op te vangen.

b) Het Uplace project is in strijd met een kernversterkend winkelbeleid en zal de leegstand van winkels in omliggende steden doen toenemen.

Een sterke detailhandel draagt bij tot een gezonde samenleving, want deze sector is essentieel voor de distributie van goederen naar de consument. De kleinhandel moet evenwel een wezenlijk deel uitmaken van het functioneren van het stedelijk gebied. Kleinhandel is immers bij uitstek een stedelijke functie. De verweving van de kleinhandel met andere functies is essentieel.

Het Uplace project gaat volledig in tegen de uitgangspunten een kernversterkend beleid en winkelen in de kern. Het Uplace-project is niet complementair maar net concurrentieel voor de handel in de binnensteden en is door de grote verkeersgeneratie net een bedreiging voor de bereikbaarheid van het stedelijk gebied.

De grootschalige detailhandel bij Uplace vormt een bedreiging voor het bestaand winkelapparaat in de kernen. Het mag duidelijk zijn dat het Uplace-project een bedreiging vormt voor het winkelapparaat van onder meer Vilvoorde, Leuven Mechelen en Brussel. De leegstand dreigt hier gevoelig toe te nemen, zoals blijkt uit andere steden waar in het verleden een shoppingcenter werd ingeplant. Ter vergelijking: sinds de komst van het Waasland Shopping center aan de rand van de Sint-Niklaas, staat één op vijf winkels in het stadscentrum leeg, het hoogste aandeel van alle Vlaamse steden.

c) Nieuwe kantoorontwikkelingen ondanks enorme leegstand kantoren in de regio.

In het Uplace project worden meer dan 50.000 m² kantoorontwikkelingen aangevraagd. Nochtans blijkt uit onderzoek van de GOM Brussel dat meer dan een derde van de kantoren in de Brusselse rand, ook rond de luchthaven, leeg staat. In de hele rand (van Zaventem tot Diegem over Vilvoorde en Hoeilaart) bedraagt de leegstand 33,1 procent, of 1.551.417 m² kantooroppervlakte. In de zones met de grootste voorraad (Zone Luchthaven en Vilvoorde) ligt het percentage nog hoger. In de Zone Vilvoorde, die de op een na grootste voorraad in de Rand heeft, is de leegstand het hoogst (35 %). Het percentage in de Zone Luchthaven is volgens de GOM Brussel al even verontrustend (34,3 %).

Volgens de GOM Brussel heeft dit vooral te maken met de toenemende congestie. Toen de auto als belangrijkste vervoermiddel gold, was het de trend om weg te trekken uit de stadscentra. Nu wordt er weer meer gekozen voor een kantoor in de centra omwille van de concentratie van diverse activiteiten en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, aldus GOMB. De leegstand van kantoren in het stadscentrum ligt alleszins een pak lager dan in de Vlaamse rand.

Verder blijkt dat de leegstand even hoog is in oude gebouwen (van na 1980) als in de meer recente gebouwen (jaren 2000). De stelling dat er een rechtstreeks verband is tussen de ouderdom van de kantoren en de leegstand blijkt dus niet te kloppen.

BBL, BRAL en Greenpeace plaatsen dan ook grote vraagtekens bij het voornemen om het kantorenbestand verder uit te breiden, terwijl een derde van de voorraad of meer dan een miljoen m² aan kantoren leegstaat. Het verder uitbreiden van het kantoorareaal zal er voor zorgen dat er nog minder vraag zal zijn om de leegstaande kantoren te hergebruiken en deze leegstand bestendig zal worden. Dit is geen goede ruimtelijke ordening.

d) **Het Uplace project is volledig afgesloten van de omgeving.**

Er is geen enkele band tussen het Uplace project en de omgevende wijken. De plannen wekken de illusie van een publieke ruimte met vlotte verbindingen naar de omgeving, maar in werkelijkheid is het project een gesloten geheel met gesloten gevelwanden naar de omgevende straten. Alle handelsunits hebben een voorgevel of vitrine die uitgeeft op de interne winkelstraten en een gesloten achtergevel. Geen enkele handelsunit, horecazaak of semi-publieke functie heeft een relatie met de omliggende straten Rittwegerlaan, Nieuwburgstraat of Beaulieustraat. Dit gebrek aan verweving met de omliggende wijken, toont opnieuw aan dat het Uplace project strijdig is met een goede ruimtelijke ordening.

2. Wettigheidsbezwaren blijven overeind

2.1 GRUP als wettelijke basis voldoet niet

De stedenbouwkundige vergunningsaanvraag is gebaseerd op het nieuwe Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP), dat werd opgemaakt omdat het vorige vernietigd werd door de Raad van State. De Raad van State vernietigde het vorige GRUP omdat in de bindende stedenbouwkundige voorschriften niet was voorzien dat er voorafgaand aan het project eerst een tramlijn moet worden aangelegd. Nochtans geeft het milieueffectenrapport aan dat dit absoluut noodzakelijk is om de verkeersstroom nog een beetje in goede banen te kunnen leiden.

Maar ook in het nieuwe GRUP is de aanleg van een tramlijn niet als wettelijk bindende voorwaarde vastgelegd. De Vlaamse regering probeert dat te motiveren met een nota van het studiebureau Antea, die zou moeten aantonen dat een pendelbus en een treinhalte voldoende zijn om de verwachte mobiliteitsproblemen op te vangen.

De studie van Antea en het MER maken een duidelijke onderschatting van de verkeersstromen. Zowel in het MER als in de nota Antea wordt gewerkt met kengetallen die afkomstig zijn van het Nederlandse kenniscentrum CROW. De gehanteerde kengetallen zijn echter verouderd en worden in Nederland niet meer gebruikt. De nieuwe kengetallen liggen een pak hoger. De actuele kengetallen van CROW geven een verkeersgeneratie tussen 22,0 en 24,6 auto's per 100 m² bruto vloeroppervlakte. In het MER wordt er gerekend met 18,0 als kengetal en in de nota van Antea met een kengetal van slechts 11,0. De effectieve verkeersgeneratie zal dan ook een stuk hoger liggen dan wat het plan-MER en de nota Antea inschat.

Bovendien geeft het MER zelf aan dat het theoretisch model waarop het gebaseerd is lacunes bevat, die zorgen voor een aanzienlijke onderschatting van de verzadigingsgraden op het wegennet. De verzadigingsgraden op wegvakniveau werden afgeleid uit het model van het Verkeerscentrum, en zijn berekend t.o.v. een theoretische

wegcapaciteit, zonder rekening te houden met de aard en dichtheid van kruispunten, erfdoegangen,... Bovendien zit slechts een beperkte selectie van het wegennet, en dus van het aantal kruispunten en erfdoegangen, verwerkt in het model. In de onderliggende verkeersnetten is juist de kruispuntcapaciteit - lichtengeregeld, rotondes, niet-geregelde voorrangskruispunten - en niet de wegvakcapaciteit, het meest kritisch. In het MER de nota van Antea wordt echter vooral gerekend met de capaciteit van de wegvakken. Dit zorgt voor een nog grotere onderschatting van de verzadigings- en doorstromingsproblematiek, bovenop de onderschatting door het gebruik van verouderde en te lage kengetallen.

In het MER wordt de tramlijn gezien als een aanvulling op de pendelbus en de GEN-treinstopplaats, dus niet als een alternatief hiervoor. De tramlijn moet vooral het oosten van de Rand ontsluiten. Het voorzien van een pendelbus voldoet niet aan de voorwaarden geformuleerd in het MER. Deze pendelbus (met enkel haltes ter hoogte van Vilvoorde-station, Uplace, en de luchthaven) bedient immers niet het oostelijke deel van de Brusselse agglomeratie, dat nochtans gezien wordt als een belangrijk bezoekerspotentieel voor Uplace.

De busdienst tussen Vilvoorde-station en de Uplace-site zal slechts 2600 reizigers per dag op hun bestemming kunnen brengen, zijnde ongeveer 7% van het verwachte bezoekersaantal op zaterdag, waardoor zowat 93% verplicht zal worden om een ander vervoermiddel te gebruiken. Indien gerekend wordt met de verkeersproductie die geraamd werd door het Project-MER, dan komt 12% van de bezoekers op zaterdag toe tussen 15u en 16u. Met 6 bussen per uur kan slechts 13% van het totale aantal bezoekers tussen 15u en 16u naar Uplace gebracht worden. Dit betekent opnieuw dat de overige 87% met een ander vervoermiddel zal moeten komen. Het is dan ook fysiek onmogelijk om een aandeel van 35 à 40% openbaar vervoer te realiseren zonder een tramlijn, wat noodzakelijk geacht wordt in het MER.

Dit alles maakt duidelijk dat een voorafgaande tramlijn noodzakelijk blijft als milderende maatregel. Volgens de Raad van State heeft de Vlaamse Regering bij het vorige GRUP nagelaten om voor dit erkend en vanuit planologisch oogpunt cruciaal probleem, in een rechtszekere oplossing te voorzien. Aangezien deze tramlijn niet voorzien is in de verordenende stedenbouwkundige voorschriften van het nieuwe GRUP, blijven de wettigheidsbezwaren die de Raad van State opwierp in het arrest geldig. Het GRUP, dat de juridische basis vormt voor deze stedenbouwkundige vergunningsaanvraag, voldoet dan ook niet als wettelijke basis.

2.2 Niet gelegen aan voldoende uitgeruste openbare weg

Een stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen van een gebouw met als hoofdfunctie "handel" of "kantoorfunctie" kan slechts worden verleend op een stuk grond, gelegen aan een voldoende uitgeruste weg, die op het ogenblik van de aanvraag reeds bestaat. Een voldoende uitgeruste weg is ten minste met duurzame materialen verhard en voorzien van een elektriciteitsnet. {...} Een voldoende uitgeruste weg voldoet voorts aan de uitrustingsvoorwaarden die worden gesteld in stedenbouwkundige voorschriften of vereist worden door de plaatselijke toestand, daaronder begrepen de voorzieningen die in de gemeente voorhanden zijn. (art.4.5.3 Codex ruimtelijke ordening).

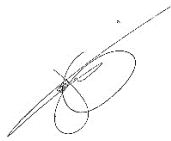
Het is duidelijk dat de plaatselijke toestand een tramlijn vereist om de verkeersproblemen op te kunnen vangen (zie argumenten hierboven). Aangezien deze tramlijn niet aanwezig is, is de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag in strijd met art. 4.5.3 van de Codex ruimtelijke ordening.

Bond Beter Leefmilieu, BRAL en Greenpeace vragen om deze redenen om de stedenbouwkundige vergunning voor het Uplace project te weigeren.

Hoogachtend,



Danny Jacobs
Directeur
Bond Beter Leefmilieu



Joost Vandenbroele
Stafmedewerker
BRAL



Joeri Thijs
Senior Campaigner
Greenpeace