

Dossiernummer: OMV/2023055245
 Projectinhoudversie (PIV): V7
 Inrichtingsnummer: 20230419-0055
 Ondernemingsnummer exploitant: 0473.652.384

Ministerieel besluit over het beroep aangetekend tegen het besluit RMT-VGN-2023-0509-AGPP-DEP-01 van de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant van 7 maart 2024 waarbij de vergunning werd geweigerd aan nv Project Kloosterstraat voor een bedrijvencomplex, gelegen te 1930 Zaventem, Grote Kloosterstraat zn.

OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG (INCLUSIEF WIJZIGINGEN)

De aanvraag gaat over de bouw en exploitatie van een bedrijvencomplex met bijhorende niet-autonome kantoorvoorzieningen.

De aanvraag heeft betrekking op terreinen gelegen te 1930 Zaventem, Grote Kloosterstraat zn, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



Aanvraag na eerste aanleg (PIV6)

De aanvraag omvat de volgende stedenbouwkundige handelingen:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
Gebouw	Bouwen of herbouwen	De grondoppervlakte van het gebouw is 67.532 m ² , de kroonlijsthoogte bedraagt 26,58 m en de nokhoogte 26,58 m

Buffer	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	De aanleg van een buffer op het perceel
Fietsen	Nieuwbouw van bijgebouwen en niet overdekte lage constructie	Het vrijstaande bijgebouw bevindt zich in de zijtuin. Het heeft een grondoppervlakte van 12,5 m ² , de hoogste kroonlijsthoogte bedraagt 3,08 m en de hoogste nokhoogte 3,08 m
Logo	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Logo's, type reclamebord of – bak, aanwezig op de gevels. De lengte bedraagt 2,7 m en de hoogte 2,7 m
Verharding	Nieuwbouw of aanleggen	De totale oppervlakte van de verharding na de werken is 13.839 m ²
Berm	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Een groenberm wordt aangelegd op het perceel en zal dienen als natuurlijke geluidsberm voor de buurt
Ontbossing	Ontbossen	Een stuk bos dat gelegen is ter hoogte van het gebouw en de buffer zal worden weggehaald. Het gaat om 1 050 m ² bos
Omheining	Nieuwbouw van bijgebouwen en niet overdekte lage constructie	De aanleg van een afsluiting in de voortuin, zijtuin en achtertuin
Brug	Nieuwbouw van bijgebouwen en niet overdekte lage constructies en andere handelingen	Het aanleggen van 3 bruggen over het bufferbekken. Dit is noodzakelijk voor de functionaliteit en de toegang tot de loods
Geluidsscherm	Nieuwbouw van bijgebouwen en niet overdekte lage constructie	Dit scherm bevindt zich in de voortuin, heeft een grondoppervlakte van 8 m ² , het hoogste punt ten opzichte van de grond bedraagt 3,5 m en de afstand tot de dichtstbijzijnde perceelsgrens is 2,17 m

De aanvraag omvat voor wat de ingedeelde inrichting of activiteit betreft:

- de exploitatie van
 - het lozen van huishoudelijk afvalwater, afkomstig van de sanitaire voorzieningen en de horecagelegenheid, in de openbare riolering, met een totaal maximaal debiet van 4.503 m³/jaar;
 - een noodstroomaggregaat met geïntegreerde dieseltank van 600 l voor de sprinklerinstallatie met een vermogen van 343 kVA;
 - 1 transformator (hoogspanningscabine) met een totaal nominaal vermogen van 4 600 kVA, type nat met lekbak, voor de afname en injectie zonnepanelen;
 - 22 warmtepompen met een geïnstalleerde totale drijfkracht van 4 065,26 kW en een totale drijfkracht van 2 839,68 ton CO₂ equivalenten.
 - voor de logistieke units: 15 x warmtepomp van 258,1 kW per unit,
 - voor de kantoren. 7 binnen- en buitenunit combinaties met een vermogen van 16,48 kW + 11,2 kW = 27,68 kW.

De ingedeelde inrichting of activiteit omvat de volgende rubrieken:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
3.2.2°a)	Het lozen van 4 503 m ³ /jaar huishoudelijk afvalwater in de openbare riolering	4 503 m ³ /jaar	3
12.1.1°a)	Noodstroomaggregaat met elektrisch schijnbaar vermogen van 171,5 kVA (343 kVA, <500 bedrijfsuren)	171,5 kVA	3
12.2.2°	Transformator met een individueel nominaal vermogen van 4.600 kVA	4.600 kVA	2
16.3.1°	Warmtepompen met een geïnstalleerde totale drijfkracht van 2.839,68 ton CO ₂ -equivalent	2 839,68 ton CO ₂ -equivalent	1
16.3.2°b)	Warmtepompen met een geïnstalleerde totale drijfkracht van 4.065,26 kW	4 065,26 kW	2

De aanvraag omvat de volgende vegetatiewijziging:

Planaanduiding	Handeling	Beknopte beschrijving
Graft	Het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Het betreft het verwijderen van een begroeide graft in het noordelijk deel van het projectgebied. De graft heeft een lengte van circa 84 m en een oppervlakte van circa 1050 m ² . Er wordt een hoogteverschil van circa 2,50 m overbrugd. Het omvat in huidige toestand verschillende bomen en struikgewassen, met name Acacia, Noorse Esdoorn en Vlinderstruik.

Wijziging(en) van de aanvraag (PIV7)

Tijdens de beroepsfase, op 28 augustus 2024, werd de aanvraag gewijzigd met het volgende:

- een bijkomende stikstoftoets, opgemaakt conform het Stikstofdecreet

De gewestelijke omgevingsambtenaar heeft op 29 augustus 2024 het wijzigingsverzoek aanvaard zonder de organisatie van een nieuw openbaar onderzoek. Voor deze wijziging van de aanvraag is geen nieuw openbaar onderzoek vereist omdat:

- de wijziging geen afbreuk doet aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening;
- de wijziging tegemoet komt aan de adviezen of aan de standpunten, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend,
- de wijziging geen schending van de rechten van derden met zich meebrengt.

Deze wijziging wordt meegenomen in de beoordeling van de aanvraag.

OPENBAAR ONDERZOEK EERSTE AANLEG

Het eerste openbaar onderzoek vond plaats van 22 september 2023 tot en met 21 oktober 2023 in de gemeente Zaventem. Er werden 159 bezwaarschriften ingediend met betrekking tot:

- het resterende groen in de omgeving wordt ingevuld met industrie, hoewel op andere plaatsen toch ruimte voor groen kan vrijgemaakt worden;

- er is 50% leegstand op Lozenberg en Keiberg of op de vervallen industriezone van Machelen, kort bij Brucargo. Het is beter hier eerst gebouwen te herbestemmen. Het VSGB stuurt eerder aan op reconversie, sanering en hergebruik;
- de woonkwaliteit van woonwijken bij grote bedrijvenzones daalt (onveiligheid bij verlaten bedrijvenzones, overlast van storten, ...);
- het project is te grootschalig en niet verenigbaar met woonwijken aan de overzijde van de straat,
- het voorzien van vrachtwagens van 40 ton op een tweede verdieping zal te veel hinder geven. Er wordt ook hinder verwacht van oprijdende vrachtwagens aan de Frans Smolderstraat. Er wordt geen geluidsscherm voorzien;
- de aanvraag is in strijd met het Europese Groene Pact;
- de visualisatie geeft geen correct beeld;
- het betreft geen duurzame ontwikkeling;
- het voorzien van shuttles naar het station blijkt niet realistisch te zijn;
- er wordt meer drukte (meer passages dan 10/min) verwacht dan in het dossier wordt opgegeven. 375 vrachtwagens per dag is een onderschatting;
- er is geen plaats voor buitenmaatse fietsen en de fietsenstallingen zijn onvoldoende aangepast (laden elektrische fietsen, ...);
- de Woluwelaan is niet geschikt voor zwaar verkeer;
- er is nu al heel wat fileleed in de omgeving;
- er wordt geen rekening gehouden in de mobiliteitsstudie met een bedrijvenpark in aanbouw aan de overkant van het kruispunt Grote Kloosterstraat of andere ontwikkelingen in de buurt. Dit kruispunt zal het niet kunnen slikken,
- er is een recreatief voetgangersnetwerk en een druk bereden fietssnelweg aanwezig die zullen worden gekruist. Het is aangewezen lichten of een tunnel te voorzien,
- het fietspad F3 langs de R22 bevindt zich in een waardevol biologisch gebied (iris, riet, wilgen, ...) waardoor ook geen fietspadverlichting kan geplaatst worden ten voordele van de vleermuizen,
- de mobiliteitsstudie refereert naar tellingen op het kruispunt van voertuigen op een kalmere juni dag wanneer velen op vakantie zijn of in examens en naar oude cijfers van 2019. De berekeningen zijn niet correct. De kruispunten zijn al verzadigd in de maanden oktober, november, december, april en mei. De mobiliteitsstudie houdt geen rekening met de regeling van de verkeerslichten;
- sinds 1 juli 2023 rijdt er geen bus meer op de R22. De mobiliteitsstudie is niet up-to-date;
- in de mobiliteitsstudie wordt verondersteld dat 80% van de werknemers met openbaarvervoer zal komen. Dit is niet realistisch door een te verre ligging van een bushalte en station;
- er worden in bedrijvenzones te weinig parkeerplaatsen voorzien om multimodaal verkeer te bevorderen. De werknemers en bezoekers zullen dan in de naastliggende residentiële straten parkeren (Frans Smolderstraat en Jan Van Damstraat),
- de juiste bestemming van het gebouw is niet gekend. In geval van een verdeelcentrum voor Bol.com, Amazon of andere wordt een enorm aantal lichtere voertuigen verwacht. Dat wordt niet vermeld in de mobiliteitsstudie;
- er staat in het mobiliteitsplan dat op termijn de directe verbinding van de R22 naar de Ring zal verdwijnen. Al het vrachtverkeer zal langs het verkeerspunt R22/Leuvensesteenweg/Statieplaats moeten passeren. In het mobiliteitsplan staat dat dit kruispunt nu reeds verzadigd is;
- de vrachtverkeersbewegingen hebben een negatieve impact op de leefbaarheid van de omgeving, verkeer, milieu, geluidsoverlast, ...;
- de Frans Smoldersstraat, aangrenzend aan de Grote Kloosterstraat, wordt afgesloten voor auto's zonder de bewoners hiervan te informeren;

- de opstelling aan de Grote Kloosterstraat (deel west) is niet veilig door de grotere draaicirkels van opleggers;
- de ontwikkelaar vermeldt dat de site vlak bij de ring R0 gelegen is, wat een belangrijke bron van achtergrondgeluid is, vandaar het verwaarloosbare aspect van het geluid dat door de site zelf gegenereerd wordt. Maar dit argument gaat voorbij aan het feit dat het project zich in de directe omgeving van woningen bevindt;
- er wordt een stijging van CO₂- en fijn stof uitstoot verwacht. De belasting is hier al zwaar met de luchthaven en de Ring. Dit is nadelig voor de gezondheid. De deposities van verschillende stoffen worden niet of onvoldoende toegelicht;
- er zou een verbod moeten komen voor vervoer van 3,50 ton in de Grote Kloosterstraat tijdens de spitsuren (7 - 9 u en 16 -18 u),
- de rust bij de kribbe en het rusthuis in de buurt wordt verstoord;
- er zal tijdens een lange periode een zware bijkomende overlast zijn bij de oprichting van dit project;
- er wordt geen rekening gehouden met de klimaatopwarming. Er is een te zware betonning van de site;
- de voorgestelde beplantingsdekking zal de uitstoot van broeikasgassen niet kunnen compenseren,
- de werken zijn al gestart,
- de zware trucks zullen voor trillingen zorgen wat tot schade kan leiden bij de dichtstbijzijnde huizen op de Grote Kloosterstraat en Frans Smoldersstraat,
- er is waardeverlies van de nabijgelegen woningen;
- de rooftopbar zal hinder met zich meebrengen en dat ook tot laat in de avond,
- er wordt gevraagd de studies die hinder monitoren op te volgen;
- het effect van de warmtepompen op de omgeving is niet in kaart gebracht,
- er is een verstoring van de holle wegen door geluid en licht en een verlies aan biodiversiteit;
- de enige groene corridor tussen Zaventem en Sint-Stevens Woluwe (herstel Woluwedal) wordt tenietgedaan,
- er dient meer groen behouden te worden voor de dieren,
- de dakopbouw voor een goed groendak is te min;
- er is risico op vervuiling van grondwater;
- er wordt niet voldoende op infiltratie ingezet in dit overstromingsgevoelig gebied. Er wordt wateroverlast verwacht door het doorgedreven verharderen van de site;
- er wordt niet aangegeven of er gevaarlijke stoffen worden opgeslagen;
- er worden geen maatregelen beschreven inzake veiligheidscontrole van het binnenkomend verkeer,
- de behoefte aan dergelijk grootschalig project werd niet aangetoond.

Het tweede openbaar onderzoek vond plaats van 15 december 2023 tot en met 13 januari 2024 in de gemeente Zaventem. Er werden 281 bezwaarschriften ingediend. De argumenten uit de bezwaarschriften betreffen gelijkaardige argumenten als deze uit het eerste openbaar onderzoek. Bijkomend wordt ook nog het volgende aangehaald:

- de procedure liep tijdens de Kerstperiode,
- het achterliggende perceel aan de autosnelweg is niet langer toegankelijk,
- er wordt geen toegang meer verleend tot de horeca voor de buurt,
- verkeerslichten in fasen zullen zorgen voor lange wachttijden;
- de berekeningen in het MOBER kloppen nog steeds niet;
- de doorgang voor spoedgevallen zal worden verhinderd,
- de berm van 4 m is niet voldoende hoog om geluidshinder in de holle weg tegen te gaan,
- de bodem zal vervuild worden tijdens de werf,

- er is geen alternatief voor de CO₂-uitstoot.

BESTREDEN BESLUIT

De deputatie van de provincie Vlaams-Brabant heeft op 7 maart 2024 het besluit RMT-VGN-2023-0509-AGPP-DEP-01 genomen, waarbij de vergunning werd geweigerd.

BEROEP

Het beroep is ingediend door de nv Verbist Advocatuur, Paquaylaan 184, 3550 Heusden-Zolder namens de aanvrager

De aanvrager treedt de weigeringsmotieven van de deputatie niet bij, en meent dat een andersluidende conclusie zicht opdringt. De beroepsindiener gaat in zijn beroepsschrift in op de volgende weigeringsgronden:

- impact op de mobiliteit ingevolge de hoge bouwdichtheid – de zware bezetting van het perceel zou de draagkracht in functie van de mobiliteit ervan overschrijden
- de wegcapaciteit in de ruimere regio en de nabijgelegen wegenis en kruispunten zou haar limieten bereiken.
- het MOBER zou zijn gebaseerd op aannames die – wanneer deze een onderschatting zouden zijn – grote gevolgen kunnen hebben op de afwikkelingscapaciteiten van de omliggende weginfrastructuur.
- er zou verder onderzoek moeten gebeuren naar de mobiliteitsprofielen van de verwachte gebruikers
- er zou een bijkomend onderzoek moeten worden gevoerd naar de uitwerking van de verkeerslichtenregeling en andere alternatieve maatregelen.
- er zouden onduidelijkheden bestaan over het parkeren van vrachtwagens en er zou meer duidelijkheid moeten komen over de noodzaak van een bufferparking en het aantal vrachtwagens per dag/per kade.

REGELGEVEND KADER

Het beroep wordt behandeld rekening houdend met de ter zake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (Omgevingsvergunningsdecreet), het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (Natuurdecreet), het decreet van 15 juli 2016 betreffende het Integraal Handelsvestigingsbeleid (decreet IHB) en hun uitvoeringsbesluiten.

ONTVANKELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID

Het bestreden besluit is bekendgemaakt op 18 april 2024 op het Omgevingsloket en door aanplakking vanaf 20 april 2024.

Het beroep is ontvangen op 115 mei 2024 en volledig en ontvankelijk verklaard op 7 juni 2024

De Vlaamse Regering is bevoegd om in laatste administratieve aanleg een beslissing te nemen over beroepen tegen beslissingen van de deputatie in eerste administratieve aanleg, volgens de gewone procedure.

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw is bevoegd om op te treden voor de Vlaamse Regering met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 30 september 2024 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering

ADVIEZEN

Op 14 juni 2024 deelde de ASTRID-veiligheidscommissie op het Omgevingsloket mee dat het voorwaardelijk gunstig advies van 26 september 2023, verleend in eerste aanleg, behouden blijft

Op 17 juni 2024 deelde het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer op het Omgevingsloket mee dat het voorwaardelijk gunstig advies van 26 september 2023, verleend in eerste aanleg, behouden blijft.

Op 17 juni 2024 deelde de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) (Water – Lucht (industrie)) op het Omgevingsloket mee dat geen advies zal worden verleend aangezien deze instantie voor dit dossier geen adviesverlenende instantie is

Op 19 juni 2024 deelde de VMM (Lucht (mobiliteit)) op het Omgevingsloket mee dat geen advies zal worden verleend aangezien er geen project-MER aan de aanvraag toegevoegd werd

Op 19 juni 2024 deelde het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) op het Omgevingsloket mee dat het voorwaardelijk gunstig advies van 8 november 2023, verleend in eerste aanleg, behouden blijft.

Op 26 juni 2024 deelde de VMM (Grondwater) op het Omgevingsloket mee dat geen advies zal worden verleend aangezien deze instantie voor dit dossier geen adviesverlenende instantie is

Het advies van 5 juli 2024 van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is voorwaardelijk gunstig. Dit advies herneemt het advies van AWV van 14 januari 2024 in eerste aanleg (PIV6), maar is gewijzigd ten opzichte van het verleende advies van 6 november 2023 (eerste aanleg PIV5)

Het advies van 8 juli 2024 van de VMM (Watertoets) is voorwaardelijk gunstig, en niet gewijzigd ten opzichte van het eerder verleende advies in eerste aanleg (PIV6) van 22 december 2023.

Het advies van 17 juli 2024 van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is voorwaardelijk gunstig. Dit advies is gewijzigd ten opzichte van het verleende advies van 13 oktober 2023 uit eerste aanleg (PIV5)

Het advies van 29 juli 2024 van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Zaventem is ongunstig.

Het geïntegreerde advies van 29 augustus 2024 van de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP) (Ruimte en Milieu) van het Departement Omgeving is voorwaardelijk gunstig

GOVC

De beroepsindiener (tevens de aanvrager) werd tijdens de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie van 3 september 2024 gehoord en verklaarde hierbij het volgende.

- men verwijst naar de uitgebreide verweernota en replieknota waarin de adviezen en de daarin gestelde voorwaarden worden toegelicht;
- alle adviezen zijn gunstig, met uitzondering van het advies van het CBS van de gemeente Zaventem,
- middels PIV7 werd recent nog een geactualiseerde stikstofnota toegevoegd, deze bevestigt de resultaten van de bestaande stikstofnota;
- de aanvrager benadrukt dat het project volledig in overeenstemming is met de planologische bestemming en dat uit het dossier blijkt dat de hinderaspecten aanvaardbaar zijn:
 - voor wat betreft de geluidshinder voor de omwonenden wordt vastgesteld dat de gebouwen geluidsbufferend zullen werken waardoor de omwonenden minder hinder zullen ondervinden van de R22 en de Ring. Er wordt ook nog een extra geluidsberm voorzien aan de zuidzijde van het projectgebied,
 - voor wat betreft de natuurwaarden wordt benadrukt dat niet aan de holle weg wordt geraakt;
 - voor wat betreft de mobiliteit werd een mobiliteitsstudie, inclusief een sensitiviteitstoets toegevoegd aan het dossier. Alsook een bijzondere eenzijdige belofte dat de worstcasebenadering uit de studie zal gerespecteerd worden;
- in het ongunstige advies van het CBS wordt verwezen naar mogelijke maatregelen ter hoogte van het kruispunt om de impact te beperken, maar het kruispunt is recent reeds vergund, dit is dus beslist beleid. Bovendien toont het MOBER aan dat de impact aanvaardbaar is.

Het advies van 3 september 2024 van de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie is voorwaardelijk gunstig.

HISTORIEK

De aanvraag betreft een nieuwe ingedeelde inrichting of activiteit.

De volgende relevante bouwvergunningen, stedenbouwkundige vergunningen of omgevingsvergunningen zijn gekend op de locatie van de aanvraag:

- Besluit OMV/2020060891 verleend door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Zaventem van 13 juli 2020 voor het afgraven roodbakkende leem (reliëfwijzigingen);
- Besluit OMV/2022093802 verleend door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Zaventem van 3 oktober 2022 het bijkomend afgraven van leem (reliëfwijziging),
- Besluit OMV/2022170085 verleend door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Zaventem van 13 maart 2023 voor het bijkomend afgraven van leem (reliëfwijziging)
- Ministerieel besluit OMV/2019132086 verleend op 27 oktober 2020 voor de heraanleg van het kruispunt R22 Woluwedal en de Grote Kloosterstraat.

BESCHRIJVING LOCATIE EN OMGEVING

Het projectgebied is gelegen langs de Woluwelaan R22, tegen de Brusselse Ring, ten zuidwesten van de kern van gemeente Zaventem. Op circa 1 km ligt het op- en afrittencomplex met de E40.

Het projectgebied maakt deel uit van het bedrijventerrein Lozenberg dat zich tussen de E40 en de Woluwelaan bevindt. Op dit bedrijventerrein hebben zich verschillende kleine tot middelgrote bedrijven bevestigd. Deze bedrijvenzone wordt in twee gesplitst door de Leuvensesteenweg. De projectzone uit deze aanvraag bevindt zich op het gedeelte ten noorden van de Leuvense steenweg. Deze zone is braakliggend en wordt in twee gesplitst door de Grote Kloosterstraat. De aanvraag betreft de noordelijke plot van dit terrein. Aan de overzijde van de Grote Kloosterstraat (ten zuiden van het projectgebied) is nog een braakliggend industrieterrein aanwezig.

Langs de noordwestelijke rand van de bedrijvenzone is een beperkte lintbebouwing behouden gebleven. Hier is tevens een park aangelegd waarin de Woluwe werd opengelegd met meandering en ruimte voor overstromingen.

In het noorden van het bedrijventerrein is een boomgordel behouden. Aan de overkant van de Woluwelaan zijn recent enkele hogere gebouwen opgericht. Het betreffen gebouwen met een gemengde invulling van wonen, handel en diensten. Tegen de Woluwelaan staat bijvoorbeeld een lang smal volume dat bestaat uit drie tot vier bouwlagen onder een plat dak. Nabij het kruispunt met de Grote Kloosterstraat heeft dit gebouw een accentvolume bestaande uit acht bouwlagen. Net ten noorden is het businesspark 'Drie Linden' in oprichting. Het gaat om een groep van vier gebouwen bestaande uit drie tot vijf bouwlagen die wat hoger op de helling langs de Zaventemsebaan, aansluitend bij het bedrijvenpark aan de Hector Henneulaan, gelegen zijn.

Nog aan de overzijde van de Woluwelaan (west-noordwest) ligt de woonwijk Rijmelgem die een uitloper vormt van de kern van Sint-Stevens Woluwe. In de wijk Rijmelgem komt voornamelijk een residentiële bebouwing voor bestaande uit twee of drie bouwlagen. Verder naar het westen toe wordt de bebouwing kleinschaliger. Ten westen van de wijk Rijmelgem ligt een grote open ruimte gebied van gras- en akkerlanden geprangd tussen de bebouwing van de Woluwelaan, de Hermeslaan en de militaire basis van Evere.

Aan de overzijde van de E40 (oost) ligt de woonwijk Bloemenveld die eerder afgezonderd ligt van de kern van Zaventem. Deze wijk is omringd door beboste percelen, graslanden en waterpartijen langs de Woluwe.

Het projectgebied, dat zich in het noordelijk gedeelte van het bedrijventerrein bevindt, heeft een totale oppervlakte van circa 13 ha. Het betreft een vierhoekig geheel, dat nagenoeg als enige ongebouwde deel binnen de bedrijvenzone over gebleven is. Het heeft een breedte van circa 450 m aan de Woluwelaan en een lengte van 440 m aan de E40. Het perceel is momenteel braakliggend en er werden reeds enkele reliëfwijzigingen uitgevoerd op het zuidoostelijk deel. Het goed kent een groot hoogteverschil van west naar oost. Het gaat over een hoogte van circa 21 m.

In het zuidwesten grenst de bedrijvenzone aan de Grote Kloosterstraat. Daar is nog bebouwing aanwezig. Ook de bebouwing aansluitend bij het bedrijventerrein in de Frans Smoldersstraat betreft eerder een oudere en kleinschalige bebouwing.

Wegen

Het projectgebied grenst in noordzijde aan de Woluwelaan (R22), en aan de oostzijde aan de E40

Ten zuiden van het projectgebied loopt de Grote Kloosterstraat. Deze straat start als een volwaardige zijstraat aan de Woluwelaan (R22) en gaat circa 100 m over in een holle weg. Het vormt een verbinding met de Romboutsstraat die een gedeelte van het bedrijvenpark aan de oostelijke zijde bedient. Net na het kruispunt met de R22 takt de Frans Smoldersstraat af van de Grote Kloosterstraat. Op het kruispunt Grote Kloosterstraat x R22 komt tevens de Jozef Van Damstraat uit die als enige weg een uitweg vormt naar de R22 voor een groot gedeelte van de wijk Rijmelgem.

Langs de zuidelijke zijde van de R22 is een gedeelte van de fietssnelweg F202 tussen Zaventem en Sint-Stevens-Woluwe aangelegd die langs het betrokken goed passeert.

Voetwegen nr. 31 en nr. 42, die dwars over het goed lopen werden reeds afgeschaft.

Het kruispunt Grote Kloosterstraat x R22 wordt heden heraangelegd.

Waterlopen.

Langs het projectgebied loopt de Woluwe (onbevaarbare waterloop van 1^e categorie)

Natuur:

Het projectgebied is gelegen op circa 5,5 km van het habitatrichtlijngebied 'Valleigebied tussen Melsbroek, Kampenhout, Kortenberg en Veltem' (BE2400010) en op meer dan 5 km van het habitatrichtlijngebied 'Valleien van de Dijle, Laan en IJse met aangrenzende bos- en moerasgebieden' (BE2400011). Het dichtstbijzijnde VEN-gebied, 'Floordambos' is gelegen op circa 4,5 km van de aanvraag.

Binnen een straal van 2 km komen twee beschermde natuurgebieden voor als onderdeel van het VSGB. Beide deelgebieden zijn aangeduid als natuurverwevingsgebied. Het dichtstbijzijnde is gelegen ten noorden van het projectgebied, aan de overzijde van de Woluwelaan/R22.

Ten zuiden van het projectgebied is een holle weg (Grote Kloosterstraat) gelegen. Deze wordt aangeduid als biologisch zeer waardevol.

Seveso:

Het dichtstbijzijnde Seveso-bedrijf betreft de hogedrempelinrichting nv Hydrant Refuelling System op bijna 4 km van de projectlocatie verwijderd.

Andere:

De aanvraag is volgens de criteriumkaart advies lucht stedenbouwkundig aspect gelegen binnen de contour.

PLANOLOGISCHE LIGGING

Plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen

De aanvraag is volgens het gewestplan 'Halle – Vilvoorde - Asse', vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 maart 1977 en de gedeeltelijke wijziging, bij besluit van de Vlaamse Regering van 17 juli 2000, gelegen in gebied voor luchthavengerelateerde kantoren en diensten en bufferzones.

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften zoals bepaald in artikel 14.4.5 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen en artikel 19 van de aanvullende voorschriften van het gewijzigd gewestplan. Deze voorschriften luiden als volgt.

“Artikel 14.4.5.

De bufferzones dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.”

“Artikel 19. - Gebied voor luchthavengerelateerde kantoren en diensten

Dit gebied is bestemd voor hoogwaardige kantoren en diensten gerelateerd aan de aanwezigheid van de luchthaven, met nadruk op hoofdkwartieren. De relatie met de luchthaven kan zowel een fysieke binding betreffen, alsook een imago-relatie. Enerzijds kunnen activiteiten met een fysieke binding bestaan uit verwerkende of verhandelende bedrijvigheid met betrekking tot goederen die luchtvervoer vereisen. Anderzijds kan een hoog aantal personenverplaatsingen via de lucht evenzeer de nabijheid van de luchthaven vereisen zoals hoofdkwartieren van multinationals en ondernemingen, het internationaal georiënteerde congres- en beurswezen, internationaal georiënteerde hotels. De imago-gerelateerde activiteiten betreffen bedrijven die omwille van het imago de luchthaven én de nabijheid van Brussel als bestuurlijk en economisch beslissingscentrum opzoeken (grote kantoorcomplexen, bedrijvenzetels, bestuurlijke administraties, distributiecentra, hoogtechnologische bedrijven). Bij de inrichting van het gebied zal rekening worden gehouden met de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten van het terrein en de onmiddellijke omgeving, alsook met de ontsluiting van het gebied via openbaar vervoer”

De aanvraag is volgens het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) ‘afbakening VSGB en aansluitende open ruimtegebieden’, vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2011, gelegen in gemengd regionaal bedrijventerrein (artikel C7.3), ontsluiting (artikel C7.3.7 en buffer (artikel C7.3.6)

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt:

“Artikel C7.3 Gemengd regionaal bedrijventerrein

Artikel C7.3.1

Het bedrijventerrein is bestemd voor bedrijven met de volgende hoofdactiviteiten.

- productie, opslag, bewerking en verwerking van goederen;
- productie van energie
- onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten
- op- en overslag, voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en groothandel;

De volgende hoofdactiviteiten zijn niet toegelaten:

- kleinhandel;
- agrarische productie;
- autonome kantoren;
- afvalverwerking met inbegrip van recyclage;
- verwerking en bewerking van mest of slib;
- verwerking en bewerking van grondstoffen met inbegrip van delfstoffen.

Artikel C7.3.2

Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze rekening houden met zuinig ruimtegebruik. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:

- het optimaal gebruiken van de percelen, echter rekening houdend met de verplichtingen inzake veiligheid;
- de mogelijkheid om bepaalde diensten onder te brengen in gemeenschappelijke gebouwen op het bedrijventerrein;
- het groeperen en organiseren op het bedrijventerrein van parkeermogelijkheden voor de gebruikers en bezoekers

Gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen, inherent aan het functioneren van het regionaal bedrijventerrein, zijn toegelaten

Kantoren en toonzalen met beperkte vloeroppervlakte, ondergeschikt en gekoppeld aan de productieactiviteit van individuele bedrijven, zijn toegelaten voor zover die activiteiten geen loketfunctie hebben en geen autonome activiteiten uitmaken. De toonzalen mogen maximaal 10% van de gelijkvloerse bebouwde oppervlakte innemen, ongeacht op welk niveau de toonzalen worden ingericht, en de toonzaaloppervlakte mag maximaal 500 m² zijn. Inrichtingen voor de huisvesting van bewakingspersoneel van maximaal 200 m² vloeroppervlakte, geïntegreerd in het bedrijfsgebouw, zijn toegelaten. Indien het noodzakelijk is voor de veiligheid van het bewakingspersoneel is de niet-integratie toegelaten.

Artikel C7.3.3

Bij een vergunningsaanvraag voor een project van minstens 1000 m² bruto vloeroppervlakte wordt een inrichtingsstudie gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. De inrichtingsstudie zal tenminste aantonen hoe het parkeren niet wordt afgewenteld op het openbaar domein, op welke wijze wordt ingespeeld op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, hoe de ontsluiting zal verlopen, hoe de buffering naar omliggende bestemmingen wordt voorzien, hoe wordt ingepast in het landschap en hoe de waterhuishouding wordt geregeld.

De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.

Artikel C7.3.4

Voor zover er geen algemene adviesverplichting is, zijn handelingen die tegelijk aan de onderstaande voorwaarden voldoen slechts toegelaten nadat de gewestelijke dienst die bevoegd is voor de veiligheidsrapportering advies heeft verstrekt volgens de bepalingen van de Vlaamse Codex ruimtelijke ordening over adviesvragen:

- *Het gaat over handelingen voor een nieuwe inrichting die vallen onder de toepassing van het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken*
- *De geplande inrichting is gelegen binnen een straal van 2 km van een gebied waar wonen is toegelaten, of van een aanwezige of geplande cluster van ten minste vijf niet onteigende woongelegenheden, of van een gebied waar een ziekenhuis of een school of een verzorgingsinstelling of van een door publiek bezochte plaats of gebouw met inbegrip van recreatiegebied, aanwezig of gepland is.*

Deze bepaling vervalt vanaf de inwerkingtreding van wetgeving waarin de adviesverplichting van de gewestelijke dienst die bevoegd is voor de veiligheidsrapportering voor stedenbouwkundige vergunningen wordt gereguleerd

Artikel C73.5

De bestaande activiteiten of functies die niet inbegrepen zijn in artikel C731 en die aanwezig zijn in dit gebied op het moment van definitieve vaststelling van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan kunnen blijven bestaan tot de stopzetting. Alle handelingen die nodig zijn om een bestaande activiteit of functie te bestendigen zijn toegelaten. De uitbreiding van de bestaande activiteiten of functies is beperkt tot de percelen in eigendom of gebruik voor de bestaande activiteit in dit gebied op het moment van definitieve vaststelling van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Artikel C73.6 Buffer

Tussen de bedrijven en de aangrenzende zones wordt in een buffer voorzien. De buffer moet voldoen aan de voorwaarden van waterbuffering, visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en afstand

De bufferzone wordt dicht beplant met streekeigen struiken en hoogstammige bomen met het oog op het bufferen van de bedrijfsactiviteiten ten opzichte van de aanliggende functies.

Alleen werken en handelingen met het oog op de aanleg en het onderhoud van de buffer zijn toegelaten met inbegrip van de aanleg en het onderhoud van toegangswegen met inbegrip van de aanleg van brandwegen in waterdoorlatende verharding indien dit om redenen van brandveiligheid wordt opgelegd of van waterbeheersingswerken.

Uiterlijk in het plantseizoen dat volgt op het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning, na de inwerkingtreding van dit ruimtelijk uitvoeringsplan, moet de zone voor buffer aangelegd en beplant zijn

Daarnaast zijn installaties voor het opwekken van hernieuwbare energie toegelaten.

Artikel C7.3.7 Ontsluiting

Dit gebied dient ontsloten te worden naar de Woluwelaan.”.

De aanvraag is volgens het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) - deel Noord', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 8 maart 2024, gelegen in gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (artikel 3) en natuurgebied (artikel 4).

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt.

“Artikel 3 Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur

3.1. Bepalingen m.b.t de bestemming

Zolang het gebied of delen van het gebied aangeduid met deze overdruk niet worden benut in functie van de landschappelijke en functionele inpassing van de betreffende infrastructuur, is de grondkleur van toepassing

De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van wegeninfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht

3.2. Toegelaten werken, handelingen en wijzigingen

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn naast werken, handelingen en wijzigingen die toegelaten zijn volgens de grondkleur, ook werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor:

het functioneren, aanpassen of aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen van infrastructuur. Dergelijke infrastructuur, inclusief aansluitingen op het onderliggend wegennet en alle aanhorigheden, worden ruimtelijk kwalitatief en landschappelijk ingepast in de omgeving,

- visuele afscherming, omgevingsafscherming in functie van lucht en geluid, landschappelijke inpassing van de infrastructuur in de zone voor wegeninfrastructuur, aanhorigheden, technische en functionele constructies en infrastructuur horende bij de infrastructuur in de zone voor wegeninfrastructuur;*
- ecologische infrastructuur (zoals landschapsbruggen, ecoducten, ecotunnels) en kleine landschapselementen;*
- infrastructuur voor niet-gemotoriseerd verkeer, gemotoriseerde fietsen, speed pedelecs/ klasse P-verkeer en evenwaardig, met inbegrip van fietssnelwegen,*
- het wijzigen, verplaatsen of opheffen van bestaande wegen voor gemotoriseerd verkeer;*
- vervanging, herstel of ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu [.]*

Artikel 4. Natuurgebied

4.1. Bestemming

Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en bos. Recreatief medegebruik is een ondergeschikte functie.

4.2. Toegelaten werken, wijzigingen en handelingen

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de ontwikkeling, de instandhouding en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en bos en van de landschapswaarden zijn toegelaten

Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet overschreden wordt, zijn de volgende werken, handelingen en wijzigingen eveneens toegelaten:

- Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur voor het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer;*
 - Het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van nutsleidingen. Nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid;*
 - onderhoudswerken in functie van bestaande spoorwegen en bestaande spoorwegbermen;*
 - het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien;*
 - het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, de waterkwaliteit en de verbindingsfunctie;*
 - het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden;*
 - het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuren tegen overstromingen,*
 - handelingen die nuttig en nodig zijn voor het vrijwaren van de luchtveerksveiligheid*
- Alle vermelde werken, handelingen en wijzigingen zijn slechts toegelaten voor zover ze niet strijdig zijn met de gangbare luchtvaarterfdienstbaarheden of een gevaar opleveren voor de luchtveerksveiligheid. [...]*

4.3. Bepalingen m.b.t. het waterbeheer

Handelingen die nodig of nuttig zijn voor:

- *het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien;*
- *het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, de waterkwaliteit en de verbindingsfunctie,*
- *het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden;*
- *het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuren tegen overstromingen; zijn toegelaten voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuur-technische milieubouw. De in artikel 4.1 tot 4.2 genoemde handelingen kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen”.*

De aanvraag is niet gelegen binnen een gemeentelijk of provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, noch binnen een plan van aanleg, noch binnen de begrenzing van een goedgekeurde en niet-vernietvervalende verkaveling.

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

Artikel 7.4.5 van de VCRO stelt dat de voorschriften van de ruimtelijke uitvoeringsplannen, voor het grondgebied waarop ze betrekking hebben, de voorschriften van de plannen van aanleg vervangen, tenzij het ruimtelijk uitvoeringsplan het uitdrukkelijk anders bepaalt

De aanvraag moet beoordeeld worden aan de hand van de stedenbouwkundige voorschriften van de GRUP's 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden' en 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) - deel Noord'

VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN

De aanvraag wordt getoetst aan de volgende gewestelijke verordening(en).

- het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater. Verder 'Hemelwaterverordening'.
- het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid

De aanvraag wordt getoetst aan de volgende relevante gemeentelijke of provinciale bouw- en stedenbouwkundige verordeningen:

- de provinciale stedenbouwkundige verordening van 26 september 2023 met betrekking tot de afvoer van hemelwater
- de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening goedgekeurd op 21 november 2016 door de gemeenteraad inzake parkeervoorzieningen van Zaventem

VERPLICHTINGEN VANUIT EUROPESE REGELGEVING

Milieueffectrapportage

De aanvraag heeft betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage III van het project-MER-besluit, meer bepaald rubriek "10.a) industrieterreinontwikkeling (projecten die niet onder bijlage II vallen)" en de aanvraag omvat een m.e.r.-screening.

De mogelijke effecten van het project op de omgeving zijn onderzocht en er is gemotiveerd waarom deze niet aanzienlijk zijn. Hierbij wordt voornamelijk ingegaan op de disciplines bodem, watersysteem, mobiliteit, lucht, geluid en trillingen, biodiversiteit en licht en straling. Uit deze beoordeling blijkt dat de aanvraag afdoende werd getoetst aan de relevante selectiecriteria zoals opgenomen in bijlage II van het DABM.

De aanvraag werd op 18 september 2023 getoetst aan de criteria van bijlage II van het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM). Er werd geoordeeld dat in het licht van de kenmerken van het project, de plaatselijke omstandigheden en de kenmerken van zijn potentiële effecten er geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn, zodat het project bijgevolg niet MER-plichtig is.

Naar aanleiding van de bespreking tijdens de POVC-vergadering van 21 november 2023 werd in eerste aanleg een nieuwe projectversie ingediend, waarbij onder meer aanpassingen werden uitgevoerd aan de MER-screening. Er werd met name aan de MER-screening 'Effect bij ongevallen of ramp' toegevoegd alsook "Effect onroerend erfgoed" en "Effect andere" en er werd gemotiveerd waarom deze mogelijke effecten van het project op de omgeving niet aanzienlijk zijn.

De conclusies van de provincie Vlaams-Brabant worden op basis van bovenstaande beoordeling van de mer.-screening bevestigd. Een project-MER kan redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten bevatten.

ARCHEOLOGIENOTA

Het decreet betreffende het onroerend erfgoed van 12 juli 2013 bepaalt dat een archeologienota moet worden toegevoegd bij bepaalde aanvragen tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen.

In de aanvraag is een archeologienota met ID 26165, waarvan op 1 juni 2023 akte werd genomen door het agentschap Onroerend Erfgoed, toegevoegd.

Gelet op de erosie en de afgraving van het terrein wordt het kennispotentieel bij verder onderzoek zeer laag ingeschat, en is vervolgonderzoek niet noodzakelijk.

In advies van de afdeling GOP van het Departement Omgeving wordt als voorwaarde opgenomen dat de meldingsplicht van archeologische vondsten geldt. Aangezien de melding van een zogenaamde toevalsvondst sowieso geldt, moet dit niet expliciet in de vergunningsvoorwaarden worden opgenomen.

BEOORDELING

Aanvraag (inclusief wijzigingen)

De voorliggende aanvraag betreft het bouwen en uitbaten van een bedrijvencomplex met bijhorende kantoorvoorzieningen en aanhorigheden.

Centraal op het goed worden twee gebouwen opgetrokken die met een lager tussenvolume met elkaar gekoppeld zijn. Centraal tussen beide gebouwen ligt het circulatie-erf waar alle activiteiten van laden en lossen worden geconcentreerd. De grote hallen bestaan telkens uit de

twee driedubbelhoge lagen waarin de verschillende bedrijven zich kunnen vestigen in afzonderlijke units

Gebouw A biedt ruimte aan negen warehouse-units, verdeeld over twee verdiepen (vijf op de benedenverdieping en vier op de verdieping) Het betreft 54 592 m² aan magazijnruimten voor logistieke doeleinden Gebouw B omvat zes units, met een bruto vloeroppervlakte van 39.365 m², met telkens drie units per verdieping. Aanvullend wordt bij quasi elke unit een mezzanine van circa 450 m² tot 850 m² voorzien. Deze ruimten bieden plaats voor ondersteunende functies bij de logistieke activiteiten Bij vijf warehouse-units wordt ook een oppervlakte aan kantoorruimte voorzien. Het gaat in totaal om 5.569 m²

Boven op het dak van gebouw A worden een bedrijfsrestaurant/rooftopbar, sportveld, vergaderruimten en sportlokalen in aparte kleinere volumes aansluitend bij het groendak gebouwd. Deze zijn bedrijfsondersteunend en bestemd voor de werknemers en klanten. Ter hoogte van het kruispunt met de Woluwelaan wordt een accentvolume geplaatst dat toegang biedt tot deze volumes

Naast de noodzakelijke verharding voor de wegenis worden op het terrein ook een infiltratiebuffer voorzien met 3 bruggen, noodzakelijk voor de functionaliteit en de toegang tot de voorziene loods. Aan de zuidelijke rand zal, nabij de Grote Kloosterstraat/holle weg een geluidsschem en een groenbuffer worden aangelegd De groenbuffer aan de noordelijke rand van het terrein wordt behouden en versterkt. Het ontwerp besteedt ook veel aandacht aan de groenaanleg (voortuin, achtertuin, zijtuin) rondom de gebouwen. Rond de site wordt een omheining geplaatst.

Binnen de aanvraag wordt ook een ontbossing en een vegetatiewijziging aangevraagd. Het betreft het verwijderen van een begroeide graft met een oppervlakte van circa 1.050 m²

De nieuwe ontwikkeling zal, zoals opgenomen in het van toepassing zijnde RUP (artikel 7.3.7) ontsluiten op de Woluwelaan (R22), aan de zuidwestelijke hoek van het perceel, en dus zo ver mogelijk van andere knooppunten op de R22. Op deze plaats is reeds een kruispunt aanwezig waar de Grote Kloosterstraat en de Jozef van Damstraat op de R22 uitkomen.

Gezien de Grote Kloosterstraat niet voldoende uitgerust was om het bijkomend verkeer van het bedrijventerrein op te vangen diende De Grote Kloosterstraat en het kruispunt met de R22 te worden heraangelegd. Voor deze heraanleg is de vergunning reeds verleend en zijn de werken opgestart. Het voorliggende project zal aftakken van deze vernieuwde Grote Kloosterstraat met een eigen private ontsluitingsweg.

De aanvrager heeft de intentie om de units, inclusief de burelen, te verhuren en wenst een omgevingsvergunning te bekomen voor de gebouw-gebonden ingedeelde inrichtingen en activiteiten die horen bij de uitbating van dergelijke inrichting De toekomstige activiteiten zullen zich beperken tot de opslag en verdeling van diverse (consumenten)goederen, verpakkingsmaterialen, droge voeding, enzovoort. De aanvrager zal zelf geen eigenaar zijn van op te slagen goederen. De rubrieken gekoppeld aan de opslag van de goederen zullen onderdeel uitmaken van een aparte omgevingsvergunningsaanvraag eens de op te slagen goederen gekend zijn. Met deze aanvraag worden enkel de gebouw-gebonden ingedeelde inrichtingen en activiteiten aangevraagd. Het betreft enerzijds de lozing van het huishoudelijk afvalwater afkomstig van de sanitaire voorzieningen en de horecagelegenheid in de openbare riolering (maximaal debiet 4 503 m³/jaar), anderzijds enkele rubrieken die in relatie staan tot de verwarming en koeling van de gebouwen (warmtepompen principe luchtverdamper) voor de logistieke units en de kantoren met een geïnstalleerde totale drijfkracht van 4 065,26 kW en

een totale drijfkracht van 2.839,68 ton CO2 equivalenten), alsook de technische installaties (een noodstroomaggregaat met geïntegreerde dieseltank van 600 liter ten dienste van de sprinklerinstallatie met een vermogen van 343 kVA en een transformator/hoogspanningscabine met een totaal nominaal vermogen van 4 600 kVA, type nat met lekbak, ten dienste van afname en van injectie zonnepanelen).

De oorspronkelijke aanvraag (PIV5) werd tijdens de procedure in eerste aanleg, naar aanleiding van de ingediende bezwaren tijdens het eerste openbaar onderzoek, de verleende adviezen en de eerste bespreking van het dossier tijdens de POVC-vergadering van 21 november 2023, gewijzigd (PIV6) met onder meer een aanpassing van het MOBER, van de stikstofnota en de m.e.r.-screening, het toevoegen van een passende beoordeling, een geluidstudie en een (tweede) positief pré-advies van INTER en een aanpassing van de plannen (incl diverse nota's) in functie van de gemaakte opmerkingen en adviezen. Tijdens de procedure in laatste aanleg werd nog een bijkomende stikstoftoets toegevoegd (PIV7).

Beroep

Het beroep is ingediend namens de aanvrager en heeft betrekking op het weigeren van de omgevingsvergunning voor het bouwen van een bedrijvencomplex met bijhorende niet-autonome kantoorvoorzieningen, gelegen Grote Kloosterstraat zn te 1930 Zaventem door de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant op 7 maart 2024.

Geluid en trillingen

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase kan er mogelijks geluids-en trillingshinder optreden door het werfverkeer en het gebruik van werfmachines. De werken vinden enkel overdag plaats. Trillingshinder van de bouwwerken zelf wordt niet verwacht aangezien het nieuwe gebouwencomplex niet verbonden zal zijn met een bestaand gebouw.

Aangezien dit een tijdelijke fase is en de mogelijke hinder overdag plaatsvindt, worden er geen aanzienlijke effecten verwacht. Bovendien zal de hinder gemaskeerd worden door het reeds aanwezige verkeer.

Exploitatiefase

De activiteiten zullen zich voornamelijk binnen afspelen. Vanuit de inrichting zijn geluidsemissies voornamelijk te verwachten vanwege het verkeer en de laad- en losactiviteiten, en de warmtepompen.

Om geluidshinder te voorkomen worden de volgende maatregelen voorzien.

- de laad-en loszones worden ingekapseld tussen de gebouwen;
- er wordt een geluidsmuur voorzien ter hoogte van de laad- en loszone horende bij de warehouses (niveau +1), om te vermijden dat het geluid van laden en lossen zich richting de omgeving verspreidt;
- het circulatie-erf wordt centraal op de site voorzien, tussen de gebouwen, zodat het geluid ingesloten blijft tussen deze gebouwen en geen uitweg neemt richting de omgeving;
- er wordt een geluidsscherm (hoogte 3,5 m) voorzien langsheen de in- en uitrit van het terrein, dit scherm wordt aangevuld met een groene berm (hoogte 4 m) langsheen de Grote Kloosterstraat/holle weg.

Het groendak en de complementaire voorzieningen die daar worden voorzien, worden enkel aangeboden als ondersteuning aan de bedrijven (niet voor derden) en worden alleen tijdens de bedrijfsuren gebruikt. Hiervan wordt geen (geluids)overlast verwacht.

De omgeving van de aanvraag wordt gekenmerkt door een hoge mate van achtergrondgeluid, vanwege de R0 en secundaire wegen. Merk op dat de gebouwen uit de aanvraag zullen fungeren als een afschermend object voor het omgevingsgeluid (afkomstig van de E40/R0) ter hoogte van de woningen aan de zuidrand van het projectgebied (Grote Kloosterstraat, Frans Smoldersstraat)

Bij de aanvraag is een akoestisch onderzoek gevoegd om de impact van de exploitatie op het geluidsklimaat in de omgeving te beproeven. In de studie werd de verwachte geluidsemissie ten gevolge van het project afgetoetst – ter hoogte van de 2 meest nabije bewoonde panden (BP1 en BP2) - aan de van toepassing zijnde richtwaarden voor het geluid in open lucht uit titel II van het VLAREM voor wat betreft *industriegebieden, dienstverleningsgebieden, gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen en ontginningsgebieden tijdens de ontginning*” alsook deze voor *“gebieden of delen van gebieden op minder dan 500 m gelegen van gebieden voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen, van dienstverleningsgebieden of van ontginningsgebieden, tijdens de ontginning”*. Uit deze toetsing blijkt aan de VLAREM-normen kan worden voldaan

De geluidstudie toont ook aan dat de verkeersgeluidimmissie ten gevolge van de R0 ter hoogte van de Frans Smolderstraat/Grote Kloosterstraat aanzienlijk zal afnemen na uitvoering van voorliggend project. Volgens de studie zal de immissie ten gevolge van het wegverkeer overdag circa 2 dB(A) reduceren in de geplande situatie, 's nachts circa 1,50 dB(A). Uit de studie volgt ook dat de immissie vanwege de laad- en losactiviteiten op de site ondergeschikt zijn aan het heersend achtergrondgeluid

De warmtepompen die voor de gebouwen zullen worden gebruikt worden op het dak geplaatst. De pompen hebben een geluidsvolume van maximaal 70 dBA op 1 m van de bron. De toestellen worden voorzien op een zo ver mogelijke afstand van de meest nabijgelegen wooneenheden (250 m). Uit de geluidstudie blijkt dat de bijdrage van de warmtepompen ter hoogte van de woningen quasi volledig verwaarloosbaar is.

Globaal genomen kan besloten worden dat de uitvoering van dit project (met zijn grote gebouwen die zorgen voor een akoestisch schaduweffect) een gunstige impact zal hebben op het omgevingsgeluid. Daarbij komt dat er door de aanvrager bijkomende afscherpende objecten worden voorzien, zoals 2 akoestische schermen en een groene berm, waardoor er bijkomend geluid van de inrichting wordt gebufferd

In het advies van het CBS van de gemeente Zaventem wordt de opmerking gemaakt dat de geluidseffecten ten aanzien van de holle weg onvoldoende werden bekeken in de geluidstudie en dat onvoldoende duidelijk is of de milderende maatregelen ook een voordelig effect hebben ten aanzien van de holle weg. Uit de geluidscourtoorten in de studie valt echter wel degelijk af te leiden dat de geluidssituatie ter hoogte van de holle weg zal verbeteren door de uitvoering van voorliggend project. Daar waar zonder het project er ter hoogte van de holle weg een geluidsniveau tussen de 60 en 65 dB(A) wordt gemodelleerd, ligt dit na uitvoering van het project tussen de 55 en 60 dB(A). Er is dus, ook ter hoogte van de holle weg, een verschuiving in positieve zin waar te nemen

Wat betreft geluid en trillingen wordt de hinder aanvaardbaar geacht

Licht en stralingen

De site wordt op verschillende plaatsen verlicht. Om geen hinder te veroorzaken buiten de inrichting zullen de lichtbronnen steeds neerwaarts gericht worden. Door het circulatie-erf centraal te voorzien, tussen de beide volumes, wordt het gemotoriseerd verkeer gecentraliseerd en wordt elke vorm van mogelijke straling (licht, geluid) richting de omgeving tot een minimum beperkt. Er wordt geen openbare verlichting of permanente verlichting van de gebouwen voorzien. De lichtbronnen van de paviljoenen op het groendak worden 's nachts volledig gedoofd. Hierbij kan ook nog worden opgemerkt dat ter hoogte van de laad- en loskades horende bij de warehouses op niveau +1 een geluidscherm wordt voorzien, dat er ook zal voor zorgen dat ook hier mogelijke stralingen tot een absoluut minimum kunnen worden beperkt.

Om er zeker van te zijn dat ter hoogte van de holle weg en de groenbuffer alle straling vermeden wordt en enkel het doelgebied wordt aangestraald, wordt in de vergunningsvoorwaarden expliciet opgenomen dat de verlichting moet wegschijnen van de holle weg en de groenbuffer en dat de lichtarmaturen moeten worden afgeschermd zodat lichtverstrooiing maximaal beperkt wordt.

Bodem en grondwater

Gezien er geen industriële activiteiten zullen plaatsvinden op de site zijn er geen bodememissies te verwachten. Er wordt ook geen opslag van gevaarlijke stoffen voorzien. Eventuele emissies van de oliegekoelde transformatoren worden voorkomen aangezien deze zullen opgesteld staan boven een lekbak.

Het projectgebied is gekend bij OVAM (dossiernummer 77242). Het oriënterend bodemonderzoek wijst uit dat er geen verdere maatregelen moeten getroffen worden. Tijdens de werffase worden de nodige maatregelen (onder andere de opmaak van een calamiteitenprocedure) getroffen om de kans op verontreiniging door calamiteiten zo klein mogelijk te houden.

Het benodigde grondverzet is reeds gedeeltelijk vergund in het kader van een leemontginning en gebeurt conform de geldende regelgeving.

Uit het dossier blijkt dat, gezien het lage grondwaterpeil, voor de bouwwerken geen bemaling nodig zal zijn. De gemeente stelt in haar advies dat het dossier onvoldoende duidelijkheid verschaft over de niet-noodzaak van een bemaling. Dit is niet correct. Uit de in de hydraulische studie weergegeven meetresultaten van de peilbuizen die zich centraal op het terrein bevinden kan afgelezen worden dat de grondwatertafel zich onder het voorziene bouwniveau bevindt. Een bemaling is dus niet nodig.

Water

Overeenkomstig artikel 1.3.1.1 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid moet de aanvraag onderworpen worden aan de watertoets. Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem, aan de doelstellingen van artikel 12.2 van het decreet integraal waterbeleid en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.

Het projectgebied ligt naast de Woluwe, een onbevaarbare waterloop van eerste categorie die wordt beheerd door de VMM – en stroomt deels af hiernaartoe. In zijn advies vraagt de VMM dat

de aanvrager de VMM op de hoogte brengt - minstens 10 dagen voorafgaand- van de start van de werken Dit wordt expliciet in de voorwaarden opgenomen

De aanvraag is ter hoogte van de Woluwelaan beperkt gelegen in een overstromingsgevoelig gebied voor fluviale overstromingen (vanuit waterloop De Woluwe) voor zowel huidig als toekomstig klimaat. De aanvraag is ter hoogte van de Woluwelaan en ter hoogte van een centrale smalle strook vertrekkende van de noordwestelijke perceelsgrens lopende richting zuidoostelijke perceelsgrens tot over het midden van het perceel, beperkt gelegen in een overstromingsgevoelig gebied voor pluviale overstromingen (intense neerslag) voor zowel huidig als toekomstig klimaat

Het is voornamelijk de Woluwestraat zelf die een overstromingsgevoeligheid kent. In kader van deze problematiek werden reeds maatregelen genomen door de aanleg van bijkomende bergingsvolumes voor overstromingswater Ter hoogte van de Woluwestraat worden door het voorgenomen project geen wijzigingen aangebracht

Voor de overstromingsgevoelige zone centraal in het gebied is compensatie nodig. Concreet wordt bij de bouw van het complex een beperkte overstromingsruimte (306,20 m³) ingenomen. Compensatie hiervoor wordt voorzien in het infiltratiebekken dat op eigen terrein wordt aangelegd (zie verder)

De aanvraag is niet gelegen in een overstromingsgevoelig gebied voor zeestromingen voor zowel huidig als toekomstig klimaat. De aanvraag is niet gelegen in een signaalgebied.

Hemelwater

Voor wat betreft het aspect infiltratie kunnen de schadelijke effecten worden ondervangen indien de aanvraag minstens voldoet aan de 'Hemelwaterverordening' Prioriteit moet uitgaan naar hergebruik van hemelwater, en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer

Er wordt binnen de projectzone voorzien in de aanleg van hemelwaterputten en aan de noorzijde van het terrein wordt een infiltratiebekken aangelegd.

Het hemelwater van de daken (de totale horizontale dakoppervlakte bedraagt 55.421 m²) wordt opgevangen in hemelwaterputten met een totaal volume van 135.000 liter en gebruikt voor de toiletspoeling en dienstkranen. De overloop van de hemelwaterputten wordt naar de infiltratievoorziening gebracht.

Het afstromend hemelwater van de verhardingen op het bedrijventerrein zal grotendeels rechtstreeks aansluiten op de infiltratievoorziening. Het water van de wegenis tussen de 2 warehouses zal eerst aangesloten worden op een KWS-afscheider, alvorens het in de infiltratievoorziening wordt geloosd

Er wordt gewerkt met infiltrerende leidingen die het hemelwater naar het infiltratiebekken brengen Vanuit het infiltratiebekken is een overstort voorzien richting infiltratiegracht.

De infiltratievoorziening heeft een totaal volume van 4334.450 liter en een infiltratieoppervlakte van 3.002 m² Hiermee is voldaan aan de 'Hemelwaterverordening' en aan de verstrengde buffernormen die van toepassing zijn in het stroomgebied van de Woluwe

Het systeem werd met behulp van Sirio gemodelleerd, hieruit blijkt dat er geen overstort te verwachten is bij een bui met een intensiteit die, statistisch, 1 keer om de 100 jaar voorkomt.

Volgens de simulatie kan 95% van het hemelwater in de infiltratievoorziening infiltreren, 5 % zal evaporeren.

Wat betreft de verhardingen wordt vastgesteld dat het project voldoet aan de voorschriften van de provinciale stedenbouwkundige verordening. Aangezien het hier gaat om de aanleg van wegenis waar zwaar vervoer wordt verwacht en een waterdoorlatende verharding onvoldoende draagkracht zal bezitten, kan een afwijking op de aanleg van de wegenis in niet-waterdoorlatende materialen worden toegestaan. Voor wat betreft de brandweg zal het hemelwater op natuurlijke wijze doorheen of naast de verharding op eigen terrein in de bodem infiltreren.

Om de infiltratiecapaciteit van de bodem ter hoogte van de voorziene infiltratievoorziening maximaal te vrijwaren dient er tijdens de werken op toegezien te worden dat dat deel van het terrein vrijgehouden wordt van zware belastingen om bodemverdichting te vermijden. In de vergunningsvoorwaarden wordt opgenomen dat hiermee dient rekening gehouden te worden bij het plannen van de werkzaamheden.

Er worden voldoende maatregelen genomen opdat de overstromingsproblematiek op deze plaats niet wordt verzaamd, waardoor de aanvraag in overeenstemming is met de doelstellingen en beginselen, bepaald in artikel 1.2.2 en 1.2.3 van het decreet op het integraal waterbeleid.

Lozing

Industriële activiteiten zijn uitgesloten in het projectgebied, er zal enkel huishoudelijk afvalwater worden gegenereerd. De aanvraag voorziet niet in de lozing van bedrijfsafvalwater (noch bemalingswater). Er wordt ingeschat dat per jaar circa 4.503 m³ water zal worden verbruikt (personeel en bezoekers), en geloosd. Het huishoudelijk afvalwater, dat via een volledig gescheiden rioleringsstelsel wordt afgevoerd, zal geloosd worden op de openbare riolering met een maximaal debiet van 2,5 m³/uur, 19 m³/dag en 4.503 m³/jaar.

Werken in de nabijheid van de waterloop

Langs de waterloop stroomt de Woluwe, een onbevaarbare waterloop van 1^{ste} categorie, beheerd door de VMM. Langs de onbevaarbare waterlopen geldt een erfdienstbaarheidszone van 5 meter breed. Deze zone is zeer belangrijk voor het onderhoud van de waterlopen. Oevers hebben een belangrijke ecologische functie, kennen vaak stabiliteitsproblemen en er moet over gereden kunnen worden met zwaar materieel voor onderhouds- en inrichtingswerken.

Daarom moet deze zone vrij blijven van gebouwen, verhardingen en andere constructies of hindernissen (zoals ophogingen of opslag) die de doorgang zouden kunnen belemmeren en niet compatibel zijn met de functie van de oeverzone. Eventuele verhardingen, maar ook onverharde groenzones binnen de 5m-strook moeten bestand zijn tegen doorgang van zware machines. Ook moet de 5m-erfdienstbaarheidszone tijdens en na werken toegankelijk te blijven.

Eventuele bomen, struikgewas of afsluitingen binnen deze 5m-zone langs de waterloop moeten geplant/geplaatst worden op een afstand tussen 0,75 m en 1 m van de kruin van de waterloop. Bomen langs de waterloop moeten bovendien op een tussenafstand van minstens 10 m worden geplant. Het struikgewas dient steeds tot op een hoogte van 1,5 m te worden teruggesnoeid. Afsluitingen mogen deze hoogte niet overschrijden. Dwarsafsluitingen mogen de toegang tot de werkstrook niet belemmeren en moeten daarom makkelijk wegneembaar en terugplaatsbaar zijn. Aangezien de oevers per definitie niet draagkrachtig zijn en mogelijk onstabiel, dient elke afsluiting voldoende diep en stevig gefundeerd te zijn. Binnen vijf meter landinwaarts vanaf de bovenste rand van het talud van de waterloop mogen er geen nieuwe bovengrondse

constructies worden opgericht. Ook op een grotere afstand dienen deze eveneens voldoende gefundeerd te worden.

Er geldt tevens een verbod op het gebruik van pesticiden op minder dan 6 m van het talud van de Woluwe

Deze bepalingen worden aan de aanvrager meegegeven als aandachtspunt

Verder wordt, zoals ook gevraagd in het voorwaardelijk gunstig advies van de waterbeheerder (VMM), in de vergunningsvoorwaarden opgenomen dat de pesticidentoets moet worden toegepast voor het voorliggend project (met een verharding van meer dan 200 m²). Concreet betekent dit dat het voorliggend project moet getoetst worden aan een pesticidevrij beheer (artikel 4, 2^o) van het besluit van de Vlaamse Regering van 15 maart 2023 inzake duurzaam gebruik van pesticiden), zodat er kan gegarandeerd worden dat er tijdens de exploitatiefase geen problemen ontstaan

Conclusie

Gelet op de aard van de aangevraagde activiteiten en mits naleving van de voorwaarden, zullen er geen schadelijke effecten zijn op het watersysteem. Bijgevolg wordt voldaan aan artikel 1.3.1.1. van het decreet betreffende het integraal waterbeleid, meer bepaald de watertoets.

Lucht

In principe zijn er tijdens de exploitatie geen geleide emissies naar de lucht. Eventuele emissies ten gevolge van de koelmiddelen van de warmtepompen worden voorkomen door deze te onderwerpen aan een goed onderhoudsprogramma

Ten gevolge van het verkeer (op, van en naar de site) zijn zowel tijdens de werffase als tijdens de exploitatiefase niet-geleide emissies te verwachten. Met betrekking tot stofhinder tijdens de werken zal de aanvrager de nodige maatregelen voorzien om deze tot een minimum te beperken. Zo wordt voorzien in het afschermen van de werfzone met doeken of zeilen, het benevelen van de plaatsen waar de werken worden uitgeoefend en kan ook worden gewerkt met een rechtstreekse stofafzuiging op machines

Om de impact van de verkeersemissies te beoordelen, wordt de stikstofdioxideconcentratie (NO₂) als maatstaf genomen vanwege de sterke correlatie met verkeer. Er wordt voor de omgeving van het projectgebied in de huidige situatie een NO₂-concentratie vastgesteld van 16-30 µg/m³, dit betreft 40-75% van de geldende VLAREM-normering van 40 µg/m³. Er kan dus gesteld worden dat de lucht in de omgeving van het projectgebied van matig tot slechte kwaliteit is. De VMM meet globaal een dalende trend in de NO₂-concentraties. Er wordt verwacht dat deze trend zich doorzet gezien de elektrificatie van het wagenpark en de modal shift richting meer duurzame vervoersmodi

In het kader van de effectbeoordeling op biodiversiteit werden de deposities van het door het voorgenomen project gegenereerde verkeer gemodelleerd. Uit die modellering blijkt dat de bijdrage van het voorgenomen project veel lager is dan wat meetbaar of aantoonbaar is en dus verwaarloosbaar ten opzichte van de bestaande situatie. Daarom kan geconcludeerd worden dat de effecten op de luchtkwaliteit in de omgeving voor wat betreft luchtmissies vanwege verkeer verwaarloosbaar zijn.

De stikstofemissie ten gevolge van het bijkomend verkeer wordt besproken onder titel 'Natuur'

Natuur

Het perceel is niet gelegen binnen of grenst niet aan Habitatrichtlijngebied, Vogelrichtlijngebied of VEN-gebied. Het dichtstbijzijnde Habitatrichtlijngebied is gelegen op circa 5 km van de projectlocatie. Het dichtstbijzijnde Vogelrichtlijngebied is gelegen op bijna 14 km van de projectlocatie.

Binnen een straal van 2 km komen twee beschermde natuurgebieden voor als onderdeel van het VSGB. Beide deelgebieden zijn aangeduid als natuurverwevingsgebied. Het dichtstbijzijnde is gelegen ten noorden van het projectgebied, fysiek gescheiden van de projectsite door de R22.

Ten zuiden van het projectgebied loopt de Grote Kloosterstraat die na ongeveer 100 m van het kruispunt met de R22 verwijderd, overgaat in een holle weg, die gekarteerd staat als biologisch zeer waardevol. Centraal in het projectgebied is een graft gelegen.

Vegetatiewijzigingen en verboden te wijzigen vegetatie

Een holle weg en een graft vallen beiden onder artikel 7 van het Vegetatiebesluit (besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 23 juli 1998) wat betekent dat het wijzigen ervan verboden is.

De holle weg wordt vandaag geflankeerd door bomenrijen en opgaande begroeiing welke typisch is voor dergelijke kleine landschapselementen. Binnen voorliggend project worden geen wijzigingen aangebracht aan de holle weg.

Gelet op het belang van het behoud van de vegetatie ter hoogte van de holle weg wordt in de voorwaarden opgenomen dat de holle weg tijdens de werkzaamheden dient beschermd te worden. Dit kan gebeuren door gebruik te maken van werfhekken zodat de zone volledig gevrijwaard wordt van betreding. Er mogen geen machines, materialen, werfkeet, . in deze zone geplaatst worden.

Tijdens de exploitatiefase wordt lichtverstrooiing naar de holle weg toe vermeden door het neerwaarts richten van de verlichting en het afschermen van de verlichtingsarmaturen. De taluds aan de binnenzijde van het projectgebied zullen aangeplant worden zodoende een groene berm wordt gecreëerd tussen de holle weg en het bedrijvencomplex. Deze groene berm komt in het verlengde van de geluidsmuur aan de zuidzijde van de projectlocatie. Zo wordt zowel Frans Smoldersstraat en de Grote Kloosterstraat/holle weg afgescheiden (visueel, geluid) van de in- en uitrit van de site. In tegenstelling tot wat in het advies van het CBS wordt aangegeven, worden zowel het geluidsscherm als de groenberm buiten de contouren van de holle weg ingeplant. Langs de holle weg wordt er een veiligheidsafstand (circa 20 m) behouden waarbinnen geen bebouwing plaatsvindt zodoende de struiken en opgaande bomen te conserveren.

De graft is huidig begroeid met verschillende bomen en struikgewassen waaronder de Acacia, de Noorse Esdoorn en de Vlinderstruik. Voor de realisatie van het project dient de graft verwijderd te worden, hiervoor zal een oppervlakte van 1.050 m² ontbost worden. Hiertoe is aan de aanvraag een boscompensatieformulier toegevoegd dat werd goedgekeurd door het ANB in het advies van 7 november 2023 en staat geregistreerd onder het kenmerk 23-214875. De noodzakelijke voorwaarden op grond van artikel 90bis, §5, van het Bosdecreet worden in de vergunning opgenomen.

De bedenking uit het advies van het CBS dat voor het verwijderen van de graft een ontheffing vereist is, is correct. Hier kan verwezen worden naar het voorwaardelijk gunstig advies van het ANB. Dit gunstig advies geldt, mits de naleving van de voorwaarden, ook als afwijking op de verboden van artikel 7 van het Vegetatiebesluit

Ten westen van het projectgebied is, conform de voorschriften van het RUP, een bufferzone aanwezig. Deze buffer zorgt voor waterbuffering, visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en afstand en bestaat huidig uit een bomenrij. Deze 40 m bufferzone zorgt voor een kwalitatieve buffering van het bedrijvencomplex ten opzichte van de aanliggende gebieden, waaronder het natuurverwevingsgebied ten noorden van de R22 en versterkt deze nog. Deze bomenrij wordt met voorliggend ontwerp behouden en aangevuld met een groenscherm bestaande uit een onderbegroeiing van struiken (1 plant/m²) en bomen (5/ 1.000 m²). Binnen deze zone voorziet het ontwerp ook in de aanleg van een brandweg in onverhard materiaal. Conform de voorschriften van het RUP is dat toegelaten. In eerste instantie wenste de aanvrager in de buffer ook een wandelpad in (half)verharding aan te leggen. Op vraag van het ANB wordt dit evenwel niet langer voorzien in het ontwerp

Gelet op het belang van het behoud van de groenbuffer wordt in de voorwaarden expliciet opgenomen dat daar geen wandelpaden worden aangelegd en dat de groenbuffer tijdens de werkzaamheden dient beschermd te worden. Dit kan gebeuren door gebruik te maken van werfhekken zodat de zone volledig gevrijwaard wordt van betreding. Er mogen geen machines, materialen, werfkeet, . in deze zone geplaatst worden.

Gelet op de afwezigheid van bemaling wordt er geen indirecte invloed verwacht op biologisch waardevolle vegetatie die gevoelig is aan verdrogings- of vernattingseffecten.

Stikstof

Stikstofnota

Aan de aanvraag is een stikstofnota toegevoegd waarin een evaluatie van de vermestende en verzurende deposities wordt uitgevoerd op basis van het verkeer gegenereerd door het project. Op basis van de mobiliteitsparameters is een modellering uitgevoerd met het IMPACT-model voor de evaluatie van de impact door vermestende en verzurende deposities op gevoelige habitats in de ruime omgeving. De dichtstbijzijnde SBZ ligt ver buiten de contour van 0,010 kg N/ha.jaar. De deposities ter hoogte van VEN-gebieden zijn in alle scenario's zeer laag (minder dan 0,010 kg N/ha.jaar). Enkel in een klein gedeelte van het VEN-gebied is er een overlap. Ter hoogte van de betreffende zone in het VEN-gebied komen echter geen voor vermessing kwetsbare tot zeer kwetsbare ecotopen voor. De verzurende deposities in SBZ en VEN-gebied bedragen steeds minder dan 10 ZEQ/ha.jaar. Dit zijn zeer lage, verwaarloosbare waarden

Naar aanleiding van de publicatie van het stikstofdecreet op 22 februari 2024 en de op 20 juni 2024 bijgewerkte impactscoretool heeft de aanvrager op 28 augustus 2024 een geactualiseerde stikstofnota opgeladen (PIV7). Hierin wordt, zoals voorgeschreven in de 'Praktische wegwijzer stikstofdepositie' gebruik gemaakt van de VITO-tabellen voor de beoordeling van de verkeersemisies. Uit deze nota blijkt dat zowel voor de werffase als voor de exploitatiefase de 1% de-minimisdrempel niet zal worden overschreden. De impactscore is lager dan 1%. Conform de bepalingen van het Stikstofdecreet is een passende beoordeling voor wat betreft de effecten van de stikstofdepositie via lucht niet vereist

Passende beoordeling en verscherpte natuurtoets

Hoewel volgens de stikstofnota(s) de opmaak van een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets niet aan de orde is, heeft de aanvrager - om tegemoet te komen aan de opmerkingen en bezwaren die tijdens het eerste openbaar onderzoek werden geuit - ervoor

gekozen om de aanvraag aan te vullen met een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets om de potentiële effecten op de omgeving zo volledig en accuraat mogelijk in te schatten en te beoordelen

Uit het verslag van de passende beoordeling wordt geconcludeerd dat de impact van zeer geringe depositieverhogingen (in het geval van het voorgenomen project maximaal 0,001 kg N/ha.jaar), gelet op de betekenis van deze dosis voor de groei van de individuele planten en de verhouding daarvan tot jaarlijkse (natuurlijke) fluctuaties in depositieniveaus, niet als schadelijk aanzien kan worden. Er is geen risico op een betekenisvolle aantasting van de beschermde natuurwaarden in de nabijgelegen speciale beschermingszones.

In de verscherpte natuurtoets wordt tot de vaststelling gekomen dat in de meest nabije natuurverwevingsgebieden geen voor vermessing kwetsbare ecotopen gelegen zijn. De impact ter hoogte van het dichtstbijzijnde VEN-gebied (Floordambos op circa 4,5 km van de aanvraag) komt overeen met de speciale beschermingszone en werd reeds onderzocht in de passende beoordeling. De verscherpte natuurtoets besluit dat het project geen onvermijdbare en/of onherstelbare schade zal toebrengen aan het VEN.

Ter hoogte van de natuurverwevingsgebieden bedragen de deposities maximaal 0,01 kg N/ha.jaar of minder. Volgens de habitatkaart komen er weinig tot geen habitatwaardige natuurwaarden voor. In het natuurverwevingsgebied ten zuiden van het projectgebied ligt een heel kleine habitatvlek van het type 6510_hu (glanshavergrasland) (0,15 ha). Dit habitattype heeft een KDW van 20 kg N/ha.jaar. Een bijdrage van 0,01 kg N/ha.jaar komt overeen met 0,050 % van de desbetreffende KDW. Een bijdrage van die grootteorde is verwaarloosbaar. Het feit dat de depositie zeer gering is (zowel in absolute waarden, alsook relatief ten opzichte van de van toepassing zijnde KDW, ten opzichte van de totale depositie en ten opzichte van de in het verleden vastgestelde depositiedaling), zal het project op zichzelf de vooropgestelde doelen niet hypothekeren.

Er wordt voldaan aan de natuurtoets.

ASTRID

De ASTRID-veiligheidscommissie heeft in zijn advies van 14 juni 2024 aangegeven dat er ASTRID-indoordekking aanwezig moet zijn in de gebouwen A en B. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

Ruimtelijke verenigbaarheid (artikel 4.3.1, §1, van de VCRO)

Overeenstemming van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen met de stedenbouwkundige voorschriften van het geldende plan

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de geldende plannen zoals hoger omschreven.

Overeenstemming van de aanvraag met de stedenbouwkundige voorschriften uit verordeningen

Gewestelijke hemelwaterverordening

Zoals eerder aangegeven in dit advies (titel 'water') is de aanvraag in overeenstemming met de 'Hemelwaterverordening'

Gewestelijke verordening toegankelijkheid

Aangezien de aanvraag handelt over een gebouw met een publiek toegankelijke ruimte met een oppervlakte van meer dan 400 m² is de gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 5 juni 2009, van toepassing op de voorliggende aanvraag. In het dossier is een 'checklist toegankelijkheid' gevoegd dat de specifieke thema's vermeld die van toepassing zijn. Het gaat onder meer om de afmetingen van de toegang en de toegangswegen, de sanitaire voorzieningen, de parkeerplaatsen en de trappen en de liften. Op de plannen wordt voldoende informatie weergegeven betreffende deze thema's. Er werden door de aanvrager geen afwijkingen gevraagd. INTER bracht echter op 23 oktober 2023 een ongunstig advies uit betreffende deze aanvraag gezien de strijdigheid van het ontwerp met de bepalingen in de verordening betreffende onder andere niveaueverschillen, deuren, trappen, liften en toiletten.

Naar aanleiding van dit advies heeft de aanvrager bijkomende informatie aangeleverd en, waar nodig, het ontwerp aangepast (PIV6). Rekening houdend met deze aanpassingen heeft INTER op 9 februari 2024 een gunstig advies (PIV6) uitgebracht. Er kan geconcludeerd worden dat de voorliggende aanvraag voldoet aan de verordening betreffende toegankelijkheid.

Provinciale verordening verhardingen

Zoals eerder aangegeven in dit advies (titel 'water') is de aanvraag, met toepassing van de afwijkingmogelijkheid, in overeenstemming met deze verordening.

Gemeentelijke parkeerverordening

De aanvraag is niet in overeenstemming met de gemeentelijke parkeerverordening. Hierin wordt gesteld dat er voor detailhandel, dancing, restaurant, café, kantoorfunctie, dienstverlening, vrije beroepen en bedrijven minimum één parkeerplaats voorzien moet worden voor de eerste begonnen schijf van 100 m² bedrijfsoppervlakte (bvo) en dat er minimum één parkeerplaats moet zijn per bijkomende begonnen schijf van 25 m² bvo.

Dit zou neerkomen op meer dan 4.000 parkeerplaatsen voor de noordelijke deelzone (= deze aanvraag) en voor de zuidelijke deelzone op meer dan 500 parkeerplaatsen. De MOBER stelt dat deze norm voor voorliggend project, zowel in de noordelijke deelzone (met grote oppervlaktes aan logistiek/warehousing) als in de zuidelijke deelzone (geen deel van deze aanvraag) gezien de hoge aantallen voor de functie bedrijvigheid niet realistisch is.

Zowel een tekort aan parkeerplaatsen als een overschot aan parkeerplaatsen wordt in principe als negatief beschouwd. Een dergelijk project moet namelijk voorzien in voldoende parkeerplaatsen ten einde het openbaar domein niet te belasten met de parkeervraag, maar anderzijds is het niet de bedoeling om een overschot aan parkeerplaatsen te voorzien. Dit zou autobedrijf stimuleren en inefficiënt ruimtegebruik zijn.

In het MOBER wordt, op basis van het mobiliteitsprofiel berekend dat het aantal benodigde parkeerplaatsen in de noordelijk zone 208 is. Rekening houdend met een comfortmarge worden in het voorliggende ontwerp 260 autoparkeerplaatsen voorzien. Van die 260 plaatsen zijn er 10 bestemd voor mindervaliden.

Ook voor de fietsenstallingen wordt afgeweken van de verordening. Hierin wordt gesteld dat er voor detailhandel, dancing, restaurant, café, kantoorfunctie, dienstverlening, vrije beroepen en bedrijven minimum 1 fietsparkeerplaats nodig is per 50 m² bedrijfsoppervlakte. Ook hierover stelt het MOBER dat de norm niet realistisch is voor het voorziene project.

In het MOBER wordt, op basis van het mobiliteitsprofiel, ingeschat dat 60 (brom)fietsers op dagelijkse basis naar de noordelijke zone zullen komen. Om deze maximaal te kunnen opvangen, en rekening houdend met een meer duurzame modal shift voorziet het project in totaal (verspreid over de projectlocatie) 198 fietsparkeerplaatsen, waarvan 26 voor buitenmaatse fietsen. Een overschot aan fietsparkeerplaatsen wordt, in tegenstelling tot autoparkeerplaatsen, als gunstig aanschouwd daar dit een duurzame modal shift stimuleert/mogelijk maakt.

De afwijking kan worden toegestaan

Goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §2, van de VCRO)

Het aangevraagde moet, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld worden aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemrelief en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4 van de VCRO. Het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, maar kan ook de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten vermeld in punt 1° van artikel 4.3.1, §2, van de VCRO in rekening brengen, evenals de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement, voor zover de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en die in de betrokken omgeving verantwoord is.

Functionele inpasbaarheid

De aanvraag voldoet volledig aan de bestemmingsvoorschriften van het GRUP. Het realiseren van een logistieke site in een zone voorzien als gemengd regionaal bedrijventerrein is in overeenstemming met de voorschriften. De aanvraag is aldus functioneel inpasbaar.

Mobiliteitsimpact

Aan het aanvraagdossier is een MOBER toegevoegd. Om tegemoet te komen aan de opmerkingen geformuleerd in het advies van 13 oktober 2023 van het Departement MOW, het advies van 6 november 2023 van het AWW, het advies 6 november het CBS van de gemeente Zaventem en de bespreking van het dossier op de POVC van 21 november 2023 werd het MOBER in eerste aanleg verder aangevuld met onder meer een uitbreiding van het onderzoeksgebied en een sensitiviteitstoets.

Het MOBER

In het MOBER wordt nagegaan onder welke voorwaarden de ontwikkeling van de projectlocatie kan gerealiseerd worden zonder daarbij de algemene leefbaarheid in de buurt te hypothekeren en zonder de draagkracht van het omliggende wegennet te ondermijnen. In het evaluatiegedeelte van het MOBER wordt vooral gekeken naar de impact van de te ontwikkelen bedrijventone op enerzijds de verkeersdoorstroming en anderzijds enkele overige effecten zoals verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Merk op dat bij de analyse ook rekening werd gehouden met de cumulatieve effecten van het nog te ontwikkelen zuidelijk deel van de bedrijventone (geen deel van deze aanvraag).

Verkeersdoorstroming

In het MOBER werd op basis van telgegevens en kencijfers een inschatting gemaakt van de mobiliteitseffecten die de realisatie van het project met zich meebrengt. Een capaciteitstoets, op basis van de formule van Webster toont aan dat de kruispunten in de huidige situatie op

een vrij vlotte manier kunnen afwikkelen, maar dat de restcapaciteit vooraleer eventuele doorstromingsproblemen ontstaan, niet meer ruim is, voornamelijk voor het kruispunt R22 x N2. Door de verwachte verkeersgeneratie van beide projectzones worden de kruispunten uiteraard bijkomend belast, maar de analyse toont aan dat deze bijkomende verkeersstromen er evenwel niet voor zorgen dat er afwikkelingsproblemen zullen ontstaan. De restcapaciteit van het kruispunt R22 x N2 wordt wel nagenoeg volledig ingenomen.

De ontsluiting van het projectgebied zal op korte tot middellange termijn wijzigen door de werken aan de R0, meer specifiek aan het aansluitingscomplex H. Henneaulaan. Op korte termijn blijft een aansluiting mogelijk maar daarna zal er geen rechtstreekse aansluiting meer zijn van de R22 op de R0. Hierdoor dient het verkeer in zuidwestelijke richting te rijden om het hoofdwegennet het snelst te kunnen bereiken. Dit heeft eveneens een invloed op de afwikkelingscapaciteit van de kruispunten aangezien in deze situatie meer verkeer via het kruispunt R22 x N2 zal rijden en de kruispunten R22 x Grote Kloosterstraat en R22 x N2 wat zwaarder worden belast. De verkeersafwikkeling zal in deze situatie niet meer steeds even vlot verlopen, maar structurele problemen worden er niet verwacht. Hier kan nog aangevuld worden dat in de toekomstige situatie (geen aansluiting meer tussen de R22 en R0 ter hoogte van het complex Henneaulaan) wordt verwacht dat de verkeersintensiteiten op de R22 zullen dalen, wat een positieve invloed zal hebben op de doorstroming.

Sensitiviteitstoets MOBER

In de analyse in het MOBER zijn een aantal aannames gebeurd, in het bijzonder bij de becijfering van het mobiliteitsprofiel van het project. Dit om de beschikbare kencijfers te koppelen aan de beschikbare info van de initiatiefnemer en bij te stellen naar de specifieke kenmerken van het project. Omdat er op dit moment nog geen concrete gegevens beschikbaar over welke (logistieke) bedrijven zich exact op de site zullen vestigen, hoeveel effectieve werk(vloer)oppervlakte er precies zal voorzien worden en/of hoeveel werknemers er uiteindelijk zullen tewerkgesteld worden, wordt in het MOBER een worstcasebenadering toegepast. Zo wordt bijvoorbeeld.

- voor het aantal werknemers per hectare uitgegaan van 30 pers/ha, daar waar volgens het RLB voor een logistiek terrein 20 pers/ha wordt vooropgesteld,
- het aantal PAE (personenautoequivalenten) voor vrachtwagens conservatief ingevuld met een factor 2,5. Deze factor wordt voorgeschreven voor zware vrachtwagens, voor lichte vrachtwagens is dit een overschatting (Voor een dergelijk distributieterreinen kan er van uitgegaan worden dat 26% van de vrachtwagens lichte vrachtwagens betreffen)
- hoewel de functies op de bovenverdieping (de horeca- en kantoorruimtes) volledig bedrijfsondersteunend zijn, wordt hier in het MOBER een profiel met relatief hoge verkeersgeneratie aan gekoppeld.

Naar aanleiding van de kanttekening die het AWW maakte met betrekking tot de aanname van het aantal vrachtwagenbewegingen werd aan de MOBER een sensitiviteitstoets toegevoegd waarbij het aantal vrachtwagenbewegingen op dagbasis (noordelijke + zuidelijke plot cumulatief) wordt verhoogd van 438 naar 832. Logischerwijs stijgen de verzadigingsgraden van de kruispunten in deze situatie net iets meer maar ondanks het hoger aantal vrachtwagenverplaatsing wordt het effect van het project op de verkeersafwikkeling beperkt ingeschat, zowel binnen het referentienetwerk als binnen het toekomstig netwerk.

Parkeren

Aan de hand van de opgestelde mobiliteitsprofielen wordt het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de noordelijke plot berekend op 206. Rekening houdende met een comfortmarge voorziet het project 260 autoparkeerplaatsen, waarvan 10 plaatsen voor

mindervaliden. De parkeerplaatsen worden voorzien op het parkeerplateau, een tussenverdiep van het circulatie-erf tussen niveau 0 en +1.

Voor vrachtwagens wordt de parkeervraag niet berekend, en wordt ook geen (wacht)parking voorzien. De vrachtwagens zullen enkel kortstondig parkeren tussen het laden en lossen door aan de laad-en loskades. Verder worden verschillende fietsstallingen voorzien met in totaal 198 fietsparkeerplaatsen, waarvan 26 voor buitenmaatse fietsen. Daarnaast is er ook de mogelijkheid om fietsen in de bedrijfsunits te stallen, naargelang de invulling van de exploitant.

Met het oog op de sterke stijging aan elektrische auto's, fietsers en speedpedelecs zullen voldoende laadpunten voorzien worden om te kunnen laden tijdens het werk. Er zullen op het terrein ook verschillende douchefaciliteiten en lockers voorzien worden.

Verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid

Inzake verkeersleefbaarheid besluit het MOBER dat het project weinig rechtstreekse invloed heeft op de omgeving aangezien de verkeersstromen gekoppeld aan het projectgebied volledig gescheiden worden van de wegen die gebruikt worden door de bewoners in de nabije omgeving. Het (vracht)verkeer ontsluit nagenoeg direct op het hogere wegennet waardoor overlast aangaande geluid, luchtkwaliteit en dergelijke tot een minimum wordt beperkt.

Om de verkeersveiligheid binnen het projectgebied te garanderen voorziet de aanvrager een maximale scheiding van de verkeersstromen. Het fiets- en voetgangersverkeer wordt vanaf de aansluiting van de Grote Kloosterstraat op de R22 volledig gescheiden van het gemotoriseerd verkeer op site. Er worden aparte fietspaden voorzien waarbij er geen kruisingen nodig zijn met het overige verkeer. In zijn advies van 29 juli 2024 merkt het CBS van Zaventem op, dat de bereikbaarheid van het terrein voor fietsers en voetgangers ondermaats is en bovendien nog verminderd wordt door de schrapping van het wandelpad in de bufferzone. Zoals eerder gesteld onder de titel 'Natuur' werd dit wandelpad geschrapt omwille van het maximaal onaangeroerd laten van de bufferzone. Voetgangers (en fietsers) kunnen het terrein nog steeds, en op een veilige manier bereiken via de fietssnelweg of de holle weg, zonder hierbij in conflict te komen met het auto-en vrachtverkeer op de site.

Conclusie

Het MOBER besluit dat de mobiliteitsimpact van het project aanvaardbaar is en dat geen milderende maatregelen noodzakelijk zijn. Aangezien de mobiliteitsprofielen uit het MOBER bepalend zijn voor de uitgevoerde analyse wordt in de vergunningsvoorwaarden expliciet opgelegd dat deze door de aanvrager in de praktijk moeten worden nageleefd.

De conclusie uit het MOBER wordt onderschreven.

Beoordeling van de weigeringsmotieven deputatie / CBS van gemeente

Ondanks de aangebrachte aanvullingen aan het MOBER adviseert de POVC op 31 januari 2024 de aanvraag ongunstig met als weigeringsmotief de mobiliteitseffecten van de aanvraag. De argumenten uit dit advies worden door de deputatie bijgetreden en geven aanleiding tot de weigeringsbeslissing van 7 maart 2024. Ook in het ongunstige advies van het CBS van 29 juli 2024 worden de mobiliteitseffecten ongunstig beoordeeld.

Het weigeringsmotief dat stelt dat de hoge bouwdichtheid zijn impact heeft op vlak van mobiliteit en dat de zware bezetting van het perceel de draagkracht van het perceel op dat vlak overschrijdt alsook dat de ruimere regio, maar ook de nabijgelegen wegenis en kruispunten haar limieten bereikt, wordt niet gevolgd.

Het project is immers een goede toepassing van het concept duurzaam ruimtegebruik waarbij meerdere activiteiten op eenzelfde oppervlakte organiseren – ofwel clusteren als positief en wenselijk wordt beschouwd

Dat de capaciteit van de omliggende wegen en de ruimere omgeving haar limieten bereikt ingevolge de bijkomende mobiliteitsstromen afkomstig van het project, is logisch doch niet problematisch. Het terrein is het laatste braakliggende terrein binnen de grotere zone die ontsluit langs de betrokken kruispunten, zodat het logisch is dat met dit laatste project ook meteen de limieten worden aangeraakt. Dat de limieten worden bereikt, impliceert echter niet dat de draagkracht van het perceel dan wel de omgeving wordt overschreden of dat er sprake zou zijn van een mobiliteitsprobleem. Een overschrijding van de limieten zou wel tot deze conclusie nopen, maar zoals blijkt uit het MOBER worden deze limieten niet overschreden. De capaciteit van de omliggende wegen en de ruimere omgeving is toereikend om de bijkomende verkeersstromen van het project op te vangen.

De ligging tussen de R0 en de R22 maakt deze locatie ideaal voor de logistieke activiteiten die men voorziet. De afwikkeling van de verkeersstromen kan in deze omgeving veel vlotter verlopen omwille van de aanwezigheid van de grote verkeersassen.

Hoewel het project ongetwijfeld een toename van de verkeersdruk met zich zal meebrengen, wordt de draagkracht van het perceel niet overschreden. Dit wordt ook bevestigd in het voorwaardelijk gunstig advies van het Departement MOW van 17 juli 2024.

Een ander weigeringsmotief stelt dat de hoge verzadigingsgraden een gevolg zijn van de aannames in het MOBER. Indien blijkt dat de aannames inzake de verkeersprofielen zelfs zeer licht onderschat worden, zal dit –mede door de schaal van het project – nog grotere gevolgen hebben op de afwikkelingscapaciteiten van de omliggende weginfrastructuur. Verder stelt de deputatie dat, indien de aannames in het MOBER niet correct blijken te zijn, dit ook gevolgen heeft op de impact op biodiversiteit (stikstofemissies), op luchtkwaliteit (verkeersemissies) en op geluidsemisies ten gevolge van verkeer. Verder wordt ook gesteld dat verder onderzoek moet gebeuren naar de mobiliteitsprofielen van de verwachte gebruikers. Deze stelling wordt niet bijgetreden.

Het weigeringsmotief gaat uit van een hypothese, wat als de aannames in het MOBER niet kloppen / een onderschatting inhouden? Dit soort redenering kan niet worden aangehouden bij de beoordeling van een vergunningsdossier.

In dit verband wordt opgemerkt dat de gebruikers van een dergelijke logistieke site op het moment van het doorlopen van de vergunningsprocedure veelal niet gekend zijn wanneer de ontwikkelaar de vergunningsprocedure voert.

Zoals ook hierboven toegelicht brengt het MOBER, wat werd opgesteld door deskundigen ter zake, de effecten van het project in kaart in overeenstemming met het richtlijnenboek dat daartoe standaard wordt gehanteerd. Bijgevolg is er geen sprake van loutere aannames, doch wel van onderbouwde aannames, rekening houdende met de concrete omstandigheden, het project, de beschikbare cijfers etc. Het gebruik van kencijfers is daarbij een gangbare praktijk en doet geen enkele afbreuk aan de juistheid of representativiteit van de vaststellingen die in het MOBER worden gedaan.

Bij het opstellen van de mobiliteitsprofielen is hierbij een worstcasebenadering toegepast, waardoor de kans op een onderschatting van de toekomstige effecten tot een minimum beperkt is. Een worst case benadering impliceert dat men uitgaat van het minst gunstige

scenario op vlak van mobiliteitseffecten. Aldus kan er geen onderschatting zijn van de mobiliteitseffecten. Vermits er in het MOBER een worst case benadering wordt gehanteerd, is een verder onderzoek van de mobiliteitsprofielen van de verwachte gebruikers niet zinvol. In dat verband kan gewezen worden op het feit dat de aanvrager nog tijdens de procedure in eerste administratieve aanleg, naar aanleiding van een aantal vragen/bemerkingen van verschillende adviesinstanties (AWV, MOW, CBS), een conservatieve sensitiviteitstoets gebruikt bij het MOBER. De bezorgheden hieromtrent worden hiermee ondervangen. Aanvullend wordt in de vergunning ook opgelegd dat de door de aanvrager aangestelde mobiliteitscoördinator een monitoring- en evaluatieplan opstelt om de werkelijke mobiliteitsaspecten na de ingebruikname van het bedrijvencomplex te beoordelen. Dit zal helpen om eventuele onverwachte problemen snel te identificeren en aan te pakken. Deze mobiliteitscoördinator stelt ook een bedrijfsvervoerplan op waarin de mobiliteit van de werknemers van de verschillende bedrijven specifiek in kaart wordt gebracht om potentiële verbeterpunten en opportuniteiten qua verplaatsingsgedrag van en naar het werk te kunnen identificeren. Hieraan wordt dan een actieplan gekoppeld die de bereikbaarheid van de site verbetert door bijvoorbeeld het afstemmen van werkshiften om piekmomenten in aankomst en vertrektijden te kunnen spreiden. De aanvrager zal ook inzetten op maatregelen ter beïnvloeding van de modal split, waarbij gestreefd moet worden naar een zo duurzaam mogelijk verplaatsingspatroon. Dit vertaalt zich onder meer in het voorzien van voldoende en kwalitatieve fietsenstallingen met laadpunten, het voorzien van douchefaciliteiten en lockers, etc. om het gebruik van de fiets voor het woon-werk verkeer attractief te maken. Ook het (financieel) promoten van het gebruik van de fiets, carpoolen of het gebruik van het openbaar vervoer maken hier deel van uit.

Ook het weigeringsmotief dat stelt dat er bijkomend onderzoek moet worden gevoerd naar de uitwerking van de verkeerslichtenregeling en andere alternatieve maatregelen zoals bijvoorbeeld een ondertunneling ter hoogte van het kruispunt R22 x Grote Kloosterstraat en dat hiervoor een samenwerkingsovereenkomst dient te worden afgesloten tussen het Vlaamse Gewest, de gemeente Zaventem en de projectontwikkelaar om het nodige onderzoek en een actieplan (met timing en aanduiding van de verantwoordelijkheden) op te nemen, wordt niet gevolgd.

Dit weigeringsmotief kan niet gevolgd worden in het licht van het reeds beslist beleid.

Zoals ook opgenomen in de vergunningsbeslissing voor de heraanleg van het kruispunt (besluit van 27 oktober 2020) wordt voor dit kruispunt een nieuwe lichtenregeling opgemaakt zodat het kruispunt conflictvrij kan afwikkelen. De doorstroming en de verkeersveiligheid van alle weggebruikers wordt daardoor maximaal gegarandeerd. Het Agentschap Wegen en Verkeer is bevoegd voor deze nieuwe lichtenregeling en is dus verantwoordelijk voor de opstelling ervan. In dit verband kan ook verwezen worden naar het advies van het AWV van 5 juli 2024 waarin het AWV stelt dat het de conflictvrije verkeerslichten regeling zo zal organiseren dat de doorstroom op het openbaar domein, samen met een conflictvrije regeling voor de fietsostrade, primeert boven/ten nadele van de afwikkeling op de projectlocatie. De afwikkeling in de omgeving van de projectlocatie krijgt dus voorrang op de afwikkeling van het eigen project.

Het aspect van de lichtenregeling is aldus reeds ondervangen in het kader van de heraanleg van het kruispunt R22 x Grote Kloosterstraat. Verder onderzoek is niet nodig noch zinvol.

Hieromtrent wordt aan de aanvrager als aandachtspunt meegegeven dat de voorgestelde verkeerslichtenregeling tijdig in dienst moet treden (in casu vooraleer het bedrijventerrein in gebruik kan worden genomen). Verder wordt ook meegegeven dat de aanpassingen aan het openbaar domein ten laste zijn van de ontwikkelaar, dit impliceert ook de opmaak van de

lichtenregeling tijdens de werffase, de opmaak van V-plannen en dergelijke meer. Uit het advies van het AWW van 5 juli 2024 en uit de replieknota van de aanvrager blijkt dat het studie bureau SWECO hiervoor zal aangesteld worden door de opdrachtgever en dat de besprekingen met het AWW hierover reeds zijn opgestart. De aanvrager geeft in zijn replieknota ook mee dat hierover reeds een samenwerkingsovereenkomst is opgemaakt.

Ook het weigeringsargument uit de beslissing van de Deputatie en het advies van de gemeente Zaventem met betrekking tot de vereiste dat verder onderzoek moet worden gedaan naar "alternatieve maatregelen", bijvoorbeeld een ondertunneling van het kruispunt kan niet worden bijgetreden. De heraanleg van het kruispunt is beslist beleid. De Vlaamse Regering heeft de omgevingsvergunning voor de werken aan het kruispunt vergund, waarbij er geen sprake is van een ondertunneling of alternatieve maatregelen die vereist zijn om de verkeersveiligheid te verhogen. Bij de beoordeling van de omgevingsvergunning van het kruispunt werd reeds rekening gehouden met het te ontwikkelen bedrijventerrein. Op dit moment is reeds gestart met de heraanleg.

Tot slot kan ook nog ingegaan worden op het weigeringsmotief dat stelt dat er meer duidelijkheid dient te komen over het aantal vrachtwagens per laadkade per dag en dat ook de aannames inzake het parkeren, zeker het parkeren van vrachtwagens, niet verifieerbaar zijn. De deputatie stelt dat er meer duidelijkheid dient te komen over de noodzaak voor een bufferparking, om te vermijden dat wachtende vrachtwagens gebruikmaken van het openbaar domein. Ook dit weigeringsmotief kan niet worden bijgetreden.

In de sensitiviteitstoets wordt duidelijk aangegeven dat wordt uitgegaan van vier vrachtwagens per dag per kade. Aangezien er slechts vier vrachtwagens per dag per kade worden voorzien, geldt dat een evenwichtige spreiding wordt gerealiseerd waardoor geen wachtrijen zullen/kunnen ontstaan en er bijgevolg niet zal worden geparkeerd op het openbaar domein. Ook een bufferparking is daardoor niet vereist, eenvoudigweg omdat vrachtwagens niet zullen moeten parkeren. Ze komen aan op de site en kunnen laden/lossen en vervolgens plaats maken voor de volgende vrachtwagen. De vraag naar een bufferparking voor de vrachtwagens stelt zich niet om de eenvoudige reden dat er niet zal moeten worden geparkeerd op de site, gelet op het groot aantal kades dat voorzien wordt. De hier gebruikte cijfers in het MOBBER bepalen mee het mobiliteitsprofiel waarvan de aanvrager uitdrukkelijk heeft aangegeven deze te respecteren. Zoals eerder aangegeven wordt dit expliciet als een voorwaarde in de vergunning opgenomen, inclusief de opmaak van een monitoring- en evaluatieplan en een bedrijfsvervoerplan waarbij ook de nodige aandacht wordt besteed aan het opstellen van duidelijke richtlijnen en een plan voor het vrachtwagen parkeren. Om bezorgdheid met betrekking tot het gebruik van het openbaar domein voor het vrachtwagen parkeren volledig uit te sluiten wordt als voorwaarde in de vergunning ingeschreven dat de aanvrager er moet voor zorgen dat het parkeren van vrachtwagens niet op het openbaar domein wordt afgewenteld.

Schaal, ruimtegebruik en bouwdichtheid

Het bedrijventerrein bestaat uit verschillende kleine tot middelgrote kavels, bebouwd met individuele bedrijven. Wanneer het gaat om kantoren wordt met verschillende verdiepingen gewerkt maar de bedrijvigheid wordt in de meeste panden ondergebracht in uitgestrekte loodsen van één bouwlaag die een vrij grote footprint hebben en zo een eerder laag rendement realiseren. In voorliggend ontwerp wenst men hiervan af te stappen. Er worden op het goed twee grote gebouwen worden opgericht die worden onderverdeeld in verschillende units waarin zich verschillende bedrijven kunnen vestigen. Deze invulling wordt niet enkel op één bouwlaag voorzien maar er worden twee volwaardige lagen voor bedrijfsunits boven elkaar geplaatst. Op die manier kan een hoger rendement gehaald worden uit de beschikbare ruimte.

In een ander ontwerp zouden zich op voorliggend goed verschillende bedrijven kunnen vestigen die elk hun eigen voorzieningen hebben, maar dan zouden de voorzieningen meer uitgespreid over het terrein aanwezig zijn en meer ruimte innemen.

De schaal van dit complex wijkt dan wel af van de schaal van de bestaande bebouwing binnen het bedrijventerrein, maar vertaalt wel maximaal de doelstelling betreffende een zuinig ruimtegebruik zoals vertaald artikel C.73 2 in het RUP dat stelt dat.

“Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze rekening houden met zuinig ruimtegebruik. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:

- *het optimaal gebruiken van de percelen, echter rekening houdend met de verplichtingen inzake veiligheid;*
- *de mogelijkheid om bepaalde diensten onder te brengen in gemeenschappelijke gebouwen op het bedrijventerrein;*
- *het groeperen en organiseren op het bedrijventerrein van parkeermogelijkheden voor de gebruikers en bezoekers”*

In voorliggend ontwerp wordt het parkeren, de kantoren, de horeca- en sportvoorzieningen voor alle units binnen het complex gebundeld waardoor er voor deze gemeenschappelijke voorzieningen een veel lagere grondinname is.

Het op te richten gebouw bestaat uit twee volumes (A en B) die met een centraal circulatie-erf met elkaar worden gekoppeld. De volumes bestaan uit 2 driedubbelhoge tot zes bouwlagen. Waar voor gebouw B een volle hoogte wordt benut (twee driedubbelhoge bouwlagen voor units en zes bouwlagen voor de kantoren), wordt er in gebouw A een afbouw voorzien in de richting van de Frans Smolderstraat en de Woluwelaan. Enkel de losse volumes op het dak vormen enkele kleinschalige accenten boven op de lagere basis.

Deze afbouw is een vertaling van de plaatselijke situatie. Ter hoogte van de oostelijke perceelsgrens ligt het goed circa 20,00 m hoger dan aan de straatzijde. Door beide gebouwen op eenzelfde hoogte in te planten wordt het gebouw B deels in het hellend terrein verzonken. Hierdoor zal het gebouw slechts 16,25 m boven het peil van het maaiveld van de zuidoostelijk aanpalende hoger gelegen percelen uitkomen. Deze hoogte sluit aan bij de hoogte van de bedrijfsgebouwen op het aanpalende bedrijventerrein.

De afbouw in de richting van de Frans Smoldersstraat en de Woluwelaan wordt gerealiseerd als overgang naar de lagere bebouwing aan de overzijde van de Woluwelaan. Gezien het hier om een bedrijventerrein gaat en er een voldoende ruime buffer tussen het gebouw en de twee aanpalende straten worden voorzien is de voorgestelde hoogte van 12,84 m voor de gevels langs deze straten met accentvolumes tot 16,84 m aanvaardbaar. Door het hogere volume van de tweede laag units ruim terug te trekken ten opzichte van de gevels gericht naar deze twee straten wordt het gebouw voldoende afgebouwd.

Langs de E40 blijven de volumes van de units en de kantooruimten op hun maximum behouden. Ruimtelijk is dat aanvaardbaar. De E40 is aan deze zijde heel wat hoger gelegen dan de Woluwelaan waardoor het volume vanaf de autosnelweg als minder hoog wordt ervaren. Tevens vormt de schaal van de autosnelweg, door zijn uitgestrekte landschappelijke schaal, een referentie waar de grote schaal van voorliggend project aansluiting bij vindt.

Langs de zijde van Grote Kloosterstraat gaat de gemeenteweg over in een holle weg. Langs deze weg is een hoog talud gelegen dat begroeid is met hoge bomen. Dit talud vormt een visuele afscherming van de gebouwen voor de recreanten die dit pad gebruiken.

Bij de positionering van de gebouwen wordt niet alleen rekening gehouden met de visuele impact van de volumes op hun omgeving maar wordt tevens ingespeeld op de mogelijk hinder van de voorziene activiteiten. Dit logistiek centrum zal zich voornamelijk richten op het laden en lossen van goederen met vrachtwagens. De twee hogere volumes worden los van elkaar geplaatst maar verbonden met het centraal circulatie-erf. Hier concentreert zich de hoogste dynamiek van de bedrijvigheid. Door deze zone centraal tussen de twee hogere gebouwen te plaatsen wordt de lawaai- of lichthinder die voortkomt van deze activiteit getemperd door de twee hoofdvolumes.

In het advies van het CBS wordt opgemerkt dat het gebouwencomplex niet in verhouding staat tot de bebouwing in de omgeving en dat de vloerplas moet worden verlaagd. Dit wordt niet gevolgd. In het advies van het CBS wordt uitgegaan van het feit dat de bouwhoogte langsheen de Woluwelaan 62,5 mTAW zou bedragen. Dit is echter niet de bouwhoogte van het gebouw zelf, maar van de dakpaviljoentjes die voorzien zijn op het groendak. Het overgrote deel van de bouwhoogte langsheen de Woluwelaan bedraagt 58,8 m TAW. Er wordt in dit advies ook enkel gerefereerd naar de hoogte van het gebouw ten opzichte van de Woluwelaan. Maar, gezien de voorgevel die gericht is naar de Woluwelaan minstens 90 m uit de as van deze weg is gelegen, ligt het gebouw eerder dicht bij de Grote Kloosterstraat, waarbij er rekening moet gehouden worden dat ook hier de afstand tussen de gevel gericht naar deze straat en de straat 44 m bedraagt. Hierbij moet ook rekening gehouden worden met het feit dat het peil van de Grote Kloosterstraat aan deze zijde reeds circa 7 m hoger gelegen is dan het peil van de lagergelegen Woluwelaan. Aan deze zijde wordt het inkomvolume van gebouw A geplaatst dat een hoogte zal hebben van 24,80 m ten opzichte van het peil van de Grote Kloosterstraat. Dit betreft dus enkel een accentvolume.

Het hoofdvolume, waarvan de tweede bouwlaag over verschillende meters ten opzichte van de gevel aan de Grote Kloosterstraat en Woluwelaan wordt teruggetrokken, heeft slechts een hoogte van 20,80 m ten aanzien van het peil van de voorliggende weg. Verder kan nog opgemerkt worden dat ter hoogte van de Woluwelaan reeds een groenbuffer met zeer hoge bomen aanwezig is die nog zal worden aangevuld tot de volwaardige buffer zoals voorzien in het RUP. Er zal bijgevolg vanaf de Woluwelaan nooit een rechtstreekse relatie zijn tussen de kleinschalige bebouwing van de wijk Rijmelgem en het nieuwe complex.

Tevens valt op te merken dat deze terreinen bestemd zijn voor de ontwikkeling van bedrijfsgebouwen die qua schaal sowieso in contrast zullen staan met de schaal van de woongebouwen in de omgeving.

De schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid van het project zijn aanvaardbaar en overschrijden geenszins de draagkracht van het perceel of de omgeving.

Visueel-vormelijke elementen en bodemrelief

Aan de noordzijde van het terrein, langsheen Woluwelaan zorgt de aanwezige buffer voor onder meer een visuele afscherming en landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein ten opzichte van de omgeving. Deze buffer blijft behouden en zal door de aanvrager nog worden versterkt / aangevuld met een groenberm bestaande uit een onderbeplanting van streekeigen struiken (één plant per m²) en hoogstammige bomen (5 stuks per 1.000 m²). Om de reeds aanwezige groenbuffer maximaal te beschermen wordt in de vergunningsvoorwaarden opgenomen dat deze tijdens de werkzaamheden dient beschermd te worden door gebruik te maken van werfhekken. Er mogen geen machines, materialen, werkkeet, ... in deze zone geplaatst worden.

Zoals reeds hoger vermeld wenste de aanvrager in de buffer ook een wandelpad aan te leggen. Op vraag van het ANB wordt dit evenwel niet langer voorzien in het ontwerp. Wel zal een klein

stuk van de aan te leggen brandweg en de draadomheining rondom het gebouw binnen de bufferzone komen te liggen. Dit kan worden aanvaard. In de voorschriften van het RUP is immers opgenomen dat binnen de buffer werken en handelingen met het oog op de aanleg en het onderhoud van de buffer zijn toegelaten met inbegrip van de aanleg en het onderhoud van toegangswegen en met inbegrip van de aanleg van brandwegen in waterdoorlatende verharding indien dit om redenen van brandveiligheid wordt opgelegd of in het licht van waterbeheersingswerken

Parallel aan de R0 geldt een zone non-aedificandi van 30 m ten opzichte van de autosnelweg. Deze zone van 30 m wordt onaangeroerd gelaten. Er wordt geen bebouwing voorzien en het reliëf blijft grotendeels behouden. Plaatselijk worden de taluds aangewerkt zodat deze een aaneensluitend geheel vormen over de gehele lengte van de site

Langs deze zijde ligt het betrokken goed ook binnen de contouren van het plangebied van het gewestelijke RUP in opmaak Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) - deel Noord. Ook dit RUP legt een strook langs de Woluwebeek (gelegen langs de Woluwelaan) op als natuurgebied. Dit is een gebied bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en bos. De invulling zoals voorzien in dit ontwerp doet hier geen afbreuk aan.

Ten zuiden loopt de holle weg (inclusief beplante talud). Zoals reeds eerder aangehaald worden aan deze holle weg geen wijzigingen aangebracht, en wordt een veiligheidsstrook vrijgelaten om de bestaande struiken en bomen te conserveren. De taluds aan de binnenzijde van het projectgebied zullen ook aangeplant worden, zodoende er een groene berm wordt gecreëerd tussen de holle weg en het bedrijvencomplex. Gezien voortgebouwd wordt op de reeds uitgevoerde taluds voorzien binnen de vergunde reliëfwijziging zal de bestaande situatie ter hoogte van de holle weg ongewijzigd blijven. Om de bestaande struiken en bomen niet te beschadigen tijdens de werkzaamheden wordt in de voorwaarden opgenomen dat de zone langs de holle weg tijdens de werkzaamheden afgebakend moet worden door gebruik te maken van werfhekken. Er mogen geen machines, materialen, werfkeet, in deze zone geplaatst worden.

Boven op het dak van de units zal een groendak worden aangelegd. Deze groenruimte sluit aan bij de recreatieve functies die in de volumes boven op het dak worden voorzien en de hoger gelegen kantoorruimten. Er wordt een substraatlaag van 30 cm voorzien over het gehele dak. Deze dikte is niet voldoende om lage struiken of bomen te laten groeien. Er zal enkel een lage beplanting voorzien kunnen worden. Wel wordt er op de basis van de onderliggende kolommenstructuur een aanvulling gedaan met boombunkers die een substraatlaag van 1,50 m toelaten. In deze vakken zullen er meerstammige bomen worden geplant. Op die manier wordt er variatie in de aanplant gebracht.

De aanvrager zet maximaal in op een project dat architecturaal van hoge kwaliteit is. Dit, in combinatie met de nodige aandacht voor een groene buffers en groenaanplantingen op en rondom het gebouw, maken het project op visueel-vormelijk vlak kwalitatief en geenszins storend in de omgeving.

Het project is visueel-vormelijk aanvaardbaar.

Cultuurhistorische aspecten

Er zijn geen cultuurhistorische elementen in de omgeving waarop de aanvraag enige impact heeft.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

Met betrekking tot de hinder en de risico's wordt verwezen naar bovenstaande bespreking. Hieruit blijkt dat er kan voldaan worden aan de geldende normen zoals opgenomen in titel II van het VLAREM en dat de hinder tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt. Deze normen en de beoordeling van de hinderaspecten hebben als doel voldoende levenskwaliteit te garanderen en de gezondheid niet in het gedrang te brengen. Bijgevolg kan gesteld worden dat de gezondheid van de omwonenden en passanten, het gebruiksgenot en de algemene veiligheid niet in het gedrang worden gebracht. Aan de exploitatie zijn geen andere hinderaspecten verbonden dan degene in bovenstaande motivatie zijn opgenomen.

De hinder die mogelijk optreedt tijdens de bouwwerken is gelijkaardig aan de hinder die optreedt bij de bouw van eender welke constructie. Gelet op de tijdelijke aard van de bouwwerken kan er geen sprake zijn van onaanvaardbare hinder.

Met betrekking tot de algemene veiligheid en hinder wordt nog opgemerkt dat:

- gezien de aanwezigheid van een gasleiding ten noorden en ten westen van het projectgebied rekening moet gehouden worden met de voorwaarden uit het advies van 15 december 2023 van de nv Fluxys;
- de voorwaarden uit het advies van de Hulpverleningszone Vlaams-Brabant-West van 10 mei 2024 moeten nageleefd worden;
- omwille van de nabijheid van de luchthaven van Zaventem de vergunningsaanvraag ook voor advies werd voorgelegd aan het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Het DGLV geeft aan dat geen bebakening moet worden voorzien. In het advies worden wel voorwaarden opgenomen met betrekking tot:
 - het gebruik van hoge objecten tijdens de bouwfase (in casu het tijdige melden van het gebruik van hoge objecten aan Brussels Airport Company en het indienen van een aanvraag bij Skeyes in geval hoge objecten worden gebruikt van meer dan 79 mTAW (dus ongeveer 37,5 m boven het toekomstige referentieniveau project)
 - (alvorens de zonnepanelen op de daken worden geïnstalleerd) de opmaak en het overmaken aan Skeyes van een studie gebaseerd op de Europese EASA-normen waaruit blijkt dat de luchtverkeersleiders geen hinder (verblinding) zullen ondervinden van de voorziene zonnepanelen

Het naleven van deze voorwaarden wordt in de vergunning ingeschreven.

Conclusie

De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.31, §2, van de VCRO. Hieruit volgt dat dit artikel geen weigeringsgrond vormt en dat voorwaarden moeten worden opgelegd.

Decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.2 tot en met artikel 4.3.8 van de VCRO

De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.2 tot en met artikel 4.3.8 van de VCRO. Hieruit volgt dat deze artikelen geen weigeringsgrond vormen.

VERGUNNINGSTERMIJN

Conform artikel 68 van het Omgevingsvergunningsdecreet geldt de vergunning voor onbepaalde duur tenzij conform artikel 68, tweede lid, van het Omgevingsvergunningsdecreet in afwijking hiervan nog een beperkte termijn kan worden toegestaan

Voor deze aanvraag kan een vergunning voor onbepaalde duur worden verleend

BEZWAREN OPENBAAR ONDERZOEK

De bezwaren uit het openbaar onderzoek kunnen als volgt worden beantwoord.

Mobiliteit

Een aantal bezwaarindieners uiten kritiek op de aan de aanvraag toegevoegde MOBER, onder meer door te stellen dat het MOBER verouderd is en uitgaat van foutieve aannames, cijfers, werkwijze, veronderstellingen, een te beperkt onderzoeksgebied,

Deze argumenten kunnen als volgt worden weerlegd/ondervangen.

Kritiek op het MOBER

Het MOBER is niet verouderd of gedateerd, het dateert van 30 mei 2023, met een aanvulling op 7 december 2023, hetgeen dus actueel is. De tellingen werden uitgevoerd op donderdag 9 juni 2022. In het richtlijnenboek voor het opstellen van een MOBER wordt uitdrukkelijk vastgesteld dat een dinsdag of donderdag buiten de periode van schoolvakanties de meest representatieve tellingen opleveren.

Op vraag van AWV werd in het kader van het wijzigingsverzoek het onderzoeksgebied verruimd, zodat er rekening werd gehouden met alle relevante kruispunten, verkeersaders en dergelijke die mogelijk worden geïmpacteerd ingevolge het project.

Bezwaarindieners geven aan dat het gebruik van de formule van Webster voor uitvoeren van de capaciteitstoets van de kruispunten) niet dienstig zou kunnen worden gebruikt voor de berekeningen in het MOBER. Ook wordt het gebruik van de kencijfers betwist. Hierover kan in het algemeen opgemerkt worden dat de MOBER is opgemaakt door een gespecialiseerd studiebureau dat reeds jarenlang actief is in het opstellen van adviezen, studies en MOBER's. Dit studie- en adviesbureau weet welke programma's, formules en berekeningen kunnen/moeten worden gebruikt bij de opmaak van een MOBER. Bij de uitwerking van het MOBER is rekening gehouden met het feit dat het gebouw wordt voorzien voor klassieke logistieke spelers. Het gaat in voorliggende aanvraag niet over een bedrijventerrein met verschillende activiteiten, integendeel, er zullen zich uitsluitend logistieke ondernemingen kunnen vestigen in het gebouw. Dit wordt duidelijk zo aangeduid in het aanvraagdossier. Het gebruik van kencijfers is in deze situatie des te meer gebruikelijk, gezien er is gekend welk type gebruiker zich in het gebouw zal vestigen. Het mobiliteitsprofiel van dergelijk type gebruiker kan men vooraf goed inschatten. Bovendien wordt in het MOBER de worst-case benadering gehanteerd. Verder onderzoek naar een meer realistisch mobiliteitsprofiel van de verwachte gebruikers, zoals gevraagd in de bezwaarschriften, is naast het feit dat dit in feite onmogelijk is op dit moment, ook niet zinvol gezien de worst-case aanpak.

In één van de bezwaarschriften wordt gesteld dat er wordt uitgegaan van 17 werknemers per kantoorruimte en op basis van de formule uit de RLB dan in totaal 464 medewerkers zouden

kunnen worden voorspeld. De aanvrager gaat in het MOBER niet uit van 17, maar van 30 werknemers per hectare logistieke bedrijvigheid, aangezien de kantoren een niet-autonoom karakter zullen krijgen. In totaal komt men dan uit op 316 werknemers. De voorziene kantooroppervlaktes bestaan immers niet enkel uit een kantoorruimte, maar daarbinnen worden ook ontspanningsruimtes, sanitair (inclusief douchefaciliteiten), lockers en dergelijke voorzien ten behoeve van de medewerkers. Zoals ook toegelicht in de beoordeling kan hier aangenomen worden dat het gebruik van 30 werknemers per hectare, daar waar het RLB een cijfer van 20 werknemers per hectare vooropstelt voor een logistieke site zeker geen onderschatting zal inhouden.

Met betrekking tot de kritiek over de inschatting van het aantal vrachtwagenverplaatsingen kan worden meegegeven dat in het MOBER wordt uitgegaan van 403 vrachtwagenbewegingen per dag voor de noordelijke plot. Dit cijfer wordt gebaseerd op kencijfers (35 vrachtwagens/ha netto-oppervlakte/dag) aangezien de uiteindelijke huurders van de units nog niet gekend zijn en dus nog geen exacte cijfermatige berekening kan worden gemaakt van het aantal vrachtwagens en dus het aantal vervoersbewegingen. Mede gelet op de opmerkingen in het advies van het AWV van 6 november 2023 (eerste aanleg - PIV5) werd aan het MOBER via PIV 6 een sensitiviteitstoets toegevoegd waarbij het aantal vrachtwagenbewegingen werd opgetrokken tot (voor de noordelijke plot) 752 vrachtwagenbewegingen/dag. Logischerwijze stijgen de verzadigingsgraden van de verschillende kruispunten net iets meer (tot maximaal +7,3% voor het kruispunt R22 x Grote Kloosterstraat), maar blijft het effect van het project op de verkeersafwikkeling (zowel ten opzichte van het referentienetwerk als ten opzichte van het toekomstig netwerk) beperkt.

De veronderstelling van de bezwaarindieners die aangeven dat de site zal worden gebruikt voor luchthaven gerelateerde bedrijven is foutief. Op basis van het initieel geldende gewestplan zou dat het geval kunnen zijn, doch intussen gelden de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP waarbij voorzien wordt in een bestemming als "gemengd regionaal bedrijventerrein".

De bezwaarindieners gaan in hun bezwaarschriften ook verkeerdelijk uit van een modal split van 80% aan auto-aandeel. Dit is evenwel niet correct. Het MOBER stelt zeer duidelijk dat wordt uitgegaan van een auto-aandeel van 85%. De overige 15% wordt verdeeld over alternatieve vervoersmodi (fiets, trein, bus etc.). Het grootste deel van de werknemers zal inderdaad aldus, zoals door de bezwaarindieners wordt aangegeven, de wagen nemen om de site te bereiken. Hiermee werd echter rekening gehouden in het MOBER, hetgeen door de bezwaarindieners ten onrechte wordt miskend. Voor het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel geeft het richtlijnenboek maar een auto-aandeel aan van 71%, maar aangezien de aanvrager uitgaat van een worst case-benadering wordt gewerkt met een auto-aandeel van 85%. Om een duurzamer model split te bereiken zal, zoals ook opgenomen in de vergunningsvoorwaarden, het gebruik van duurzame modi gepromoot worden door het voorzien van volgende maatregelen:

- de aanwezigheid van voldoende en degelijke infrastructuur voor zachte/trage weggebruikers
- Voorzien van een verkeersveilige interne fiets- en wandelinfrastructuur die ervoor zorgt dat het gebruik van de fiets dan wel verplaatsingen te voet aantrekkelijker worden
- toekomstige huurders aan te zetten om (financiële) voordelen te verschaffen aan werknemers die de fiets gebruiken voor verplaatsingen van en naar het werk

In dit opzicht kan ook opgemerkt worden dat de bezwaarindieners ten onrechte voorhouden dat in het MOBER geen rekening zou zijn gehouden met het wegvallen van de bushalte van De Lijn aan Woluwedal. Dit wordt wel degelijk vermeld in het MOBER (pagina 33). Het wegvallen van een bushalte vlak bij de projectlocatie is jammer, doch ligt buiten de bevoegdheid van de aanvrager als zodanig.

Verder blijkt ook dat de bezwaarindieners de cijfers over de berekende PAE uit het MOBER miskennen. Uit de cijfertabellen zoals opgenomen in het MOBER blijkt dat deze cijfers een correct beeld geven van de toekomstige situatie, waarbij ook de vervoersbewegingen door personenwagens in acht worden genomen. In tegenstelling tot wat de bezwaarindieners voorhouden is er geen sprake van slechts 6 personenwagens die de site verlaten op het einde van de werkdag. In totaal worden er tijdens de avondspits 109 uitgaande bewegingen verwacht, waaronder dus ook begrepen de personenwagens van werknemers die de site verlaten na hun werkshift. De MOBER gaat niet uit van een shiftensysteem, doch wel van een worst case-benadering waarbij gewerkt wordt met een aanwezigheidsratio van 80%. De werkelijke aanwezigheid zal wellicht veel lager liggen, aangezien wordt gewerkt in ploegen. De werknemers zullen derhalve niet allemaal op hetzelfde moment aankomen of vertrekken.

Over het onderzoeksgebied dat werd afgebakend in het MOBER wordt door enkele bezwaarindieners de opmerking gemaakt dat dit niet ruim genoeg is en dat er geen rekening zou zijn gehouden met de volgende punten:

- er wordt geen rekening gehouden met het bedrijvenpark 'Drie Linden Business Park' aan de overkant van het kruispunt, noch met het project 'Woluwe Gardens' verderop aan de R22
- de aansluiting van de R22 met de R0 in de huidige toestand werken aan de Ring (nog een aansluiting met de H. Henneaulaan en lange termijn inrichting (geen aansluiting meer)
- Aansluiting met de H. Henneaulaan in het huidige scenario
- Extra verkeer via de Belgicastraat bij de lange termijn inrichting R22-R0
- Extra verkeersgeneratie door de uitbreiding van de luchthaven
- Aansluiting met de nieuwe knoop Kraainem-E40 in het toekomstig scenario van de Werkvennootschap

De aanvrager heeft in het kader van het wijzigingsverzoek (PIV6) de verkeersgeneratie van het bedrijvenpark 'Drie Linden Businesspark' en 'Woluwe Gardens' mee opgenomen in het MOBER (§4.6.4 en volgende). Er is, in het huidige voorliggende MOBER, dus wel degelijk rekening gehouden met de mobiliteitsgeneratie van de toekomstige projecten. De aanvrager kwam hiermee tegemoet aan de bezwaren en de uitdrukkelijke vraag van de adviesinstanties om ook een inschatting te maken van de impact van het project in combinatie met de reeds vergunde projecten langsheen de R22/Woluwelaan.

Ook de ontsluiting naar R0 en de H. Henneaulaan werd wel degelijk onderzocht in het MOBER en dit zowel voor de huidige inrichting als de toekomstige inrichting na uitvoering van de werken van de R0 (§4.6.2.). De overige aangehaalde onderzoeksgebieden zijn niet relevant in het kader van het voorliggende project. De toekomstige aansluiting met de nieuwe knoop Kraainem-E40 is op heden onzeker. Er zijn nog geen plannen opgemaakt of beslissingen genomen in dat verband, zodat een en ander ook niet in het MOBER kon worden verwerkt. Verder zal de Belgicastraat niet gebruikt worden in functie van het voorliggende project, hetgeen ook zo wordt opgenomen in het MOBER.

Eén van de bezwaarindieners werpt nog op dat de toekomstige afsluiting van de R22-R0-verbinding zal zorgen voor een verschuiving van het verkeer richting het kruispunt R22-N2. Dit werd in het MOBER ook bekeken (toekomstig netwerk). Binnen het toekomstig netwerk in het kader van de werken aan de ring zal inderdaad ter hoogte van complex Henneaulaan geen aansluiting meer voorzien worden tussen de R22 en de R0. Er wordt daarbij verwacht dat de verkeersintensiteiten op de R22 sterk zullen dalen, hetgeen uiteraard als positief dient te worden beschouwd.

Voor wat betreft het verkeer dat verband houdt met de (nieuwe vergunning voor) de luchthaven kan aangegeven worden dat er op het tijdstip van het indienen en de aanvulling van de aanvraag (MOBER) er nog geen nieuwe vergunning voor de luchthaven was afgeleverd, zodat de aanvrager geen rekening kon/moest houden met de eventuele toekomstige invulling ervan

De bezwaarindieners merken ook nog op dat er geen rekening zou zijn gehouden met het plan van de Werkvennootschap om de op- en afrit van de E40 te verplaatsen naar de Woluwelaan. De visies en plannen van de Werkvennootschap zijn wel degelijk meegenomen in het MOBER, zowel op korte als op lange termijn. Er werd van bij aanvang in overleg getreden met de Werkvennootschap alvorens men de aanvraag heeft ingediend, hetgeen uiteraard getuigt van een bewust zijn in hoofde van de aanvrager van alle mogelijke scenario's waarmee zij rekening diende te houden bij de opmaak van haar aanvraagdossier. Er bestaan geen conflicten tussen het project en hetgeen de Werkvennootschap in de toekomst voorziet.

Een correcte lezing van het MOBER leert dat het gaat om een (zeer) realistische en actuele analyse van de huidige en toekomstige situatie op vlak van mobiliteit. Hierbij wordt nog meegegeven dat binnen het MOBER ook reeds een eerste worstcase-analyse werd gemaakt van de mobiliteitsimpact van een mogelijke ontwikkeling op het zuidelijke deel van het nog braakliggend terrein (geen onderdeel van deze aanvraag), teneinde de impact daarvan mee in kaart te kunnen brengen in het MOBER. Er werd daarbij voor een stevig programma gekozen: 10 000 m² logistiek en 3.500 m² kantoor. Dergelijk programma dient in alle redelijkheid gezien worden als een bovengrens/worst-case benadering.

Bemerkingen aangaande de fietsveiligheid

Wat betreft de bezwaren die verband houden met het feit dat de fietssnelweg F202 die langs het Woluwedal (R22) loopt zal worden "doorkruist" door het project, i.e. het vrachtverkeer afkomstig van de exploitatie van het project, kan worden verwezen naar de vergunning die recent werd verleend voor de gedeeltelijke herinrichting van het kruispunt R22 x Grote Kloosterstraat. De Grote Kloosterstraat vereist een ingreep waarbij deze tak van het kruispunt wordt opgeschaald naar de noden inzake verkeersafwikkeling (cf. westelijke aftakking). De werken voor de herinrichting van het kruispunt zijn op heden reeds in uitvoering. Ingevolge de werken wordt aan de oostelijke aftakking van het kruispunt (i.e. in de Grote Kloosterstraat) voorzien in drie rijstroken, waarvan één voor inrijdende bewegingen en twee voor uitrijdende bewegingen (zowel links- als rechtsafslaande bewegingen mogelijk). Op die manier wordt er meer ruimte gecreëerd voor de vervoersbewegingen van en naar de projectlocatie, hetgeen zorgt voor een hogere verkeersveiligheid. Ook de fietssnelweg wordt voor een deel heraangelegd om de zichtbaarheid te maximaliseren. Het nieuwe kruispunt gaat ook gepaard met een aangepaste lichtenregeling, waarbij een lichtenregeling zal worden gerespecteerd die optimaal is voor de verkeersveiligheid van de trage weggebruiker, zodat deze niet in conflict komt met de afslaande voertuigen komende of gaande naar de projectlocatie.

Bij het intekenen van het ontwerp voor de herinrichting van het kruispunt heeft men overigens rekening gehouden met de bestaande veiligheidsnormen. Zo werd gekeken naar de draaicirkels die (bijvoorbeeld) zwaar vrachtverkeer zal nodig hebben en heeft men maximaal de nodige veiligheidsafstanden gerespecteerd. Verder werden de verkeersintensiteiten van de ochtend- en avondspits gekoppeld aan het voorliggende project als input bezorgd aan het AWV om op basis daarvan een veilige lichtenregeling te kunnen uitwerken.

In enkele bezwaarschriften wordt nog opgeworpen dat 'rode lichten niet helpen voor de verkeersveiligheid, omdat fietsers deze negeren op dit type locatie.' Dit standpunt – voor zover het al zou overeenstemmen met de feiten – impliceert uiteraard niet dat er geen verkeersveilige

situatie zou ontstaan Als een fietser er zelf bewust voor kiest een rood licht te negeren (hetgeen overigens een overtreding van de derde graad is) brengt hij zichzelf in gevaar en is het niet door toedoen van het project of het bijkomend vrachtverkeer dat er verkeersonveilige situaties zouden ontstaan

In enkele van de bezwaarschriften wordt nog kritiek geuit op de onderbreking van de fietssnelweg door de weg voor gemotoriseerd verkeer Het is correct dat de situatie op heden voor de fietser niet ideaal is Evenwel werd, zoals reeds verschillende keren benadrukt, intussen een omgevingsvergunning verleend voor de herinrichting van het oostelijke deel van het kruispunt. Daarbij is (onder meer) voorzien in de aanleg van twee afzonderlijke bruggen voor de gebruikers van de fietssnelweg zodat zij niet in conflict komen met het gemotoriseerd verkeer Eén brug kent een aansluiting op de Frans Smoldersstraat, de andere brug wordt voorzien rechtstreeks tussen Woluwedal en de fietssnelweg. Doordat de lichtenregeling wordt afgestemd op de aanwezigheid van de fietssnelweg, zullen daarbij nooit conflicten ontstaan tussen de gebruiker van deze fietssnelweg enerzijds en de gebruiker van de gewone weg (lees: gemotoriseerde voertuigen) anderzijds.

In het kader van het tweede openbaar onderzoek stelt een aantal bezwaarindieners nog dat de wachttijden voor de fietsers op de F203 zullen toenemen, daar waar ze nu reeds "zeer lang" zijn Het is volgens de bezwaarindieners ongerechtvaardigd en zinloos dat een derde verkeerslicht wordt voorzien op de fietssnelweg op vraag van een projectontwikkelaar voor een privé-investering. Fietsers zouden hierdoor ook in gevaar worden gebracht, omdat ze door het rood zouden rijden omwille van de lange wachttijden.

In eerste instantie moet benadrukt dat de plaatsing van de verkeerslichten geen beslissing is van de aanvrager in functie van haar project. Deze lichtenregeling wordt net voorzien om een veilig verkeersnet uit te bouwen voor fietsers, in tegenstelling tot wat de bezwaarindieners daarover stellen Veronderstellen dat fietsers dan maar door het rood licht zouden rijden omwille van langere wachttijden is absurd en irrelevant in het kader van de beoordeling van de voorliggende aanvraag De verkeersregels dienen door eenieder te worden gerespecteerd

In enkele van de bezwaarschriften wordt nog opgemerkt dat de fietssnelweg langs de R22 gelegen is in een biologisch waardevol gebied, waardoor er geen fietspadverlichting kan worden voorzien omwille van de aanwezigheid van vleermuizen in dat gebied Deze aanvraag wijzigt niets aan de aanleg van deze fietssnelweg. Het bezwaar is ongegrond

Bemerkingen aangaande de verkeersdoorstroming

Voor wat betreft de bezwaren met betrekking tot de vrees voor een problematische verkeersdoorstroming van, in het bijzonder het zwaar vervoer langs het Woluwedal, kan verwezen worden naar de beoordeling van de mobiliteitsimpact in het MOBER (en dit advies). Hierin wordt niet ontkend dat er een impact uitgaat van het project op vlak van verkeersdoorstroming, doch uit het MOBER blijkt dat er geen structurele problemen zullen ontstaan op de kruispunten. Derhalve dient geconcludeerd dat het Woluwedal wel degelijk gedimensioneerd is voor het opvangen van het (bijkomend) (vracht)verkeer, zeker na de herinrichting van het kruispunt waardoor ook aan de oostelijke zijde (Grote Kloosterstraat) ruime vakken worden voorzien voor zowel in- als uitrijdende bewegingen van en naar de site

In het kader van het wijzigingsverzoek werd overigens ook een sensitiviteitstoets toegevoegd aan het MOBER, waarin een worst case-mobiliteitsprofiel zwaar vervoer werd getoetst op haar impact op de omgeving. Daarenboven kan hier gewezen worden op de specifieke voorwaarde die in de vergunning wordt opgenomen dat het in de MOBER gebruikte mobiliteitsprofiel bij de ingebruikname van het project ook daadwerkelijk de referentiesituatie vormt Op die manier

beschikken de betrokken partijen over de zekerheid dat hetgeen op vandaag in het MOBER wordt uiteengezet ook daadwerkelijk de toekomstige situatie zal uitmaken.

De bezwaarindieners stellen verder ook dat het kruispunt waarlangs het project zal ontsluiten nu reeds kampt met files, waardoor een verkeersinfarct zou ontstaan ingevolge de komst van het project. Ook hiervoor kan verwezen worden naar de beoordeling in dit advies en naar de analyse in het MOBER. Het MOBER heeft aangetoond dat er zich op het voormeld kruispunt geen aanzienlijke problemen zullen stellen op vlak van verkeersafwikkeling ingevolge de komst van het project. Daarbij komt dat de Grote Kloosterstraat opnieuw wordt ingericht om het verkeer optimaal te kunnen opvangen. Ook kan hier verwezen worden naar het feit dat de verkeerslichtenregeling voorrang zal verlenen aan het doorstromend verkeer, ten nadelen van de afwikkeling op privaat domein. Uit het MOBER blijkt duidelijk dat er een grondige berekening werd doorgevoerd op basis van nieuwe cijfers ingevolge de conflictvrije lichtenregeling op het kruispunt.

Een bijkomende opmerking uit de bezwaren over de conflictvrije lichtenregeling is dat deze zou resulteren in een verzadigingsniveau van rond de 95%. De bezwaarindieners stellen dat zulks problematisch is, aangezien "een verzadiging van meer dan 90% een uitgesproken structureel doorstromingsprobleem inhoudt". De bezwaarindiener begrijpt niet waarom een oplossing wordt aangeboden die toch voor structurele problemen zou zorgen. Vooreerst geldt dat de bezwaarindiener slechts een deel van de bewuste paragraaf citeert in verband met de verzadigingsgraad. Het vervolg van de paragraaf stelt immers:

"Bovenstaande verkeerslichtenregeling toont aan dat het kruispunt afgewikkeld kan worden met een conflictvrije regeling voor alle fietsers en voetgangers. Hierbij blijven de verzadigingsgraden op alle takken tijdens het maatgevende spitsuur onder de 95% (cf. richtlijnen AWW 'afwegingskader voor conflictvrij regelen in Vlaanderen'). De gemiddelde wachttijd voor fietsers op de fietssnelweg bedraagt hier 45 seconden. Dit is een worst case-scenario waarbij elke fase aan bod komt. Indien er bijvoorbeeld geen voertuigen op de ondergeschikte takken zijn, dan zal in dit geval één fase worden overgeslagen en dalen de I/C verhouding en gemiddelde wachttijden op de andere takken van het kruispunt."

De richtlijnen van het AWW stellen daarbij uitdrukkelijk dat bij een conflictvrije lichtenregeling de verzadigingsgraden tot 95% mogen toenemen.

De loutere veronderstelling van één van de bezwaarindieners dat de aanvrager AWW onder druk zal zetten om de lichtenregeling aan te passen ten nadele van andere weggebruikers is niet van ruimtelijke of stedenbouwkundige aard. Dit valt bijgevolg buiten het toepassingsgebied van de omgevingsvergunning.

Verder wordt er ook algemeen kritiek geuit – in verschillende bezwaarschriften – op de verzadigingsgraad op de kruispunten R22 x Grote Kloosterstraat en R22 Woluwedal x N2 Leuvensesteenweg.

Belangrijk is evenwel dat er bij de beoordeling van de toename in verzadigingsgraad rekening wordt gehouden met het kader waarin deze graden dienen te worden beoordeeld. Het uitgangspunt daarvoor is het onderstaande significantiekader.

Tabel 2: Significatiekader verkeersdoorstroming
 Evolutie t.o.v. referentiesituatie (in procentpunt)

Verzadigingsgraad geplande situatie	Toename verzadigingsgraad					Afname verzadigingsgraad				
	> 50%	20 à 50%	10 à 20%	5 à 10	< 5	< 5	5 à 10%	10 à 20%	20 à 50%	> 50 %
> 100%	-3	-3	-3	-2	-1	0	0	0	+1	+1
90-100%	-3	-3	-2	-1	-1	0	0	+1	+2	+2
80-90%	-2	-2	-1	-1	0	0	+1	+2	+3	+3
< 80%	-1	-1	0	0	0	0	+1	+3	+3	+3

Uit de berekeningen in het MOBER volgt dat, zowel voor de referentiesituatie (netwerk vandaag) als voor het mogelijk toekomstig netwerk, en ook met de cijfers uit de (strengere) sensitiviteitstoets, er op slechts 1 kruispunt (R22 x Grote Kloosterstraat) een beperkt negatief effect te verwachten valt (-1, avondspits). Voor de andere kruispunten zijn de resultaten neutraal. Bij het beperkt negatief resultaat voor voormeld kruispunt dient meteen een nuance te worden geplaatst. Op het kruispunt ontstaan immers maar afwikkelingsproblemen vanaf een verzadigingsgraad van 85%, hetgeen hier niet aan de orde is. Het betrokken kruispunt zal dus in ieder geval vlot blijven afwikkelen.

Een van de bezwaarindieners vreest verder nog dat bij de eventuele inplanting van een controlepost het inkomend verkeer zal opstropen tot aan/op het kruispunt met de R22. In het aanvraagdossier wordt geen controlepost voorzien aan de ingang van het bedrijventerrein, zodat het bezwaar feitelijke grondslag mist. De controle zal gebeuren op het privéterrein zelf, specifiek ter hoogte van de laad- en loszones (vrachtwagens) en de parking (auto's). Derhalve zal dit nooit aanleiding kunnen geven tot filevorming richting het kruispunt.

Parkeerplaatsen auto - fiets

De opmerkingen uit het openbaar onderzoek in verband met het aantal parkeerplaatsen en het feit dat de daarmee corresponderende voertuigen zich ook over de omliggende wegen verplaatsen is niet relevant. Het aantal parkeerplaatsen (en dus het bijhorend aantal voertuigen) werd meegenomen in het MOBER voor het bepalen van het mobiliteitsprofiel. Evident worden deze voertuigen niet uit de analyse gefilterd. Het aantal parkeerplaatsen werd net bepaald in functie van het berekende mobiliteitsprofiel. Deze voertuigen werden bijgevolg meegeteld, anders dan wat de bezwaarindieners voorhoudt. Hierbij wordt nog benadrukt dat in het MOBER (op bladzijde 70) foutief melding wordt gemaakt van het cijfer 15 wat betreft de uitgaande verkeersbewegingen tijdens de ochtend- en avondspits voor de ontsluiting langs de Kleine Kloosterstraat. De cijfers waarmee wordt gerekend zijn: 43 ingaande en 11 uitgaande personenwagens tijdens de ochtendspits (08:00 uur en 09:00 uur) en 20 ingaande en 52 uitgaande personenwagens tijdens de avondspits (17:00 uur en 18:00 uur).

Een aantal bezwaarindieners stelt zich nog de vraag of er voldoende fietsenstallingen en parkeerplaatsen voor auto's voorzien zijn in het project. Zo stellen zij dat er mogelijk bewust te weinig parkeerplaatsen voor wagens worden voorzien teneinde de modal shift te stimuleren, met als gevolg dat er volgens hen in de omliggende straten zou worden geparkeerd.

Zoals hoger toegelicht blijkt uit het MOBER dat er meer dan voldoende parkeerplaatsen voor zowel fietsen als auto's zijn voorzien bij het project, zodoende de volledige parkeerdruk die met het project gepaard gaat kan worden opgevangen op het eigen terrein.

In totaal zijn er 208 parkeerplaatsen voor wagens en 60 stalplaatsen voor fietsen vereist volgens de berekening in het MOBER. Het project voorziet 260 autoparkeerplaatsen en 198 fietsparkeerplaatsen, zodoende er voor de beide categorieën van voertuigen voldoende parkeerplaats is voorzien op het eigen terrein. De autoparkeerplaatsen omvatten overigens 10

parkeerplaatsen voor mindervaliden en de fietsparkeerplaatsen voorzien 26 plaatsen voor buitenmaatse fietsen (bakfiets etc.).

Rekening houdend met de modal split uit gegevens van RLB (voor motief "kantoren"), komen doorgaans 16% van de werknemers en 10% van de bezoekers met de (brom)fiets naar de site. Hierbij wordt het cijfer gebruikt voor "Grootstedelijk gebied centrumgemeenten" in plaats van "Vlaams stedelijk gebied rond Brussel". Het fietsaandeel ligt bij de centrumgemeenten namelijk beduidend hoger en dit sluit ook dichter aan tegen de ambitie van het gewest om een modal shift te creëren'.

Er is derhalve geen reden om zich zorgen te maken over een parkeertekort, nu er meer dan voldoende parkeerplaatsen worden voorzien zodat de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein kan worden opgevangen.

Tijdens het aanvullend openbaar onderzoek werpt een aantal bezwaarindieners op dat er sprake zou zijn van 451 gelijktijdige aanwezigen Dit is uiteraard niet het geval. Niet alle werknemers en bezoekers bevinden zich op hetzelfde moment op de site. De aanwezigheid van personeel en bezoekers werd op basis van objectieve tabellen (binnen het richtlijnenkader) in beeld gebracht, dewelke worden gehanteerd om het aanwezigheidsprofiel op te maken opdat een correct aantal parkeerplaatsen kan worden voorzien zonder te voorzien in een overaanbod. Dit laatste is van belang om de modal shift mee in de hand te werken.

In het aanvullend openbaar onderzoek wordt nog geopperd dat er 5.500 m² aan bureaus wordt voorzien, hetgeen volgens de bezwaarindieners neerkomt op zeker 1000 werknemers. 350 parkeerplaatsen zouden volgens de bezwaarindieners dan ook ontoereikend zijn Zoals hoger aangegeven zijn de berekeningen van de parkeerbehoefte (voor zowel auto's als fietsen) uitgevoerd overeenkomstig de daarvoor geldende richtlijnen Op basis van deze berekeningen blijkt dat op de projectlocatie méér parkeerplaatsen worden voorzien dan vereist, zodat er alleszins nooit sprake kan zijn van een parkeertekort en/of afwenteling op het openbaar domein. Voor de ondersteunende kantooractiviteiten die men in de gebouwen voorziet, heeft men bijgevolg voldoende parkeerplaatsen op het eigen terrein om de parkeerdruk op te vangen.

Verkeerssituatie omliggende straten

Buurtbewoners werpen op dat ze niet meer veilig in en uit de Frans Smoldersstraat zullen kunnen rijden. In de omgevingsvergunning van de herinrichting van het kruispunt ligt een knip van de Frans-Smoldersstraat op de R22 vervat. De Frans-Smoldersstraat zal ontsluiten naar het hogere wegennet via de N2, waardoor er een veilige aansluiting wordt voorzien voor de bewoners van de Frans Smoldersstraat.

Aanvullend werpen enkele bezwaarindieners tijdens het tweede openbaar onderzoek nog op dat zij zonder voorafgaande informatie plots in kennis worden gesteld van het feit dat de Frans Smoldersstraat wordt 'geknipt'. Zoals aangegeven ligt de realisatie van de knip vervat in een reeds afgeleverde omgevingsvergunning die inmiddels definitief is geworden. Deze aanvraag wijzigt daar niets aan

Een aantal bezwaarindieners poneren nog dat het verkeer afkomstig van de Jozef Van Damstraat dat linksaf de R22 wil oprijden naar de ring zich voor of na de zware trucks zal moeten "wringen" en vermoedelijk het kruispunt zal blokkeren. Verder wordt ook aangegeven dat vrachtwagens die vanaf de Grote Kloosterstraat linksaf willen slaan op de R22 richting Kraainem zullen botsen met de wagens komende van de Jozef Van Damstraat die naar rechts draaien Loutere veronderstellingen zijn niet van ruimtelijke of stedenbouwkundige aard. Dit valt bijgevolg buiten het toepassingsgebied van de omgevingsvergunning.

Een enkele bezwaarindiener voert nog aan dat het sluipverkeer zal toenemen, zonder evenwel te concretiseren over welke straat dit zou gaan. Dit is eveneens een loutere veronderstelling die verder niet wordt geduid. Er kan hier evenwel verwezen worden naar het MOBER en het gegeven dat het verkeer afkomstig van het project zal ontsluiten via de Grote Kloosterstraat en zo rechtstreeks zijn toegang zal nemen tot Woluwedal via hetzij een links- hetzij een rechtsafslaande beweging. Bijgevolg is er geen reden om aan te nemen dat er sprake kan zijn van een toename in het sluipverkeer, aangezien sluipverkeer in beginsel plaatsvindt op binnenwegen (hetgeen de Grote Kloosterstraat noch Woluwedal zijn). Het project maakt meteen aansluiting op het hogere netwerk.

Geluid

Inzake opmerkingen in de bezwaarschriften met betrekking geluidshinder wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling in dit verslag.

Water – Grondwater - Bodem

In enkele bezwaarschriften wordt gesproken van een waterproblematiek. De bezwaarindieners halen hierbij aan dat de projectlocatie zou gelegen zijn in overstromingsgevoelig gebied en daarom niet in aanmerking kan komen voor bebouwing. Zoals onder de titel 'Water' toegelicht is er echter maar een heel klein deel van de projectlocatie gelegen in een dergelijk gebied. Voor de beoordeling van de watertoets wordt verder verwezen de bovenstaande beoordeling in dit verslag.

Natuur - Lucht

Een groot deel van de bezwaarschriften vermeldt dat het project nefast zou zijn voor de groene Woluwevallei (onder meer omwille van fijn stof en stikstof). Behoud van groen moet volgens de bezwaarindieners prioritair zijn en men geeft aan dat het project strijdig is met initiatieven die op verschillende niveaus worden genomen op vlak van biodiversiteit / luchtvervuiling / natuurbehoud. Vooreerst betreft de projectlocatie geen 'groene zone' met een bijzondere waarde op vlak van biodiversiteit. Het betreft een zone die reeds sinds de inwerkingtreding van het gewestplan is ingekleurd om te dienen als bedrijventerrein en dus nooit enige "groene functie" of "landbouwfunctie" heeft gehad. Door de opname van de site in het GRUP werd vervolgens een andere, doch eveneens bedrijfsgerelateerde invulling gegeven aan het terrein. Inzake verenigbaarheid met de plannen en voorschriften wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling in dit advies. Verder blijkt dat de projectlocatie slechts voor een klein deel (enkel aan de randen en aan de holle weg) is ingekleurd op de biologische waarderingskaart. De randen van het perceel worden echter ongemoeid gelaten in het ontwerp. Verder voorziet de aanvrager in een zeer aanzienlijke groenbuffer van 40 m, onder meer om het project te laten opgaan in de bestaande omgeving, zoals voorzien in het GRUP. De bestaande groenbuffer wordt integraal behouden en zelfs versterkt. Deze 40 m bufferzone is qua omvang aldus te vergelijken met de groenzone dewelke gecreëerd wordt stroomafwaarts. De bufferzone wordt integraal aangeplant in functie van de visuele afscherming en de geluidsafscherming. Volgend op de bufferzone wordt het bufferbekken voorzien ter creatie van een Groen/blauw karakter. Bovendien wordt, door het circulatie-erf centraal (en dus ingesloten tussen de beide logistieke gebouwen) te voorzien wordt lichtstraling alsook geluidstraling richting de omgeving, inclusief deze bufferzone, tot een minimum beperkt. Ook wat betreft de holle weg moet worden opgemerkt dat, gezien "voortgebouwd" wordt op de reeds uitgevoerde/vergunde taluds voorzien binnen de vergunde reliëfwijziging/leemontginning, de bestaande situatie ter hoogte van de holle weg ongewijzigd zal blijven. De taluds aan de binnenzijde van het projectgebied

zullen ook aangeplant worden zodat er een groene berm wordt gecreëerd tussen de holle weg en het bedrijvencomplex.

Met betrekking tot deze bezwaren kan ook opgemerkt worden dat, voor een dergelijke ontwikkeling, de verhardingsgraad op de site eerder beperkt is. De site een verhardingsgraad van 62%, de rest van de site wordt groen ingevuld, waarbij een zeer omvangrijke buffer wordt voorzien en ook de zone non aedificandi wordt gerespecteerd.

Voor wat betreft de evaluatie van de impact op de speciale beschermingszones wordt verwezen naar de beoordeling in dit verslag (titel Natuur)

In verband met fijn stof en stikstofuitstoot ingevolge het verkeer dient tot slot ook opnieuw te worden gewezen op de specifieke omgeving waarin het project wordt voorzien. Op de wegen rondom de projectlocatie (zeker de R0) is het aandeel vrachtwagens op heden reeds bijzonder groot, waardoor het bijkomend aantal vrachtwagens dat zich van en naar de site zal verplaatsen in de toekomst verwaarloosbaar is in dit geheel. De bezwaarindieners kunnen hierover alleszins niet stellen dat het gaat om een groene oase van rust en weinig verkeer. Integendeel, gelet op de ligging van de projectlocatie tussen de R0 en de R22, vlak bij de luchthaven van Zaventem en langsheen een aantal belangrijke verkeersaders. Deze ruimtelijke context dient uiteraard mee in acht te worden genomen wil men een correcte vergelijking maken tussen de huidige en de toekomstige situatie. In die omstandigheden geldt dat de impact van het voorgenomen project op de luchtkwaliteit verwaarloosbaar is.

In enkele bezwaarschriften komt nog naar voren dat het gebruik van elektrische vrachtwagens in de toekomst niet realistisch is, gezien er op vandaag reeds veel terughoudendheid is wat betreft elektrische wagens voor personenvervoer. Voor de beoordeling van de effecten is echter enkel rekening wordt gehouden met vrachtwagens met een verbrandingsmotor. Dit bezwaar is ongegrond.

Enkele bezwaarindieners menen nog dat er in het aanvraagdossier te weinig aandacht wordt besteed aan het klimaatprobleem. Het gebouw wordt echter volledig CO₂-neutraal gerealiseerd. Er werd dus wel degelijk rekening gehouden met het klimaataspect.

Voor wat betreft de bezwaren inzake stofhinder kan verwezen worden naar de maatregelen die tijdens de werken worden voorzien om de stofhinder te beperken (zeilen, beneveling, afzuiging).

Ruimtelijke aspecten en inpasbaarheid

Locatiealternatieven - behoeftenonderzoek

In een heel aantal bezwaarschriften wordt aangevoerd dat er andere locaties beter geschikt zijn om het project onder te brengen. Zo verwijst men bijvoorbeeld naar een vervallen industriezone in Machelen, dicht bij Brucargo alsook naar de leegstaande gebouwen in de Keiberg en Lozenberg. Zoals hoger reeds toegelicht is de specifieke projectlocatie in het GRUP aangeduid als een zone voor een gemengd regionaal bedrijventerrein. Het voorliggende project is daarmee perfect in overeenstemming. In één van de bezwaarschriften wordt nog gesteld dat er getwijfeld wordt aan de behoefte om nieuwe terreinen aan te snijden, onder meer gelet op de grote leegstand van bedrijventerreinen in de omgeving. De aanvrager of de vergunningverlenende overheid is er niet toe gehouden om bij de beoordeling van een concrete omgevingsvergunningaanvraag een "behoefteonderzoek" of een "alternatievenonderzoek" uit te voeren voor het project. Het bezwaar is ongegrond.

Omvang van het project en impact op het stedelijke landschap

In een aantal van bezwaarschriften wordt gesteld dat het stedelijke landschap zou worden vernietigd vanuit "ontwerpperspectief". Er wordt ook aangevoerd dat niet wordt begrepen waarom wordt gekozen voor een industrieel project van deze omvang in een landelijke of "dorpse" omgeving. Zoals hoger reeds werd aangehaald is het project volledig bestemmingsconform zodat er geenszins kan worden gesteld dat het gevraagde op een andere locatie moet worden voorzien. Verder dient ook benadrukt te worden dat het ontwerp zeer sterk inzet om een maximale groene inbedding van de gebouwen te bekomen, opdat de gebouwen vanuit de omgeving niet als dominant worden ervaren. Doordat het ontwerp voorziet in een verlaging van het bestaande maaiveld zorgt dit ervoor dat het gebouw nog meer wordt opgenomen in de omgeving en zeker niet dominant is in ten opzichte van de gebouwen in de omliggende straten.

Eén van de bezwaarindieners werpt tijdens het tweede openbaar onderzoek nog op dat de bomen op de site in de winter kaal staan en dat de bomen zoals afgebeeld op het plat dak niet mogelijk zouden zijn omdat er onvoldoende aarde aanwezig zal zijn. Het groendak is ontworpen door landschaps(-en tuin)architecten Wirtz. De bomen op het groendak worden voorzien ter hoogte van kolommen waar met een plaatselijke verhoging wordt gewerkt van de deklaag met aarde. Dit geeft voldoende garanties op een mooi en blijvend resultaat.

Behoud van de groene gordel en rationeel gebruik van bouwgrond

Enkele bezwaarindieners zijn van oordeel dat de gebouwen te hoog zijn, waardoor afbreuk zou worden gedaan aan de groene gordel en de doelstellingen van het GRUP. Zoals in de beoordeling in dit verslag aangehaald zet het ontwerp maximaal in op het groen karakter van de site. Niet alleen wordt een zeer omvangrijke buffer voorzien rondom de site, ook wordt het gebouw zelf in groentinten opgetrokken om het maximaal in de omgeving te doen opgaan. De impact van de gebouwen blijft bovendien beperkt in de omgeving dankzij het ontwerp en de kleuren van het project op een passende wijze in de helling wordt geïntegreerd. De bestaande natuur in de omgeving van de projectlocatie wordt daarbij gerespecteerd en ongemoeid gelaten. Bijkomend dient opgemerkt dat in het GRUP geen voorschriften vervat liggen die de hoogte van toekomstige projecten beperken. Een hoogte van 28,00 meter voor het project met teruggetrokken bouwlaag op de derde verdieping voor warehouse A is derhalve verenigbaar met het GRUP, aangezien er daarin niets andersluidend wordt bepaald. In verband met de doelstellingen van het GRUP waar de bezwaarindieners naar verwijzen wordt nog opgemerkt dat deze zijn opgenomen in de toelichtingsnota bij het GRUP. Deze toelichtingsnota heeft géén verordenende kracht, in tegenstelling tot de stedenbouwkundige voorschriften die heel precies bepalen wat wel of niet mogelijk is in de verschillende zones die in het GRUP worden ingekleurd. Daarbij dient uiteraard ook benadrukt dat de zone waarbinnen de projectlocatie is gelegen specifiek is ingekleurd als bedrijventerrein, zodoende de opstellers van het GRUP kennelijk van oordeel waren dat op de projectlocatie een gemengd bedrijventerrein kon komen. Daar waar de bezwaarindieners nog stellen dat er geen sprake is van een kwalitatieve ontwikkeling van "bouwgrond", miskennen zij de inhoud van het project. Het project is duurzaam en kwalitatief op vlak van zuinig ruimtegebruik. Binnen het concept van deze ontwikkeling wordt de typerende topografie van het huidige maaiveld aangegrepen als een unieke kans tot ruimtelijke efficiëntie om de zone bestemd voor "Gemengd regionaal bedrijventerrein" maximaal aan te snijden (dubbeldeks gebouw) zodoende de druk op de resterende groengebieden wordt beperkt.

Bezwaren met betrekking tot kritiek op het vastgestelde GRUP (2015) zijn hier niet aan de orde.

Procedurale aspecten

Aanplakking en procedure tweede openbaar onderzoek

Er zijn geen argumenten bekend om aan te nemen dat het tweede openbaar onderzoek en de verdere procedure niet correct zouden zijn verlopen.

Ontbrekende of onjuiste informatie

De bezwaarindiener stelt dat de werken op de site in uitvoering van het voorliggende project reeds zouden zijn gestart. Dit is niet waar. De werken die in de omgeving van de site en op de site op heden worden uitgevoerd zijn werken voor de gedeeltelijke herinrichting van het kruispunt waarvoor reeds een definitieve vergunning werd verkregen en die dus perfect uitvoerbaar zijn alsook werden in functie van de reeds vergunde leemontginning.

Grensoverschrijdende effecten

Een enkele bezwaarindiener voert aan dat het project ook een impact zou hebben op de gemeenten Kraainem en Sint-Lambrechts-Woluwe. Deze gemeenten werden niet geraadpleegd, hetgeen volgens de bezwaarindiener problematisch is. In het dossier werden de relevante instanties om advies gevraagd, waaronder de gemeente Zaventem. Het project betreft een lokaal project waarbij de impact zich voornamelijk zal beperken tot de directe omgeving van de projectlocatie. De relevante kruispunten en verkeersassen werden in het MOBER in rekening genomen wat betreft mobiliteit. Er diende daarbij geen verdere toetsing te worden doorgevoerd naar de impact van het project op naburige gemeenten.

Andere

Conflict met andere initiatieven in de omgeving

Een aantal bezwaarindieners roept nog in dat het project afbreuk zou doen aan de andere initiatieven die worden gepland/uitgewerkt rond het Woluwedal. Zo zou er sprake zijn van het plan om de verkeerswisselaar van de luchthaven te verwijderen ten gunste van een groene vallei zodat de Woluwe in deze vallei kan stromen. Ook zou afbreuk worden gedaan aan het ecoduct dat op vandaag reeds wordt aangelegd. Kortom zou het project de herwaardering van de Woluwevallei tegenhouden.

Zoals echter reeds herhaaldelijk gesteld is, is het voorliggend project volledig bestemmingsconform. Dat er ook andere initiatieven in de omgeving voorkomen, doet aan deze vaststelling geen afbreuk. Bovendien blijven de 'bronnen' waarvan sprake in het bezwaarschrift op de projectlocatie onaangeroerd, zodat men deze – desgewenst – opnieuw kan openleggen.

Beperking toegankelijkheid hulpdiensten

Eén van de bezwaarindieners stelt dat de toename van het verkeer op de R22 en de omgeving zou kunnen leiden tot een vertraging van de toegankelijkheid tot de hulpdiensten van "Cliniques Saint-Luc" en de brandweerkazerne van Sint-Lambrechts-Woluwe. Hier kan verwezen worden naar het MOBER waaruit blijkt dat de verkeersdruk niet in die mate verhoogt dat ze tot onaanvaardbare of onveilige situaties zou leiden. Zoals altijd geldt dat de hulpdiensten zich prioritair in het verkeer bewegen. Het betreft basisregels in het verkeer die door iedere bestuurder moeten worden gerespecteerd.

Waardevermindering

Een aantal bezwaarindieners stelt dat de huizen in de directe omgeving een waardeverlies zouden lijden ingevolge de komst van het project. Economische aspecten of schade betreffen burgerrechtelijke aspecten die niet in een omgevingsvergunning worden geregeld.

Toegankelijkheid perceel 328b

Het bezwaar stelt dat het project zou zorgen voor een volledige ingeslotenheid van het perceel 328b, waardoor het niet meer toegankelijk zou zijn. Het bezwaar is ongegrond gezien het

vooriggend project niets verandert aan de huidige situatie op vlak van toegankelijkheid van het betrokken perceel. Het perceel ligt op vandaag reeds ingesloten en heeft geen toegang tot een openbare weg. Het project wordt ook niet tot 'tegen' het perceel van de bezwaarindieners voorzien, zodat er geen enkel probleem bestaat op vlak van toegankelijkheid ingevolge het project zelf.

Stabiliteitsproblemen aan woningen

Een enkele bezwaarindieners werpt nog op dat de huidige werken van de leemontginning zullen resulteren in stabiliteitsproblemen aan de woning. Dit wordt evenwel niet verder gestaafd. Bovendien, aangezien de werken voor het project uit deze aanvraag nog niet gestart zijn, kan er ook geen hinder van uitgaan. Het bezwaar is ongegrond.

Vlarem klasse 1

In één van de aanvullende bezwaarschriften wordt nog ingeroepen dat er slechts summier zou worden omschreven welke toestellen zullen worden gebruikt. Er zou uit het aanvraagdossier niet blijken of de warmtepompen gebruik zullen maken van grondboringen.

Het aanvraagdossier leert dat er duidelijk wordt bepaald (binnen het milieuluik) welke toestellen er zullen worden gebruikt alsook waar op de site ze zullen worden geplaatst (zie ook de plannen hiervoor). Op basis van de beschrijvende nota (bijlage B26) is bovendien ook duidelijk dat het gebouw wordt verwarmd door middel van warmtepompen (luchteveraportie).

Er kan bijgevolg gesteld worden dat de bezwaren deels ongegrond en deels gegrond zijn, maar voldoende worden ondervangen door het opnemen van de noodzakelijke voorwaarden.

ALGEMENE CONCLUSIE: voorwaardelijk gunstig

De hinder en de effecten op mens en milieu en de risico's voor de externe veiligheid, veroorzaakt door het aangevraagde project, kunnen mits naleving van de vergunningsvoorwaarden tot een aanvaardbaar niveau worden beperkt.

De aanvraag is, onder de voorwaarden die hierna worden geformuleerd, in overeenstemming met de wettelijke bepalingen, alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.

Er bestaat bijgevolg aanleiding toe om het beroep gegrond te verklaren. De vergunning voor de aanvraag kan worden verleend voor onbepaalde duur.

BESLUIT VAN DE VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING EN LANDBOUW,

Artikel 1. Het ontvankelijk bevonden beroep wordt gegrond verklaard.

Art 2. §1. Aan de nv Project Kloosterstraat, Esplanade Oscar Van de Voorde 1, 9000 Gent, wordt de vergunning verleend voor de volgende stedenbouwkundige handelingen voor de bouw van een bedrijvencomplex met bijhorende niet-autonome kantoorvoorzieningen, gelegen te 1930 Zaventem, Grote Kloosterstraat zn.

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
Gebouw	Bouwen of herbouwen	De grondoppervlakte van het gebouw is 67 532 m ² , de kroonlijsthoogte bedraagt 26,58 m en de nokhoogte 26,58 m
Buffer	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	De aanleg van een buffer op het perceel
Fietsen	Nieuwbouw van bijgebouwen en niet overdekte lage constructie	Het vrijstaande bijgebouw bevindt zich in de zijtuin Het heeft een grondoppervlakte van 12,5 m ² , de hoogste kroonlijsthoogte bedraagt 3,08 m en de hoogste nokhoogte 3,08 m
Logo	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Logo's, type reclamebord of – bak, aanwezig op de gevels De lengte bedraagt 2,7 m en de hoogte 2,7 m
Verharding	Nieuwbouw of aanleggen	De totale oppervlakte van de verharding na de werken is 13 839 m ²
Berm	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Een groenberm wordt aangelegd op het perceel die zal dienen als natuurlijke geluidsberm voor de buurt
Ontbossing	Ontbossen	Een stuk bos dat gelegen is ter hoogte van het gebouw en de buffer zal worden weggehaald Het gaat om 1 050 m ² bos.
Omheining	Nieuwbouw van bijgebouwen en niet overdekte lage constructie	De aanleg van een afsluiting in de voortuin, zijtuin en achtertuin
Brug	Nieuwbouw van bijgebouwen en niet overdekte lage constructies en andere handelingen	Het aanleggen van 3 bruggen over het bufferbekken. Dit is noodzakelijk voor de functionaliteit en de toegang tot de loods
Geluidsscherm	Nieuwbouw van bijgebouwen en niet overdekte lage constructie	Dit scherm bevindt zich in de voortuin, heeft een grondoppervlakte van 8 m ² , het hoogste punt ten opzichte van de grond bedraagt 3,5 m en de afstand tot de dichtstbijzijnde perceelsgrens is 2,17 m

§2. Aan nv Project Kloosterstraat, Esplanade Oscar Van de Voorde 1, 9000 Gent, wordt de vergunning verleend voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit met inrichtingsnummer 20230419-0055, gelegen te 1930 Zaventem, Grote Kloosterstraat zn, omvattende volgende inrichtingen en activiteiten.

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
3 2.2°a)	Het lozen van 4 530 m ³ /jaar huishoudelijk afvalwater in de openbare riolering	4.503 m ³ /jaar	3
12 11.1°a)	Noodstroomaggregaat met elektrisch schijnbaar vermogen van 171,5 kVA (343 kVA; <500 bedrijfsuren)	171,5 kVA	3

12.2.2°	Transformator met een individueel nominaal vermogen van 4.600 kVA	4 600 kVA	2
16.3.1°	Warmtepompen met een geïnstalleerde totale drijfkraft van 2.839,68 ton CO ₂ -equivalent	2 839,68 ton CO ₂ -equivalent	1
16.3.2°b)	Warmtepompen met een geïnstalleerde totale drijfkraft van 4 065,26 kW	4 065,26 kW	2

§3. Aan nv Project Kloosterstraat, Esplanade Oscar Van de Voorde 1, 9000 Gent, wordt de vergunning verleend voor de wijziging van vegetatie, gelegen te 1930 Zaventem, Grote Kloosterstraat zn

Planaanduiding	Handeling	Beknopte beschrijving
Graft	Het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Het betreft het verwijderen van een begroeide graft in het noordelijk deel van het projectgebied. De graft heeft een lengte van circa 84 m en een oppervlakte van circa 1.050 m ² . Er wordt een hoogteverschil van circa 2,50 m overbrugd. Het omvat in huidige toestand verschillende bomen en struikgewassen, met name Acacia, Noorse Esdoorn en Vlinderstruik.

Art. 3. De plannen en het aanvraagdossier waarop dit besluit gebaseerd zijn, maken er integraal deel van uit.

Art. 4. De omgevingsvergunning wordt verleend voor onbepaalde duur, die aanvangt op datum van de vergunning.

Art. 5. De omgevingsvergunning is afhankelijk van de naleving van de volgende voorwaarden:

§1. Met betrekking tot de stedenbouwkundige handelingen en vegetatiewijzigingen:

1. De vergunning wordt verleend op grond van artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier met nummer 23-214875.
2. De te ontbossen oppervlakte bedraagt 1050 m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet.
3. De ontbossing kan enkel worden uitgevoerd conform het plan toegevoegd als bijlage bij het boscompensatieformulier, waarop ook de als bos te behouden zones zijn aangeduid.
4. De bosbehoudsbijdrage van € 8442 wordt binnen de 4 maanden, vanaf de datum waarop gebruik mag gemaakt worden van deze vergunning betaald. Het overschrijvingsformulier zal rechtstreeks door het ANB worden overgemaakt.
5. De groenbuffer wordt behouden conform het GRUP.
6. Er worden geen wandelpaden aangelegd binnen de groenbuffer.
7. Tijdens de werken worden de groenbuffer en de holle weg duidelijk afgebakend door bijvoorbeeld het plaatsen van hekken, zodat de zones volledig gevrijwaard wordt van

betreding. Er mogen geen machines, materialen, werfkeet, ... in deze zones geplaatst worden.

8. Lichtbronnen op de site worden neerwaarts gericht. De verlichting moet wegschijnen van de groenbuffer en holle weg zodat enkel het doelgebied aangestraald wordt. De verlichtingsarmaturen worden afgeschermd zodat lichtverstrooiing maximaal beperkt wordt.
9. Bij het plannen van de werkzaamheden wordt de zone waar infiltratievoorzieningen worden voorzien vrijgehouden van zware belasting om bodemverdichting te vermijden en de infiltratiecapaciteit te vrijwaren.
10. De buitendienst van de VMM Kern Waterbeheer en Investerings Waterlopen wordt voor de aanvang van de werken (minstens 10 dagen vooraf) schriftelijk op de hoogte gesteld van de begindatum en de vermoedelijke einddatum van de werken. Dit kan via het mailadres beheerwaterlopen.vbr@vmm.be
11. De pesticidentoets wordt toegepast.
12. De eenzijdige verbindende belofte waarin de aanvrager zich er uitdrukkelijk toe verbindt om de worst case-benadering uit de sensitiviteitstoets bij de MOBER te respecteren, wordt nageleefd. Aldus worden de mobiliteitsprofielen zoals voorgesteld in het MOBER in de praktijk nageleefd.
13. De aanvrager stelt een mobiliteitscoördinator aan die minstens:
 - een motoring- en evaluatieplan opstelt om de werkelijke mobiliteitsprofielen in kaart te brengen en de werkelijke mobiliteitsimpact te beoordelen en waar mogelijk te optimaliseren. .
 - een overkoepelend bedrijfsvervoerplan opmaakt waarin de mobiliteit van de werknemers van de verschillende bedrijven specifiek in kaart wordt gebracht om potentiële verbeterpunten en opportuniteiten qua verplaatsingsgedrag van en naar het werk te kunnen identificeren. Hieraan wordt dan een actieplan gekoppeld die de bereikbaarheid van de site verbetert door bijvoorbeeld het afstemmen van werkshiften om piekmomenten in aankomst en vertrektijden te kunnen spreiden. Bij de opmaak van het overkoepelend bedrijfsvervoerplan wordt ook aandacht besteed aan het opstellen van duidelijke richtlijnen voor het vrachtwagenparkeren. Dit alles gebeurt in nauwe samenwerking met de lokale overheden en adviesinstanties, waaronder de gemeente, het Departement MOW en het Agentschap Wegen en Verkeer.
14. Er worden maatregelen ingevoerd ter bevordering van een duurzame modal split zoals het voorzien van voldoende en hoog kwalitatieve fietsvoorzieningen met laadpunten, het voorzien van douchefaciliteiten en lockers, het opzetten van een deelfietsensysteem, het (financieel) promoten van het fietsgebruik, carpoolen en openbaar vervoer, ...
15. De aanvrager zorgt ervoor dat er geen vrachtwagens op het openbaar domein worden geparkeerd.
16. Indoordekking wordt voorzien in de gebouwen A en B
17. De voorwaarden uit het voorwaardelijk gunstig advies van de nv Fluxys van 15 december 2023 worden nageleefd.
18. De voorwaarden uit het voorwaardelijk gunstig advies van de Hulpverleningszone Vlaams Brabant (West) van 10 mei 2024 worden nageleefd.
19. De voorwaarden uit het voorwaardelijk gunstig advies van het Directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer van 7 juni 2024, met inbegrip van het advies van Skeyes van 21 september 2023 worden nageleefd.

§2. Met betrekking tot de ingedeelde inrichting of activiteit:

- a. Algemene en sectorale milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM
De algemene en sectorale milieuvoorwaarden staan in titel II van het VLAREM. Bij wijziging van VLAREM wordt de exploitant geacht de meest actuele versie van de van

toepassing zijnde bepalingen na te leven. De integrale en geconsolideerde tekst van titel II van het VLAREM is raadpleegbaar op de Milieunavigator, via de link: <https://navigator.emis.vito.be/>.


De vergunningverlenende overheid wijst op volgende aandachtspunten:

1. De bepalingen inzake de 5 m-erfdienstbaarheidszone en het verbod op het gebruik van pesticiden langs de Woluwe, zoals meegegeven in het advies van 7 juli 2024 de VMM-Kern Waterbeheer worden nageleefd.
2. Het Agentschap Wegen en Verkeer zal bij de berekening van de verkeerslichtenregeling uitgaan van de cijfers uit het MOBER daarbij zal het conflictvrij organiseren van de verkeerslichtenregeling en de doorstroming op de R22 en de N2 primeren ten nadele van de afwikkeling op het privaat domein van de aanvrager. Het bedrijventerrein mag pas in gebruik genomen worden nadat deze conflictvrije lichtenregeling in dienst is getreden.
3. De aanvrager zal instaan voor de lasten gekoppeld aan de aanpassingen aan het openbaar domein. Dit impliceert ook de opmaak van de lichtenregelingen zowel tijdens de werffase, de opmaak V-plannen en dergelijke meer. Dit dient in overleg met het AWW te gebeuren.

Art. 6. De omgevingsvergunning vervalt van rechtswege in de gevallen en overeenkomstig de voorwaarden vermeld in de artikelen 99 en 101 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014

Brussel, 04 OKT 2024

Vlaams minister van Omgeving en Landbouw



Jo BROUNS

U kan tegen deze beslissing een verzoekschrift tot vernietiging indienen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

U heeft hiervoor een vervaltermijn van 45 dagen die ingaat de dag na de betekening van deze beslissing.

Het verzoekschrift moet per beveiligde zending worden ingediend. Dit betekent:

1. hetzij via het digitaal loket van de Vlaamse Bestuursrechtscolleges
<https://www.dbrc.be/digitaal-loket-van-de-vlaamse-bestuursrechtscolleges>

2. hetzij per aangetekende brief gericht aan:
Raad voor Vergunningsbetwistingen
p/a Dienst van de Bestuursrechtscolleges
Koning Albert II-laan 15 bus 130
1210 Brussel

3. hetzij door neerlegging ter griffie op het hierboven vermelde adres.
Marie-Elisabeth Belpairegebouw
Toren Noord (2de verdieping)
Simon Bolivarlaan 17
1000 Brussel

Als u voor een analoge indiening kiest (2. en 3.) moet:

- het verzoekschrift in vijfvoud worden ingediend, namelijk één origineel en vier afschriften (fotokopies of een digitale kopie);
- gelijktijdig met de indiening van het verzoekschrift, een afschrift van het verzoekschrift ter informatie aan de verwerende partij worden gestuurd (dit is de overheid die de beslissing genomen heeft).

Het verzoekschrift moet in ieder geval minstens de volgende gegevens bevatten:

- de naam, de hoedanigheid, de woonplaats of de zetel van de verzoekende partij, de gekozen woonplaats in België, een telefoonnummer en een e-mailadres;
- de naam en het adres van de verweerder;
- het voorwerp van het beroep of bezwaar;
- een uiteenzetting van de feiten en de ingeroepen middelen;
- een omschrijving van het belang van de verzoeker
- een inventaris van de overtuigingsstukken.

U bent een rolrecht verschuldigd van

- 200 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot vernietiging;
- 100 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot schorsing of tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid.

Gelijktijdig met de indiening van het verzoekschrift moet u het bewijs bezorgen dat een overschrijvingsopdracht is gegeven of dat een storting is uitgevoerd tot betaling van het rolrecht.

De procedure voor de Raad van Vergunningsbetwistingen wordt geregeld in het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges, het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning en het besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse Bestuursrechtscolleges.

Meer uitleg vindt u op de website van de Raad voor Vergunningsbetwistingen (<http://www.dbrc.be/vergunningsbetwistingen>)