

DE INVLOEDRIJKSTE PROJECTONTWIKKELAAR VAN HET LAND

De geldmachine van de NMBS

19 MEI 2007

Met de NMBS en haar dochter Eurostation staat of valt de toekomst van cruciale stadsbuurten. Probleem: ze willen winst maken.

De overheid gedraagt zich bij de bouw van de stationswijken graag als een privébedrijf. Dat maakt het werken zoveel makkelijker, om te lenen en aan te besteden, de markt te bespelen en winst op te strijken.

Maar ze belandt in een grijze zone. Als overheid moet ze aan dienstverlening doen en kwaliteit eisen en bewaken, als privéontwikkelaar wil ze winst maken. Eurostation, de nv die eigendom is van de NMBS, bespeelt dat dilemma. Het overheidsbedrijf treedt zelden voor het voetlicht, ook al omdat de NMBS daar kennelijk niet tuk op is, maar heeft een grote impact.

Er valt geen lijn in te trekken in wat Eurostation nu precies doet. Zelfs voor deskundigen die al jaren in de stationsbuurten werken, blijft hun rol onduidelijk. Paul Martens, de directeur patrimonium van de NMBS, noemt hen consequent een 'studiebureau'. Maar ze zijn veel meer dan dat. Soms bouwt Eurostation zelf alles, tot de laatste baksteen, het technisch ingewikkelde station en de hele stationsomgeving met kantoren, winkels en hotels, zoals in Brussel-Zuid. Soms bouwen ze samen met de steden: zo gaat het in Hasselt, met het nieuwe justitiepaleis. Soms verkopen ze het project aan de hoogstbiedende projectontwikkelaar. Zo zal het in Brugge gaan, met de projecten tussen het station en de parking.

Overall waar grote veranderingen op stapel staan, heeft Eurostation een vinger in de pap. Meestal doen zij het studiewerk. Het gebeurt dat ze rechter en partij zijn, omdat ze zelf het masterplan maken en controleren, en dus de normen vastleggen, en ook nog eens zelf de gebouwen zetten. Dat maakt de andere partners en bouwheren nerveus.

Eurostation is niet opgezet als filantropische stedenbouwer, maar als geldmachine voor de NMBS. Dat blijft nazinderen in de manier waarop het de stationsprojecten benadert. Eind jaren tachtig kreeg de NMBS de opdracht om mee te profiteren van de extra waarde die de komst van de HST aan de gronden rond de stations zou geven. De opbrengst uit vastgoed zou mee de dure HST helpen te financieren. Daarom bouwde Eurostation in Brussel-Zuid, bijvoorbeeld, een winkelcentrum, een hotel en kantoortorens. Het hotel is onlangs verkocht, net als een deel van de geelgestreepte kantoortorens. De rest verhuurt Eurostation nog.

Eurostation bouwde en beheert in Brussel-Zuid ook het shoppingcentrum. De ontwikkeling rond Brussel-Zuid zal in totaal zo'n 100 miljoen opbrengen. Eurostation keert al zijn winst uit aan de NMBS. In 2004 stak de NMBS zo 43 miljoen euro op zak.

Soms gaat winst maken samen met betere dienstverlening. Zoals bij de winkelruimtes die Eurostation in Brussel-Zuid en sinds gisteren ook in Antwerpen-Centraal verhuurt en beheert. De reiziger is ermee gediend, en op termijn kan de NMBS 20 miljoen euro per jaar halen uit de verhuur van stationswinkels.

Maar bij projectontwikkeling ligt dat veel moeilijker. De overweldigende geelgestreepte kantoortorens bij Brussel-Zuid, alles samen 150.000 vierkante meter, zijn geen visitekaartje voor een overheidsbedrijf met burgerzin. Eurostation zelf en de NMBS zijn dat gaan beseffen. 'In de loop van de jaren hebben we gemerkt dat je als overheid niet kunt optreden als een vulgaire projectontwikkelaar. Een projectontwikkelaar wil alleen winst maken. Maar als overheid heb je de plicht om kwalitatief hoogwaardige dingen te doen', zegt Herwig Persoons, gedelegeerd bestuurder van Eurostation.

De klik is er gekomen toen ze aan het station van Leuven werkten, zegt Persoons,

en toen de spoorwegen grote stedenbouwkundige wedstrijden uitschreven. Eurostation moest samenwerken (en moest zich meten) met gerenommeerde stedenbouwkundigen. 'Die bureaus als MVRDV, Marcel Smets of West 8 hebben ons geïnspireerd. Wij zijn met de Belgische architectuur meegegroeid van pure architectuur naar urbanisme. We hebben daar een reeks jonge ambitieuze stedenbouwkundigen voor in dienst genomen. Als je een goed stedenbouwkundig plan maakt, kun je bijna geen slechte architectuur meer zetten.'

Het helpt dat de druk om winst te maken, ook vanuit de NMBS mindert. 'Wij werken aan de hand van wat onze aandeelhouder van ons vraagt. Die vraagt nu om hoogstaander en beter te bouwen dan banale projectontwikkeling die veel opbrengt', zegt Persoons. Officieel moet de NMBS zich ook terughoudend opstellen tegenover projectontwikkeling. Zij zijn een spoorwegmaatschappij, geen bouwfirma. Zij bouwen voor het comfort van de reizigers en om meer reizigers naar de stations te halen. Daar zit zeker wat rek op.

Maar Eurostation werkt nog lang niet de zoals veel stedelijke vastgoedbedrijven, zoals Vespa (Antwerpen) of SOB (Gent). Vespa bijvoorbeeld is niet opgezet om financieel winst te maken, zegt de Antwerpse schepen van Stadsontwikkeling, Ludo Van Campenhout, het moet in moeilijke wijken goede gebouwen neerzetten en de ontwikkeling op gang trekken. Het budget van Vespa slinkt met de investeringen die het bedrijf doet, de return is een betere stad.

Eurostation daarentegen moet winst maken. 'Als we niet minstens 15 procent winst kunnen maken, beginnen we zelfs niet aan een project', zegt Persoons. 'Dat is de veiligheidsmarge die we nodig hebben.' Dat ze alleen zekere projecten doen, geeft hun de mogelijkheid om goed te bouwen, zegt Persoons, altijd in nauwe samenspraak met de lokale overheid. Eurostation heeft stadsbesturen iets speciaals te bieden: als dochter van de NMBS kunnen zij de grond ontwikkelen die de NMBS zelf nog heeft, en krijgen ze de bouwrechten.

Zo kunnen ze steden ertoe overhalen om ook voor andere projecten samen met hen in zee te gaan. Met het vastgoedbedrijf van de stad Hasselt bijvoorbeeld richtte Eurostation de nieuwe nv Stationsomgeving op, die het nieuwe justitiepaleis zal bouwen, een opvallende woontoren, winkels en een rits parkeergarages. 'De stad brengt de gronden in, goodwill en een beetje kapitaal. Wij brengen de bouwrechten in met een beetje kapitaal. De rest lenen we van de

banken tegen goeie voorwaarden. Ook voor de ontwikkeling op de gronden van Antwerpen Noord gaan we zo te werk met Vespa.'

Niets dan voordelen, pleit Persoons: 'Als de NMBS in plaats van met ons met een echte privépartner werkt, krijgt ze nog niet de helft van de return die wij geven. Met ons haalt de NMBS het maximale rendement uit haar gronden. En ze heeft niet de onzekerheid van een echte privéontwikkelaar, die zelf alleen voor winst gaat.'

De steden zijn welwillend in hun vergunningen. Zij krijgen een commercieel rendabel project. Niet het ideaal, maar iets wat kan worden gebouwd en verkocht. Gent, waar Eurostation het station en de eerste torens bouwt, mag de komende jaren uittesten hoe hoog het de lat toch kan optrekken.



Meer?

Lees de volledige krant digitaal.

(<http://www.standaard.be/plus/ochtend>)