



Vlaams
Parlement

ingediend op **416** (2014-2015) – Nr. 1
30 juni 2015 (2014-2015)

Verslag van de hoorzitting

namens de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
uitgebracht door Joris Poschet en Joris Vandenbroucke

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

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Katia Segers.

Vaste leden:

mevrouw Lieve Maes, de heren Bart Nevens, Peter Persyn, Willy Segers, Karl Vanlouwe, Karim Van Overmeire;
de heer Michel Doomst, mevrouw Katrien Partyka, de heren Joris Poschet, Peter Van Rompuy;
de heren Lionel Bajart, Jo De Ro;
de dames Yamila Idrissi, Katia Segers;
mevrouw Elke Van den Brandt.

Plaatsvervangers:

de heren Piet De Bruyn, Matthias Diependaele, Marc Hendrickx, Marius Meremans, mevrouw Nadia Sminate, de heer Jan Van Esbroeck;
de dames Karin Brouwers, Sonja Claes, Martine Fournier, de heer Ward Kennes;
de dames Ann Brusseel, Gwenny De Vroe;
de heren John Crombez, Bruno Tobback;
mevrouw An Moerenhout.

Toegevoegde leden:

de heer Christian Van Eyken.

INHOUD

I. Gevolgen voor de detailhandel.....	4
1. Uiteenzetting door Willem de Laat, manager IDEA Consult.....	4
2. Uiteenzetting door Pascal Steeland, beleidsverantwoordelijke detailhandel wes research & strategy.....	7
3. Vragenronde.....	10
II. Gevolgen op het vlak van mobiliteit.....	17
1. Uiteenzetting door Jan Parys, CEO Belgium Antea Group	17
2. Uiteenzetting door Dirk Lauwers, afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning, Center for Mobility and Spatial Planning, UGent en Kobe Boussauw, Vakgroep Geografie, Cosmopolis Centre for Urban Studies, VUB	21
3. Vragenronde.....	24
Gebruikte afkortingen	34
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	
Bijlage 1: Presentatie van Willem de Laat	
Bijlage 2: Presentatie van Pascal Steeland	
Bijlage 3: Presentatie van Jan Parys	
Bijlage 4: Presentatie van Dirk Lauwers en Kobe Boussauw	

De Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand hield op 10 juni 2015 een hoorzitting over de gevolgen van grote winkelcentra in de Vlaamse Rand. Deze hoorzitting kan worden beschouwd als een vervolg op de hoorzitting van 12 februari in de commissie voor Mobiliteit over de mobiliteitsgevolgen van de vestiging van grote winkelcentra in de Vlaamse Rand (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 288/1).

De hoorzitting viel uiteen in twee delen: enerzijds de gevolgen voor de detailhandel en anderzijds de gevolgen op het vlak van mobiliteit. Sprekers waren:

1. Willem de Laat, manager IDEA Consult, over de 'Interprovinciale studie Detailhandel – Rapport Provincie Vlaams-Brabant 2012-2014', van IDEA Consult;
2. Pascal Steeland, beleidsverantwoordelijke detailhandel wes research & strategy, over de studie 'Bevolkingsgroei en groei in consumentenbesteding verklaren ruimte voor Uplace' van RetailSonar, Cushman & Wakefield en wes research & strategy;
3. Jan Parys, CEO Belgium, Antea Group, over de 'Toetsing aangepast programma VSGB – cluster C3' (januari 2015) van Antea Group;
4. professor Dirk Lauwers, afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning, Center for Mobility and Spatial Planning, UGent en professor Kobe Boussauw, Vakgroep Geografie, Cosmopolis Centre for Urban Studies, VUB, over het 'Eindrapport – Onderzoek naar de mobiliteitseffecten van het aangepast programma VSGB-Cluster C.3 – De GRUP-toetsingsnota voor de reconversiezone Vilvoorde-Machelen (inclusief Uplace-site) getoetst' en 'Planning in actie: de rol van cijfers in het Uplace-debat'.

Bij elke uiteenzetting werd een presentatie gegeven. De presentaties van de sprekers zijn terug te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

I. Gevolgen voor de detailhandel

1. Uiteenzetting door Willem de Laat, manager IDEA Consult

Willem de Laat, manager IDEA Consult, heeft de afgelopen twee jaar in opdracht van de vijf Vlaamse provincies onderzoek gedaan naar de stand van zaken rond de detailhandel in Vlaanderen. De aanbodkant van winkels (61.000) werd geïnventariseerd en er werd een consumentenonderzoek (33.000 telefonische enquêtes, internetenquêtes) gedaan over waar mensen winkelen en wat ze uitgeven. De resultaten werden begin 2015 in alle provincies gepresenteerd. Wat hieronder volgt is een korte samenvatting daarvan.

De grootschalige detailhandel is het gevolg van consumentengedrag. Eén van de grootste trends is dat consumenten zich anders gedragen bij het winkelen. Ze zoeken veel artikelen, hebben een beperkt budget en zoeken naar goedkope spullen. Bij winkelketens die vooral lagere prijzen hanteren is de omzet enorm toegenomen. Andere ketens zijn gestopt, failliet gegaan ...

Comeos deed een onderzoek naar de prijzen aan de kassa. Er werd geconstateerd dat die zijn gedaald. Dit betekent dat de inflatie niet wordt gecompenseerd en dat de marges voor de handelaars dalen.

De groeiende groep van consumenten die goedkopere producten zoekt, heeft effect op het winkellandschap. Ketens kunnen er blijkbaar beter op anticiperen dan zelfstandigen. Het aandeel ketens is in Vlaanderen tussen 2008 en 2014 gestegen van 15 naar 23 percent. Het aandeel van en het aantal zelfstandigen neemt snel af. Dat geldt voor heel West-Europa.

Een andere trend is dat de consument steeds meer beleving zoekt. Doelgericht shoppen gebeurt via het internet. Wie gaat winkelen, wil vooral belevenis. Het zijn

shoppingcenters die er goed in slagen om daarin mee te gaan. Ze leveren steeds meer beleving, bijvoorbeeld via modeshows, doe- en probeeractiviteiten. De binnenstedelijke gebieden proberen dit ook, maar dat is kennelijk een moeizaam proces.

Beleven gaat niet alleen over activiteiten, maar ook over wat er in een winkelgebied gebeurt. Spreker illustreert dit aan de hand van foto's. Als in een shoppingcenter een winkel leeg staat, dan wordt dat gemaskeerd. In een binnenstad of kernwinkelgebied is stoppen met het onderhoud het eerste wat een eigenaar doet. In een shoppingcenter is de consument de baas. In een gemiddeld kernwinkelgebied is dat de auto. De verhouding tussen shoppen, ruimte en autoruimte is er niet gezond.

Consumenten gaan minder maar langer winkelen. Ze willen dan meer beleving hebben. Ze gaan op zoek naar grotere winkelgebieden, want daar is meer keuze. Zo wordt bijvoorbeeld 11 percent van het budget van de inwoners van Geraardsbergen besteed in Gent, 8 percent in Aalst en 6 percent in Ninove. Deze gegevens werden voor de 308 Vlaamse gemeenten in kaart gebracht. Er is een verschuiving te zien. De afvloeiingen van Geraardsbergen naar Gent nemen toe en gaan naar 20 percent. Richting Aalst zal het naar 12 percent gaan. Er is een verschuiving van de omzet van de kleinere gemeenten naar de hele grote steden en gemeenten. Dat heeft effecten op de kwaliteit en het aanbod in de kleinere steden en gemeenten. Er zal steeds meer concurrentie optreden tussen de gemeenten onderling. Bij concurrentie moet er voor worden gezorgd dat er trekkracht wordt gegenereerd op de consument om hem bij te houden. Dat is één van de grote uitdagingen.

Er is ook een ontwikkeling aan de aanbodzijde. Tussen 2008 en 2013 is er in Vlaanderen 1,3 miljoen m² winkeloppervlakte bijgekomen of 300.000 m² per jaar. Kennelijk is dat te veel. De leegstand is flink toegenomen. Er is momenteel 950.000 m² leegstand en die stijgt in een snel tempo. Er is geen economische logica om 300.000 m² per jaar bij te bouwen. Er werd gekeken wat er door consumenten per jaar aan detailhandel wordt uitgegeven. Er waren allerlei berichten in de media dat de crisis de oorzaak is van vele faillissementen. Dat klopt niet. De afgelopen 15 jaar stegen de totale uitgaven van consumenten gecorrigeerd met inflatie jaarlijks met 1,5 percent. Dat is een structurele stijging die onafhankelijk is van de economie. Er was een dip in het crisisjaar 2009. In 2010 hernam het gewone uitgavenpatroon. In de consumentenbestedingen is er geen crisis. Als detaillisten beweren failliet te gaan door de crisis, betekent dit dat hun concept te weinig trekkracht heeft.

Tot 2025 is er waarschijnlijk een jaarlijkse stijging met 0,5 percent van de totale omzet in de detailhandel (omzet momenteel ongeveer 49 miljard euro). Het aandeel van het internet stijgt meer. De bestedingen in de winkels dalen daardoor. Dat is de reden waarom er zoveel faillissementen zijn. Het gaat om gemiddelden voor Vlaanderen.

Het aanbod van detailhandel stijgt aan het huidige tempo tot 2025 van 13 miljoen m² naar 15 miljoen m². De bestedingen in de fysieke winkels nemen af. Dat is geen goede ontwikkeling. De omzet per m² zal dalen. Dat is voor veel winkeliers funest. De winkelvloerproductiviteit daalt al 20 jaar, maar gaat nu sneller.

80 percent van de bijgekomen 1,3 miljoen m² winkeloppervlakte kwam er bij in planmatig ontwikkelde winkelgebieden. Er is in de perifere gebieden een aanbodstijging van 170 percent in 6 jaar. In de kernwinkelgebieden steeg het aanbod met 1,2 percent.

De perifere winkelgebieden namen de afgelopen 6 jaar toe in aantal en groeiden in volume. Van de 13 winkelgebieden van meer dan 50.000 m² zijn er 5 planmatige

winkelgebieden. In 2008 was er maar één planmatig winkelgebied. Het aantal perifere winkelgebieden van meer dan 50.000 m² neemt toe en groeit hard. Al meer dan 6 jaar wordt de detailhandel overgeheveld van de binnenstad naar de periferie.

Er is perifeer aanbod omdat er vraag is naar retailers. Goederen tegen lage prijzen kunnen enkel bij lage kosten. Dat kan door schaalvergroting. De grotere oppervlaktes liggen buiten de steden. Er is een logische vraag van de retailers om naar buiten te trekken. De grondprijs is er lager, het is goedkoper om te bouwen en het is beter bereikbaar.

Retail heeft een belangrijke opbrengstpotentie voor eigenaars van vastgoed, zoals leegstaande fabriekspanden. Die panden kunnen worden gebruikt voor de bouw van woningen of voor detailhandel. Er zijn veel voorbeelden waar er uit puur financiële overwegingen en niet door vraag grootschalige detailhandel is gekomen. De vastgoedontwikkeling in de periferie is rendabel voor projectontwikkelaars, beleggers ... Er is dus vanuit de vastgoedmarkt een zekere druk om in de periferie te gaan bouwen.

Sommige effecten van die grootschalige detailhandel zijn ook positief. De trend naar grootschaligheid is er door de druk van de consument die goedkopere artikelen wil. Die consumenten hebben meer keuze en aanbod omdat er in de periferie grotere detailhandelclusters zijn. Vanuit het standpunt van de consument is dat een goede ontwikkeling, op de korte termijn.

Ontwikkeling in de periferie kan ruimtelijke kwaliteiten genereren voor een gebied dat lang in onbruik was. De perifere ontwikkeling kan de financiële motor zijn om een in onbruik geraakt gebied in herontwikkeling te krijgen.

De keerzijde is dat perifere ontwikkelingen per definitie extra mobiliteit genereren. Een verspreiding van de detailhandel waar de consumenten wonen betekent dat de consumenten een kortere afstand moeten afleggen om te gaan shoppen. Bij concentratie in een aantal heel grote gebieden buiten de stad, zal een groot deel van de consumenten de wagen of het openbaar vervoer moeten nemen.

Perifere detailhandel is niet de enige oorzaak van de toenemende leegstand en afnemende aanbod in de kernwinkelgebieden. Het is één van de oorzaken. Het versnelt het proces. De totale uitgaven in fysieke winkels dalen. Een euro kan maar één keer worden uitgegeven en de consument geeft die uit in een perifeer gebied of in het stadcentrum. Dit zal zeker een verschuiving van omzet van kernwinkelgebieden naar perifere winkelgebieden met zich meebrengen.

De verzorgingsgebieden van steden werden in kaart gebracht. Het verzorgingsgebied van de stad Antwerpen is uiteraard het grootste van Vlaanderen. Er werd gekeken wat er gebeurt als er in de noordrand van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een grote ontwikkeling (55.000 à 65.000 m²) bijkomt. Dat heeft een effect want de omzet ervan wordt uit bijna heel Vlaanderen gehaald. Er zitten ook voordelen aan voor de consumenten, maar het heeft een effect op het bestaande detailhandellandschap.

2. Uiteenzetting door Pascal Steeland, beleidsverantwoordelijke detailhandel wes research & strategy

Pascal Steeland, beleidsverantwoordelijke detailhandel wes research & strategy, stelt de resultaten voor van de impactstudie voor detailhandel in het kader van Uplace Machelen. Deze studie werd uitgevoerd door wes research & strategy, RetailSonar en Cushman & Wakefield. De opdracht was om een objectieve kijk te ontwikkelen over de impact van Uplace Machelen op de detailhandel in de omgeving en Vlaanderen.

Er waren een viertal uitgangspunten in de studie. Vooreerst zijn ze vanuit bestaande retailmodellen vertrokken. Daar werden dynamische componenten aan toegevoegd zoals bevolkingsgroei en consumentenbestedingen. Een derde component is het leisure-aspect. Uplace is niet louter een shoppingbestemming, maar veeleer een vrijetijdsbestemming. Ten slotte werd het onlineverhaal bekeken vanuit de optiek omnichannel, waarbij on- en offline volledig worden geïntegreerd en de consument een naadloze klantenervaring krijgt over de verschillende kanalen heen.

De studie dateert van maart-april 2015 en is dus vrij recent. Er werden drie zaken onderzocht. In de eerste plaats de omzetevolutie van de omliggende steden na opening van Uplace en dit in vergelijking met het basisjaar 2013. 2013 werd gekozen omdat daarvoor data ter beschikking zijn zoals bevolkingsgegevens per statistische sector en gegevens van het huishoudbudgetonderzoek. Ten tweede werd de impact op het ontspanningsverhaal van het verzorgingsgebied onderzocht. Rijtijd, bezoekersfrequentie en bezoekersprofiel werden in kaart gebracht. Een derde aspect dat onderzocht werd, is de oorsprong van de bezoekersstromen.

Het onderzoeksbureau RetailSonar modelleert klantengedrag op een kwalitatieve manier vanuit een geografisch perspectief. De ontwikkelde modellen worden getoetst aan de hand van verkoopcijfers van retailers in Vlaanderen en België. Er is een samenwerking met de provincies om de koopstroominzichten te kunnen optillen naar een algemeen niveau qua detailhandelsmodellen.

Cushman & Wakefield is de tweede partner. Het is de marktleider op het gebied van winkelvastgoed en heeft ook een onderzoekspoot.

wes research & strategy is het derde kantoor. Het verleent strategisch advies aan steden, gemeenten, provincies en bedrijven over economische ontwikkeling en bedrijfsgroei. Dat gebeurt op basis van onafhankelijke feiten en cijfers die worden verkregen door marktonderzoek. Er zijn specialisaties rond retail en vastgoed, toerisme en sociaaleconomisch beleid.

De oppervlakte van Uplace bedraagt ongeveer 200.000 m², waarvan een kwart of 55.000 m² voor retail. Het zet in op nieuwe concepten en retailformules. Er is een belangrijke leisurecomponent die 28.000 m² in beslag neemt. Er is een component van 52.000 m² voor kantoren, 14.500 m² voor een hotel en er is een belangrijk aandeel aan publieke ruimten. Er is een multifunctionele mix.

De som van leisure en detailhandel bedraagt 83.000 m². Als dit op 100 percent wordt gebracht dan maken periodieke goederen 55 percent deel uit van de volledige mix. Dagelijkse goederen komen overeen met 4000 m² of 5 percent van de totale oppervlakte. Dat is minder dan de helft van een Carrefourhypermarkt. 34 percent is leisuregerelateerd.

Hieruit blijkt dat Uplace een brede ontspannings-/vrijetijdsbestemming is en niet een puur shoppingcenter.

Voor de methodologie werd vertrokken vanuit twee retailgraviteitsmodellen. Het model van RetailSonar bestudeert de impact van dagelijkse, periodieke en uitzonderlijke goederen. Het model van Cushman & Wakefield focust vooral op periodieke en uitzonderlijke goederen en vertrekt vanuit een shoppingcenterperspectief. Wes research & strategy keek naar de impact van leisure vanuit de dagrecreatiemonitor.

RetailSonar heeft zijn zogenaamde retailkompas waarmee dynamieken rond detailhandel beter kunnen worden begrepen. Er zitten daar heel wat parameters in zoals winkelaanbod, aantrekkelijkheid van winkelgebieden enzovoort. Het werd op Belgisch niveau ontwikkeld en fijngesteld aan de hand van gegevens van de Belgische retailers en van de interprovinciale studie Detailhandel. De aanbod- en vraaggegevens worden gekoppeld aan een intelligent koopstroommodel. Dat laat toe een schatting te maken van het potentieel van nieuwe detailhandelsprojecten.

Cushman & Wakefield vertrekt vanuit het InSite CACI graviteitsmodel dat internationaal is ontwikkeld en aangepast voor Europa. Het bestudeert vooral shoppingcenters. Het werd fijngesteld aan de hand van de betaalkaartgegevens.

In beide modellen werd Docks Brussel toegevoegd aan het basisjaar 2013. De verschuivingen worden uitgedrukt in full shopping equivalents. Dit is wat een shopper gedurende 1 jaar uitgeeft aan een welbepaalde categorie van goederen.

In retailgraviteitsmodellen worden winkelgebieden voorgesteld als magneten waar de consument kiest tussen verschillende winkelgebieden in functie van reistijd, grootte en aantrekkelijkheid van het gebied.

De wes research & strategy-dagrecreatiemonitor brengt inzicht in de structuur van door Belgen ondernomen uitstappen in België en het buitenland. Het betreft uitstappen van 4 uur of meer, verplaatsing inbegrepen. Het gebeurt op basis van een onlinebevraging bij 48.000 Belgen die representatief verdeeld zijn volgens provincie, geslacht en leeftijd. Er werden 16 bestemmingen opgelijst waarvan 8 shoppingbestemmingen. Deze 8 shoppingbestemmingen werden vergeleken met leisurebestemmingen.

Er werd rekening gehouden met drie belangrijke effecten: het effect van leisure via de dagrecreatiemonitor, de bevolkingsgroei via cijfers van het Federaal Planbureau en de reële groei in consumentenbestedingen ook via cijfers van het Federaal Planbureau.

Als het verzorgingsgebied van een leisurebestemming wordt vergeleken met een shoppingbestemming, dan merken we dat het recruteringsgebied waaruit 80 percent van de bezoekers komt veel groter is.

Dit heeft een impact op de rijtijd. Voor shopping is de rijtijd traditioneel 35 à 40 minuten. Voor leisure gaat dat naar 60 minuten. Schematisch neemt voor leisurebestemmingen de rijtijd toe, maar de frequentie af. Shoppingbestemmingen rekruteren van dichterbij maar de frequentie ligt hoger. Een daling van de frequentie wordt verklaard door het consumentengedrag. Leisure is ontspanning, is minder doelgericht, impliceert variatie en is minder routinematig. Een tweede effect is dat reistijd, parkeergeld, drukte enzovoort, een rem vormen op de frequentie.

Bij de vergelijking van de afzetgebieden van stedelijke leisure- en shoppingbestemmingsgebieden, bestrijkt leisure gemiddeld genomen een 78 percent groter gebied dan shopping. Als dit veiligheidshalve naar 50 percent wordt verminderd en leisure 34 percent bedraagt in het Uplace-verhaal dan impliceert dat dat het afzetgebied van Uplace 17 percent groter wordt en dat de impact met 14,5 percent daalt. Naast frequentie en spreiding is er ook een impact over de jaarkwartalen en is er meer spreiding over de geslachten. Leisure trekt meer mannen, een jonger publiek en

gezinnen met kinderen aan. Het aantal leden van de groep bij groepsuitstappen neemt toe. Bij shopping gaat het meestal om 1 à 2 personen. Leisure gaat meestal over 3 à 4 personen. Er is meer spreiding over de weekdays met een focus tijdens het weekend. De duurtijd van het bezoek neemt toe. Er wordt vroeger vertrokken en later teruggekeerd. Dat heeft een positief effect op de mobiliteit.

De bevolking in het afzetgebied van Uplace Machelen neemt in de periode van 2000 tot 2030 toe met 600.000 inwoners. Van die 600.000 kan 200.000 tot 250.000 toegewezen worden aan de periode 2015-2030. Alle drie jaar komen er 50.000 inwoners bij, dat is een retailuitgave van 300 miljoen euro, dat op zich het jaarlijks equivalent is van het winkelgebied van Brugge-Centrum of Mechelen-Centrum, een oppervlakte van 50.000 à 70.000 m² shoppingruimte.

Voor de groei van de consumentenbestedingen werden de cijfers van het Federaal Planbureau gebruikt. Ten opzichte van 2013 zullen in 2018 de consumentenbestedingen in reële termen met 3,6 percent toenemen. In 2023, vijf jaar na de opening van Uplace, zullen de consumentenbestedingen met 7 percent toenemen. Het is geweten dat als er concepten zijn die inspelen op beleving, de consument meer uitgeeft.

Bij de berekening van de omzet werd uitgegaan van de opening van Docks in 2013 en Uplace in 2018. De omzet voor de meeste gebieden evolueert positief. In Aalst evolueert de omzet met 4 percent in 2018 ten opzichte van 2013. Die groeit verder door tot +11 percent. In Mechelen vertrekt men in 2018 van -2 percent. Het wordt een stijging naar +3,67 percent. Brussel vertrekt van +7,93 percent en groeit verder naar +15 percent. De groei is in Brussel het grootst omdat de bevolkingsgroei zich daar concentreert. Leuven gaat van +0,6 percent naar +6 percent. De winkelgebieden zijn in staat, ondanks de komst van Uplace, om toch positieve cijfers neer te zetten. Dit is dankzij de bevolkingsgroei in Vlaams- en Waals-Brabant en Brussel.

Voor winkelgebieden in de buurt van Machelen is er voor Wemmel een stijging van +1,7 percent in 2018 tot 8,13 percent. Meise gaat van +6 percent naar +12,64 percent in 2023. Steenokkerzeel groeit van +5 percent naar +11 percent. Zaventem groeit van +6 percent naar +12 percent. Vilvoorde vertrekt van -7,8 percent en de krimp beperkt zich tot -2 percent in 2023. Vilvoorde is een atypisch verhaal. Het heeft veel periodieke goederen in het centrum. Het heeft lang ingezet op het klassieke winkelverhaal. Vilvoorde heeft de strijd om de funshopper verloren. De leegstand neemt al een tijd toe. Het zijn de periodieke goederen die zwaar worden getroffen. Door de bevolkingsgroei is er een positieve evolutie en wordt de negatieve groei tot -2 percent beperkt.

Alle winkelgebieden, met uitzondering van Vilvoorde, kennen door de bevolkingsgroei en de stijging van de consumentenbestedingen een positieve evolutie.

30 percent van alle bezoekers aan Uplace worden onttrokken aan de klassieke shoppingcenters. Het gaat om hetzelfde profiel en Uplace zal door een nieuw concept meer bezoekers weten aan te trekken die normaal naar een klassiek shoppingcenter gaan. 6 à 7 percent komt van Woluwe, 8 percent van Docks en 4 percent van City 2.

Er is een grote koopvlucht van Vlaams-Brabant naar de omliggende gebieden, naar Brussel. Vanuit Vlaanderen gaan er jaarlijks 423.106 full equivalent shoppers hun inkopen doen in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Met Docks komen er daar nog eens 36.540 bij. Met Uplace wordt dat evenwicht hersteld en wordt de koopvlucht met 1/3 gereduceerd. Dit betekent niet dat Brussel daalt. Er is daar ook een positieve evolutie van de omzetgroei van het winkelgebied.

Hij concludeert dat de bevolkingsgroei van Vlaams- en Waals-Brabant en Brussel iedere drie jaar een bestedingspotentieel genereert van 300.000 miljoen euro, het equivalent van het kernwinkelgebied van een middelgrote centrumstad. In 2018 genereren de meeste omliggende winkelgebieden meer omzet in reële termen dan in 2013, zelfs na de komst van Uplace. 5 jaar na de opening is er nog een positieve evolutie voor alle winkelgebieden, met uitzondering van Vilvoorde. Uplace is een vrijetijdsbestemming waardoor het recruiteringsgebied groter wordt, de mensen langer blijven en meer in het weekend zullen komen. 30 percent van de bestedingen worden onttrokken aan de klassieke shoppingcenters. Uplace is in staat om de koopvlucht van Vlaanderen naar Brussel met 1/3 te verminderen.

3. Vragenronde

Jo De Ro kent een aantal aspecten van de impactstudie gebruikt door IDEA Consult. De impact op Leuven en Vilvoorde wordt in euro's uitgedrukt. Hij kent die gegevens. Zijn collega's niet. Kan daar wat meer uitleg over gegeven worden en over de conclusies die daaraan verbonden worden? Voor Vilvoorde, Machelen en Leuven is het verhaal bij IDEA Consult veel minder rooskleurig.

Veel studies doen denken aan studies van 10 jaar geleden die moesten aantonen dat de Brusselse Noordrand kantoorruimte moest veroveren op Brussel. Die markt werd inmiddels veroverd met lege gebouwen. Van Grimbergen tot Zaventem zijn er veel glazen kmo-zones en gebouwen, maar door de toenemende mobiliteitsdruk zijn er heel wat bedrijven weggegaan. Mag er voor dit dossier een parallel getrokken worden tussen het optimisme voor de kantorenmarkt en de huidige leegstand? Klopt het dat de rijtijden voor werknemers en shoppers ook impact hebben? Bij een bezoek aan de luchthaven van Zaventem stelde de CEO dat niet langer de afstand maar de rijtijd belangrijk is voor klanten en werknemers.

De eerste spreker stelde duidelijk dat dit soort projecten extra mobiliteit genereert. Is er ruimte voor optimisme dat Uplace extra mobiliteit gaat genereren die niet met de auto gebeurt? Hoe groot is dat optimisme?

Een conclusie was dat perifere winkelgebieden de leegloop van kleine kernwinkelgebieden bevordert. Dat staat haaks op de ambities van de twee jongste Vlaamse regeringen die de handelskernen van de steden willen versterken.

Bij de tweede presentatie kan hij zich moeilijk inbeelden dat Cushman & Wakefield als marktleider op het gebied van winkelvastgoed, zich tot nog toe onthouden heeft om prospectie te doen voor grote klanten voor een project als Uplace en zich zal onthouden van het verkopen of verhuren in het toekomstige project. Als Cushman & Wakefield een partner is voor het verhuren van de retail bij Uplace, dan is dat vergelijkbaar met artsen die in de jaren 50 reclame maakten voor gezond roken voor bepaalde sigarettenmerken. Als het woord objectief gebruikt wordt, dan mag er geen enkele verkoopsband of belang zijn om een positief verhaal te vertellen. Ze mogen verhuren, maar dan moet dat duidelijk worden gesteld.

Cushman & Wakefield is niet alleen een grote speler voor de verhuur van winkelruimten, maar ook van kantoren. Is er een zicht op de leegstand van kantoren in de Noordrand van Brussel?

In de communicatie van de laatste maanden werd altijd gesteld dat Uplace geen concurrentie ging vormen voor de detailhandel. Er zou een andere soort handel worden opgezet. De cijfers die vandaag gegeven werden, hebben vooral betrekking op detailhandel. Vilvoorde zou de strijd om de funshopper verloren hebben. Dat zou nog kunnen meevallen. Potentiële investeerders van Vilvoorde vertellen hem dat ze afwachten. Een vierkante meter in Vilvoorde is moeilijker dan een vierkante meter in een nieuwbouw.

De bevolkingsgroei van Brussel en de Noordrand is niet het topsegment van de consument. Het aantal SES-kinderen in Vilvoorde, Machelen, Schaarbeek en Evere is vrij hoog. Er is potentieel in bevolkingsgroei, maar die moet van verder komen en dat heeft dus te maken met mobiliteit. De bevolkingsgroei is de afgelopen 10 jaar hoger geweest dan de komende 10 jaar verwacht wordt. De leegstand is nochtans toegenomen ondanks een explosieve bevolkingsgroei. Hoe kan de volgende bevolkingsgroei dan wel tot een stijging van de benodigde m² leiden? Waarom de leegstand niet eerst opvullen?

Hij houdt niet van het taalgebruik dat stelt dat er koopvlucht vanuit Brussel moet worden tegengegaan en er m² moeten worden teruggewonnen. Er is veel wisselwerking tussen Vilvoorde en Brussel. Misschien staat dat taalgebruik goed in een businessplan, maar in een parlement waar men veeleer naar verbinding moet streven, is dat ongepaste taal.

Joris Vandenbroucke vindt dat Willem de Laat kernachtig heeft weergegeven wat iedereen aanvoelt. Het aandeel van ketens stijgt, de onlineverkoop stijgt, de marges dalen. Dat alles geeft een enorme druk op de detailhandel in de steden. De steden trachten daar een antwoord op te geven en ondernemen van alles om de uitstraling van de steden te vergroten. Vlaanderen heeft een unieke concentratie aan kunststeden, die zelfs zo groot is dat ze elkaars concurrenten worden. Hij vindt de vergelijking om te gaan shoppen tussen Gent en Geraardsbergen niet echt geslaagd. Hij denkt dat er eerder zal getwijfeld worden tussen Gent en Brugge om eens een dag te gaan winkelen.

In welke mate zal de komst van Uplace die negatieve trend voor de stadscentra versterken en in welke mate vernietigt het de investeringen die werden gedaan om die trend te keren? Gaat het niet om een keuze tussen een kernversterkend detailhandelbeleid of projecten zoals Uplace? Kunnen beide naast elkaar bestaan?

Er is ook een toename van de klassieke perifere baanwinkels. Is er een verschil in negatieve impact op handelscentra van dergelijke klassieke baanwinkels in vergelijking met een leisurecentrum als Uplace?

Is er bij de komst van Uplace een impact op de besteding van buitenlandse toeristen?

Ongenuanceerd samengevat stelt de tussenkomst van Pascal Steeland dat één Uplace niet genoeg zal zijn om de toename van shoppers die hunkeren naar meer beleving, te bevredigen. Het is een zeer positief en optimistisch beeld van de toekomstige markt.

De bevolkingsgroei zou de volgende jaren 50.000 inwoners per drie jaar bedragen. Dat zou een gelijkaardig winkelpotentieel vertegenwoordigen als dat van centrumsteden als Mechelen en Kortrijk. Hoe kan een groep van 50.000 mensen een even groot winkelpotentieel hebben als 85.000 inwoners van een centrumstad?

Wordt er bij de bevolkingstoename voldoende rekening gehouden met de kenmerken van de bevolking? De werkloosheidsgraad van de bevolking van Brussel verschilt grondig met die van Kortrijk. Dat zal waarschijnlijk ook een groot verschil geven in koopkracht van de bevolking. In welke mate vertekent het niet in rekening brengen van die verschillen het optimistische beeld?

Heeft hij goed begrepen dat er geen rekening wordt gehouden met de groei van de onlineverkoop? Meer mensen en meer koopkracht worden geografisch toegevoegd. De onlineverkoop is moeilijk geografisch toe te wijzen. Wordt daar in de studie rekening mee gehouden?

Hermes Sanctorum-Vandevoorde is altijd wat bevreemd als hij de verschillende studies naast elkaar legt. Hij heeft sterk de indruk dat als er een studie wordt gemaakt op basis van de actuele situatie en realiteit (leegstand, negatieve impact op omliggende zone) er argumenten worden aangebracht om Uplace niet goed te keuren. Er zijn ook studies die allerlei modellen hanteren, voor parlementsleden een soort van black box, wat moeilijk te beoordelen is. De resultaten van die modellen tonen aan dat alles in orde komt. Dat roept vragen op. Wat moet er worden geloofd: de studies gebaseerd op de realiteit of die gebaseerd op black-boxmodellen?

Pascal Steeland benadrukte een aantal zaken sterk zoals de bevolkingsgroei. Zijn benadering is erg economisch. Op vlak van mobiliteit zal die bevolkingsgroei een enorme verkeersknoop veroorzaken als daar ruimtelijk-economisch niet slim mee wordt omgegaan. Hetzelfde geldt voor het argument dat het niet om shopping maar om leisure gaat. Toch wordt 30 percent onttrokken aan shoppingcentra. Blijkbaar is er toch ergens een overlap. Wat is de impact op de mobiliteit?

In de presentatie is het effect van leisure meer geografische spreiding, spreiding van de bezoekers, spreiding over de weekdays. Leidt dit tot spitsverbreding? Wat is de impact van Uplace op het bestaande fileverkeer op de ring rond Brussel? Is er een fundamenteel verschil qua impact op de mobiliteit?

Beide sprekers hebben een andere benadering. Durven zij stellen dat er geen impact is op de mobiliteit of dat die verwaarloosbaar is?

Karin Brouwers stelt vast dat de onlineverkopen voor België nog altijd minder dan 5 percent van de totale bestedingen bedragen. De cijfers van het eerste kwartaal van 2015 van het Centraal Bureau voor de Statistiek tonen aan dat de verkoop van de detailhandel met 2 percent stijgt, maar dat de prijzen met 1,8 percent afnemen. Ze heeft wat twijfels over de voorspelde omzetcijfers. Winkels die ook aan online-verkopen doen, zagen de onlineomzet toenemen met 18 percent. Dat cijfer zou op een nieuwe trend kunnen wijzen. In de studie van Willem de Laat staat een belangrijke conclusie: "Het bestedingspotentieel binnen de provincie Vlaams-Brabant zal vooral op basis van de bevolkingsgroei licht stijgen. Als we dit corrigeren voor het toenemende aandeel van de internetaankopen constateren we dat de marktruimte voor fysieke winkels verzadigd is.". Op een andere plaats in die studie komt naast de bevolkingsgroei ook de vergrijzing aan bod. Oudere mensen zijn minder mobiel. Dat element mag ook mee in de overwegingen worden opgenomen. Ze zou graag de reactie van Pascal Steeland willen kennen op de uitspraak dat de marktruimte voor fysieke winkels verzadigd is, ondanks de bevolkingsgroei wegens de stijging van de internetverkoop.

Lionel Bajart stelt vast dat Brussel niet in de studie van Willem de Laat opgenomen is. Er wordt er wel vaak naar verwezen. Er wordt veel aangekocht in Brussel. Uplace is niet opgenomen omdat het niet duidelijk is wat daar mee zal gebeuren. Kan die keuze meer worden toegelicht?

De studie gebeurde in opdracht van de provincies. Gelet op het kapitale belang van Brussel voor Vlaams-Brabant, was Brussel misschien toch beter opgenomen geweest. De invloed gaat in beide richtingen. Is er geen koopvlucht van Brussel naar Vlaams-Brabant? Voor de productgroepen cultuur en periodieke goederen wordt er een koopstroom richting Brusselse Hoofdstedelijke Gewest vastgesteld. Geldt voor andere productgroepen een omgekeerde beweging? Dat is onduidelijk.

Door Uplace niet op te nemen is er misschien een groot gat in de projectie. Hoe ziet Willem de Laat dat?

De leegstand in Vlaams-Brabant is lager dan het Vlaamse gemiddelde. De studie gaat ervan uit dat dit in de toekomst zal oplopen. Kan dat worden toegelicht?

De studie stelt over de detailhandel: "Een gemeente zonder detailhandel in haar centrumgebied leidt ook tot bezoekersverliezen voor de andere functies. Een terugloop van de bewegingen en daarmee van het aanbod van voorzieningen leidt vervolgens tot een afname van de leefbaarheid van een gemeente. (...) Terwijl veel shoppingcenters en andere perifere grootschalige clusters ingespeeld hebben op de aangegeven evoluties, blijkt uit de uitgevoerde casussen dat veel kernwinkelgebieden niet mee zijn geëvolueerd.". Kan hieruit worden afgeleid dat er een interdependentie is tussen detailhandel en andere voorzieningen? Als één van de twee verzwakt, wat gebeurt er dan met de andere? Of wordt hier iets anders bedoeld?

De studie van Pascal Steeland vermeldt: "Uplace zal vooral Vlamingen aantrekken die daarvoor in Brussel gingen winkelen. Een derde van de aankopen die bij Uplace zullen gebeuren, zijn bestedingen die worden teruggewonnen op actuele koopvlucht van Vlaanderen naar Brussel.". Hoe groot zal die koopvlucht zijn? Het terugwinnen van de koopvlucht van Vlaanderen uit Brussel is een merkwaardige doelstelling. Kan dit worden toegelicht? Blijkbaar is de aantrekkingskracht van Uplace op de omliggende centra geen probleem, maar als het over Brussel gaat, is dat plots een voordeel.

Er is een stijging van de consumentenbestedingen in de komende tien jaar, maar nergens is er een vermelding van de potentiële stijging van e-commerce. Is dat ergens in de studie of in een model opgenomen? Welke evolutie wordt er voor e-commerce verwacht?

Is er zicht op de wereldwijde intenties om te investeren in shoppingcenters? In de VSA is er bijvoorbeeld heel veel leegstand. Ongeveer een week geleden was er een mediabericht dat het aantal bezoekers van shoppingcenters daalt, vooral bij jongeren. Kan dat wat worden toegelicht?

Joris Poschet stelt vast dat er sprake is van een omzetstijging in Brussel van 14,92 percent. Hoe werd dit berekend?

De bevolkingsgroei in de periode van 2000 tot 2030 wordt als argument aangehaald. De helft van die periode is al verstreken en meer dan de helft is al geabsorbeerd door de bestaande infrastructuur. Hij vindt het verbazend dat er op een groei die al voorbij is nog conclusies worden getrokken voor de toekomst. Hij stelt ook met verbazing vast dat men zich verheugt op het weghalen van 135.000 kopers uit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en dat 20,4 percent van de bezoekers van Uplace rechtstreeks uit de Brusselse shoppingcenters komt. Kan er worden uitgelegd wat daar zo geweldig aan is?

Wat gebeurt er met Neo en het nationaal stadion waar ook in retail voorzien wordt?

Matthias Diependaele vindt in de politieke besluitvorming het stadium van de studies altijd het meest interessante. Hij koestert geen illusies meer dat academici kunnen aantonen welke beslissing de juiste is. Het is geen slechte zaak dat politici zelf een opportuniteitsafweging maken. Het opvallende is in welke richtingen studies wel kunnen gaan. Het meest vervelende is een studie die ingaat tegen het eigen aanvoelen. Zo meent hij, als inwoner van Zottegem, dat er vanuit zijn gemeente meer mensen naar Geraardsbergen gaan dan omgekeerd. De andere studies zijn voor de meeste collega's in strijd met hun aanvoelen en al heel gauw wordt de integriteit van de studies onderuit gehaald. Hij distantieert zich daar van. Er doen zich bij de consumenten wel een aantal gedragsveranderingen voor. De consument is op zoek naar beleving. Aan de ene kant is de consument lui en zoekt hij het gemakkelijkste, zoals baanwinkels. E-commerce past ook in dat gedrag. Het

is één van de uitdagingen die hier minder aan bod komen. Aan de ander kant gaan veel meer mensen in hun vrije tijd voor shoppen, toerisme, horeca enzovoort. Ze gaan dat combineren. Daar wordt door de shoppingcenters hard op ingespeeld. Kernsteden kunnen daar op inspelen. De vraag van Joris Poschet waarom het in het verleden niet speelde en in de toekomst wel, moet verder worden uitgediept. Hoe komt het dat de kernsteden de laatste 20 à 30 jaar problemen hebben? Die evolutie is langer bezig dan de scoop van deze studie. In Lokaal, het blad van de VVSG, verscheen een artikel waarin werd gesteld dat er een totaal nieuw concept moet komen voor de kernsteden. Iemand die denkt de Vlaamse retail te redden door Uplace tegen te houden, heeft het totaal verkeerd voor. Hij heeft het moeilijk met politieke partijen die zich nu verzetten tegen de komst van Uplace, maar de afgelopen jaren in andere commissies niet zijn ingegaan op de aangekaarte uitdagingen van e-commerce, kernversterking enzovoort.

Hij vindt het vreemd dat sommigen problemen hebben met Uplace, maar in Brussel Neo en Docks ondersteunen. Dat is voor hem totaal onnavolgbaar.

Hij is het eens met de opmerkingen over het taalgebruik. Het gaat niet over het terugwinnen van winkelloppervlaktes. Het argument gaat niet op. Er is wel een probleem als een overheid de vrije markt niet toelaat. Er zijn blijkbaar investeerders die menen dat er geld te verdienen is met deze investering. De overheid heeft tegenover hen de plicht om in het kader van de vrije markt, dit te ondersteunen. De Brusselse projecten worden met belastinggeld ondersteund. Elk politicus mag hem komen uitleggen, waarom in Brussel de vrije markt wel werkt en zelfs verkracht mag worden door er belastinggeld aan uit te geven, terwijl er in Vlaanderen geen weloverwogen keuze gemaakt mag worden op het vlak van ruimtelijke ordening. Dit gaat te ver. De andere partijen hebben hierin een nederlaag geleden.

Hij heeft een vraag over de impact van e-commerce en hij zou de impact van baanwinkels in de laatste 30 à 40 jaar willen kennen.

Bij e-commerce was er sprake van on-site e-commerce. De e-commerce zal daar in de fysieke winkel worden gevat. Die discussie werd in de commissie voor Economie al een aantal keren gevoerd. Uplace doet dit nu door een combinatie van e-commerce en fysieke winkels. Eigenlijk is dat iets wat naar de kmo's overgebracht moet worden. Het is een manier om klandizie en omzet op zijn minst in stand te houden. Hoe ziet dat er precies uit? Hoe wordt de combinatie van e-commerce en fysieke winkel gemaakt?

Karl Vanlouwe had graag gezien dat er voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om dergelijke studies werd gevraagd. In Brussel zijn er minder politieke discussies over projecten zoals Docks en Neo.

In Leuven staan er ook projecten in de steigers, zoals de Vaartkom. Bij het bepalen van de verzorgingsgebieden voor het recreatief winkelen is er geen rekening gehouden met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, waar toch al een aantal shoppingcenters bestaan. Bepaalde politieke partijen zwaaien hier wel met studies, maar over de eventuele mobiliteitsknoop als gevolg van die nieuwe shoppingcenters zwijgen ze. Wat is het verzorgingsgebied van de projecten Docks en Neo die op stapel staan? Wat is de aanbodcluster? Dat zal zich waarschijnlijk verder dan Vlaams-Brabant uitstrekken? Wat zal het aanzuigefect zijn op andere steden? Op de kaart is er een blinde vlek rond Brussel. Er mag daar toch rekening mee worden gehouden.

Willem de Laat vindt de vergelijking met de kantorenmarkt interessant. Het effect van internet is behoorlijk groot. De omzet in de fysieke winkels daalt. De vastgoedmarkt bouwt stevig door, ook in de komende jaren. De parallel met de kantorenmarkt is evident. Als econoom denkt hij dan aan de varkenscyclus. Dat gaat over

twee boeren, de ene is vetmester van kalveren en de andere van varkens. In een bepaald jaar gaat de prijs van varkensvlees omhoog. De boer die kalveren vetmest, besluit om het volgende jaar dan maar varkens te gaan vetmesten. Door het stijgende aanbod van varkensvlees, daalt de prijs en door het dalende aanbod van kalfsvlees stijgt de prijs. Dat is de varkenscyclus. De werkelijkheid holt achter de markt aan. Dat geldt ook voor de vastgoedsector. Er was van de jaren 60 tot 80 veel vraag naar kantoorgebouwen. De vastgoedsector is blijven doorbouwen, ook toen de eerste signalen er waren dat er te veel gebouwd werd. Toen de kantoormarkt verzadigd was, zijn de ontwikkelaars zich massaal gaan richten op de detailhandel. Nu zijn de eerste signalen er dat er overcapaciteit is en toch wordt er verder gebouwd. Er zijn in Vlaanderen verschillende grote projecten. Begin 2000 werden een aantal plannen gestart met een lange doorlooptijd. De logica van toen is er niet meer. De plannen zijn er wel en moeten doorgaan. Met de wijsheid van nu zou er anders naar die plannen worden gekeken.

Hij was ook verbaasd over de conclusies van de studie voorgesteld door Pascal Steeland. Het frappantste daarbij is dat de berekeningen in beide gevallen door RetailSonar werden gedaan. Hij heeft de methodiek van de studie niet onderzocht.

In alle detailhandelsmodellen wordt uitgegaan van rijtijden en niet van afstanden.

Zonder de grootschalige perifere ontwikkelingen gaan de consumenten zich ook anders gedragen. Ze gaan naar grotere steden omdat daar meer aanbod, keuze enzovoort is. Er is opwaartse druk. Er is verticale concurrentie van klein naar groot zoals tussen Geraardsbergen en Gent. Er is horizontale concurrentie, dat is bijvoorbeeld de concurrentie tussen Geraardsbergen en Ninove.

Over perifere shopping wordt gezegd dat mensen er naar toe gaan om doelgericht te shoppen. In binnensteden zouden ze recreatief gaan shoppen. Dat is aan het veranderen. Recente cijfers tonen aan dat er een afname is van het aantal bezoekers in de perifere shoppingscenters. De clusters van grootschalige winkels die dicht bij elkaar zitten, de shoppingcenters en de binnensteden zitten allemaal met elkaar in concurrentie. In de perifere gebieden wordt het element beleving geïntroduceerd. Er komt ook meer horeca. De trend is dat perifere gebieden de activiteiten van de binnensteden kopiëren.

Als er grote shoppingcenters van 50.000 à 60.000 m² worden ontwikkeld waardoor de verspreide winkelgebieden afnemen, dan gaat dat extra mobiliteit ontwikkelen, beaamt Willem de Laat.

Brussel is inderdaad een blinde vlek. De opdracht kwam dan ook van de provincies. Er werd wel met de Brusselse situatie rekening gehouden. In de berekeningen wordt uitdrukkelijk ingegaan op de koopvlucht tussen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en Vlaanderen, tussen Wallonië en Vlaanderen en zelfs Nederland.

Het verschil van de resultaten van RetailSonar in de twee studies is volgens *Pascal Steeland* het gevolg van het feit dat het model van RetailSonar voor de studie van de Vlaamse provincies enkel voor Vlaanderen werd gemodelleerd. In zijn studie wordt rekening gehouden met de Belgische situatie. Het tweede onderscheid is het statische en dynamische gegeven. De cijfers in de provinciale studie gaan uit van een statisch gebeuren waarbij de bevolkingscijfers teruggaan tot 2013 of vroeger. Hetzelfde geldt voor de bestedingen. In zijn studie is van een dynamisch gegeven vertrokken met bevolkingsgroei en dergelijke. Dat zijn twee onderscheidende factoren die maken dat de impact of groei van de omzet van de winkelgebieden verschilt.

De koopvlucht van Vlaanderen naar Brussel is een objectieve vaststelling. Hij wil zich niet in het politieke debat mengen, maar het is toch belangrijk om het aan te

geven en ook dat deze koopvlucht, al dan niet door oneerlijke concurrentie, nog wordt versterkt richting Brussel door projecten als Neo en Docks.

Er werd rekening gehouden met het onlinegebeuren. Er wordt uitgegaan van een omnichannelverhaal. In 2008 werd ervan uitgegaan dat online het fysieke winkelgebeuren 100 percent zou kannibaliseren. On- en offline worden nu volledig geïntegreerd. Dat is ook aan de marktspelers te zien. Coolblue was een pure e-commercespeler die nu fysieke winkels opent. Hetzelfde geldt voor Amazon. Het onlineverhaal gaat over doelgericht shoppen. Uplace speelt in een andere wereld, met meer beleving en dat staat haaks op het doelgericht shoppen. Er werd rekening gehouden met een jaarlijkse groei van het onlinemarktaandeel met 0,4 procentpunt vanuit een omnichannelpolitiek. De consument kan thuis bestellen en in de winkel ophalen. Hij kan naar de winkel gaan, daar kiezen en thuis laten leveren, of de bestelling thuis plaatsen. Het is niet dat er bij online geen bakstenen winkels meer nodig zijn.

De nieuwe consument heeft andere verwachtingen ten opzichte van winkelen. De steden moeten zich daaraan aanpassen. Bij het verstrekken van de strategische plannen aan de steden en gemeenten, probeert hij die wakker te schudden. Het is moeilijker voor een stad om daar snel op in te spelen. Ze hebben andere troeven, zoals historische gebouwen en de mix met cultuur en andere functies. Daardoor kunnen ze beter dan shoppingcenters inspelen op de beleving van de consument. Ze moeten zich uiteraard heruitvinden.

Bij de parallel die getrokken wordt met de leegstand in de kantoormarkt, hoort een belangrijke nuancering. Er werd in de kantoormarkt veel gebouwd op een ogenblik dat er geen vraag was. De leegstand van winkels is vooral in panden van de kleine zelfstandige handelaars. Dat businessmodel staat zwaar onder druk. Dit zegt echter niets over de leegstand in shoppingcenters, die in België quasi onbestaand is. Hij is er relatief zeker van dat het bijbouwen van bijkomende m² shoppingruimtes niet tot bijkomende leegstand in shoppingcenters zal leiden.

Voor de consument zijn baanwinkels en shoppingcenters twee verschillende zaken. Een baanwinkel is doelgericht en is een sterke concurrent van het centrum. Voor shoppingcenters is dat anders. Er wordt daar ingespeeld op beleving en er wordt geconcurrereerd met andere vrijetijdsbestemmingen. De groei van de baanwinkels ondermijnt het winkelgebeuren in de centra van de steden voor zover ze niet complementair zijn.

Bij de cijfers van de bevolkings- en inkomensgroei werd er rekening gehouden met het inkomen. Er werd vanuit huishoudbudgetonderzoek vertrokken waar er voor Brussel, Wallonië en Vlaanderen verschillende inkomensniveaus werden toegekend.

Cushman & Wakefield is betrokken bij de verhuur van winkelpanden. De voorliggende studie is een retailgraviteitsmodel dat op Amerikaanse software is gebaseerd en waarbij parameters worden gebruikt op Europees en Belgisch niveau. Dat model is afgesteld aan de hand van betaalkaartgegevens van heel wat retailers in en buiten België. Het model werd niet hermaakt om tot positieve resultaten te komen.

Uiteraard worden rijtijd en rijafstand in de modellen meegenomen.

Het onderzoek is in eerste instantie geen mobiliteitsstudie. De daguitstappenmonitor toont aan dat leisure een ander mobiliteitsprofiel heeft dan shoppen. Het gebeurt meer in groep en leisurebestemmingen die qua openbaar vervoer goed ontsloten zijn, zijn in staat om veel bezoekers via het openbaar vervoer aan te trekken. Het is een bekend gegeven dat de bezoekersgroep groter is. Er is ook een verplaatsing naar het weekend. Dat is gunstig vanuit mobiliteitsstandpunt.

De kleinere winkelgebieden staan voor grote uitdagingen. Ze moeten nadenken vanuit de relevantie voor de consument. Ze zullen hun rol moeten herdenken. Periodieke goederen zijn voor kleinere gemeenten niet meer weggelegd. De strijd om de funshopper is daar verloren. Er blijft een rol voor dagelijkse goederen en andere functies. De functionele mix van Uplace bevat slechts 4000 m² dagelijkse goederen. Dat is minder dan de helft van een Carrefourhypermarkt. Uplace is geen concurrent van de slager om de hoek.

De cijfers voor de bestedingen zijn gebaseerd op de gegevens van het Federaal Planbureau. Het niet toenemen van retailbestedingen komt doordat de retail onvoldoende inspeelt op de consumentenverwachtingen. De consument wil entertainment. In België is er een spaarquote van 15 percent. Dat is een niet-benut potentieel.

De bevolkingsgroei voorspelt elke drie jaar 50.000 nieuwe inwoners in het gebied van Vlaams- en Waals-Brabant en Brussel. Die 50.000 inwoners komen overeen met een besteding van 300 miljoen euro en die 300 miljoen euro komen overeen met de omzet in het winkelcentrum van Mechelen-Centrum en niet van Mechelen in zijn totaliteit. Het gaat om het winkelgebied in de kern van de stad.

II. Gevolgen op het vlak van mobiliteit

1. Uiteenzetting door Jan Parys, CEO Belgium Antea Group

Jan Parys, CEO Belgium Antea Group, kreeg de opdracht voor de toetsingsnota van Ruimte Vlaanderen, afdeling Gebieden en Projecten. Er werd een expertadvies gevraagd om de toetsing te doen van mobiliteitsaspecten van het aangepast programma van het deelplan cluster C3 (Mechelen/Vilvoorde) van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB). Het uitgangspunt bij Ruimte Vlaanderen was om het programma met een beperktere omvang te gaan invullen.

Er werden drie belangrijke randvoorwaarden gesteld om het onderzoek te voeren. Vooreerst omwille van de vergelijkbaarheid gebruikmaken van de gegevens en uitgangspunten van het bestaande plan-MER VSGB (2010) uitgevoerd door het team van deskundigen van Antea Group in opdracht van departement Ruimte Vlaanderen en begeleid en goedgekeurd door de dienst-MER. Een tweede randvoorwaarde was rekening houden met een aanzienlijke programmareductie van kantoren, retail en leisure in cluster C3 ten overstaan van de aannames plan-MER 2010. De derde randvoorwaarde was op basis van het plan-MER VSGB in de toetsing rekening te houden met de realisatie van milderende maatregelen namelijk het GEN-station Kerklaan en de realisatie van een busverbinding Vilvoorde-Zaventem doorheen en langs cluster C3.

De centrale vraag was: "Zijn er, rekening houdend met de gestelde randvoorwaarden, bijkomende milderende/flankerende maatregelen noodzakelijk voor de cluster C3 in vergelijking met de resultaten uit het plan-MER VSGB (2010)?"

Welke methode werd gebruikt in het plan-MER VSGB (2010)? Een plan bestaat uit drie stappen. Eerst wordt een beschrijving gemaakt van de basistoestand, waarop de geplande toestand wordt geprojecteerd en de effecten worden beoordeeld. Die beschrijving gebeurde op basis van het verkeersmodel Vlaams Verkeerscentrum, toestand 2007. Vervolgens wordt de geplande toestand in beeld gebracht en beoordeeld wat de effecten op planniveau zijn door de geplande toestand. Tot slot komt er een beschrijving van de maatregelen die noodzakelijk zijn om de effecten te milderen.

Het programma VSGB heeft drie grote deelruimten waarvan één het ruime Zaventemse was. Het is een verzameling van meer dan 100 deelgebieden in de rand van Brussel. Er waren daar allerlei ontwikkelingen noodzakelijk die bestemmingswijzigingen naar voren brachten. De Vlaamse overheid vroeg in het plan-MER onderzoek te verrichten naar die gebieden geclusterd in deelclusters. Het gaat hier om C3, de cluster Vilvoorde-Machelen.

Het project opgenomen in het plan-MER VSGB 2010 voor de cluster Vilvoorde-Machelen sproot voort uit een vaststelling van een beslissing van de Vlaamse Regering. Een grafiek toont de verschillende m² bruto vloeroppervlakte die effectief in het plan-MER VSGB zijn meegenomen, met de effecten. Sommige functies (park) die geen of nauwelijks bijkomende mobiliteitsaspecten genereren werden opgenomen voor de volledigheid.

De beschrijving van de basistoestand gebeurt, gezien de complexiteit van het te toetsen programma, op strategisch niveau. Voor al die gebieden is de basistoestand 2007 van het verkeersmodel van het Vlaams Verkeerscentrum.

De beschrijving van de geplande toestand is de tweede stap in het plan-MER VSGB. Na rijp beraad met de stakeholders is er gekozen om de inschatting van de hoeveelheid verkeer voortgebracht door de geplande functies en activiteiten van het programma VSGB per deelruimte heel eenduidig en inzichtelijk te doen op basis van manuele toekenning.

Voor de manuele toekenning is het nodig de verkeersaantallen van geplande functies in beeld te brengen. Voor alle deelzones zijn op basis van dezelfde generieke kengetallen voor C-locaties de verkeersaantallen in beeld gebracht. C-locaties zijn locaties zonder of met zeer beperkt openbaar vervoer. Voor alle zones werd de lijn gelijkgetrokken. Voor een C-locatie is het aandeel van de auto 80 à 85 percent binnen de modal split. Er is dan nog 15 percent voor openbaar vervoer, voetgangers en fietsers. Gedifferentieerd naar doelgroepen is dat 75 percent werknemers, 95 percent bezoekers retail. Dus 95 percent van de retailbezoekers neemt de auto. De verkeersaantallen voor de geplande situatie of functies per dag worden berekend op basis van aantal m² geplande toestand x kengetal functie. In dit geval gaat het over 10.000 m² kantoren x 5,32 personenauto-equivalent (pae))/100 m²/dag geeft 532 pae/dag. Zo is voor al de functies in beeld gebracht, wat het verkeer is dat gegenereerd zal worden.

Op welke wegsegmenten wordt dat teruggevonden? Er is voor een manuele toebedeling gekozen omdat men eenduidig en inzichtelijk voor al de gebieden wilde weten waar welke belastingen aan worden toebedeeld. De verdeling van de richtingen gebeurde op basis van pendelgegevens op een vereenvoudigd netwerk. Om het overzichtelijk te houden werden de autowegen en de belangrijkste N-wegen geselecteerd. Op dat netwerk werd de toebedeling van de verkeersaantallen toegepast. Het verkeer, voortgebracht door geplande functies of activiteiten, komt bovenop de basistoestand 2007, per wegsegment en per rijrichting tijdens de ochtend- en avondspits. De relevante wegen en wegsegmenten voor cluster C3 zijn de ring, de E19, de R22, de Woluwelaan en de N211, de Luchthavenlaan.

De volgende stap is de beoordeling van de effecten. Dit gebeurt op wegvakniveau en niet op kruispuntniveau. In een aantal project-MER's is er de afgelopen 5 jaar onderzoek geweest op kruispuntniveau. Dat is een meer gedetailleerde manier van werken. De situatie van een project-MER is al meer uitgekristalliseerd. De project-MER's zijn Uplace en de Woluwelaan.

De beoordeling betreffende automobilititeit vertrekt van de verzadigingsgraad van de wegsegmenten. De verzadigingsgraad is de verhouding tussen de verkeersintensiteit en de wegcapaciteit. Een weg heeft bijvoorbeeld een capaciteit van

1000 pae's. Als daar 800 bewegingen op zijn, dat komt dat overeen met 80 percent verzadigingsgraad.

Het geeft een belangrijke indicatie van de impact van dat bijkomende verkeer op dat wegsegment. De klassen zijn:

- <80% (relatief) vlotte doorstroming;
- 80-90% lichte filevorming;
- 90-100% ernstige filevorming;
- >100% oververzadiging.

Het is belangrijk de verwachte verzadigingsgraad per wegsegment te kennen. Het is de bron van hoe effecten zullen worden beoordeeld.

Het gewicht dat gegeven wordt aan een wijziging van de verzadigingsgraad wordt in plan-MER's bepaald met het significantiekader. In een dergelijk significantiekader beoordeelt men de evolutie verzadigingsgraad ten opzichte van de basistoestand. Op basis van de evolutie en het absolute getal van de verzadigingen in de geplande toestand kan er gelezen worden wat de score is. Op basis van het significantiekader wordt geschat hoe ernstig de wijziging van de verzadigingsgraad is.

De conclusie van het plan-MER over de cluster C3 is dat er zeer negatieve en ontoelaatbare mobiliteitseffecten zullen zijn, waardoor milderende maatregelen supernoodzakelijk waren.

Die milderende maatregelen werden voorgesteld. De Vlaamse overheid is daar in de jaren 2011 en volgende mee doorgegaan.

Het kan alleen maar met een sterke beperking van de oppervlakte van retail en leisure in het programma Masterplan Vilvoorde-Machelen (cluster C3).

Om het auto-aandeel te verlagen werden een aantal maatregelen voorgesteld. Vooreerst de sterke uitbouw van hoogwaardige openbaarvervoerontsluiting. Dat is een conditio sine qua non. De drie hoofdkenmerken daarvoor zijn een GEN-station, een tangentiële tramlijn en een hoogfrequente pendelbus vanaf het station Vilvoorde. Dit moet worden gecombineerd met het ontmoedigen van het autogebruik. Op plan-MER-niveau is dat nog niet zo goed te duiden. Er kunnen wel flankerende maatregelen worden genomen. Dat kan meer op niveau van een project-MER worden afgedwongen. Het gaat dan om bedrijfsvervoerplannen, beperken van parkeerplaatsen voor werknemers van bedrijven, betalend parkeren, motiveren om openbaar vervoer te gebruiken enzovoort.

Een van de basisvoorwaarden van de toetsingsnota 2015 was gebruikmaken van de planmethodiek in het plan-MER VSGB 2010. De vraag was of er bijkomende milderende flankerende maatregelen nodig waren voor de cluster C3 in vergelijking met het plan-MER VSGB 2010. Er was inmiddels beslist tot een reductie van het programma van de cluster C3. Er is een verfijning van de kengetallen toegepast op basis van voortschrijdend inzicht tussen 2010 en 2015. De derde stap binnen de toetsingsnota 2015 was het aangeven van de mobiliteitseffecten van cluster C3 na reductie en verfijning en het aangeven of er bijkomende milderende maatregelen nodig zijn, andere dan die in 2010 al werden opgesteld.

In de reductie van het programma cluster C3 worden drie groepen van functies teruggeschroefd: bedrijvigheid, grootschalige detailhandel en leisure en diensten. Wonen blijft ongewijzigd. Het pae/etmaal wordt van 68.735 in het plan-MER 2010 verminderd naar 45.270 in de reductie van programma cluster C3.

Een tweede stap was het verfijnen van de kengetallen. Er kwam voortschrijdend inzicht door het project-MER. Het maakt mogelijk om meer inzicht te krijgen in

wat de verkeersgenererende functies zijn in bijvoorbeeld het project Uplace. Welke kengetallen die oorspronkelijk gehanteerd werden zijn nog relevant?

Voor retail en leisure werd een mindering gedaan in het absolute getal van de generieke getallen, kengetallen die in 2010 gebruikt werden. In 2010 werden de kengetallen voor supermarkten gebruikt.

Verder kan nu de modal shift ontstaan die in 2010 niet voorzien werd. Er is intussen beslist beleid over een performant openbaarvervoersysteem. Wat betekenen de openbaarvervoervoorzieningen en auto-ontradende maatregelen? In het plan-MER VSGB maakt 75 percent van de werknemers en 90 percent van de bezoekers gebruik van de auto. Op basis van de performantieverhoging van het openbaarvervoersysteem kan men stellen dat dit daalt tot 50 percent voor werknemers en 75 percent voor bezoekers. Dit is de modal split die gehanteerd werd in de toetsingsnota 2015. De cijfers voor bezoekers stemmen overeen met de gemeten waarden in retailcenters in Anderlecht en Woluwe.

Een meer evenwichtige verdeling van het verkeer over de dag geeft een extra verlaging tijdens de spitsuren.

In de toetsingsnota 2015 werden voor de verfijning van de kengetallen aangepaste kengetallen per etmaal gebruikt voor personenverkeer. Vrachtverkeer is verwaarloosbaar ten opzichte van personenverkeer. In absolute getallen is dat een verwaarloosbaar aantal. In totaal is er quasi een halvering van de pae's per etmaal.

De derde stap in de nota is het in beeld brengen, met het inzicht van de reductie, met het inzicht van de verfijning van de kengetallen, van de mobiliteitseffecten die de cluster C3 na verfijning en reductie teweegbrengen.

In twee wegvakken is er een wijziging van de verzadigingsklasse. Er is een aanzienlijke verkeerstoename op de Woluwelaan, maar de verzadigingsgraad blijft aanvaardbaar. Volgens het significantiekader geeft dat in de beoordeling geen aanzienlijk negatief effect. Er zijn daardoor geen bijkomende milderende maatregelen nodig bovenop de milderende maatregelen van 2010. De situatie op het hoofdwegennet, in het bijzonder op de viaduct van Vilvoorde, blijft kritisch, maar dit was al in de basistoestand. De bijdrage van cluster C3 is relatief beperkt. Volgens het significantiekader is er geen aanzienlijk negatief effect.

De conclusies luiden dat het GEN-station en de pendelbus, in combinatie met auto-ontradende maatregelen, de gewenste modal shift (bezoekers 75/20/5 en werknemers 50/40/10) kunnen realiseren. De tangentiële tram blijft wenselijk, maar is op korte termijn niet noodzakelijk omdat een pendelbus op hetzelfde tracé een tijdelijke oplossing kan zijn.

De milderende maatregelen op projectniveau die al voorzien zijn in goedgekeurde project-MER's (Uplace en Woluwelaan) zijn noodzakelijk op het niveau van het bouwblok en de kruispunten rondom een aantal ontwikkelingen. Kruispuntinrichtingen, vrije busbaan enzovoort zijn milderende maatregelen die opgelegd worden vanuit project-MER's, ook auto-ontradende maatregelen worden in het project-MER van Uplace opgelegd zoals een bedrijfsvervoerplan, thuislevering enzovoort. Die zijn cruciaal om te combineren met een performante verhoging van het openbaarvervoersysteem.

Wat is het verschil in benadering tussen verkeersmodellering van een toekomstscenario versus de toegepaste methodiek in het plan-MER VSGB 2010 en in de toetsingsnota? Het totaal aantal verplaatsingen en de modal split worden verder verfijnd door het model maar ze blijven eenzelfde grootteorde houden. Het significantiekader blijft hetzelfde. De effecten van het plan worden in de systematiek

van een plan-MER beoordeeld op de bijdrage van het plan, dus op het procentueel verschil tussen geplande toestand en basistoestand.

Het verkeer veroorzaakt door het plan wordt volledig geteld bovenop de basistoestand, hier die van 2007. Dat is eigenlijk een worstcasebenadering. Er wordt geen rekening gehouden met de verschuiving van verkeersstromen. Verfijning van het netwerk en routes zorgt voor een sterkere spreiding van verkeersstromen en dus lagere bijdrages op het hoofdnennet.

Hoe representatief zijn de verkeerscijfers uit de basistoestand model 2007? Ter voorbereiding van deze vergadering heeft spreker het Vlaams Verkeerscentrum gevraagd om de telgegevens van 2013-2014, de meest recente. Als men die naast de telgegevens van de basistoestand 2007 legt dan zijn de recentere telgegevens telkens lager. Die telgegevens worden wel in een model gepast en krijgen daardoor een verandering van getal. De ervaring leert dat er een duidelijke rechtlijnige band is tussen de telgegevens en wat in het model wordt ingenomen. Op de R0 bijvoorbeeld, voor dat wegsegment, bedraagt de verkeersintensiteit 6500 pae in model 2007, in 2014 is dat 5542 pae, voor 2013 5710 pae. De cijfers zijn dus ruwer en toegepast vanuit het model 2007, maar zijn door het aftoetsen met de tellingen, nog representatief.

2. Uiteenzetting door Dirk Lauwers, afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning, Center for Mobility and Spatial Planning, UGent en Kobe Boussauw, Vakgroep Geografie, Cosmopolis Centre for Urban Studies, VUB

Professor *Dirk Lauwers* wil samen met zijn collega Kobe Boussauw, twee documenten voorstellen. Het eerste is een rapport waarin een toetsing werd gedaan van de studie van de Antea Group. Het is een expertenadvies in opdracht van de stad Vilvoorde. Ze zitten hier nu als onafhankelijke experts en verbinden hier nu noch het Steunpunt Ruimte, noch de UGent zoals voor de hoorzitting in de Commissie Mobiliteit en Openbare werken op 12 februari 2015. Het tweede document is een wetenschappelijke paper waarmee getracht wordt het debat rond het gebruik van cijfers in beleidsbeslissingen in het wetenschappelijk discours in te brengen.

Voor de doorlichting van de toetsingsnota GRUP VSGB – cluster C3 werd alleen gekeken naar de interne consistentie en werden de gegevens van het oorspronkelijke plan-MER, het project-MER, de kencijfers van het CROW en een aantal resultaten van het Vlaams Verkeerscentrum als achtergrond gebruikt.

De toetsingsnota is een aanvulling op het plan-MER en volgt dezelfde methodiek, maar heeft niet dezelfde kwaliteitstoetsen van een plan-MER ondergaan. De interne ISO-kwaliteitsborging is niet afleesbaar uit het document. Er is geen advies van de plan-MER-cel. Er wordt vrij systematisch gebruikgemaakt van lage of verlaagde cijfers.

De filezwaarte in Brussel is van belang en niet de aantallen voertuigen die op een plek passeren. De filezwaarte uitgedrukt in uren, geeft weer hoeveel km file er staat op het wegennet in Vlaams-Brabant en het Brusselse. In de periode van 2007 tot 2014 is die verdubbeld.

De kengetallen die in de toetsingsnota gebruikt worden en overgenomen zijn uit het plan-MER verwijzen naar de 'C-locaties' zoals die in Nederland omschreven werden. Deze methodiek wordt in Nederland niet meer gebruikt. Spreker en zijn collega's hebben de cijfers bovengehaald die momenteel in Nederland worden gebruikt voor shopping in weinig stedelijke gebieden aan de rand van de steden, omschreven als rest van de bebouwde kom. Aan de hand van de ruimtelijke kenmerken van de omgeving Machelen hebben ze die kunnen typeren. Er zijn dan 22 autobewegingen

per 100 m² bvo. In de toetsingsnota wordt na toepassing van reducties uiteindelijk gerekend met 11 auto's per 100 m². Dat is net de helft van het CROW-richtcijfer.

In de tabellen van het plan-MER is het vak rond vrachtverkeer, gekoppeld aan groot-schalige detailhandel, niet ingevuld. Het is op 0 gesteld. Als dit wordt doorgerekend op basis van de Vlaamse richtcijfers rond mobiliteitseffectenrapportage, dan komt dit overeen met een onderschatting van circa 10 percent van het aantal pae waar wel degelijk mee gerekend wordt in de toetsingsnota.

Bij de verzadigingsgraad van het wegennet werd in de toelichting door Jan Parys verklaard dat in een plan-MER een toetsing op wegvakniveau te verantwoorden is. Volgens spreker is dat wel het geval voor snelwegen, maar niet voor gewone wegen. Op gewone wegen is de capaciteit van kruispunten bepalend voor de capaciteit en de doorstromingskwaliteit van het verkeer. Ook op plan-MER-niveau zou dat op een aantal cruciale plaatsen moeten worden gecheckt. De gegevens voor de R22 en de N1 zijn beschikbaar. De toetsingsnota geeft in die zin een onderbelichting van de reële fileproblematiek in de omgeving van het project.

Na de verkeersintensiteit gaat *Kobe Boussauw* voorts in op de reductie van het programma zelf. Hij vermeldt dat een aantal recente ontwikkelingen niet meegenomen zijn in het programma. Een eerste punt is de stijgende demografie. Dit leidt niet alleen tot meer vraag naar kleinhandel, maar ook tot verkeersproductie.

De reductie van het programma berekent geen alternatief. Het is niet omdat een bepaald programma gereduceerd wordt, dat er geen andere ontwikkelingen kunnen komen zoals kmo's en gemengde ontwikkelingen. Die zullen ook verkeer genereren.

In de toetsingsnota wordt gesteld dat er een bepaalde verkeersproductie is die niet op het wegennet kan tijdens de spitsuren omdat het wegennet (nagenoeg) verzadigd is. Het verkeer zal zich dus aanpassen en er zullen verschuivingen optreden in tijd of ruimte. Als die redenering wordt doorgetrokken, dan verschuift het verkeer inderdaad en wordt ongeveer gelijk aan de beschikbare capaciteit. Dat is logisch, er kan niet meer verkeer op het wegsegment dan fysiek mogelijk. Dat betekent dat ondanks het programma, de doorrekeningen en de voorspelde verkeersreductie de verkeersintensiteit gelijk blijft. Dat is een zwak punt in de redenering die tot de conclusie komt dat er geen fileprobleem zou zijn.

Er wordt op een lineaire manier omgegaan met de programmareductie. Daardoor wordt de impact op de Woluwelaan onderschat. Het programma wordt daar niet gereduceerd. Aan Uplace zelf wordt niet geraakt.

In de toetsingsnota wordt niet uitgelegd hoe de kencijfers werden gereduceerd. In een aantal gevallen wordt gebruikgemaakt van een verkeersproductiecijfer dat maar de helft bedraagt van de CROW-cijfers. Op basis van de toetsingsnota hebben zij de redenering ontwikkeld dat de reductie volledig te danken is aan een modal shift van auto naar hoofdzakelijk openbaar vervoer en andere alternatieven. Zo komen ze tot een vrij onrealistisch autoaandeel van 45 tot 52 percent. Volgens Antea Group zou die redenering niet correct zijn, maar dan blijft de vraag wat de referentieprojecten zijn die de reductie van de kengetallen rechtvaardigen.

Er is een vermelding van verdringing in de tijd en ruimte, maar daar wordt verder niet op ingegaan. Er wordt gefocust op het spitsuur tussen 8 en 9 uur en 17 en 18 uur. In de ochtendspits is er inderdaad geen belangrijke impact. In de avondspits spreekt het project-MER van een piek tussen 16 en 17 uur en tussen 18 en 19 uur, terwijl er in de toetsingsnota gefocust wordt op 17 en 18 uur waar volgens het project-MER een wat gereduceerde verkeersproductie is vast te stellen. De

vragen die rijzen zijn: hoeveel vroeger begint de file, hoeveel later lost ze op en met welk bijkomend sluipverkeer op het onderliggende wegennet moet er rekening worden gehouden? Daarop wordt in de toetsingsnota niet ingegaan.

Wat de modal shift betreft rijst de vraag of het mogelijk is de grote stromen van auto naar het openbaar vervoer naar Uplace op te vangen. Dat is niet vanzelfsprekend. Het voorzien van een treinhalt betekent niet dat er bediening is op zaterdag. Het gaat immers om een GEN-station voor woon-werkverkeer. Volgens de toetsingsnota is de tram niet meer nodig op korte termijn, terwijl de simulatie van spreker en zijn collega's aantoonde dat de ondergrens wordt bereikt vanaf waar een tramlijn wenselijk is volgens de literatuur. Bij de vervanging van de tram door een pendelbus moet die bus richting luchthaven rijden en niet richting de oostrand van Brussel, de richting waarvoor de tram was voorzien. Het is ook moeilijk om die grote verkeersstromen op een pendelbus te krijgen. In extreme gevallen zou dit een bus om de 3 minuten betekenen. Dit zou problemen geven aan het station van Vilvoorde en wellicht ook op de Woluwelaan. De treindienst is daar evenmin aan aangepast.

Dirk Lauwers gaat in op de verschillende studies die tot verschillende resultaten leiden. Dat was voor spreker en zijn collega's aanleiding om in dit dossier te stappen. Hij verwijst naar het journaal van 30 mei 2012 waar minister-president Kris Peeters stelde dat 40 percent van de bezoekers van Uplace met het openbaar vervoer zou komen. Het onderzoek van Ronse et al. geeft op basis van een logistisch regressiemodel met ruimtelijke parameters een autoaandeel van 85 percent aan. Het project-MER start met een aandeel van circa 95 percent, maar reduceert dit tot 75 percent. In de avondspits op vrijdag wordt het aandeel van het openbaar vervoer na doorrekening van het verkeersmodel 40 percent in het project-MER. Dat was de bron voor de uitspraken van de minister-president. Dit soort modellen en grote aantallen zijn weinig geloofwaardig. Er bestaat daar internationale literatuur over. Er werden ook vragen gesteld over de benadering van Lauwers en Boussauw, onder andere in een studie van het Nederlandse bureau Significance, besteld door de gemeente Machelen. Die doorlichting stelde echter het resultaat van het onderzoek Lauwers-Boussauw niet fundamenteel in vraag.

Spreker overloopt vervolgens de verschillende scenario's die ze voor het openbaar vervoer doorgerekend hebben. Het scenario op basis van het convenant met De Lijn voorziet in een bijdrage van 500.000 euro per jaar van Uplace. Dit vertegenwoordigt 2 bussen per uur die een mogelijk aandeel geven van 6,6 percent van het verwacht aantal bezoekers. Meer dan 93 percent moet Uplace op een andere manier bereiken.

Een ander scenario zou dat van het project-MER zijn. Daar wordt verondersteld dat bij een daggemiddelde van een bus om de 10 minuten en een GEN-stopplaats die evenveel bezoekers aantrekt, dit leidt tot een percentage van ongeveer 40 percent van het aantal bezoekers. In de pieken is er een probleem aan het station van Vilvoorde voor de afwikkeling, maar ook voor het aantal bezoekers. Er is tijdens de piek maar een aanbodcapaciteit van 12,8 percent. 87 percent van de bezoekers van Uplace zal dus niet met openbaar vervoer kunnen komen.

Het derde scenario is dat van de toetsingsnota. Er is daar een maximale inzet van het openbaar vervoer. Er is een frequentie nodig van een bus per 3 minuten om tot een volledige afwikkeling te komen van het aantal bezoekers met het openbaar vervoer dat in de toetsingsnota aangegeven staat. De ondergrens voor een trambediening is wel degelijk bereikt.

Met deze tegenexpertise wil men kijken of de toetsingsnota een goede basis is om een beleidsbeslissing te nemen. Deze basis is zwak omdat een aantal impacten systematisch onderschat zijn.

Ze zijn vanaf de zijlijn in dit dossier betrokken, vanuit een wetenschappelijk onderzoek rond mobiliteitsgedrag van shoppen. Ze ontwikkelden een empirische basis rond een aantal grote shoppingcenters in België en pasten dit toe op de drie geplande shoppingcenters in de Brusselse rand. Het onderzoek in de zijlijn was de aanleiding om de beslissing rond Uplace uit te stellen. Die studie werd op 12 februari 2015 in deze commissie toegelicht. Ze zijn daarop verder gegaan in het maatschappelijk debat. Ze wilden vooral de discussie aangaan rond kwaliteitsbewaking en openheid van kennis en data in het maatschappelijke debat. Een nieuwe stap was dat ze via expertadvies aan de stad Vilvoorde speler zijn geworden in de procedure.

Kobe Boussauw verduidelijkt dat ze het proces van hun betrokkenheid uitgeschreven hebben. Daarover gaat het tweede document dat voor de planologische discussiedagen werd geschreven. Ze wilden argumenten aanleveren en zichzelf verdedigen over de reden van deze betrokkenheid. Ze zijn ervan overtuigd dat academici een rol moeten kunnen spelen in het debat. Ze stelden vast dat cijfers soms gebruikt worden voor doelen die niet altijd legitiem zijn.

De paper is rond drie stellingen opgebouwd:

- 1° het gebruik van verkeersmodellen houdt het gevaar in dat een deel van de democratische doelstellingen van ruimtelijke planningsprocessen omzeild worden. Uplace werd wel degelijk gecommuniceerd als een op openbaar vervoer gericht duurzaam project, terwijl het in werkelijkheid een autogericht shoppingproject was. Dit alles wordt door literatuur onderbouwd;
- 2° planners kunnen slechts succesvol zijn in hun vak als ze zelf geëngageerd zijn en kritische vragen durven stellen, ook in een klimaat van serieuze politieke druk en ook binnen een bureaucratische context. Dit is de reden waarom ze op de uitnodiging van deze commissie en op de vraag van de stad Vilvoorde zijn ingegaan om de tweede studie nog eens kritisch te bekijken;
- 3° meer nog dan alle studies en tegenstudies heeft het 'interview met de ambtenaar die Uplace goedkeurde' op YouTube de problemen met het dossier in kwestie zichtbaar gemaakt bij het brede publiek. Het betekent dat het debat nog gaande is en niet gesloten kan worden.

Dirk Lauwers vindt dat ze zich in het maatschappelijk debat kwetsbaar opstellen. Er zijn pogingen ondernomen om hen te positioneren als agenten van de oppositie. Het verhaal is veel genuanceerder. Ze zijn in de brede zin actief in het maatschappelijke veld en hebben voor alle politieke strekkingen al expertenadvies aangebracht. Ze hebben zich in de vakwereld rond dit thema geprofileerd en ontvingen voor de plandagpaper de tweede prijs. De reacties vanuit de vakwereld zijn positief. Het is de ambitie om deze case in te brengen in een wetenschappelijk discours dat op Europees niveau gaande is rond rationaliteit en besluitvorming. In welke mate zijn het de projecten die de beste cijfers kunnen voorleggen of die het beste gecommuniceerd zijn die al dan niet goedgekeurd worden, al dan niet gekoppeld aan reële waarde. Hij verwijst daarvoor naar internationaal onderzoek over infrastructuurprojecten.

3. Vragenronde

Voor *Karin Brouwers* blijft het onduidelijk hoeveel personenwagens er nu dagelijks bijkomen omwille van cluster C3. Professor Lauwers stelde dat het niet hun opdracht was om dat te onderzoeken. Maar voor de mensen is de impact op de files belangrijk. Uit de toetsingsnota blijkt enkel dat er twee stroken op de E19 en het wegsegment op de Woluwelaan zijn waar extra drukte te verwachten is. Welk effect heeft dat op de rest? Hoe veel langer worden de files op de E19? Hoeveel sluipverkeer zal er komen? Kan dat in een volgende fase worden berekend? Het bezwaar van Vilvoorde wordt hier nu eigenlijk besproken. Dat is een vervelende situatie omdat die procedure lopende is. Is het mogelijk om dat te berekenen?

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft één of andere tool waarin de gegevens kunnen worden ingebracht en nagegaan kan worden tot wat het leidt. De antwoorden op deze vragen zouden kunnen helpen om het verhaal zo goed mogelijk aan te pakken.

Volgens *Hermes Sanctorum-Vandevoorde* hebben Lauwers en Boussauw verschillende fundamentele kritieken geformuleerd. De wegbelasting van de geplande situatie houdt geen rekening met de gecumuleerde filezwaarte. De onderzoekers verwijzen naar een verdubbeling sinds 2007. Er werd volgens hen daarvoor systematisch gebruikgemaakt van verlaagde cijfers. Bij de CROW-cijfers wordt niet met 22 maar met 11 auto's per 100 m² gerekend. Het vrachtverkeer voor de groot-schalige detailhandel wordt niet ingecalculeerd, congestieproblemen op gewone wegen worden niet accuraat in beeld gebracht. Kan Jan Parys niet beter punt voor punt een antwoord formuleren op deze fundamentele kritieken?

Jo De Ro wordt regelmatig gecontacteerd door mensen die niet begrijpen waarom er met dergelijke oude gegevens wordt gewerkt. Als de procedure heel snel kan worden overgedaan, zou het wetenschappelijk een beter en accuraat resultaat geven als met alle recente cijfers rekening werd gehouden? Het gaat over alle recente cijfers van verkeerstellingen en metingen op de E-wegen, de ring en de verschillende wegen die impact hebben bij verkeersproblemen op de grote assen. Het is goed te vernemen waarom het niet kon.

Een belangrijke conclusie die niet alleen hier, maar ook in andere studies aan bod komt, is dat het verkeer veroorzaakt door het plan niet volledig op het verkeer basistoestand komt, maar deels vervanging/verschuiving is van bestaand verkeer, als worstcasescenario.

Er wordt altijd geschermd met tewerkstelling en winkelen en met mobiliteit. Als het zou kloppen dat het Uplace-verkeer ander verkeer wegduwt, dan moet dat impact hebben op de luchthaven, de kmo's en grote bedrijven. Als de ene mobiliteit de andere mobiliteit verdringt, wordt dan ook het achterliggende niet verdrongen? Er wordt marktaandeel van Brussel afgenomen en dus waarschijnlijk ook tewerkstelling. Als de mobiliteit op de ring vastzit en ook fijnmazig op de gewestwegen en gemeentewegen dan zal dat toch ook ander bestemmingsverkeer wegduwen en zorgen voor een daling van de tewerkstelling.

In het begin van de procedure werd uitdrukkelijk aan de Vlaamse Regering gesteld dat investeren noodzakelijk was om het autoaandeel naar beneden te halen. Nu wordt er rekening gehouden met een aantal milderende factoren. Er blijven een aantal vragen bij de zekerheid dat de investeringen gerealiseerd zijn op het moment dat het project start. Is dat wat er nu op tafel ligt, niet wat mager of geeft dat voldoende zekerheid? De pendelbus zou voldoende zijn om één en ander op te vangen. Die bus rijdt niet in eigen bedding. Elke studie van De Lijn over de tangentiële tram vermeldt dat trams enkel zin hebben als ze een eigen bedding hebben. De berekening van de andere experts toont aan dat het om een beperkte frequentie gaat die dan nog eens in een zwaar bezet verkeerskader moeten rijden. Geeft dat voldoende zekerheid om tot de conclusie te komen dat er weinig problemen zijn om dit project daar te realiseren?

Michel Doomst stelt vast dat het om een grote cijferdans van prognoses gaat. Als de referentie 2007 is, hoe is dan daar de juiste filter op toegepast om de juiste prognose te maken? De discussie tussen beide partijen lijkt daar over te gaan. In hoeverre is de correctie op het verleden voldoende betrouwbaar voor de toekomst?

In welke mate worden de gereduceerde functies die verdeeld worden over bedrijvigheid detailhandel en leisure, procentueel genuanceerd naar impact? Weegt het ene zwaarder dan het andere en is dat zo in de cijfers gecalculeerd?

De autobebeheersing zal de sleutel zijn. Kunnen daar meer details en slaagkansen over worden gegeven?

Matthias Diependaele herhaalt dat met cijfers en studies alles kan worden bewezen. De cruciale vragen zijn inderdaad hoeveel wagens en files erbij komen, maar hij krijgt meer en meer het gevoel dat het veeleer over waarzeggerij dan wetenschap gaat. Voor de economische impact van Uplace is hij minder ongerust dan over de impact ervan op de mobiliteit. Het gaat om een situatie die heel slecht is en zo mogelijk nog zal verslechteren.

De milderende maatregelen zijn ook nodig zonder Uplace. Die waren al voordien gepland. Er zijn nog initiatieven gepland die ook een effect zullen hebben.

Vooraf kantoren en handel zouden tot moeilijkheden leiden. Wat is het effect als kantoor en handel verminderd worden en door iets anders vervangen worden, bijvoorbeeld woningen?

De kritiek van de professoren is gebaseerd op het plan-MER en haalt dat plan onderuit. De kritiek slaat niet op de Anteastudie op basis van het plan-MER, maar slaat op het plan-MER zelf. Dat plan-MER is in 2010 goedgekeurd door verschillende partijen. Dat geeft een ander verhaal. Het voorstel van sommigen om helemaal van nul te beginnen, is helemaal een horrorscenario.

Joris Vandenbroucke heeft al duidelijke kritiek op de studie van Jan Parys geformuleerd. Dit wil niet zeggen dat hij twijfelt aan zijn deskundigheid. Het valt op dat op de presentatie de stempel 'goedgekeurd' een aantal keren is aangebracht als het over het plan-MER gaat. Dat plan-MER is goedgekeurd en driemaal door een kwaliteitscheck gegaan die decretaal verankerd is in het decreet Algemeen Milieubeleid (DABM). Dat plan-MER is voorwerp geweest van een conformiteitsonderzoek, stond onder permanente kwaliteitsbewaking van de MER-cel en is voorwerp geweest van een openbaar onderzoek. De toetsingsnota is geen MER-studie. Minister Schauvliege antwoordde op een vraag van Joris Vandenbroucke over het statuut van de toetsingsnota dat deze buiten het plan-MER valt. Er is dus ook geen kwaliteitscheck gebeurd. Er is door de Vlaamse Regering advies gevraagd aan de MER-cel maar die heeft geen advies gegeven. De MER-cel weet immers heel goed dat dit advies geen onderdeel uitmaakt van een decretaal omschreven plan-MER-procedure. De centrale vraag is: hoe kan deze toetsingsnota dan een amendement zijn op een plan-MER? Joris Vandenbroucke koppelt daar de objectieve vaststelling aan vast dat na de oplevering van het project-MER in januari 2011, Antea Group vijf privéopdrachten voor Uplace heeft uitgevoerd die rechtstreeks verband houden met de uitvoering van Uplace. Antea Group stond op de website van Uplace vermeld als partner. Dit is niet het in vraag stellen van de deskundigheid van Jan Parys, maar er is geen enkele waarborg voor de kwaliteit van de toetsingsnota. Schermen met de waarborgen van het plan-MER van vijf jaar geleden gaat niet op. Volgens *Matthias Diependaele* zijn studies en cijfers waarzeggerij, maar de beslissing van de Vlaamse Regering van februari 2015 steunt wel volledig op deze nota, waarvan het statuut hoogst twijfelachtig is.

Sommige leden van de meerderheid stelden een aantal pertinente vragen, alhoewel dat rijkelijk laat is. Daags voor de beslissing van de Vlaamse Regering was er hier een hoorzitting en was de nota al een aantal weken klaar. De vraag rijst waarom die toen niet beschikbaar was en waarom er toen geen kritische vragen werden gesteld. Nu worden er vragen gesteld over een studie die het voorwerp van een beslissing van de Vlaamse Regering was van al enkele maanden geleden.

Hij kijkt uit naar de antwoorden van Jan Parys op de vragen die de professoren opwierpen. Misschien is het nuttig om zoals de professoren voorstellen, te herbejken hoe er voortaan met studies wordt omgegaan. Hoe moeten ze worden

besteld, welk statuut hebben ze, wat zijn de kwaliteitschecks enzovoort? Dan kan de Vlaamse Regering met recht en reden stellen dat ze in alle onafhankelijkheid en met het algemeen belang voor ogen een beslissing neemt.

Matthias Diependaele vindt het eigenaardig dat Joris Vandenbroucke eerst zijn opmerkingen ridiculiseert om te eindigen met het herhalen van zijn opmerking. Er kan toch niet worden ontkend dat er tegenstrijdige studies zijn.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde repliceert dat de opmerking van Matthias Diependaele niet klopt. In de beslissing van de Vlaamse Regering wordt er duidelijk afstand genomen van de eerdere studie van de professoren. Er wordt een redenering opgebouwd op basis van de studie van Antea Group. De Vlaamse Regering heeft een keuze gemaakt over wat geloofwaardig studiewerk is.

Matthias Diependaele wil weten of de professoren het plan-MER onderuit halen dat ook door de socialisten werd goedgekeurd.

Jan Parys verklaart dat een plan-MER dient voor het tot stand komen van een goedkeuring van een RUP. Het is wel degelijk state of the art een plan-MER na verloop van tijd te herbekijken in het kader van het herbekijken van een RUP. Dit is hier gebeurd. De Vlaamse Regering heeft het RUP bekrachtigd met uitzondering van twee zones. Eén zone wordt nu hernomen. Het is state of the art als zo een RUP terug naar voor komt op een plenaire vergadering, de lijst af te tikken of het voorliggende plan-MER nog voldoende is om de effecten van dat RUP in beeld te brengen en de mitigaties ervan aan te geven die in het RUP zijn vertaald. Die toets gebeurt voor de voorlopige vaststelling van een RUP. Het is gangbaar als een oud plan-MER voorligt, dat wordt afgetoetst of dat plan-MER nog voldoende is. Zijn de uitgangspunten nog voldoende om de voorliggende scoop van het RUP te dekken? Dat gebeurt op basis van een adviesnota, een toetsingsnota. Die wordt door erkende deskundigen opgeleverd en ter beschikking gesteld aan diegenen die in de procedure de oordelen moeten vellen op een plenaire vergadering.

De Vlaamse overheid heeft een aftoetsing nodig om te bepalen of het plan-MER VSGB 2010 kan worden gebruikt. De toetsingsnota kan als dusdanig worden beschouwd. Dat was de vraag van Ruimte Vlaanderen. Er is een reductie, het plan is veranderd. Zijn de milderende maatregelen van het plan-MER 2010 nog afdoende? In de decretale bepalingen rond RUP's en plan-MER's is bepaald dat moet worden vastgesteld of al dan niet aan de milieueffectbeoordeling is voldaan. De toetsingsnota kan daar volgens hem voor dienen.

Voor de objectieve integriteit van Antea Group verwijst hij naar de doorvertaling van hoe plan-MER's en project-MER's worden gemaakt. De initiatiefnemer moet een team van deskundigen verzamelen en betalen. Dat is decretaal verankerd. De garantie van onafhankelijkheid wordt gegeven bij het voorleggen door de initiatiefnemer van zijn kennisgeving of startnotitie aan de Vlaamse overheid, dan wordt gecheckt of de deskundigen voldoen. Dat is de garantie voor onafhankelijkheid. Dit gebeurt telkens het project- of plan-MER aan bod komt bij een kennisgevingsvergadering, een richtlijnvergadering(en) enzovoort.

De dienst-MER zet er de goedkeuring op. Als er in de presentatie verwezen wordt naar het feit dat het om goedgekeurde documenten gaat, dan gaat dit over de methodiek van het plan-MER. De methodiek van het plan-MER in de toetsingsnota is volledig conform. Stellen dat dit geen goedgekeurde methodiek is, klopt niet. De goedkeuring staat nog een keer op een dia bij de verwijzing naar het project-MER van Uplace waar de kengetallen na 2010 voortschrijdend inzicht gaven op de wijziging van de functies. Dat is bekrachtigd in het project-MER.

Antea Group gaat een opdracht aan en vervolgens wordt die binnen de opgedragen randvoorwaarden uitgevoerd. De validatie van het onderzoek is een ruwe methode. Een modelmatige aftoetsing zou handig zijn. Dat laat verfijning toe en er kan van files en filelengtes worden gesproken. In de methodiek van het plan-MER VSGB 2010 kan men geen files laten zien. Dat moet via een model. Hij betwijfelt of die heel andere uitkomsten zou geven. Uplace zal een deel van de verkeersbewegingen van C3 voor zich nemen. De andere functies zoals een ziekenhuis, geven ook verkeersbewegingen. Dat alles moet in beeld worden gebracht.

Antea Group is een bureau dat zich houdt aan de code van goede praktijk. Het is lid van ORI waarin onderschreven wordt dat een deontologische code wordt gerespecteerd. Dat er hiervoor al vier à vijf studies zijn, hangt samen met de manier waarop studies worden besteld. Er zijn 'Chinese walls' tussen de teams. De teams die het plan- of project-MER maken zijn andere mensen dan de teams die de optimalisatie van infrastructuur deden.

Het aantal bijkomende auto's, de lengtes van de files kunnen in beeld gebracht worden, maar niet met de voorliggende methodiek. Er zou aan het Vlaams Verkeerscentrum gevraagd kunnen worden om dat op basis van het model door te rekenen. Is dat state of the art op het niveau van een plan-MER? Veel van de vragen zijn pertinent, maar zijn het forum bij een project-MER.

In de honderd gebieden werden telkens programmatorische invullingen van bijkomend wonen, werken, recreatie enzovoort meegenomen. Impliciet is bij de interactie van de delen op elkaar, het toekomstig genereren van verkeer meegenomen.

Wat betekent de reducering? Wat komt er bijvoorbeeld in de plaats als er minder leisure is? De analyse van de brutovolumeoppervlaktes in het masterplan en doorvertaald in het plan-MER VSGB van de zone C3, laat een enorm hoog aantal brutovloeroppervlaktes van de verschillende functies zien. Hij vraagt zich af of de mate waarin iets wordt weggehaald en vervangen, kan worden berekend. Als het wonen zou zijn, heeft dat natuurlijk een andere implicatie dan leisure. De kengedaten zijn duidelijk.

Paul Aerts, medewerker Antea Group, stelt aansluitend dat het programma dat beoordeeld is in de toetsingsnota het maximale programma is dat toegelaten wordt door het nieuwe RUP. Een vermindering van bijvoorbeeld leisure wordt niet vervangen door iets anders. Het is een zuivere reductie van het programma.

Jan Parys verduidelijkt dat er van performante maatregelen wordt uitgegaan om de geschatte meerwaarde en gevolgen voor de modal shift te realiseren. Dat betekent vrije busbanen. Alles wordt in het werk gesteld om die vrije busbaan te realiseren. De voorgestelde frequenties kunnen anders niet worden gehaald. In de berekeningen wordt ervan uitgegaan dat 10 percent van de bezoekers die bus zal nemen. Die bezoekers zullen ook de trein nemen. Er wordt uitgegaan van een performante trein die op zaterdag bedienbaar is. Als dat niet het geval is, dan is dat een belangrijke randvoorwaarde die wegvalt.

Paul Aerts verklaart dat bepaalde vragen enkel kunnen worden beantwoord op basis van een verkeersdoorrekening door het Vlaams Verkeerscentrum van een toekomstscenario waarin belangrijke projecten in bijvoorbeeld Brussel vervat zitten. Dat is altijd een beperking van het onderzoek geweest. De randvoorwaarde was om verder te werken met de oude methodiek.

Voor de vrachtcijfers is uitgegaan van realistische aannames vertrekkend vanuit een project met Uplace waarin kan worden gesteld dat de hoeveelheid vrachtverkeer voor leisure en kantoren quasi nul is. Voor retail ligt het aantal vrachtwagens op enkele tientallen tot hoogstens een paar honderd per dag. Dat verte-

genwoordigt 1,5 percent van het totale verkeer dat gegenereerd wordt. Dat zit vervat in de totale kengetallen wat het personenverkeer betreft.

Het gaat niet om het wegduwen van bestaand verkeer, maar over verkeer dat nu rijdt en deels naar Uplace zal verschuiven. De mensen bijvoorbeeld die op vrijdagavond naar Uplace gaan, kunnen niet gelijktijdig van hun werk naar huis rijden. Een deel van het verkeer is niet nieuw maar is verkeer dat op een andere plaats gaat rijden.

In het plan-MER is er vereenvoudigd van uitgegaan dat het verkeer van de zone Vilvoorde-Machelen op één punt van de Woluwelaan terechtkomt, namelijk Uplace, omdat dat de grootste bron van verkeer is. De effecten op de Woluwelaan worden niet onder- maar overschat. In de realiteit zal dat verkeer meer verspreid worden over de Woluwelaan en andere lokale wegen.

Voor de kengetallen werd vertrokken van het project-MER Uplace waarbij een zo realistisch mogelijke inschatting werd gemaakt van het aantal voertuigbewegingen per dag op basis van het verwacht aantal bezoekers dat Uplace denkt aan te trekken. De grootteorde daarvan is ongeveer 8 miljoen per jaar. Teruggerekend komt men op de cijfers die herbruikt werden. Als de CROW-cijfers worden gebruikt, die dubbel zo hoog liggen, dan betekent dit dat Uplace 15 miljoen bezoekers per jaar zal aantrekken, wat misschien een overschatting is van de potentie van het project.

De daling van het autogebruik van bezoekers met 20 percent is een gevolg van modal shift, de rest van de daling is niet het gevolg van het verschuiven van modus, maar door de wijziging in de aard van de activiteiten. Het soort kleinhandel en leisure dat in Uplace zal worden aangeboden, zit meer in fun- of beleavingshopping. Die hebben een lager mobiliteitsprofiel dan de gemiddelde kengetallen die gebruikt zijn in het plan-MER en die gebaseerd zijn op de gemiddelde winkel in Vlaanderen of Nederland. Hoe meer leisure-achtige activiteiten hoe meer verschuiving van verkeer naar weekends en daluren. Er zijn dan wel effecten maar van een andere grootteorde dan die van de spitsuren.

Het is onrealistisch ervan uit te gaan dat 45 percent van de bezoekers met de bus zal komen. Hij is van 6,6 tot 13 percent uitgegaan. Om 10 percent van de mensen met een bus te laten komen, zijn er 4 à 6 bussen per uur nodig. Dat is een realistisch cijfer, zeker als er op de Woluwelaan een vrije busbaan is.

De professoren rekenen in hun formule met een aantal parameters. Een belangrijke parameter is bereikbaarheid met openbaar vervoer, maar het aspect trein zit daar niet in. Ze hebben geen rekening gehouden met treinvoorzieningen, maar alleen met bus en tram. Dat is gebaseerd op het gemiddelde van andere shoppingcenters. Er is wel geen enkel shoppingcenter waar de trein een echte bijdrage kan leveren. Bij Uplace is dat wel het geval. Het betalend parkeren en de auto-ontmoeidende maatregelen uit het project-MER Uplace en de toetsingsnota, zitten niet in de formules van de professoren. In de formules worden een aantal aspecten onderbelicht die, al dan niet toevallig, allemaal in het nadeel van Uplace uitdraaien. De professoren gaan uit van een 85 percent, Antea Group van 75 percent, als rekening gehouden wordt met de ontbrekende aspecten, dan komt dit ongeveer overeen.

Dirk Lauwers verduidelijkt dat de kritiek op de toetsingsnota in hun werk centraal staat. Daarnaast willen ze een debat aanzwengelen over de geloofwaardigheid van cijfers en objectiviteit in deze processen. Dat gaat over de tegensprekelijkheid van kennis in de processen inbrengen en niet vanaf de zijlijn. In Nederland is dit ingebouwd. Het is een internationale discussie. Vorige week is er in de VSA een rapport van het Department of Transport voor de bouw van een nieuwe snelweg vernietigd omdat het op basis van een gesloten groep, met een blackboxmodel

beredeneerd was, zonder rekening te houden met een aantal externe wetenschappelijke kritieken. Deze kritieken moeten meer in de processen worden ingebouwd. Dit is een algemeen debat.

Hier hebben ze getracht aan te tonen dat de toetsingsnota geen solide basis is voor de besluitvorming van de Vlaamse overheid. Dat gaat niet over deskundigheid, maar wel over het feit dat de elementen geen realistisch beeld geven van de mobiliteitsimpacten.

De opdracht was niet het reële effect meten. Het is geen verkeersstudie. Er werd getoetst in welke mate de voorliggende elementen voor de Vlaamse overheid een solide basis zijn om een beslissing op te baseren. Dit soort elementen zou in beeld moeten komen. Sinds 2007 is de filezwaarte in die regio verdubbeld. Er moet dan in termen van filezwaarte worden geredeneerd. Om dat fijn te meten, is er inderdaad een model nodig. Er bestaan echter tools om dat veel sneller te berekenen. Uiteraard komt er in de spits geen verkeer bij, er is daar geen plaats meer voor. Wat echt in beeld zou moeten komen, is de filezwaarte.

Een tweede element is het openbaar vervoer. Het is voldoende aangetoond dat met de reële engagementen, namelijk 500.000 euro per jaar in het convenant met De Lijn, er een 5 à 6 percent van de bezoekers van Uplace kan worden opgevangen. Het GEN-station is eigenlijk een GEN-stopplaats. Dit heeft een aantal gevolgen op het vlak van uitrusting en verkeersgeneratie. De enige garantie daarvoor is een ruimtelijke reservering, namelijk dat er ruimte is om het ooit te bouwen. Verdere garanties zijn niet bekend. Daarom werden ook scenario's ontwikkeld zonder dat GEN-station.

De lagere cijfers in het rapport zijn relatief. Het zijn die relatieve cijfers die gereduceerd worden ten opzichte van recente Nederlandse kencijfers. De cijfers van 2007 zijn volgens hen geen solide basis om op basis van de voorliggende berekeningen te kunnen besluiten dat de mobiliteitsimpacten beperkt zouden zijn en zouden kunnen worden opgevangen met de voorgestelde openbaarvervoermaatregelen.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde wil weten of uitgaan van 10 percent van de bezoekers van Uplace die met de bus zou gaan, voldoende is om het hele systeem te ontsluiten. De cijfers uit het project-MER worden overgenomen. 20 percent tot 40 percent gaat naar openbaar vervoer afhankelijk of het om de werknemer of bezoeker gaat.

Jan Parys verduidelijkt dat vanuit de hypothese van een performant station wordt gewerkt.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde repliceert dat vanuit die hypothese 10 percent nog altijd weinig is.

Hij had verwacht dat Jan Parys punt voor punt de kritieken zou weerleggen. In het begin verklaarde Jan Parys dat het erop neerkomt dat de methode te ruw is om een hele goede inschatting te maken vooral voor het effect op de file. De impact op de file kan niet worden geschat met deze methode. Dat is nu net de centrale vraag. Hij concludeert dat de beslissing van Vlaamse Regering gestoeld is op te weinig materiaal, op een veel te ruwe inschatting. De studie heeft de geijkte procedure en methodes gevolgd. Hij vraagt dat het Vlaams Parlement zich over de kwaliteitscriteria zou buigen. Het afwegen van grote projecten op basis van zeer ruwe methodes, roept vragen op.

Joris Vandenbroucke reageert op de uitspraak van Jan Parys dat deze aanpak state of the art is, zoals ook in andere dossiers toegepast. In het DABM staat niet zeer duidelijk omschreven hoe er achteraf eventueel nog herberekeningen kunnen

gebeuren op basis van plan-MER's uit het verleden om gewijzigde beslissingen te toetsen. Het is misschien al eens gebeurd, maar dit is geen gewoon dossier. In het dossier heeft de Raad van State al uitspraken gedaan rond problemen over de schijn van partijdigheid in hoofde van de Vlaamse Regering. Het is wellicht daarom dat de Vlaamse Regering om haar beslissing goed te kunnen staven een advies vroeg aan de MER-cel. De MER-cel heeft dat advies niet gegeven of niet willen geven. Minister Schauvliege zegt in haar antwoord dat er bij Antea Group met verschillende businessunits wordt gewerkt. De medewerkers die aan de 'private' opdrachten van Uplace meewerkten, zijn niet dezelfde als diegenen die de MER-studies hebben uitgevoerd. Jan Parys is eindverantwoordelijke voor de nota en CEO van Antea Group. Als CEO draagt hij toch ook verantwoordelijkheid voor de businessunits die rechtstreeks opdrachten uitvoeren voor Uplace. De uitleg is onvoldoende in de context van dit dossier. Hij blijft dus met twijfels zitten. In hoofde van de Vlaamse Regering was er in februari 2015 geen enkele twijfel over wat waarzeggerij en wat wetenschap is.

Matthias Diependaele vindt de manier waarop er naar de onpartijdigheid wordt gewezen, problematisch. Het systeem van Chinese walls is een zeer doorgedreven methodiek waarbij effectief onderdelen van een organisatie worden gescheiden. In Duitsland worden ze gebruikt om in advocatenkantoren de aanklager en aangeklaagde te kunnen verdedigen. Hij gaat ervan uit dat deze technieken correct werden toegepast. Het is zeer zwak de integriteit van bureaus aan te vallen. Hij doet daar niet aan mee.

Dit dossier is geen dossier als een ander, maar de Vaartkom, Neo, the Loop, Docks enzovoort zijn dat ook niet. Joris Vandenbroucke pleit er eigenlijk voor om al deze dossiers op exact dezelfde manier te behandelen. Dat is het hypocriete. Om één of andere onbegrijpelijke reden is de koehandel rond dit dossier de aanleiding om er plots tegen te ageren en andere regels toe te passen dan voor andere projecten. Dit is politieke willekeur. Hij geeft toe dat er bij sommige procedures vragen te stellen zijn. Er moet daarover eens worden nagedacht. Hij gaat niet mee in het voorstel om de regels voor dit project te wijzigen.

Jan Parys verduidelijkt dat de 10 percent niet alleen op de bussen slaat, maar de combinatie is van station en bussen die zorgt dat er een aandeel is van openbaar-vervoergebruik dat gepromoot en mogelijk gemaakt zal worden. Vandaar de verhouding 75/20/5.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde dacht dat de 10 percent voor de pendelbus gold.

Jan Parys bevestigt dat. De flexibiliteit bestaat erin dat als de vraag er is, erop wordt ingespeeld. De vraag is of er naar de modal shift van 75/20/5 kan worden gegaan. Dat kan volgens hem met de verhoging van het openbaar vervoer: vrije busbaan, genoeg pendelbussen en het station.

Het systeem is ruwer dan een model. De verkeers- en vervoersbewegingen kunnen daaruit worden afgeleid en met kengetallen kunnen daar files worden uitgehaald. Om het op de plek te weten, moet het verkeersmodel Vlaanderen worden ingezet. Er kan een relatie worden gelegd tussen verzadigingsgraad en file.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde is er zich van bewust dat het kan, maar de vraag is of het niet wenselijk is om het te doen.

Jan Parys weerlegt niet elk punt van kritiek uit respect voor de lopende procedure. Hij ziet dat de nota een bezwaarschrift is. Hij heeft dit met zijn opdrachtgever afgetoetst. Het is één van de bezwaarschriften. Het is verstandig dat de Vlaamse overheid in deze periode elk bezwaar telkens analyseert en zegt wat ze meer wil weten van het project om een antwoord te geven op dat bezwaarschrift. In de

periode die rest kan het perfect dat er op vragen die gerezen zijn, effectief een antwoord wordt gegeven.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde beaamt dat de studie is opgesteld in opdracht van een stad om een bezwaarschrift op te stellen. Intussen worden de vier betrokkenen uitgenodigd in een hoorzitting op het Vlaams Parlement. Dat is een andere context.

Jan Parys repliceert dat hij op een aantal zeer principiële zaken wel is ingegaan.

Dirk Lauwers heeft een aantal keren gesteld dat er in de nota niet wordt uitgegaan van de verhoging van de verkeersintensiteiten. Dat is wel gebeurd. Er is wel degelijk een verhoging op een aantal wegsegmenten. Die effecten werden in beeld gebracht en beoordeeld.

Paul Aerts stelt dat de beoordeling is gebeurd op basis van het significantiekader MER dat aangeeft vanaf wanneer er een bepaalde toename van het verkeer een aanzienlijk effect heeft dat aanleiding geeft tot bijkomende milderende maatregelen. Er is nooit beweerd dat er geen bijkomend verkeer is. Het bijkomende verkeer werd op de kaarten vermeld en werd aan het significantiekader afgetoetst. Daar werd uit afgeleid dat er op wegvakniveau geen aanzienlijke effecten zijn. Er zijn wel aanzienlijke effecten op kruispuntniveau. Dat is allemaal in detail onderzocht in het project-MER Uplace. Er zijn daar belangrijke infrastructuurmaatregelen aan gekoppeld geweest, zodanig dat het in- en uitgaand verkeer van Uplace zo weinig mogelijk interfereert met het doorgaand verkeer op de Woluwelaan.

Jan Parys vult aan dat er in de beoordeling van de effecten in de toetsingsnota geen rekening werd gehouden met de infrastructuurmaatregelen. Er wordt daarom ook een aantal keer gesteld dat het worst case is. De verbeteringen op de Woluwelaan zijn niet meegerekend op de verkeersdoorstromingen en getallen.

Zowel de plan- als project-MER-methodiek wordt in vraag gesteld. Op alle meetings waren de verschillende betrokken administraties aanwezig. Er werden uitvoerige discussies gevoerd over hoe de deskundigen zouden omgaan met het in beeld brengen van de verkeersgenerering en het koppelen van de Vlaamse en Brusselse situaties. Het is geen black box. Het is een merite van het plan-MER VSGB dat alles zeer naspeurbaar en het eenduidig is welk verkeer waar wordt toebedeeld. De methodiek ligt heel open.

Hij is een jaar CEO en is tevens MER-deskundige. Hij vindt het een goede zaak dat een leidinggevende van 220 professionelen, ook daadwerkelijk in de praktijk ervaring kan delen en opdoen. Daarom is hij in het team dat al 5 jaar bezig was, blijven zitten.

Voor *Dirk Lauwers* blijft het voor de files essentieel dat elementen die echt mobiliteitsimpact beschrijven, in beeld worden gebracht. Dat is niet gebeurd. De kritiek van de black box is een algemenere kritiek. Verkeersmodellen van het Vlaams Verkeerscentrum worden ingezet zonder dat de parameters gekend zijn of zonder dat het een tegensprekelijk debat oplevert. Die kritiek is ruimer en gaat bijvoorbeeld ook over Oosterweel. Het debat wordt ook internationaal gevoerd. De vraag blijft of voor dit project de juiste elementen in beeld zijn. Hopelijk levert de toetsingsnota daar een bijdrage toe om aan te geven welke lacunes er zijn en welke elementen best in beeld komen om een beleidsbeslissing op te baseren.

Bij het openbaar vervoer is er naast het aanbod, de vraag in welke mate mensen bereid zijn het openbaar vervoer te gebruiken. Het inzetten van treinen boort een ander cliënteel aan dan autoverkeer, namelijk mensen die in de buurt van een station wonen in bijvoorbeeld Leuven of Mechelen. 30 percent van de bezoekers

van Uplace zou nu naar perifere shoppingcentra gaan. Zullen zij bereid zijn het openbaar vervoer te nemen? Als men beide benaderingen die hier aan bod zijn gekomen op de hoorzitting – mobiliteit en kleinhandel – mengt, rijzen ongetwijfeld nog bijkomende vragen.

Volgens hem blijven de op de toetsingsnota geformuleerde kritieken zinvol om verder mee te nemen in het politieke debat.

Katia SEGERS,
voorzitter

Joris POSCHET
Joris VANDENBROUCKE,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
bvo	brutovloeroppervlakte
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek
DABM	decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid
GEN	Gewestelijk Expresnet
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
kmo	kleine of middelgrote onderneming
MER	milieueffectrapport
pae	personenautoequivalent
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
SES	sociaal-economische status
UGent	Universiteit Gent
VSA	Verenigde Staten van Amerika
VSGB	Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel
VUB	Vrije Universiteit Brussel
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten