

## **40 REDENEN – op basis van onafhankelijke bronnen – waarom UPLACE MACHELEN er niet kan komen - update (bijlage bij persbericht van 15 JUNI 2011)**

1 Negatief advies van Inspectie Financiën (Bron: Nota aan Vlaams minister Hilde Crevits van 12 januari 2010)

2 Negatief advies van de Vlaamse Bouwmeester (“middeleeuws uitziend ensemble”, “te generisch”, “een gesloten geheel dat volledig op zichzelf gekeerd is...”) (Bron: verslag van 4 februari 2011 als bijlage 3.1.3 bijgevoegd bij aanvraag stedenbouwkundige vergunning mei 2011)

3 Uplace houdt zich niet aan de afspraken met de Vlaamse regering opgenomen in het Brownfieldconvenant Uplace. Het marketingdossier ‘The Uplace Brussels Project’ waarmee ze een internationale investeerder zoeken is in complete tegenspraak met het Brownfieldconvenant. Ze verkopen zich officieus als iets anders dan wat ze officieel zeggen aan minister-president Kris Peeters (Bron: marketingdossier ‘The Uplace Brussels Project’ + Brownfieldconvenant Uplace)

4 Het is onmogelijk om een shoppingcenter te bouwen dat enkel bestaat uit zogeheten ‘beleveniswinkels’, zoals Uplace belooft en waar ze wettelijk aan gebonden is omdat het werk opgenomen in het Brownfieldconvenant. Volgens berekeningen van UNIZO over de bestemmingen en de controversiële ‘letters of interests’ (“LOI’s”) die UPLACE hier en daar liet ondertekenen, is er maar plaats voor (in het beste geval) 21% ‘beleveniswinkels’. Uplace kan geen enkele garantie geven. Aan het erewoord van Uplace heeft de Vlaamse regering blijkbaar genoeg. De rest wordt een monolithisch shoppingcenter. Een regelrechte schending van het Brownfieldconvenant. Zelfs Vlaams minister-president Kris Peeters laat zich cynisch uit het over het concept van ‘beleveniswinkels’. (Bronnen: Brownfieldconvenant + verslag commissievergadering Economie 6 juni 2011)

5 De nog niet bevestigde maar wel enige geïnteresseerde internationale investeerder in UPLACE Machelen (Westfield) is een specialist in klassieke shoppingcentra en megamalls. Dus niet in ‘ervaringsbestemmingen en beleveniswinkels’ die Uplace beweert te ambiëren. De verplichte beheersfunctie van UPLACE komt dus in het gedrang. (Bron: <http://westfield.com.au> en artikel in De Tijd dd. 6 juni ‘Australiërs lonken naar Uplace’)

6 Uplace beweert in alle publieke communicatie stellig “geen shoppingcenter” te zullen bouwen, maar in een (vertrouwelijk) verkoopdossier verkopen ze hun project wel als “the biggest shoppingcenter in the Benelux” (Bron: Marketingdossier The Uplace Brussels Project)

7 Omwille van de drie bovenstaande redenen (4, 5 en 6) is de Vlaamse regering bijgevolg niet langer gebonden aan de afspraken uit het Brownfieldconvenant. (Bron: Brownfieldconvenant Uplace)

8 Een tramverbinding – zelfs volgens Uplace onontbeerlijk om het project in de toekomst rendabel te houden – kost de overheid miljoenen. Elke budgettering en timing ontbreekt (Bron: De Lijn 2020 – parlementaire verslagen e.a.)

9 De Vlaamse regering heeft zichzelf verplicht om de ontsluiting van het Uplaceproject te financieren. Die kosten (voor een extra brug boven de Woluwelaan en voor een gedeeltelijke ondertunneling van de Woluwelaan) lopen volgens een initiële kostenraming al op tot 30 miljoen euro. 30 miljoen euro die de belastingbetaler moet betalen om een privé-project bereikbaar te maken met

de auto. De Vlaamse regering budgetteerde tot vandaag slechts 1 tiende van dat budget (i.e. 3 miljoen) (tot 2013) (Bron: Monitoringsfiches START 22/02/2011 – p. 21)

10 Stad Vilvoorde is tegen (Bron: bezwaarschrift Stad Vilvoorde bij Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel – februari 2011 en bezwaarschrift stedenbouwkundige vergunning juli 2011)

11 Stad Leuven is tegen (Bron: uitspraken in de media door Leuvens burgemeester Louis Tobback) + bezwaarschrift stedenbouwkundige vergunningsaanvraag juli 2011)

12 Stad Mechelen heeft bij monde van de eerste schepen van Economie, Caroline Gennez, laten optekenen 'negatief' te staan tegenover Uplace (Bron: artikel in Gazet van Antwerpen 4 mei 2011)

13 Plan is in flagrante tegenspraak met het door de provincie Vlaams-Brabant goedgekeurde Masterplan Vilvoorde Machelen (Bron: Beleidsmemo Masterplan Vilvoorde Machelen dd. 2009)

14 Plan is in flagrante tegenspraak met de door de Vlaamse regering goedgekeurde Startnota Winkelen in Vlaanderen (Bron: Winkelnota Vlaanderen, 23 juli 2010)

15 Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening Philippe Muyters stelde een ontwerpomzendbrief "Grootschalige detailhandel" op, gericht aan lokale besturen om grootschalige detailhandel niet langer zonder een duidelijk afwegingskader goed te keuren. Voor UPLACE zou dit afwegingskader niet gelden. Het gaat hier wel om een ontwerpbrief die nog moet gewijzigd worden op basis van adviezen van SARO en SERV (Bron: adviezen SARO en SERV, dd. 30/03/2011)

16 Uplace is in strijd met de beginselen én de conclusies van het Gewestelijk Ruimtelijke Uitvoeringsplan Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (GRUP VSGB) (Bron: GRUP VSGB)

17 De Vlaamse regering laat zich misleiden door Uplace, die publiek beweert een 'Vlaams' project te zijn, maar zichzelf verkoopt als 'The Uplace Brussels Project'. (Bron: Marketingdossier – Infovergadering Uplace Machelen 7 april 2011)

18 De Provincie Vlaams-Brabant heeft ernstige vragen bij het Brownfieldconvenant Uplace Machelen. De Provincie wilde niet 'rechter en partij' zijn bij het verlenen van adviezen op (milieu)vergunningen. De Vlaamse regering heeft geen problemen met die dubbele rol. (Bron: gewijzigde versie principeovereenkomst Brownfieldconvenant, april 2010)

19 Provincie Vlaams-Brabant heeft ernstige bezwaren bij de financiële haalbaarheid van het programma, bij de toekomstige mobiliteitsknoop, het verlaten van het idee op de Kerklaan als nieuwe as en bij de hypotheek die Uplace legt op de ontwikkeling van het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen. (Bron: advies provincie Vlaams-Brabant dd. 24 februari 2011 + beslissing bestendige deputatie 15 september 2011)

20 Ernstige vragen van de Brusselse administraties Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM/IBGE), Brussels Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BBROW/AATL), Mobiel Brussel (Bronnen: de betreffende bezwaarschriften ingediend tijdens het openbaar onderzoek GRUP VSGB)

21 Gebrek aan juiste informatie van Uplace (via website [www.uplace.eu](http://www.uplace.eu) bvb. – foute foto's, andere architect, ... Erg gebrekkige en misleidende publieke communicatie over zowel het uitzicht, de economische en mobiliteits-impact en de precieze invulling van het project (Bron: [www.uplace.eu](http://www.uplace.eu) versus alles publieke vergunningsaanvragen)

22 Er werd zonder duidelijke reden afstand gedaan van de gebruikelijke Vlaamse mobiliteitsconvenanten (Bron: Verslag Inspectie Financiën 12 januari 2010)

23 Er vond nooit overleg plaats tussen de privé-ontwikkelaar met de gemeentes in het beïnvloedingsgebied van het project, in Vlaanderen noch in het Brussels Gewest (Bron: pers, contacten Interregionaal Platform + reactie van Brusselse ministers Charles Picqué en Benoît Cerexhe op het Brownfieldconvenant, dd. 19 mei 2009)

24 De berekeningen over de netto- en bruto-winkeloppervlaktes leiden in de verschillende bezwaren, aanvragen, convenanten tot grote verwarring bij de betrokken stakeholders (Bronnen: verschillende bezwaarschriften en adviezen bij GRUP VSGB)

25 Uplace zegt met het project geen nieuw verkeer te genereren, maar dat het het bestaande verkeer op de reeds oververzadigde toegangswegen zal "verdringen". Dat zal volgens UPLACE ook de beleidsmakers in Brussel aansporen "om sneller werk te maken van een goed uitgebouwd openbaar vervoersnet". Zonder overleg is dat uiteraard onmogelijk. Die uitspraak is dus een leugen. (Bron: project-Mer Uplace, stedenbouwkundige aanvraag mei-juni 2011)

26 Ontbreken van financiële engagementen van de Vlaamse regering over onder meer de 'belofde' tramverbinding Tervuren-Jette (langs Uplace) (geraamde kostprijs > jaarlijkse exploitatie: 9 miljoen euro, infrastructuur: 400 miljoen euro. Door nu al aan te nemen dat een (niet-gebudgetteerde) tram er komt, zijn de conclusies van het effectenstudie (MER) niet afdoend. Een nieuw MER zonder tram is dus nodig. De tram is hoegenaamd geen beslist beleid. Een Wijnegem Shopping-scenario dreigt (Bron: monitoringsfiches De Lijn - START)

27 Pendelbus Vilvoorde-Uplace-Zaventem kost de belastingbetaler jaarlijks 2,5 miljoen euro, tot minstens 2020. (Bron: monitoringsfiches De Lijn - START)

28 Eerste schatting kostprijs exclusief voor Uplace bedoelde toegangsweg (brug), i.e. nieuwe afrit R0/Woluwelaan + Uplace-brug, gedeeltelijke ondertunneling Woluwelaan: 30 miljoen euro. (Bron: monitoringsfiches De Lijn - START)

29 Het bedrag dat Uplace zichzelf verplicht heeft te investeren in infrastructuur (11 miljoen euro) is maar een fractie van de kostprijs van alle maatregelen die de Vlaamse regering aan Uplace beloofd heeft. Die totale kostprijs blijft ongeraamd maar gaat zeker naar de 10-tallen miljoen euro, exclusief bedoeld om Uplace bereikbaar te maken dus. (Bron: monitoringsfiches De Lijn - START + Agentschap Wegen en Verkeer)

30 UPLACE kannibaliseert met de enorme oppervlaktes andere ontwikkelingen in het Reconversiegebied Vilvoorde-Machelen, waardoor tientallen hectaren oude industriegebieden nooit dreigen gesaneerd te worden en dus gedoemd zijn om nog jarenlang te verloederen. Een integrale en duurzame ontwikkeling van het reconversiegebied is hierdoor niet langer evident. (Bron: verschillende bezwaarschriften en beleidsmemo Masterplan Vilvoorde-Machelen provincie Vlaams-Brabant e.a.)

31 De UPLACE-kantoorstoren ("à la Guggenheim in Bilbao", dixit Uplace op infovergadering voor bewoners) april 2011 van 50.000 m<sup>2</sup> staat haaks op alle eerdere afspraken en toekomstperspectieven die de Vlaamse regering en de provincie Vlaams-Brabant onder andere in het Masterplan Vilvoorde-Machelen lieten optekenen (Bron: Masterplan Vilvoorde-Machelen e.a.)

32 De komst van station Kerklaan (primordiaal voor een degelijke ontsluiting van Uplace) is nog lang niet zeker. De NMBS heeft hier nog geen concrete engagementen. Ook een budgettering ontbreekt vanuit Infrabel of vanuit de Vlaamse Regering. Uplace neemt alvast wel al concrete financiële engagementen op om een voetgangersverbinding tussen het Uplace-project en het (onbestaande) station aan te leggen. (Bron: NMBS + Infrabel + officiële contacten en verslagen)

33 Engagements van de Brusselse vervoersmaatschappij MIVB omtrent het met openbaar vervoer bereikbaar maken van UPLACE Machelen ontbreken (Bron: MIVB)

34 Er wordt op geen enkele manier rekening gehouden met de ontwikkelingen in het belendende gebied Schaarbeek-Vorming in Brussel (ongeveer 60 hectare, mogelijk meer industrie, wonen, inplanting project met internationale uitstraling (lees: voetbalstadion...) of met nieuwe ontwikkelingen langs het kanaal in Brussel (Just under the sky) en op de Heizel (NEO). De mobiliteitsknoop dreigt alleen nog groter te worden (Bron: socio-economische vergunningsaanvraag Uplace 6 juli 2010)

35 Fel gecontesteerde en zeer nipt goedgekeurde socio-economische vergunning is gebaseerd op een gekleurde, onvolledige en al even fel gecontesteerde haalbaarheidsstudie (Bron: socio-economische vergunningsaanvraag UPLACE + bezwaren)

36 Een regeringsbeslissing van 20 februari 2009 over het VSGB stelt duidelijk dat de principes van het Masterplan Vilvoorde-Machelen "integraal worden overgenomen in het overlegproces voor het VSGB" (p.9). Dat is niet gebeurd en alle afspraken werden van tafel geveegd bij het ondertekenen van het Brownfieldconvenant met UPLACE. De keuze van de Vlaamse regering voor en het verdedigen van UPLACE is dus geheel willekeurig en niet gebaseerd op eerder studiewerk. Een knieval van de regering. (Bron: regeringsbelsissing dd. 20 februari 2009)

37 Uplace zegt **3.000 banen te creëren**, waarvan 1009 in de detailhandel en 1640 in de kantoren, maar heeft niet berekend hoeveel jobs ze met hun mega-project elders gaan weghalen. Een netto-verlies aan banen in de brede regio dreigt. Uplace weigert ook om de berekeningswijze vrij te geven op basis waarvan ze tot die 3.000 kwamen. (Bron: contacten met Uplace). Basisberekeningen van UNIZO wijzen op **een bedreiging voor 6000 banen** enkel in de detailhandel in het marktgebied. Voor de kantoren geeft UPLACE zelf aan in zijn aanvraag van socio-economische vergunning dat het hier gedeeltelijk om het verplaatsen van arbeidsplaatsen zal gaan.

38 Uplace vraagt 6.000 parkeerplaatsen (of twee keer het aantal parkeerplaatsen op parking C van de Heizel). Met zoveel parkeerplaatsen is een goeie 'rotatie' van het aantal geviseerde klanten (+ hotelgasten + werknemers in de kantoorstoren e.a.) hoegenaamd niet gegarandeerd als niet onmogelijk. Een oplossing voor die mobiliteitsknoop is er niet. (Bron: verschillende MERstudies)

39 Er is géén overleg tussen UPLACE, NV Excs (project NEO) en Groep MESTDAGH (shoppingcentra van 60.000 m<sup>2</sup> en 50.000 m<sup>2</sup> vlakbij net over de Brusselse grens op de Heizel en langs het kanaal aan de Van Praetbrug). In de

economische haalbaarstudies (zie ook 35) die elk van deze projecten moet rechtvaardigen, wordt met geen woord gerept over hun 'concurrenten'. Hierdoor is elke economische toekomstvoorspelling op basis waarvan elk project wordt gequoteerd per definitie onbetrouwbaar dus waardeloos. (Bron: Socio economische verunningsaanvraag UPLACE)

40 Alle marktcijfers en Vlaamse en Brusselse studies spreken de haalbaarheid en de opportuniteit van een nieuwe kantoortoren van 50.000 m<sup>2</sup> in het noorden van Brussel tegen. (Bron: Barometer Kantoorleegstand 2010 GOMB/SDRB + publieke uitspraken van minister-president Kris Peeters)

Minister-president Kris Peeters in de Commissie Economie van het Vlaams Parlement, op 9 juni 2011: "Ik kan u verder alleen maar zeggen dat met het brownfieldconvenant en op een aantal andere momenten duidelijke afspraken zijn gemaakt met Uplace, en als die niet worden nageleefd, is er een probleem." + "Ik zal [...] ervoor zorgen dat die afspraken worden nagekomen, of er is een probleem. Zo eenvoudig is dat" + "We hebben de gevolgen inzake mobiliteit en de effecten op andere activiteiten en winkels grondig besproken. Nu voert de Vlaamse Regering het project uit. Het moet ook worden uitgevoerd. Als de afspraken niet worden nageleefd, is er evenwel een probleem."