

Vragen naar: dienst vergunningen
 Tel.: 016-26 75 46
 E-mail: omgevingsvergunning@vlaamsbrabant.be
 Ons kenmerk:
 Dossierkenmerk: RMT-VGN-2025-0357-AGPP-DEP-01
 Projectnummer OMV: OMV_2025005489



**VLAAMS-
BRABANT**

BESLUIT VAN DE DEPUTATIE VAN 16 OKTOBER 2025

BETREFT: Zaventem-Aanvraag ingediend door Eutraco voor het bouwen van een bedrijvencomplex met bijhorende niet-autonome kantoorvoorzieningen en aanhorigheden en het uitbaten van een duurzaam CO2-neutraal bedrijfscomplex, Grote Kloosterstraat zn.

Na het verslag gehoord te hebben van Tom Dehaene, als lid van de deputatie, beslist de deputatie:

Artikel 1

De aanvraag voor stedenbouwkundige handelingen ingediend door Eutraco, Industrieweg 35, 8800 Roeselare en Celtis Julianae, Esplanade Oscar Van de Voorde 1, 9000 Gent namens MG Real Estate, inzake het bouwen van een bedrijvencomplex met bijhorende niet-autonome kantoorvoorzieningen en aanhorigheden, gelegen Grote Kloosterstraat zn, 1932 Zaventem, kadastraal bekend: Zaventem: afdeling 5, sectie A, perceelnummers 243g, 243h, 244c, 297a, 297b, 297c, 298, 299, 299/2, 300c, 300d, 300e, 300f, 300g, 303/2a, 303/2b, 303/2c, afdeling 2, sectie C, perceelnummers 304d, 306d, 307a, 308, 309, 310, 311a, 311b, 312d, 312f, 313a, 314a, 327b en 327c (capakeys: 23078A0243/00G000, 23078A0243/00H000, 23078A0244/00C000, 23078A0297/00A000, 23078A0297/00B000, 23078A0297/00C000, 23078A0298/00_000, 23078A0299/00_000, 23078A0299/02_000, 23078A0300/00C000, 23078A0300/00D000, 23078A0300/00E000, 23078A0300/00F000, 23078A0300/00G000, 23078A0303/02A000, 23078A0303/02B000, 23078A0303/02C000, 23772C0304/00D000, 23772C0306/00D000, 23772C0307/00A000, 23772C0308/00_000, 23772C0309/00_000, 23772C0310/00_000, 23772C0311/00A000, 23772C0311/00B000, 23772C0312/00D000, 23772C0312/00F000, 23772C0313/00A000, 23772C0314/00A000, 23772C0327/00B000, 23772C0327/00C000), te vergunnen met volgende voorwaarden:

- de voorwaarden gesteld in het advies van het Directoraat-Generaal van de Luchtvaart ontvangen op 14 augustus 2025 betreffende het plaatsen van open infiltratievoorzieningen in de nabijheid van een luchthaven worden stipt nageleefd;
- voor de zonnepanelen dienen de mitigerende maatregelen te worden toegepast zoals opgenomen in de verblindingsstudie (onder meer Anti-Glare Phytonics coating);
- de bepalingen van art. 6 van de publiciteitsverordening worden nageleefd;
- de normbepalingen van hoofdstuk 3 van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid worden nageleefd;
- het vooropgestelde programma van maatregelen in de op 1 juni 2023 geacteerde archeologienota met ID 26165 en het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 na te leven;
- er dient indoor radiodekking in de volledige gebouwen 1 en 2 aanwezig te zijn;
- de adviezen en reglementen van de nutsmaatschappijen en de brandweer worden stipt nageleefd;
- de specifieke voorwaarden gesteld in het advies van het Agentschap voor Natuur en Bos ontvangen op 5 augustus 2025 worden stipt nageleefd;

- de groenbuffer wordt behouden conform het GRUP;
- er worden geen (half)verhardingen gebruikt voor het aanleggen van wandelpaden binnen de groenbuffer;
- de groenbuffer en de holle weg dient duidelijk afgebakend worden, vb. door het plaatsen van hekken, zodat de zones volledig gevrijwaard wordt van betreding. Er mogen geen machines, materialen, werfkeet, ... in deze zones geplaatst worden. Ter hoogte van de holle weg wordt een fysieke afscheiding geplaatst op minstens 5m van de bovenrand;
- verlichting moet wegschijnen van de groenbuffer en holle weg zodat enkel het doelgebied aangestraald wordt. De verlichtingsarmaturen moeten afgeschermd zijn zodat lichtverstrooiing maximaal beperkt wordt;
- er worden geen ingrepen uitgevoerd ter hoogte van de Rijmelgembrou;
- de voorwaarden gesteld in het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer ontvangen op 19 augustus 2025 worden stipt nageleefd;
- de voorwaarden gesteld in het advies van de Vlaamse Milieumaatschappij (watertoets) ontvangen op 1 augustus 2025 worden stipt nageleefd;
- de groenvoorzieningen opgetekend op het inplantingsplan (in bijzonder de buffer) worden aangelegd met streekeigen bomen en/of beplanting en dit ten laatste het eerste plantseizoen volgend op de uitvoering van de vergunde werken. Uitval wordt tijdens het eerstvolgende plantseizoen vervangen;
- de kap van bomen of het weghalen van beplantingen dient buiten het broedseizoen (periode van 1 april tot 30 juni) te gebeuren;
- de gemeentelijke reglementen en volgende voorwaarden uit het advies van het college van burgemeester en schepenen van 14 augustus 2025 worden stipt nageleefd:
 - de werfzone dient afgebakend te worden door middel van herashekken. De werfzone dient voldoende afstand te bewaren ten opzichte van bovenkant talud van de holle weg, waarbij een afstand van minimaal 10 meter vereist is. Aan de andere zijde dient de werfzone afgebakend te worden ter hoogte van de grens van bufferzone. Het broekbos moet afgeschermd blijven van machines en materialen door middel van herashekken;
 - de afsluiting (palen met hekwerk - hoogte 2 m) langsheen de Grote Kloosterstraat moet minimaal 10 m afstand behouden ten opzichte van de bovenkant talud van de holle weg. Op heden werd de afsluiting ingetekend op de bovenkant talud van de holle weg. Er dient minimaal een zone van 10 m breedte ten opzichte van de bovenkant talud van de holle weg vrij te blijven van constructies en opslag;
 - de aanvrager stelt een mobiliteitscoördinator aan die minstens:
 - een monitoring- en evaluatieplan opstelt om de werkelijke mobiliteitsprofielen in kaart te brengen en 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 identificeren.
 - hieraan wordt 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 vrachtwagen parkeren;
 - de zone die zal worden ingericht als infiltratiebekken moet vrij blijven van zware belasting ten einde de infiltratiecapaciteit van de bodem te vrijwaren;
 - werfverkeer kan niet gebeuren via de Frans Smoldersstraat.

Artikel 2

De aanvraag ingediend door Eutraco, Industrieweg 35, 8800 Roeselare en Celtis Julianae, Esplanade Oscar Van de Voorde 1, 9000 Gent namens MG Real Estate, inzake het uitbaten van een duurzaam CO₂-neutraal bedrijfscomplex, gelegen Grote Kloosterstraat zn, 1932 Zaventem, kadastraal bekend: Zaventem: afdeling 5, sectie A, perceelnummers 243g, 243h, 244c, 297a, 297b, 297c, 298, 299, 299/2, 300c, 300d, 300e, 300f, 300g, 303/2a, 303/2b, 303/2c, afdeling 2, sectie C, perceelnummers 0304/00D000, 0306/00D000, 307/00A000, 308/00_000, 309/00_000, 310, 311a, 311b, 312d, 312f, 313a, 314a, 327b, 327c (capakey: 23078A0243/00G000, 23078A0243/00G000, 23078A0243/00H000, 23078A0243/00H000, 23078A0244/00C000, 23078A0244/00C000, 23078A0297/00A000, 23078A0297/00A000, 23078A0297/00B000, 23078A0297/00B000, 23078A0297/00C000, 23078A0297/00C000, 23078A0298/00_000, 23078A0298/00_000, 23078A0299/00_000, 23078A0299/00_000, 23078A0299/02_000, 23078A0299/02_000, 23078A0300/00C000, 23078A0300/00C000, 23078A0300/00D000, 23078A0300/00D000, 23078A0300/00E000, 23078A0300/00E000, 23078A0300/00F000, 23078A0300/00F000, 23078A0300/00G000, 23078A0300/00G000, 23078A0303/02A000, 23078A0303/02A000, 23078A0303/02B000, 23078A0303/02B000, 23078A0303/02C000, 23078A0303/02C000, 23772C0304/00D000, 23772C0304/00D000, 23772C0306/00D000, 23772C0306/00D000, 23772C0307/00A000, 23772C0307/00A000, 23772C0308/00_000, 23772C0308/00_000, 23772C0309/00_000, 23772C0309/00_000, 23772C0310/00_000, 23772C0310/00_000, 23772C0311/00A000, 23772C0311/00A000, 23772C0311/00B000, 23772C0311/00B000, 23772C0312/00D000, 23772C0312/00D000, 23772C0312/00F000, 23772C0312/00F000, 23772C0313/00A000, 23772C0313/00A000, 23772C0314/00A000, 23772C0314/00A000, 23772C0327/00B000, 23772C0327/00B000, 23772C0327/00C000, 23772C0327/00C000), met als inrichtingsnummers 20250409-0086 en 20250409-0087, te vergunnen voor onbepaalde duur met volgende bijzondere milieuvoorwaarden:

- de kws-afscheiders op de site moeten voldoen aan de voorwaarden uit afdeling 4.2.3bis van Vlarem II en dienen uitgerust te zijn met een coalescentiefilter;
- de opslag van de vaatwaspods mag enkel plaatsvinden aan de voorzijde van unit 4, zoals aangeduid op de plannen bij de aanvraag;
- in afwijking van artikel 5.15.0.6. §1 en artikel 5.33.0.4. van Vlarem II mag er 24u/24u en op alle dagen behalve zon- en feestdagen gewerkt worden. Deze afwijking wordt slechts toegestaan voor een periode van één jaar vanaf de start van de exploitatie. Tijdens deze periode dienen volgende voorwaarden strikt te worden nageleefd:
 - bij het laden en lossen vóór 7 u en na 19 u moet de code van goede praktijk voor het laden en lossen volgens bijlage 4.5.7.3 van Vlarem II worden nageleefd;
 - het manoeuvreren met vrachtwagens ter hoogte van de wachtplaatsen bij de gatehouse is verboden vóór 7 u en na 19 u. Het traject waarop gemanoeuvreerd wordt met de vrachtwagen, is geoptimaliseerd opdat de vrachtwagen de inrichting kan bereiken in een zo kort mogelijke tijd en met zo weinig mogelijke manoeuvres;
 - ter evaluatie moeten er periodiek geluidsmetingen worden voorzien ter hoogte van de gatehouse. De geluidsmetingen moeten wekelijks gebeuren vóór 7 u en na 19 u. De geluidsmetingen moeten maandelijks aangeleverd worden aan de toezichthoudende overheid en het gemeentebestuur.

Artikel 3

De aanvraag voor wijziging van de natuurvegetatie ingediend door Eutraco, Industrieweg 35, 8800 Roeselare en Celtis Julianae, Esplanade Oscar Van de Voorde 1, 9000 Gent namens MG Real Estate, inzake het bouwen van een bedrijvencomplex met bijhorende niet-autonome kantoorvoorzieningen en aanhorigheden en het uitbaten van een duurzaam CO2-neutraal bedrijfscomplex, gelegen Grote Kloosterstraat zn, 1932 Zaventem, kadastraal bekend:

Zaventem: afdeling 5, sectie A, perceelnummers 243g, 243h, 244c, 297a, 297b, 297c, 298, 299, 299/2, 300c, 300d, 300e, 300f, 300g, 303/2a, 303/2b, 303/2c, afdeling 2, sectie C, perceelnummers 304d, 306d, 307a, 308, 309, 310, 311a, 311b, 312d, 312f, 313a, 314a, 327b en 327c (capakeys: 23078A0243/00G000, 23078A0243/00H000, 23078A0244/00C000, 23078A0297/00A000, 23078A0297/00B000, 23078A0297/00C000, 23078A0298/00_000, 23078A0299/00_000, 23078A0299/02_000, 23078A0300/00C000, 23078A0300/00D000, 23078A0300/00E000, 23078A0300/00F000, 23078A0300/00G000, 23078A0303/02A000, 23078A0303/02B000, 23078A0303/02C000, 23772C0304/00D000, 23772C0306/00D000, 23772C0307/00A000, 23772C0308/00_000, 23772C0309/00_000, 23772C0310/00_000, 23772C0311/00A000, 23772C0311/00B000, 23772C0312/00D000, 23772C0312/00F000, 23772C0313/00A000, 23772C0314/00A000, 23772C0327/00B000, 23772C0327/00C000), te vergunnen met volgende voorwaarden:

- de specifieke voorwaarden gesteld in het advies van het Agentschap voor Natuur en Bos ontvangen op 5 augustus 2025 worden stipt nageleefd:
 - de groenbuffer en de holle weg dient duidelijk afgebakend worden, vb. door het plaatsen van hekken, zodat de zones volledig gevrijwaard wordt van betreding. Er mogen geen machines, materialen, werfkeet, ... in deze zones geplaatst worden. Ter hoogte van de holle weg wordt een fysieke afscheiding geplaatst op minstens 5m van de bovenrand;
 - verlichting moet wegschijnen van de groenbuffer en holle weg zodat enkel het doelgebied aangestraald wordt. De verlichtingsarmaturen moeten afgeschermd zijn zodat lichtverstrooiing maximaal beperkt wordt;
 - er worden geen ingrepen uitgevoerd ter hoogte van de Rijmelgembron.

De geactualiseerde vergunningssituatie van de ingedeelde inrichtingen geldig voor onbepaalde duur omvat:

Inrichtingsnummer 20250409-0086 (Celtis Julianae NV):

rubriek	omschrijving	aanvraag	klasse
3.2.2°a)	het lozen van 2.625 m ³ /jaar huishoudelijk afvalwater in de openbare riolering	2.625 m ³ /jaar	3
12.1.1.1°a)	noodstroomaggregaat met elektrisch schijnbaar vermogen van 171,5 kVA (343 kVA, < 500 bedrijfsuren)	171,50 kVA	3
12.2.2°	transformator met een nominaal vermogen van 5.000 kVA	5.000 kVA	2
15.1.1°	18 stalplaatsen voor het stallen van wachtplaatsen/parkings voor trucks	18 voertuigen	3
16.3.2°b)	warmtepompen met een geïnstalleerde totale drijfkracht van 1.687,20 kW	1.687,20 kW	2

Inrichtingsnummer 20250409-0087 (Eutraco):

rubriek	omschrijving	aanvraag	klasse
15.1.2°	opstelplaats voor vorkheftrucks/vrachtwagens/aanhangwagens eigen aan exploitant (60 behandelingstoestellen vorkheftrucks) + 40 vrachtwagens op het terrein (buitenomgeving en laadkaaien)	100 voertuigen	2
17.3.4.3°	opslag pods (3 in 1) - vaatwastabletten	150 ton	1
17.4.	onderhouds- en technische producten	5.000 l	3
19.6.1°c)	opslag van houten materialen - opslagmateriaal (palletten) - basismateriaal - meubelen - gebruiksgoederen - afgewerkte producten voor verkoop, ... in hout of houtafgeleiden	197.900 m ³	2
22.2.	opslag van cosmetische producten	200 ton	2

rubriek	omschrijving	aanvraag	klasse
23.3.1°C)	opslag van kunststoffen (voorwerpen/folies/...) in een lokaal	178.100 ton	2
33.4.1°C)	opslag van verpakkingsmaterialen, voorwerpen, ... uit papier en karton	30.000 ton	2
41.5.	opslag van textiel	49.500 ton	3
45.4.e)2°	opslag van producten van dierlijke oorsprong (vb. mayonaise - melkproducten, ...)	148.500 ton	2

De geactualiseerde bijzondere milieuvoorwaarden omvatten:

- de kws-afscheiders op de site moeten voldoen aan de voorwaarden uit afdeling 4.2.3bis van Vlarem II en dienen uitgerust te zijn met een coalescentiefilter;
- de opslag van de vaatwaspods mag enkel plaatsvinden aan de voorzijde van unit 4, zoals aangeduid op de plannen bij de aanvraag;
- in afwijking van artikel 5.15.0.6. §1 en artikel 5.33.0.4. van Vlarem II mag er 24u/24u en op alle dagen behalve zon- en feestdagen gewerkt worden. Deze afwijking wordt slechts toegestaan voor een periode van één jaar vanaf de start van de exploitatie. Tijdens deze periode dienen volgende voorwaarden strikt te worden nageleefd:
 - bij het laden en lossen vóór 7 u en na 19 u moet de code van goede praktijk voor het laden en lossen volgens bijlage 4.5.7.3 van Vlarem II worden nageleefd;
 - het manoeuvreren met vrachtwagens ter hoogte van de wachtplaatsen bij de gatehouse is verboden vóór 7 u en na 19 u. Het traject waarop gemanoeuvreed wordt met de vrachtwagen, is geoptimaliseerd opdat de vrachtwagen de inrichting kan bereiken in een zo kort mogelijke tijd en met zo weinig mogelijke manoeuvres;
 - ter evaluatie moeten er periodiek geluidsmetingen worden voorzien ter hoogte van de gatehouse. De geluidsmetingen moeten wekelijks gebeuren vóór 7 u en na 19 u. De geluidsmetingen moeten maandelijks aangeleverd worden aan de toezichthoudende overheid en het gemeentebestuur.

Steunend op:

1. Bevoegdheid

Conform artikel 15 van het omgevingsvergunningsdecreet is de deputatie voor haar ambtsgebied in eerste administratieve aanleg bevoegd voor deze aanvraag.

2. Juridische context

Het omgevingsvergunningsdecreet, de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), het DABM, de algemene en sectorale milieuvoorwaarden van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995, de bijkomende algemene en sectorale milieuvoorwaarden voor GPBV-installaties van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014, het decreet betreffende de kleinhandelsactiviteiten, het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, met al hun wijzigingen en uitvoeringsbesluiten.

3. Feitelijke context

3.1 Ontvankelijkheid en volledigheid

De aanvraag werd ingediend op 21 mei 2025 en, na aanvulling, op 30 juni 2025 ontvankelijk en volledig verklaard.

3.2 Aanvraag

Beschrijving van de plaats en inrichting of activiteit

Het projectgebied is gelegen langs de Woluwelaan R22, tegen de Brusselse Ring, ten zuidwesten van de kern van gemeente Zaventem. Op circa 1 km van het goed ligt het op- en afrittencomplex met de E40. Het goed 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, waaronder ondermeer ook heel wat autogarages. De bedrijvenzone wordt in twee gesplitst door de Leuvensesteenweg. Langs de noordwestelijke rand is een beperkte lintbebouwing behouden gebleven. Hier is tevens een park aangelegd waarin de Woluwe werd opengelegd met meandering en ruimte voor overstromingen. Aan de overzijde van de Woluwelaan ligt de woonwijk Rijmelgem die een uitloper vormt van de kern van Sint-Stevens Woluwe. 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 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 betrokken goed, met een totale oppervlakte van circa 13 ha, 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.

Langs de Woluwelaan is een bomengordel behouden. Op 130 m van de steenweg langs de E40 ligt een graft die tevens voorzien is van een strook bomen. Ten zuiden van het goed loopt de Grote Kloosterstraat. Deze straat start als een volwaardige zijstraat aan de Woluwelaan 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 Woluwelaan takt de Frans Smoldersstraat af van de Grote Kloosterstraat. Langs deze straat komt voornamelijk een residentiële bebouwing voor. Deze doorgang werd hier wel geknipt waardoor deze straat enkel langs de Leuvensesteenweg bereikbaar is. Op het kruispunt van de Grote Kloosterstraat en de Woluwelaan komt tevens de Jozef Van Damstraat uit die als enige weg een uitweg vormt naar de Woluwelaan voor een groot gedeelte van de wijk Rijmelgem. Verder werd langs de zuidelijke zijde van de Woluwelaan nog een gedeelte van de fietssnelweg F202 tussen Zaventem en Sint-Stevens-Woluwe aangelegd die langs het betrokken goed passeert.

In de wijk Rijnmelgem komt voornamelijk een residentiële bebouwing voor bestaande uit twee of drie bouwlagen. Verder naar het westen toe wordt de bebouwing kleinschaliger. Ook de bebouwing aansluitend bij het bedrijventerrein in de Frans Smoldersstraat betreft eerder een oudere en kleinschalige bebouwing. Langs de Woluwelaan zijn recenter 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 van de wijk is een 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 Zaventensebaan, aansluitend bij het bedrijvenpark aan de Hector Henneaulaan, gelegen zijn.

Op de site zullen logistieke activiteiten worden uitgevoerd. Deze activiteiten kunnen worden onderverdeeld in orderontvangst en -verwerking, een eventuele verpakkingsfase indien gevraagd door de klant, het verzendklaar maken van de bestellingen (toevoegen van verzendlabels, facturen en andere documentatie) en het verzenden zelf. De goederen worden op een georganiseerde manier opgeslagen in het magazijn. Via voorraadbeheer wordt toezicht gehouden op de voorraadniveaus. Het magazijn is toegespitst op langdurige opslag met lange verblijftijden.

Beschrijving van de aanvraag

De voorliggende aanvraag betreft het bouwen en uitbaten van een bedrijvencomplex met bijhorende kantoorvoorzieningen. De aanvraag omvat naast stedenbouwkundige handelingen ook ingedeelde inrichtingen en activiteiten en vegetatiewijzigingen.

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. Hier zullen 45 laad- en loskades worden ingericht. Gebouw A bestaat uit één hoge bouwlaag en biedt ruimte aan twee warehouse-units. Het betreft 34.836 m² aan magazijnruimten voor logistieke doeleinden. Gebouw B omvat tevens twee units, met een bruto vloeroppervlakte van 20.232 m² en bestaat ook uit één verdieping. Aanvullend wordt bij quasi elke unit een mezzanine van circa 1.200 m² tot 1.400 m² voorzien. Deze ruimten bieden plaats voor ondersteunende functies bij de logistieke activiteiten. Tot slot wordt ook bij de vier warehouse-units een totale oppervlakte van 1.214 m² aan niet-autonome ondersteunde kantoorvoorzieningen over drie verdiepingen voorzien. Gebouw A heeft een kroonlijsthoogte van 18,25 m ten opzichte van het omliggende maaiveld. Het vloerpeil van de hal ligt 1,20 m hoger dan het maaiveld. De kroonlijsthoogte van gebouw B bedraagt tevens 18,25 m. De gevels worden bekleed met groene sandwichpanelen. Aan de zijde van de laad- en loskades wordt met architectonisch beton gewerkt. De kantoorvolumes worden in de gevels geaccentueerd met beglaasde geveldelen. Ter hoogte van de geclusterde in- en uitrit wordt op de hoek van gebouw A een HS-cabine en een sprinklertank met bijhorende pomplokaal voorzien. Deze zone zal omgeven worden door groen.

Het bedrijf is bereikbaar vanaf de Grote Kloosterstraat, waarop geen ander bedrijf is aangesloten. De trage weg van de Grote Kloosterstraat gaat als holle weg verder ten zuiden van de bedrijfssite. Voor het nieuwe gebouw liggen tien vrachtwagen plaatsen voor wachtende vrachtwagens. Hiernaast ligt het gatehouse, waar chauffeurs zich kunnen aanmelden. Vrachtwagens kunnen langs de voorzijde het centrale circulatie-erf oprijden (voor gebouw A) en rond gebouw B aan de achterzijde tevens het erf bereiken (voor gebouw B). De wagens worden net voor het gatehouse afgesplitst van de vrachtwagens naar een hellingsbaan die leidt naar de parkeerverdieping in de centrale erfzone (ruimte voor 118 parkeerplaatsen waarvan 7 voor mindervaliden). Bij elke ondersteunende kantoorvoorziening ligt ook een mindervalide parkeerplaats. Verder worden onder de op- en afrijhelling richting het parkeerplateau 12 parkeerplaatsen aangelegd als overflow-parking. Voor en achter gebouw A worden twee fietsenstallingen (met 42 plaatsen in totaal) geplaatst. Deze zijn via voetpaden over het centrale erf bereikbaar voor gebouw B. Een fietspad langs de achter- en westelijke zijde van gebouw A leidt de fietsers naar de straat, waar ze kunnen aansluiten op de bestaande fietssnelweg. Aan de westzijde van gebouw A is tevens de wadi gelegen die voor de buffering en infiltratie van hemelwater van deze site zorgt.

Binnen de aanvraag wordt ook het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen (een vegetatiewijziging) aangevraagd, namelijk het verwijderen van het graft (historisch) aanwezig binnen de grenzen van het projectgebied. Gedurende de werken zal er over gewaakt worden dat de aanwezige bron (Rijmelgembron) alsook de holle weg ten zuiden van het goed geconserveerd worden. De schouder langsheen de holle weg wordt op het eigen terrein aangevuld met een groene aanplanting. In functie van de realisatie van het duurzame bedrijfscomplex diende een beperkte zone ontbost te worden.

Met betrekking tot de ingedeelde inrichtingen en activiteiten (IIOA's) worden voor het uitvoeren van de logistieke activiteiten, twee exploitaties aangevraagd, elk met hun eigen inrichtingsnummer:

Celtis Julianae (inrichtingsnummer 20250409-0086)

Als bouwheer wenst Celtis een omgevingsvergunning te bekomen voor de gebouw- en terreingebonden IIOA's horende bij de uitbating van het logistieke bedrijfscomplex. Het gaat om de lozing van huishoudelijk afvalwater, een noodstroomaggregaat, warmtepompen, een transformator en het stallen van bedrijfsvoertuigen. De aanvraag omvat volgens de indelingslijst volgende rubrieken:

nieuw:

- het lozen van 2.625 m³/jaar huishoudelijk afvalwater in de openbare riolering (rubriek 3.2.2°a) – klasse 3);
- een noodstroomaggregaat met een elektrisch schijnbaar vermogen van 171,50 kVA (343 kVA en < 500 bedrijfsuren) (rubriek 12.1.1.1°a) – klasse 3);
- een transformator met een nominaal vermogen van 5.000 kVA (rubriek 12.2.2° - klasse 2);
- 18 stalplaatsen/parkings voor trucks (rubriek 15.1.1° - klasse 3);
- warmtepompen met een geïnstalleerde totale drijfkracht van 1.687,20 kW (rubriek 16.3.2°b) – klasse 2).

Eutraco (inrichtingsnummer 20250409-0087)

Eutroco vraagt als gebruiker/exploitant van het logistiek complex, de specifieke exploitatie-gerelateerde rubrieken aan. Het gaat om een inrichting van klasse 1 aangezien de opslag voorzien is van 150 ton vaatwastabletten (pods), die onder GHS05 zijn ingedeeld. Ook de opslag van cosmetische producten, kunststoffen, textiel, producten van dierlijke oorsprong (bijvoorbeeld mayonaise of melkproducten), materialen uit hout en materialen uit papier en karton worden aangevraagd. De opslag van de pods en de cosmetische stoffen vinden specifiek plaats aan de voorzijde van warehouse unit 4. De overige opslag komt verspreid voor over de andere units. Als ondersteunde activiteiten is de opslag van gevaarlijke producten in kleine verpakkingen voorzien evenals opstelplaatsen voor niet-personenwagens (60 vorkheftrucks en 40 vrachtwagens). De aanvraag omvat volgens de indelingslijst volgende rubrieken:

nieuw:

- opstelplaats voor vorkheftrucks/vrachtwagens/aanhangwagens eigen aan de exploitant (buitenomgeving en laadkaaien) (totaal: 100 plaatsen waarvan 60 voor vorkheftrucks en 40 voor vrachtwagens) (rubriek 15.1.2° - klasse 2);
- de opslag van vaatwastabletten (pods 3 in 1) ingedeeld onder GHS05 (rubriek 17.3.4.3° - klasse 1);
- de opslag van 5.000 l onderhouds- en technische producten in kleine verpakkingen (rubriek 17.4. – klasse 3);
- de opslag van 197.900 m³ houten materialen - opslagmateriaal (paletten) - basismateriaal - meubelen - gebruiksgoederen - afgewerkte producten voor verkoop, ... in hout of houtafgeleiden (rubriek 19.6.1°c) – klasse 2);
- de opslag van 200 ton cosmetische producten (rubriek 22.2. – klasse 2);
- de opslag van 178.100 ton kunststoffen (voorwerpen/folies/...) in een lokaal (rubriek 23.3.1°c) – klasse 2);
- de opslag van 30.000 ton verpakkingsmaterialen, voorwerpen, ... uit papier en karton (rubriek 33.4.1°c) – klasse 2);
- de opslag van 49.500 ton textiel (rubriek 41.5. – klasse 3);
- de opslag van 148.500 ton producten van dierlijke oorsprong (vb. mayonaise - melkproducten, ...) (rubriek 45.4.e)2° - klasse 2).

De aanvraag van Eutraco omvat het verzoek tot bijstelling van volgende milieuvoorwaarden:

- er wordt een bijstelling aangevraagd op artikel 5.15.0.6§ 1 en artikel 5.33.0.4 van Vlarem II dat bepaalt dat rustversturende werkzaamheden verboden zijn op werkdagen van 19 u tot 7 u, en op zon- en feestdagen. De aanvrager wenst 24 u op 24 u te exploiteren en dit gedurende 6 dagen per week (niet op zondag).

Beide exploitaties worden aangevraagd voor een termijn van onbepaalde duur.

Nieuwe projectversie V03:

Op 11 september 2025 werd door de aanvrager een nieuwe projectversie bijgebracht zoals besproken op de POVC. Hierin wordt een correctie doorgevoerd in de geluidstudie en worden aanpassingen aan de plannen doorgevoerd betreffende de omheining, het fietspad en de plaatsing van vuilbakken. Ook werden een eenzijdige verbintenis (betreffende de intrekking van het vorige dossier) en een positief advies van Skeyes gevoegd bij het dossier. Als laatste werd er in een informatieve nota meer info gegeven over de impactscore en PAS-berekening naar aanleiding van een recente update van de impactscoretool.

3.3 Historiek

Volgende vergunningen zijn relevant:

historiek	omschrijving
CBS OMV_2020060891 13 juli 2020	omgevingsvergunning voor reliëfwijzigingen
Minister OMV_2019132086 27 oktober 2020	omgevingsvergunning voor heraanleg van het kruispunt R22 Woluwedal en de Grote Kloosterstraat
CBS OMV_2022093802 3 oktober 2022	omgevingsvergunning voor reliëfwijzigingen
CBS OMV_2022170085 13 maart 2023	omgevingsvergunning voor reliëfwijzigingen
Deputatie OMV_2023055245 7 maart 2024	weigering van de omgevingsvergunning voor de bouw van een dubbellaags logistiek bedrijvencomplex
Minister OMV_2023055245 4 oktober 2024	omgevingsvergunning voor de bouw van een dubbellaags logistiek bedrijvencomplex
RvVb OMV_2023055245	tegen deze vergunning is momenteel een procedure lopende bij de RvVb

3.4 Openbaar onderzoek

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek werden er negen bezwaarschriften ontvangen. De bezwaarschriften worden als volgt samengevat:

1. er zullen te veel vrachtwagens samenkomen op één punt. De aangepaste lichtenregeling is geen verbetering van de verkeerssituatie op dit punt. Dat geeft problemen van geluidsoverlast, geurhinder, verkeershinder en problemen met de brandveiligheid;
2. dit project vormt een bedreiging voor het project 'Levende Woluwe'. Er blijft geen ruimte over voor natuur. Oude bronnen worden blootgelegd;
3. de vraag wordt gesteld of een passende beoordeling nodig is. De meetmethode voor stikstof is onbekend (welke eindgebruiker, vervoer, stoffen, nachtelijke activiteiten,...);
4. er worden geen cumulatieve effecten qua mobiliteit meegenomen, de verzadiging wordt geminimaliseerd, de F202 gekruist en het kruispunt te zwaar belast;
5. er wordt gevraagd de andere aanvraag (met 95 laaddocks) in te trekken
6. er is geen analyse gemaakt van de effecten van de aanpassingen aan de Ring;
7. er wordt gevreesd voor zwerfvuil van vrachtwagenchauffeurs;
8. er is geen wachtparking met toiletten voor vrachtwagens waardoor ze langdurig parkeren langs de openbare weg;

9. er wordt verwezen in het MOBER naar cijfers van een ander (niet representatief) project en oude cijfers;
10. het project wordt onvoldoende ingebed in het landschap (het project lager aanzetten) en onvoldoende visueel beperkt. De te kappen bomen dienen gecompenseerd te worden;
11. de holle weg moet behouden blijven met extra groen;
12. er worden vragen gesteld bij de signalisatie van de werf om de woonwijk te vrijwaren;
13. de sprinklers moeten verborgen worden uit het zicht;
14. de doorgang voor verkeer via de Belgicastraat moet verboden worden;
15. de nokhoogte van het gebouw is nu hoger hoewel er een verdieping af gaat.

Het college van burgemeester en schepenen heeft deze bezwaarschriften behandeld en deels in aanmerking genomen. De inhoudelijke bespreking van deze bezwaarschriften wordt verder behandeld bij de beoordeling hieronder.

Een nieuwe projectinhoudversie (PIV 03) werd ingediend op 11 september en komt tegemoet aan de adviezen, standpunten, opmerkingen en bezwaren uitgebracht tijdens de procedure. Conform artikel 30 van het Omgevingsvergunningsdecreet kunnen dergelijke wijzigingen tijdens de procedure aangebracht worden en is in dat geval geen openbaar onderzoek vereist wanneer de wijzigingen geen afbreuk doen aan de bescherming van de mens, het milieu of de goede ruimtelijke ordening, ze tegemoet komen aan eerder geuite bezwaren en geen kennelijke schending van de rechten van derden met zich meebrengen. De doorgevoerde wijzigingen voldoen aan die vereisten, zodat zonder een nieuw openbaar onderzoek de nieuwe projectversie beoordeeld kan worden.

3.5 Adviezen

Volgende instanties werden om advies verzocht en verleenden volgende adviezen:

adviesinstantie	datum ontvangst	advies
CBS Zaventem	14 augustus 2025	gunstig met voorwaarden
afdeling GOP-RO	2 juli 2025	geen advies
afdeling GOP-milieu	7 juli 2025	geen advies
Agentschap Natuur en Bos	5 augustus 2025	gunstig met voorwaarden
departement Mobiliteit en Openbare Werken	18 juli 2025	deels gunstig met voorwaarden
DG Luchtvaart	14 augustus 2025	ongunstig
Agentschap Wegen en Verkeer	19 augustus 2025	gunstig met voorwaarden
VMM-watertoets	1 augustus 2025	gunstig
ASTRID-veiligheidscommissie	22 juli 2025	gunstig met voorwaarden
Fluxys	17 juli 2025	gunstig met voorwaarden
VMM-afvalwater en lucht	1 juli 2025	geen advies
departement Zorg	-	geacht gunstig

3.6 Horen

Volgende personen werden gehoord tijdens de POVC-vergadering van 2 september 2025:

naam	hoedanigheid
Mathieu De Smet	aanvrager
Benoit Degruyter	aanvrager
Bert D'hondt	adviesbureau

De voorzitter schetst de aanvraag en overloopt de uitgebrachte adviezen. Er wordt gevraagd naar de reactie van de aanvrager inzake het ongunstig advies van de luchthaven over de zonnepanelen. De aanvrager stelt dat de studie nog lopende is. Het exacte type van zonnepanelen is nog niet gekend. De voorzitter verduidelijkt dat een gunstig advies van de luchthaven nodig is binnen de aanvraag. De zonnepanelen zouden voorlopig uitgesloten kunnen worden. Aangezien dit ten koste gaat van de duurzaamheid van het project, zal de aanvrager in overleg gaan met Skeyes en verduidelijken dat een extra film op de zonnepanelen als voorwaarde mag worden opgelegd.

De voorzitter merkt op dat de geluidsmuur zoals ingetekend in de geluidstudie, niet helemaal overeenkomt met de geluidsmuur zoals ingetekend op de plannen. Vooraan de site ontbreekt een deel van de muur. De geluidstudie moet bijgevolg aangepast worden. Hieruit moet blijken dat de eerdere conclusies aangehouden kunnen blijven. De aanvrager zal hiervoor zorgen en verduidelijkt verder dat er geen plannen zijn om de geluidsmuur door te trekken in de andere richting, zoals aangehaald in het advies van de gemeente. Dat dit geen meerwaarde zou bieden op vlak van geluid, zal ook worden meegenomen in de aangepaste geluidstudie.

Met betrekking tot de voorwaarde van de gemeente in verband met de hemelwaterputten, bevestigt de dossierbehandelaar dat hier het standpunt van de VMM-watertoets kan worden gevolgd en dat het voorziene volume bijgevolg volstaat. De opmerking van de gemeente dat de brandweg niet in de bufferzone mag gelegen zijn, is niet correct.

De aanvrager zal een nieuwe PIV opladen waar de omheining correct is ingetekend, het fietspad wordt verlegd, bijkomende vuilnisbakken worden ingetekend naar aanleiding van de ingediende bezwaren. Er zal ook een nota worden toegevoegd dat de conclusies van de passende beoordeling, die vrijwillig werd uitgevoerd, behouden kunnen blijven naar aanleiding van het recent arrest GRUP 'Nelissen'.

4 Advies

De POVC bracht op 2 september 2025 unaniem volgend advies uit:

De aanvraag gunstig te adviseren, om volgende redenen:

- de aanvraag is in overeenstemming met de bestemmings- en inrichtingsvoorschriften van het gewestelijke RUP Afbakening Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aansluitende open ruimtegebieden;
- de aanvraag is niet in strijd met de voorschriften van het gewestelijk RUP Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord;
- het ontwerp vertaalt de doelstelling betreffende een zuinig ruimtegebruik zoals vooropgesteld in het RUP door het bundelen van onder andere parkeren, transportroutes en water en door het gebouw zo te ontwerpen de ruimte in hoogte ook maximaal wordt benut. Rondom het gebouw is er voldoende ruimte voorzien voor de groene buffering van de site. De draagkracht van het terrein wordt niet overschreden;
- het gebouw past qua schaal in zijn omgeving. Deze hoogte is ondergeschikt aan de hoogte van de aanliggende bedrijfsgebouwen. Tevens vormt de schaal van de autosnelweg, door zijn uitgestrekte landschappelijke schaal, een referentie waar de grote schaal van voorliggend project aansluiting bij vindt. De hoogte blijft ver onder de hellingshoek van 45° gemeten vanaf het peil aan de rand van de aanliggende straten;
- de aanvrager zet maximaal in op een project met een degelijke architecturale kwaliteit en heeft de nodige aandacht voor groene buffers en groenaanplantingen op en rondom het gebouw. Het project is op visueel-vormelijk vlak kwalitatief en wordt geenszins als storend in de omgeving ervaren;
- de aanvraag is in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening;
- het onderzoeksgebied in het MOBER is voldoende ruim genomen. Het project heeft weinig tot geen rechtstreekse invloed op de verkeersleefbaarheid 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 tot een minimum wordt beperkt. Bovendien blijkt de initiatiefnemer flankerende maatregelen te treffen ter beïnvloeding van de modal split, waarbij wordt gestreefd naar een zo duurzaam mogelijk verplaatsingspatroon. Er worden ten gevolge van de bouw en exploitatie van het voorgenomen project gesteld worden dat de algemene leefbaarheid in de buurt niet wordt gehypothecerd en de draagkracht van het omliggende wegennet niet wordt ondermijnt;
- ter compensatie van het weghalen van de graft wordt bij de herontwikkeling de volledige buitenrand van het perceel voorzien van nieuw, kwalitatief inheems groen ter aanvulling van het resterend groen, hetgeen ook de biodiversiteit bevordert;
- 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;

- uit de geluidsmodellering blijkt dat de loutere specifieke immissie groter is dan de grenswaarde maar dat ter hoogte van alle beoordelingspunten, zowel overdag als 's avonds, het omgevingsgeluid na uitvoering van het project (beperkt) zal dalen waardoor de geluidsimpact aanvaardbaar wordt geacht;
- de gevraagde afwijking op de werkingsuren wordt slechts tijdelijk toegestaan voor één jaar en onder strikte voorwaarden, zodat dit geëvalueerd kan worden;
- door de aard van de gevaarlijke producten (vaatwaspods), de opslag die uitsluitend binnen de gecompartmenteerde warehouse unit 4 is voorzien en de maatregelen die de aanvrager inzake de opslag neemt, wordt er geen onaanvaardbare impact op de bodem of de externe veiligheid verwacht;
- het effect van de stikstofdeposities vanwege de verkeersbewegingen werd gedetailleerd nagegaan in een vrijwillige passende beoordeling en verscherpte natuurtoets en kan gunstig beoordeeld worden. Bijgevolg doorstaat de aanvraag de natuurtoets;
- globaal kan gesteld worden dat de risico's voor de externe veiligheid, de hinder, de effecten op het leefmilieu, op de wateren, op de natuur op de mens buiten de inrichting veroorzaakt door de gevraagde exploitatie, ook na de beoogde wijziging, tot een aanvaardbaar niveau kunnen beperkt worden.

5 Argumentatie

De deputatie neemt kennis van het eensluidend verslag van de provinciale omgevingsvergunningscommissie van 2 september 2025 met kenmerk: 2025-0357-AGPP-POVCD-01-Advies POVC.

a) Voorgaande vergunning

Voorgaand aan deze aanvraag werd door de aanvrager een gelijkaardige aanvraag gedaan voor de bouw van een bedrijvencomplex op dit goed. Dat gebouw bestond echter uit twee bouwlagen voor de bedrijfshallen, terwijl in deze aanvraag de hoogte van de bedrijfsunits tot één bouwlaag wordt beperkt. De aanvraag (OMV_2023055245) werd door de deputatie op 7 maart 2024 geweigerd. In beroep werd door de Minister op 4 oktober 2024 wel een omgevingsvergunning verleend. Ondertussen is er een procedure lopende bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, waar voorlopig nog geen uitspraak werd gedaan. Bij het openbaar onderzoek werd door de bezwaarindieners gevraagd deze vergunning in te trekken. Ook de gemeente stuurt hier op aan en legt dat vast in voorwaarden bij het advies. De vraag om het dossier in te trekken, wanneer deze vergunning wordt verleend, kan echter niet als voorwaarde worden verbonden aan een vergunning. Een intrekking is steeds een eenzijdige vrijwillige handeling van een aanvrager. De aanvrager voegt wel een eenzijdige belofte aan het dossier toe in de gewijzigde projectversie V03 waarin hij stelt de voorgaande vergunning in te trekken op het ogenblik dat een vergunning voor deze aanvraag definitief en uitvoerbaar zou worden.

b) MER-screening

In navolging van het Besluit van de Vlaamse Regering van 1 maart 2013 dient er voor de aanvraag een project-MER-screening te gebeuren. Het gaat immers om een industrieontwikkeling met een oppervlakte kleiner dan 50 ha die valt onder bijlage III bij het project-MER-besluit. In het aanvraagdossier werd een MER-screening doorgevoerd. 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, luchtkwaliteit, geluid en trillingen, biodiversiteit, erfgoed, ongevallen en zware rampen en licht en stralingen.

Deze disciplines komen verder uitgebreid in de beoordeling aan bod. Uit hierna volgende beoordeling zal blijken dat de aanvraag afdoende werd getoetst aan de relevante selectiecriteria zoals opgenomen in bijlage II van het DABM. Er wordt vastgesteld dat in het licht van de kenmerken van het project, de plaatselijke omstandigheden en de kenmerken van zijn potentiële effecten, er op basis van de gegevens in de aanvraag geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn en een project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten zal bevatten. Bijgevolg moet er voor onderhavige aanvraag geen milieueffectenrapport worden opgemaakt.

c) Archeologienota

Volgens artikel 5.4.1 van het Onroerenderfgoeddecreet dient bij deze aanvraag een bekrachtigde archeologienota gevoegd te worden. De nota met ID 26165 werd op 16 mei 2023 ingediend en er werd door het agentschap Onroerend Erfgoed akte van genomen. Het kennispotentieel bij verder onderzoek wordt als zeer laag ingeschat, gelet op de erosie en afgraving van het terrein waardoor een vervolgonderzoek niet noodzakelijk is. Het feit dat voor het huidige dossier geen verder onderzoek wordt geadviseerd, neemt niet weg dat tijdens de geplande werken de meldingsplicht van archeologische vondsten gelden. De vinder is verplicht om de vondst binnen de drie dagen te melden aan het agentschap Onroerend Erfgoed en beschermt de vondst en haar vindplaats tot tien dagen na het vinden. Het programma van maatregelen wordt mee als voorwaarde verbonden aan deze vergunning.

d) Decretale beoordelingsgronden

In toepassing op de artikelen 4.3.5. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kan gesteld worden dat de Grote Kloosterstraat een voldoende uitgeruste openbare weg is. Voor het kruispunt R22 Woluwedal x Grote Kloosterstraat, aan de zijde van Grote Kloosterstraat, werd een herinrichting van het kruispunt ontworpen, waarbij de oostelijke kruispunttak wordt opgeschaald naar de noden aangaande verkeersafwikkeling van een regionaal bedrijventerrein. Hiervoor werd een vergunning (OMV-2019132086) verleend op 27 oktober 2020 door het Vlaamse Minister. Deze vergunning is in uitvoering. Vanaf de Grote Kloosterstraat takt er een private weg af (op het eigen perceel) die beheerd zal worden door het bedrijf zelf. Er stelt zich dus geen probleem met betrekking tot de toepassing van artikel 4.3.5.

e) Toegankelijkheid

De gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 5 juni 2009, is van toepassing op de voorliggende aanvraag, aangezien het gaat om gebouw met een publiek toegankelijke ruimten met een oppervlakte van 3.526 m². In het dossier wordt een checklist toegankelijkheid gevoegd. Hierin worden 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.

In het gebouw zullen de kantoren van unit 1 tot en met 3 op de benedenverdieping en van unit 4 op de eerste twee verdiepingen publiek toegankelijk zijn. Ook het parkeerplateau in de centrale zone is publiek toegankelijk. De burelen worden op meer dan 18 cm boven het maaiveld geplaatst en dit wordt opgevangen door enerzijds een trap en anderzijds een mindervaliden lift van 1 m bij 1,50 m. De deurbreedtes en opstelruimten voor en na de toegangsdeuren worden gerespecteerd. Doordat in het kantoor van unit 4 de publieke ruimte verspreid is over verscheidene niveaus werd hier een personenlift voorzien zodat alle niveaus bereikbaar zijn voor mindervaliden. Daarnaast is ook het parkeerdek, dat op de tweede verdieping gelegen is, via dezelfde lift bereikbaar. Er is tevens een publiek toegankelijke trappenkoker waarvan de trappen voldoen aan de bepalingen van de verordening. Een mindervalide toilet bevindt zich op de benedenverdieping van de kantoren.

In het project worden er 123 parkeerplaatsen voor personenwagens voorzien. Hiervan zijn er elf plaatsen voor mindervaliden. Zeven van deze plaatsen zijn voorzien op het parkeerdek, zijn 3,50 m breed en 5,00 m lang en bevinden zich zo dicht mogelijk bij de toegang. Daarnaast zijn er nog vier extra mindervaliden plaatsen voorzien op het maaiveld bij elke kantoorruimte. Er werd een gunstig advies afgeleverd door Inter op 5 mei 2025 dat aan het dossier werd toegevoegd. De normbepalingen van hoofdstuk 3 van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid worden mee als voorwaarde verbonden aan deze vergunning.

f) Beslissing gemeenteraad inzake gemeentewegen

Het artikel 31 van het decreet omgevingsvergunning voorziet dat als de aanvraag de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg omvat, de gemeenteraad hierover moet beslissen. De gemeenteraad spreekt zich uit over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein.

Hierbij wordt rekening gehouden met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, en in voorkomend geval met het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

In voorliggende aanvraag zal de nieuwe ontwikkeling dienen te ontsluiten op de Woluwelaan. Dit werd als voorwaarde opgenomen in het RUP onder art. 7.3.7. In het plan bij dit RUP werd een symbolische aanduiding van de aansluiting op de Woluwelaan ingetekend. Het spreekt voor zich dat deze aansluiting zich zo ver mogelijk van andere knooppunten op de Woluwelaan, hetzij aan de zuidwestelijke hoek van het perceel, bevindt. Op deze plaats is reeds een kruispunt aanwezig waar de Grote Kloosterstraat en de Jozef van Damstraat op de Woluwelaan uitkomen. Het is dan ook niet onlogisch dat dit kruispunt zal worden gebruikt voor de ontsluiting van voorliggende site. Gezien de Grote Kloosterstraat niet voldoende uitgerust was om bijkomend verkeer van dit bedrijventerrein op te vangen werd een aanvraag gedaan bij de Vlaamse Overheid voor een aanpassing van het kruispunt. In 2020 werd voor deze aanvraag een vergunning verleend en de werken werden ondertussen aangevat.

Het voorliggende project zal aftakken van deze vernieuwde Grote Kloosterstraat met een eigen private ontsluitingsweg. Het tweede gedeelte van de Grote Kloosterstraat, buurtweg nr. 14, die hier een holle weg betreft, blijft onaangeroerd. Voetwegen nr. 31 en nr. 42, die dwars over het goed lopen werden reeds afgeschaft. Er is bijgevolg geen wijziging van de bestaande rooilijnen van de omliggende gemeentewegen waardoor de aanvraag niet valt onder de toepassing van het Gemeentewegendecreet.

g) Planologisch

Het goed maakt geen deel uit van een niet vervallen verkaveling en is niet gelegen binnen de grenzen van een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg. Volgens het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse was het goed gelegen in een gebied voor luchthavengerelateerde kantoren en diensten en voor ongeveer de eerste 20 m langs de Woluwelaan en de E40 in een bufferzone. Het goed is gelegen binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aansluitende open ruimtegebieden, definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 16 december 2011. Dit RUP vormt een vervanging van de onderliggende gewestplanbestemming van luchthavengerelateerde kantoren en diensten naar een gemengd regionaal bedrijventerrein. Tevens werd de bufferzone langs de E40 opgeheven en wordt enkel een bufferzone van circa 40 m langs de Woluwelaan behouden.

Het betrokken goed bevindt zich in een zone voor bedrijvigheid, meer bepaald in een gemengd regionaal bedrijventerrein. Art. C7.3 van het VSGB is hier van toepassing. Binnen deze zone worden tevens de bufferzone langs de Woluwelaan opgenomen (art. C7.3.6) en een symbolische aanduiding van de ontsluiting van deze zone (art. C7.3.7).

In het gemengd regionaal bedrijventerrein zijn productie, opslag, bewerking en verwerking van goederen, productie van energie, onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten en op- en overslag, voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en groothandel als hoofdactiviteiten toegelaten. Activiteiten als onder meer kleinhandel, agrarische productie of autonome kantoren worden niet toegelaten. Het bedrijvencomplex dat hier wordt opgericht biedt verschillende units aan waarin de voorgenoemde hoofdactiviteiten in kunnen worden ondergebracht. De klemtoon zal liggen op logistieke warehouses.

Naast de hoofdactiviteiten worden gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen, inherent aan het functioneren van het regionaal bedrijventerrein, 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. In dit ontwerp worden aanvullend bij de bedrijfsruimten kantoren voorzien. De kantoren zullen geen autonoom karakter hebben maar in functie staan van het bedrijvencomplex. Ze zijn ondergeschikt aan de hoofdactiviteit en kunnen bijgevolg worden toegelaten.

In het RUP wordt de bedrijvenzone rond de Leuvensesteenweg in twee delen onderverdeeld. Het gaat om een eerste gedeelte (art. C7.3 volgens het RUP), waar het betrokken goed deel van uitmaakt, gelegen tegen de E40 en de Woluwelaan. De Kleine Kloosterstraat en de bestaande bebouwde percelen binnen het bedrijventerrein vormen hier de grens.

Voor dit gedeelte wordt gesteld dat de ontsluiting steeds via de Woluwelaan dient te verlopen. Het andere gedeelte (C7.2 volgens het RUP) zal via de bestaande wegenis aftakken op de Leuvensesteenweg. Voorliggende aanvraag beoogt de ontwikkeling van nagenoeg de gehele zone van art. C7.3. Enkel een ingesloten perceel langs de E40 en de bestaande bedrijvenzone (perceel 328b) en het goed ten zuiden van de Grote Kloosterstraat zijn niet in deze aanvraag opgenomen. Het voorliggend project verandert niets aan de huidige situatie op vlak van toegankelijkheid van het perceel 328b. Het perceel ligt op vandaag reeds ingesloten en heeft geen toegang tot een openbare weg. Het project wordt ook niet tot 'tegen' dat perceel voorzien, zodat er geen enkel probleem bestaat op vlak van toegankelijkheid ingevolge het project zelf. De aanvrager stelde in de voorgaande aanvraag dat de eigenaars van het ingesloten perceel steeds een recht van doorgang zouden kunnen krijgen via het betrokken goed. Deze doorgang zou deels via de brandweg kunnen lopen. Voor wat betreft het goed ten zuiden van de Grote Kloosterstraat zal de holle weg eerder een obstakel zijn. De ontwikkeling in voorliggende aanvraag zal de ontsluiting van dat goed niet hypothekeren.

Opmerkingen gemaakt door de bezwaarindieners bij het openbaar onderzoek over het feit dat er slechts één toegang is tot het terrein en dat op die manier hinder wordt verzwaard zijn niet gegrond. Het is binnen deze projectsite niet mogelijk een tweede toegang tot het openbaar domein te voorzien om zo de hinder te spreiden. Het RUP legt specifiek op dat deze zone dient ontsloten te worden via de Woluwelaan. Hierbij werd gekozen voor het bestaande kruispunt op de N22 om de gewestweg niet verder te belasten met een bijkomende uitrit. Het is tevens niet wenselijk een tweede doorsteek naar de Woluwelaan te voorzien gezien dan de groenbuffer en vallei van de Woluwe opnieuw doorsneden dienen te worden en de fietssnelweg voor tweede maal gekruist dient te worden. De effecten hiervan zijn heel wat zwaarder dan de effecten van het bundelen van de in- en uitrit van deze bedrijvenzone op één plaats. Een uitrit naar een andere zijde is niet toegestaan binnen het RUP en tevens niet mogelijk door de aanwezigheid van de RO in het noorden, het hoger gelegen industrieterrein in het oosten en de holle weg in het zuiden. Uit de conclusies van het MOBER en de studie bij het milieulijk blijkt tevens dat de hinder tot een aanvaardbaar niveau kan beperkt worden. Voor wat betreft de brandveiligheid, een aspect dat tevens door de aanvrager werd in vraag gesteld bij het gebruik van slechts één toegang, kan gesteld worden dat de brandweer een gunstig advies verleende voor deze aanvraag. Er wordt bijgevolg geconcludeerd dat dergelijke inplanting geen onaanvaardbare brandrisico's inhoudt.

Gezien het goed tevens gelegen is langs een waterloop van 1^{ste} categorie zijn ook de voorschriften van art. C0.1.1 van het VSGB van toepassing. Deze overdrukzone legt een afstand van 10 m op ten opzichte van de buitenkant van de oever van de waterloop waar alle handelingen toegelaten 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, met inbegrip van de oevers, 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 infrastructuur tegen overstromingen.'*

Verder wordt er nog in de voorschriften opgenomen dat:

'De aanvragen voor vergunningen worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie en het waterbergend vermogen van het gebied en de natuurverbindingen via de rivier- en beekvalleien niet doen afnemen.'

In voorliggende aanvraag wordt op het goed binnen de 10 m ten opzichte van de Woluwe de bestaande groenbuffer behouden. Hierdoor wordt geen afbreuk gedaan aan de waterbeheerfunctie en het waterbergend vermogen van het gebied en aan de natuurverbindingen via de rivier- en beekvalleien, waardoor de aanvraag niet strijd met de voorschriften van de overdrukzone langs de waterloop zoals vastgelegd in het RUP.

h) Ruimtegebruik en bouwdichtheid

In art. C7.3.2 van het RUP wordt aangegeven dat alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming toegelaten zijn voor zover ze rekening houden met zuinig ruimtegebruik. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan het optimaal gebruiken van de percelen (rekening houdend met de verplichtingen inzake veiligheid), de mogelijkheid om bepaalde diensten onder te brengen in gemeenschappelijke gebouwen op het bedrijventerrein en het groeperen en organiseren op het bedrijventerrein van parkeermogelijkheden voor de gebruikers en bezoekers. Het bestaande bedrijventerrein bestaat uit verschillende kleine tot middelgrote kavels, bebouwd met individuele bedrijven. In voorliggend ontwerp wenst men hiervan af te stappen. Er worden op het goed twee grote gebouwen opgericht onderverdeeld in verschillende units waarin zich verschillende bedrijven kunnen vestigen. Deze invulling wordt over één bouwlaag voorzien maar centraal gekoppeld rond één circulatie-erf. Op die manier kan een hoger rendement gehaald worden uit de beschikbare ruimte.

De schaal van dit complex wijkt wel erg af van de schaal van de bestaande bebouwing binnen het bedrijventerrein, maar dat volgt uit het concept dat hier wordt nagestreefd. En kunnen zich op voorliggend goed verschillende bedrijven vestigen die elk hun eigen voorzieningen (parkeren, hemelwateropvang, brandwegen, ...) hebben, maar dan zouden de voorzieningen meer uitgespreid over het terrein aanwezig zijn en meer ruimte innemen. In dit ontwerp worden deze elementen voor alle units binnen het complex gebundeld waardoor er voor deze gemeenschappelijke voorzieningen een veel lagere grondinname is. Het ontwerp vertaalt op die manier maximaal de doelstelling betreffende een zuinig ruimtegebruik zoals vooropgesteld in het RUP. Rondom het gebouw is er voldoende ruimte voorzien voor de groene buffering van de site. De draagkracht van het terrein wordt niet overschreden.

In een voorgaand ontwerp werd voor deze site een gebouw voorzien van twee lagen met logistieke bedrijfsruimten. In voorliggend ontwerp wordt er één bouwlaag weggehaald. Wel wordt de hoogte van het gebouw ongeveer gelijk gehouden aan wat in het eerdere ontwerp voorzien was. Dit volgt uit de nood van de bedrijven om een hogere stapeling in de hallen te kunnen voorzien en om toch maximaal de beschikbare ruimte op het bedrijventerrein te benutten. Gezien er nu geen verdieping meer op het dak aanwezig is kunnen overspanningen worden vergroot en wordt getracht de binnenruimte maximaal te benutten. Deze hoogte laat tevens toe in de toekomst het gebouw toch nog van een bijkomende laag te voorzien in gedeelten van het gebouw, wanneer de nood zich zou voordoen.

Bij de bezwaren bij het openbaar onderzoek werd opgemerkt dat er te veel groen verdwijnt. Het groen dat verdwenen is bij de aanleg van de wegen zal binnen die aanvraag gecompenseerd worden en valt buiten de beoordeling van deze aanvraag. Langs de N22 is een project opgestart, Levende Woluwe, dat ondermijnd zou worden door voorliggende aanvraag volgens de bezwaren bij het openbaar onderzoek. Dit standpunt kan echter niet worden bijgetreden. Het project Levende Woluwe werd opgemaakt om de groene vallei van de Woluwe uit te breiden. Op plaatsen waar er ruimte aanwezig is, bijvoorbeeld in restzones langs de R0, wordt bijkomende ruimte voor groen gereserveerd. Het standpunt dat hiervoor op voorliggende perceel ook ruimte voor vrijgehouden zou moeten worden is niet correct. Het voorliggende goed betreft een perceel gelegen in een bedrijvenzone. Er wordt langs de Woluwelaan binnen het RUP een bufferzone van 40 m afgebakend die als groene buffer dient behouden te blijven. De aanvraag houdt hier rekening mee en de buffer wordt nog verder versterkt. Gezien er binnen het RUP geen bijkomende zones zijn afgebakend die groen dienen te blijven voor een uitbreiding van de vallei van de Woluwe kan dat nu ook niet afgedwongen worden. Wel valt op te merken dat de aanvrager bijkomende inspanningen levert door ook langs de holle weg een bijkomende groenzone aan te planten om het groene talud langs de weg te versterken. Er wordt, voor een perceel dat op een bedrijventerrein gelegen is, voldoende ruimte voor groen en water behouden.

i) Schaal, landschappelijke inpassing en bodemreliëf

Het bestaande hellende terrein wordt geherprofileerd naar één centraal bouwplateau (op 45.00 mTAW) bij de uitvoering van de vergunde leemontginningswerken. De bestaande graft werd hierbij volledig verwijderd. Het nieuwe project bestaat uit twee volumes die met een centraal circulatie-erf met elkaar worden gekoppeld. Beide volumes bestaan uit één hoge bouwlaag waarin mezzanines en kantoren over verschillende lagen worden ondergebracht. 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 (op het bouwplateau dat reeds werd gevormd) wordt het gebouw B deels in het hellend terrein verzonken. Hierdoor zal het gebouw slechts 7,85 m boven het peil van het maaiveld van de zuidoostelijk aanpalende hoger gelegen percelen uitkomen. Deze hoogte is ondergeschikt aan de hoogte van de bedrijfsgebouwen op het aanpalende bedrijventerrein.

Langs de E40 blijven de volumes van de units en de kantoorruimten ook op hun maximum behouden. Ruimtelijk is dat aanvaardbaar. De E40 is aan deze zijde heel wat hoger gelegen dan de Woluwelaan waardoor het hoge volume vanaf de autosnelweg al 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.

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 18,25 m voor de gevels langs deze straten aanvaardbaar. De hoogte blijft ver onder de hellingshoek van 45° gemeten vanaf het peil aan de rand van de straat. De voorgevel gericht naar de Woluwelaan is circa op 90 m uit de as van deze weg gelegen. Het gebouw ligt eerder dicht bij de Grote Kloosterstraat, maar ook hier bedraagt de afstand tussen de gevel gericht naar deze straat en de straat minstens 44 m. 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.

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.

j) Onbebouwde ruimte - groenaanleg

Volgens het gewestplan ligt er langs de Woluwelaan en de E40 een groenbuffer. Zoals reeds eerder gesteld werd bij de opmaak van het VSGB de buffer langs de E40 opgeheven. Langs de Woluwelaan werd in dit RUP een overdrukzone (C7.3.6) voorzien voor de aanleg van een buffer. Deze buffer dient te voldoen aan de voorwaarden van waterbuffering, visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en afstand. De buffer dient dicht beplant te worden met streekeigen struiken en hoogstammige bomen met het oog op het bufferen van de bedrijfsactiviteiten ten opzichte van de aanliggende functies. In voorliggend ontwerp wordt voorzien de bestaande bomenrij langs de Woluwelaan aan te vullen met een groenscherm bestaande uit een onderbeplanting van struiken met één plant per m² en bomen (5 stuks per 1.000 m²).

In de voorschriften wordt ook gesteld dat 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 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. Op het inplantingsplan wordt de buffer aangeduid als een zone van 40 m ten opzichte van de gewestweg. Enkel een kleine strook van de brandweg en de draadomheining die rondom het gebouw worden geplaatst komen in de bufferzone te liggen. De voorwaarde van de gemeente Zaventem betreffende het verbod op aanleggen van brandwegen binnen deze zone wordt bijgevolg niet gevolgd.

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 Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - 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. Recreatief medegebruik is een ondergeschikte functie, waar de invulling zoals voorzien in dit ontwerp geen afbreuk aan doet.

Tevens wordt een zone van circa 50 m ten opzichte van de autosnelweg als overdruk aangeduid. Deze zone heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur. 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.

Ten noorden en westen van het projectgebied loopt zowel een gas- als fiber-leiding (Fluxys). Bij de inplanting van de gebouwen werd rekening gehouden met de voorwaarden die hieraan verbonden zijn.

k) Overige beoordelingsgronden van een goede ruimtelijke ordening

Artikel 4.3.1. §2 3° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (beoordelingsgronden) bepaalt dat indien het aangevraagde gelegen is in een gebied dat onder meer geordend wordt door een bijzonder plan van aanleg waarvan niet op geldige wijze afgeweken wordt, en in zoverre dat plan voorschriften bevat die de 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 bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, behandelen en regelen, dan worden deze voorschriften geacht voor deze aspecten de criteria van een goede ruimtelijke ordening weer te geven. Het RUP legt duidelijke voorschriften op betreffende de functionele inpasbaarheid en het ruimtegebruik. Hierboven werd reeds uitvoering uiteengezet dat het project ook qua schaal, reliëf en bouwdichtheid zich goed inpast op deze plaats.

Qua visueel-vormelijke aspecten kan opgemerkt worden dat de gevels worden uitgevoerd in groene tinten, in verschillende kleinere vlakke platen met een verschillende kleurschakering. De kantoorruimtes met grote glaspartijen accentueren de gevelhoeken. Zo wordt gerefereerd naar de kleinschaligheid van de omliggende bebouwing om de inpasbaarheid van het project te maximaliseren. De façade parallel aan de R22 alsook de façade parallel aan de inrit worden extra gebroken door het voorzien van transparante vlakken en de aanplant van bomen langsheen de gevel. De technische installaties die op de hoek van het gebouw worden voorzien van een extra rij bomen waardoor ze aan het zicht onttrokken worden. Door de uitgebreide groenbuffer wordt het gebouw vanop geen enkele plaats in zijn geheel waargenomen en wordt het grote volume gebroken. 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, werfkeet, ... in deze zone geplaatst worden. De aanvrager zet maximaal in op een project met een degelijke architecturale kwaliteit. Dit, in combinatie met de nodige aandacht voor groene buffers en groenaanplantingen op en rondom het gebouw, maken het project op visueel-vormelijk vlak kwalitatief en geenszins storend in de omgeving.

Binnen een straal van 500 meter rondom het projectgebied bevindt zich het Domein van Guillaume Lambert uit de vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed (ID: 119052). Het wordt beschreven als Park met de Uilentoren en het landhuis van Guillaume Lambert, gebouwen uit het vierde kwart van de 19de eeuw. Het domein van Guillaume Lambert bevindt zich echter aan de overzijde van de R0 en wordt afgescheiden van het projectgebied door een zone van ruim 150 meter aan groenbuffer en weginfrastructuur. De aanwezigheid van de R0 met groenbuffers aan weerszijden vormt een ruimtelijke afscheiding tussen het voorgenomen project en het bouwkundig erfgoed. Er is dus geen permanente verstoring van het landschappelijke zicht ten aanzien van het erfgoed. In de directe omgeving zijn er verder geen beschermde erfgoedelementen.

Uit de verdere beoordeling zal blijken dat de impact op vlak van mobiliteit aanvaardbaar is waardoor kan geconcludeerd worden dat de aanvraag in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening.

l) Publiciteit

De uithangborden worden tegen de gevels geplaatst. De veiligheid bij het uitrijden van het goed wordt niet in het gedrang gebracht. Het uithangbord tegen het gebouw zal vanzelfsprekend ook geen zichtbaarheid van verkeerssignalisatie hinderen. Hiermee wordt voldaan aan art. 5 van de publiciteitsverordening. Het gaat hier niet om panelen met bewegende publiciteitsboodschappen of knipperende of flitsende publiciteitsboodschappen. Enkel de bepalingen van art. 6 van de publiciteitsverordening, betreffende de verlichting van de panelen, worden overgenomen in de vergunning.

De borden die worden opgehangen hebben een grootte van 2,70 m bij 2,60 m. Ze worden per twee op de hoeken van de gebouwen opgehangen. De schaal van deze borden is ondergeschikt aan de grootte van de volumes waaraan ze worden opgehangen. De kleuren zijn sober waardoor het geheel niet als storend in zijn omgeving ervaren zal worden. De voorzieningen voldoen aan de verordening.

m) Plaatsing van zonnepanelen

Op het dak van de gebouwen worden zonnepanelen geplaatst. In het advies van het Directoraat Generaal van de Luchtvaart van 14 augustus 2025 werd voor de plaatsing van deze panelen een ongunstig advies verleend. Skeyes wijst erop dat luchtverkeersleiders niet mogen blootgesteld worden aan visuele storingen als gevolg van lichtreflecties afkomstig van de geïnstalleerde fotovoltaïsche panelen. Er zou een verblindingsstudie moeten opgemaakt worden die aantoont dat er geen hinder is. In de gewijzigde projectversie V03 werd door de aanvrager een verblindingsstudie toegevoegd. Tevens werd een positief advies van Skyes toegevoegd voor het plaatsen van de panelen met mitigerende maatregelen (Anti-Glare Phytionics coating). Deze maatregelen worden als voorwaarde aan de vergunning verbonden.

n) Mobiliteit

Project- en onderzoeksgebied

Het te ontwikkelen gebied kan worden opgesplitst in twee deelgebieden. Ten noorden van de Grote Kloosterstraat gaat het om circa 12,90 ha, ten zuiden hiervan nog eens circa 1,80 ha. In de noordelijke deelzone gaat het volgens de plannen om vier warehouse units met magazijnen met een totale oppervlakte van 55.068 m², 45 docks, vier groundlevel-gates en bijhorende kantoren met een totale vloeroppervlakte van 1.214 m². Op het moment van opmaak van het MOBER waren voor de zuidelijke deelzone nog geen inrichtingsplannen beschikbaar. Hiervoor wordt een (worst-case) aanname gedaan in het MOBER overeenkomstig met de mogelijkheden die het RUP biedt. In onderstaande bespreking wordt daarom voornamelijk ingegaan op de gegevens voor de noordelijke deelzone vermits deze momenteel dient te worden beoordeeld in de voorliggende aanvraag.

De Grote Kloosterstraat en Kleine Kloosterstraat behoren tot het onderzoeksgebied van het MOBER. Ook de R22 (Woluwedal), de N2 (Leuvensesteenweg) en de ontsluiting naar de R0 via het complex Henneaulaan worden mee opgenomen in het onderzoeksgebied. In het MOBER werd eveneens rekening gehouden met recente en geplande ontwikkelingen, onder meer de herinrichting van de R22 en de R0, de herinrichting van het kruispunt R22 en de Grote Kloosterstraat en de aanleg van de fietssnelweg F202. Ook met de geplande vergunde ontwikkelingen van Woluwe Gardens, Drie Linden, Goldstone en PWC Culligan werd rekening gehouden in het MOBER. De opmerkingen die hierover gemaakt werden bij het openbaar onderzoek zijn niet gegrond.

Verkeerstellingen en effecten op de verzadigingsgraad

In het kader van het MOBER werden verkeerstellingen uitgevoerd op de verschillende kruispunten, met name op de R22 x Grote Kloosterstraat x Jozef Van Damstraat, de R22 x N2 Leuvensesteenweg en de N2 x Kleine Kloosterstraat x Lozenberg. De tellingen werden uitgevoerd op 9 juni 2022, zowel tijdens de ochtend- (6:00 u – 9:00 u) als de avondspits (15:00 u – 18:00 u). Deze telling kan als voldoende representatief aanzien worden gezien ze niet meer dan 3 jaar oud is.

De telling van 2019, van net voor de (tijdelijke) herinrichting van het complex Henneaulaan, kunnen tevens aanvaard worden. Indien later (periode 2022-2024) werd geteld op deze plaats, hadden deze tellingen plaatsgevonden in een werfsituatie waarbij de verkeersstromen niet representatief waren geweest. Het MOBER werd opgemaakt door een gespecialiseerd studiebureau en overeenkomstig het beschikbare richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER. Er werden degelijke tellingen en analyses uitgevoerd conform de vigerende richtlijnen. De bezwaren geuit hieromtrent, tijdens het openbaar onderzoek zijn niet gegrond. De resultaten van het MOBER worden ook aanvaard door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Uit de resultaten blijkt dat het drukste ochtendspitsuur valt tussen 7:45 u en 8:00 u terwijl 17:00 u tot 18:00 u het drukste uurblok is tijdens de avondspits. Gezien de huidige heraanleg van het complex Zaventem-Henneaulaan konden hier geen representatieve verkeersstellingen worden uitgevoerd. De huidige situatie betreft een werfsituatie waarbij de hoeveelheden verkeer en verdeling van de stromen niet representatief zijn. Hiervoor werden tellingen opgevraagd bij De Werkvennootschap. Zij zijn bezig met de heraanleg van dit complex in het kader van de Werken aan de Ring. De aangeleverde tellingen dateren van 2019, waarbij op 6 verschillende kruispunten een telling via cameraregistratie uitgevoerd werd tussen 7:00 u en 9:00 u en tussen 16:00 u en 18:00 u.

Om de impact op de doorstroming te beoordelen is besloten te werken met een kwantitatieve beoordeling aan de hand van de evoluties in de verzadigingsgraad van het kruispunt. Na berekening van de verkeersgeneratie en toedeling van het verkeer op het netwerk werden capaciteitstoetsen op deze kruispunten uitgevoerd om de impact van het project te bekijken. De capaciteitstoets van de lichtengeregelde kruispunten gebeurt met behulp van de formule van Webster. De formule van Webster gaat ervan uit dat het aankomstpatroon van het verkeer uniform verdeeld is en dat alle aankomsten kunnen worden verwerkt of met andere woorden dat alle voertuigen aan het einde van de groenfase verwerkt zijn. Bij oververzadiging geldt de formule echter niet meer.

In de huidige situatie kan vastgesteld worden dat zowel voor de R22 x Grote Kloosterstraat x Jozef Van Damstraat, als voor de N2 x Kleine Kloosterstraat x Lozenberg de huidige theoretische verzadiging van dit lichtengeregelde kruispunt onder de grenswaarde voor een kritische afwikkeling ligt waardoor een aanvaardbare afwikkeling gegarandeerd is. Dit is ook zo voor de lichtengeregelde kruispunten op het complex Hennaulaan. Voor de R22 x N2 echter overschrijdt de verzadigingsgraad tijdens de ochtendspits de grens van kritische afwikkeling (80%) waardoor er mogelijk afwikkelingsproblemen kunnen ontstaan. De restcapaciteit tot structurele doorstromingsproblemen is zeer beperkt. Tijdens de avondspits daarentegen is er nog voldoende restcapaciteit en wordt de grens voor een kritische verkeersdoorstroming niet bereikt.

De herkomsten en bestemmingen van de noordelijke deelzone worden ingeschat op basis van de ligging van het gebied, alsook van de wegenstructuur. De centrale ligging binnen zowel België als Vlaanderen specfiek zorgt ervoor dat er niet meteen gespecificeerd kan worden op basis van windrichtingen. Ook zorgt de ligging nabij een verkeerswisselaar van het Vlaams hoofdwegenet ervoor dat alle herkomsten en bestemmingen nabij de projectzone gebundeld worden en dus gekeken moet worden naar de voornaamste routes tussen de projectzone en de dichtstbijzijnde op- en afrittencomplexen. De grootste aantrek wordt verwacht via de E40 (oostelijke en zuidelijke richting) en R0 (noordelijke en westelijke richting). Met dit als aandachtspunt wordt er in het MOBER van uitgegaan dat 70% van het verkeer de noordelijke deelzone bereikt via de noordelijke zijde van Woluwedal, namelijk via het op- en afrittencomplex H. Henneaulaan. Dit zou immers de kortste route zijn voor het verkeer vanuit oostelijke (regio Limburg, Brabant), westelijke (regio Oost-Vlaanderen) en noordelijke (regio Antwerpen) richting. De overige 30% van het verkeer wordt dan verwacht het projectgebied te bereiken vanuit de Brusselse regio of de regio ten zuiden van Brussel. Dit verkeer zal voornamelijk gebruik maken van de N2 en hierdoor de noordelijke deelzone langs de zuidelijke zijde van Woluwedal bereiken.

Door de werken die gepland zijn aan het dichtstbijzijnde aansluitingscomplex met R0 zijn er verschillende scenario's te onderscheiden voor de ontsluiting van de projectzone. Binnen het MOBER wordt rekening gehouden met een ontsluitingsconcept op korte termijn ('referentienetwerk') en een concept op langere termijn ('toekomstig netwerk').

Hierbij staat het referentienetwerk voor een heraanleg van het complex van de H. Henneaulaan waarbij alle bewegingen mogelijk blijven zoals in de huidige situatie, maar met een herinrichting van het kruispunt R22 en de Grote Kloosterstraat. Het toekomstig netwerk houdt rekening met een herinrichting van de R0, waarbij er geen aansluiting meer wordt voorzien tussen de R22 en de R0 ter hoogte van het complex H. Henneaulaan. Hierdoor dient het verkeer in zuidwestelijke richting te rijden om het hoofdwegennet het snelst te kunnen bereiken. Dit geeft een invloed op de afwikkelingscapaciteit van de kruispunten vermits in deze situatie meer verkeer via het kruispunt R22 x N2 zal rijden, die reeds in de huidige situatie relatief hoge verzadigingsgraden kent tijdens de ochtendspits. Voor beide netwerken werd een inschatting gemaakt van de verdeling van het verkeer van- en naar het projectgebied op het netwerk.

Binnen het MOBER werd gerekend (voor werknemers) op basis van bedrijfsspecifieke gegevens van Eutraco, aangevuld met kencijfers, met een aanwezigheidsratio van 90%. Er wordt uitgegaan van een auto-aandeel van 85%, waarbij de overige 15% verdeeld wordt over andere vervoersmodi (fiets, trein, bus enzovoort.). Voor het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel geeft het richtlijnenboek maar een auto-aandeel aan van 71%, maar hier gaat men uit van een worst case-benadering. Er wordt uitgegaan van een autobezettingsgraad 1,04. Het totaal aantal autoverplaatsingen door werknemers logistiek zou bijgevolg 191 bedragen.

Voor het zuidelijk deel wordt het aantal bezoekers berekend op alle werknemers. De gebruikte kencijfers voor het aantal bezoekers verschilt ook tussen het noordelijk en het zuidelijk deel, omwille van het verschil in bedrijvigheid tussen beide delen. In het noordelijk deel is het deel 'kantoorfunctie' volledig ondersteunend aan de hoofdfunctie 'logistieke bedrijvigheid'. De invulling van het zuidelijk deel is nog minder concreet. Wel staat vast dat de kantoren traditionele invulling krijgen zonder baliefunctie.

Volgens het MOBER wordt het aantal vrachtwagens dat per dag van en naar de site zou rijden geraamd op 450 of 1.125 pae. Dit cijfer wordt gebaseerd op bedrijfsspecifieke gegevens. Het aantal docks bedraagt 45 met 5 verwachte vrachtwagens per dock. Er zijn voldoende laadkades om het aantal vrachtwagens vlot te kunnen bedienen. Een bufferparking voor wachtende vrachtwagens wordt voorzien bij de toegang.

Door de verwachte verkeersgeneratie worden de kruispunten uiteraard bijkomend belast. Door de realisatie van het project in de noordelijke deelzone rijdt er tijdens het drukste uur van de ochtendspits volgens het MOBER 53 pae het projectgebied binnen en 36 pae buiten. Het ingaande verkeer omvat een combinatie van werknemers van de verschillende deelprojecten, alsook bezoekers daarvan, maar voornamelijk vrachtverkeer in functie van de logistieke activiteiten. Het uitgaande verkeer tijdens het drukste ochtendspitsuur omvat voornamelijk uitgaande vrachttransporten.

In de referentiesituatie kan vastgesteld worden dat zowel voor de R22 x Grote Kloosterstraat x Jozef Van Damstraat, als voor de N2 x Kleine Kloosterstraat x Lozenberg de impact van de toename aan verkeer op de verzadigingsgraden eerder beperkt is tijdens beide spitsmomenten. Dit is ook het geval voor de lichtengeregelde kruispunten op het complex Hennaaulaan. Ook voor de R22 x N2 is de toename aan verkeer eerder beperkt, maar hier is de verzadigingsgraad tijdens het drukste ochtendspitsuur in de bestaande situatie al hoger van 85%. Door de exploitatie van het project zal de verzadigingsgraad nog licht stijgen.

Bij het toekomstig netwerk, met een gedeeltelijke knip tussen R22 en R0 kan vastgesteld worden dat er niets wijzigt voor het kruispunt N2 x Kleine Kloosterstraat x Lozenberg. Voor zowel de kruispunten R22 x Grote Kloosterstraat x Jozef Van Damstraat, als voor de R22 x N2 is er een grotere verkeerstoename. De verzadigingsgraad bij het kruispunt R22 x Grote Kloosterstraat overstijgt dan ook hier de 80%, maar blijft wel onder de 85%. Voor het kruispunt R22 x N2 stijgt de verzadigingsgraad tijdens het drukste ochtendspitsuur boven 85%, hetgeen raakt tegen de kritische afwikkelingscapaciteit van het kruispunt, maar geen overschrijding inhoudt. 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.

Verkeersleefbaarheid en -veiligheid

Bij de evaluatie van de overige effecten is er besloten om te focussen op de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Voor het beoordelen van de impact op de verkeersleefbaarheid wordt vooral gekeken naar de meest logische ontsluitingsroutes voor het (bijkomend) verkeer. Vanuit het idee van de wegcategorisering is het immers aangewezen dat dit verkeer zo veel mogelijk gebruik zal maken van (boven)lokale verbindende of ontsluitende wegen en zo min mogelijk van de lokale erftoegangswegen waar de woonfunctie primeert. Gezien de ligging van het projectgebied lijkt dit geen groot probleem te vormen.

De beoordeling van de impact op de verkeersveiligheid focust dan weer voornamelijk op de effecten in termen van conflictpunten tussen zachte weggebruikers en gemotoriseerd verkeer. Op de site worden de verkeersstromen maximaal van elkaar gescheiden. Alle verkeer ontsluit langsheen een geclusterde in- en uitrit dewelke aantakt op het kruispunt Grote Kloostersstraat x R22 Woluwedal. Auto- en vrachtverkeer maakt gebruik van de gemeenschappelijke inrit waarna personenwagens gescheiden worden van het vrachtverkeer naar een afzonderlijke op- en afrijrithelling richting het parkeerplateau. Vrachtverkeer dat de dockside horende bij warehouse B dienen te bereiken, maken gebruik van de route langsheen en achter warehouse B. Voetgangers en fietsers kunnen gebruik maken van het losliggende fiets- en voetgangerspaden die de overige verkeersstromen minimaal kruisen (enkel oversteekplaatsen bij de kantoren). De gemeente Zaventem merkt nog op dat het fietspad aan de voorzijde van het gebouw zich op 0,50 meter afstand ten opzichte van het infiltratiebekken bevindt. Het fietspad behoudt bij voorkeur beter meer afstand en kan centraal worden voorzien in de brandweg. Naar aanleiding van deze opmerking werd het fietspad verplaatst in de nieuwe projectversie V03.

Gezien het hoge aandeel van vrachtvervoer van en naar de projectlocatie en de ligging van de F202 bij de toerit naar de projectlocatie, wordt de veiligheid van de fietssnelweg in vraag gesteld. Er dienen voldoende maatregelen te worden genomen om de veiligheid van de fietsers te waarborgen. Voor verkeersveiligheid wordt een conflictvrije lichtregeling voorzien. AWW zal de lichtenregeling afstemmen op de aanwezigheid van de fietssnelweg, ten nadele van het in- en uitrijden naar of van de projectlocatie. Zo wil men mogelijke conflicten tussen de trage weggebruiker en de afslaande voertuigen komende of gaande naar de projectlocatie vermijden. Het feit dat de fietssnelweg hier een uitrit van een bedrijventerrein kruist is beslist beleid. In de vergunning van de heraanleg van het Kruispunt van de Grote Kloosterstraat met de N 22 werd besloten dat een bovengrondse kruising tussen het verkeer komende van de (gekende) bedrijvenzone met de fietssnelweg haalbaar is.

Monitoring van de verkeersveiligheidssituatie en doorstroming na aanpassing van de lichtenregeling of na opening van nieuwe lichtengeregelde kruispunten is nuttig om eventuele bijsturing mogelijk te kunnen maken. De aanvrager stelt in een bijkomende nota dat de conflictvrije lichtenregeling zal laten evalueren na ingebruikname van het gebouw. De voorwaarde van de gemeente Zaventem om dergelijke evaluatie te doen voor de ingebruikname van het gebouw en 6 maanden na de ingebruikname van het gebouw wordt dan ook overgenomen. Ook kan het voorstel dat de aanvrager een mobiliteitscoördinator aanstelt die minstens een monitoring- en evaluatieplan opstelt en een overkoepelend bedrijfsvervoerplan opmaakt gevolgd worden. Dit zal helpen om eventuele onverwachte problemen snel te identificeren en aan te pakken. Deze mobiliteitscoördinator stelt 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.

De herinrichting van het kruispunt betreft beslist beleid en volgt een ontwerp goedgekeurd door de daartoe bevoegde instanties. Kritiek op de inrichting en bruikbaarheid van het kruispunt valt buiten de scope van deze aanvraag en wordt als ongegrond bevonden. Aanpassingen aan de lichtenregeling kunnen enkel in overleg met en door de bevoegde instanties worden geïmplementeerd. Hierover zou reeds een samenwerkingsovereenkomst opgemaakt zijn tussen de aanvrager en AWW.

Ook de vrees, van de bezwaarindieners bij het openbaar onderzoek, voor sluipverkeer of wildparkeren in omliggende straten kan niet bijgetreden worden. Er kan hier 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 recht afslaande 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. Er worden door de gemeente ook al heel wat maatregelen genomen zoals bijvoorbeeld de knip in de Frans Smoldersstraat die sluipverkeer moeten vermijden in de omliggende wijken. De vrees dat de Belgicastraat, bij het herinrichten van de aansluiting op de Ring, overbelast zal worden is tevens ongegrond. In het MOBER wordt duidelijk weergegeven dat het vrachtverkeer hoofdzakelijk via de R0 zal afwikkelen en niet langs het centrum van Zaventem. Een omleiding via het centrum zou het traject voor vrachtwagens enorm bemoeilijken en is niet daarom niet aantrekkelijk. De herinrichting van dit knooppunt op de Ring werd net uitgevoerd om sluipverkeer op lokale wegen te mijden. Het bestemmingsverkeer wordt gescheiden van het doorgaand verkeer waardoor het verkeer op de Ring opnieuw vlotter zal rijden en het sluipverkeer zal verminderen. Een parkeerverbod voor vrachtwagens kan in de omliggende straten worden opgelegd. Dergelijke maatregelen zijn echter niet door de aanvrager te implementeren, maar dienen door de bevoegde overheid te worden genomen.

Parkeren

Het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt berekend op basis van de verkeersgeneratie (op dagbasis) en rekening houdende met een comfortmarge, dus niet op basis van parkeercijfers. In totaal zijn er 117 parkeerplaatsen voor wagens en 59 stalplaatsen voor fietsen vereist voor het noordelijk deel volgens de parkeerbehoefte berekening in het MOBER. Het project voorziet 134 autoparkeerplaatsen, waarvan 11 plaatsen voor mindervaliden. Dit aantal is ruim voldoende waardoor de vrees dat er zal worden geparkeerd in de omliggende straten ongegrond is.

De parkeerplaatsen worden voorzien op het parkeerplateau en op de begane grond. Voor vrachtwagens wordt de parkeervraag niet berekend aangezien wordt aangenomen dat deze kortstondig parkeren tussen het laden en lossen aan de laad- en loskades (docks). Er is een beperkte wachtparking voor het Gatehouse zodat er zeker geen overlast kan veroorzaken op de openbare weg. Deze parking kan ook voor vrachtwagenchauffeurs gebruikt worden die tijdelijk hun rit moeten onderbreken. Het spreekt voor zich dat het overnachten op de parking niet mogelijk is gezien de beperkte tijden waartussen het bedrijf zijn activiteiten mag uitvoeren. Bezwaren hieromtrent kunnen dan ook niet als gegrond bevonden worden. Voor overnachtingen dienen vrachtwagenchauffeurs andere oplossingen te zoeken. Wanneer blijkt dat er te veel overlast is op de bestaande wegen rondom de site is dat geen probleem dat door de aanvrager kan opgelost worden. Zij bieden voldoende bijkomende plaatsen voor het Gatehouse voor vrachtwagens die tijdelijk willen rusten. Overlast op de openbare weg dient door de overheid te worden aangepakt en ligt buiten de macht van de aanvrager. Het bezwaar betreffende zwerfvuil wordt ondervangen door de aanvrager door op verschillende plaatsen op de site vuilbakken te plaatsen waar vrachtwagenchauffeurs hun afval kunnen deponeren (projectversie V03).

Er wordt ook voorzien in 42 fietsparkeerplaatsen, waarvan 4 plaatsen voor buitenmaatse fietsen. Er worden fietsbeugels voorzien met een tussenafstand van 70 cm. De lengte van iedere fietsparkeerplaats bedraagt 2,50 m. Zo kunnen fietsers comfortabel in en uit de parkeerplaats manoeuvreren. Er zijn aparte fietsparkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen. Hier bedraagt de voorziene breedte per fiets 1 m. 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 verschillende douchefaciliteiten en lockers voorzien worden om de modal split te verhogen.

Er wordt hierbij afgeweken van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake parkeervoorzieningen van Zaventem. Hierin wordt gesteld dat er voor 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 2.407 benodigde parkeerplaatsen voor het noordelijke plot. Een dergelijk project moet voorzien in voldoende parkeerplaatsen ten einde het openbaar domein niet te belasten met de parkeervraag. Anderzijds is het niet de bedoeling om een overschot aan parkeerplaatsen te voorzien. Dit zou autogebruik stimuleren en inefficiënt ruimtegebruik zijn. Ook voor de fietsenstallingen wordt afgeweken van de verordening. Hierin wordt gesteld dat er voor bedrijven minimum 1 fietsparkeerplaats nodig is per 50 m² bedrijfsoppervlakte. Gezien de hoge aantallen bij de functie bedrijvigheid wordt gesteld dat de norm voor deze functie niet als realistisch geacht kan worden voor voorliggend project. Hiermee kan akkoord gegaan worden.

Besluit

Het projectgebied is goed ontsloten voor gemotoriseerd verkeer en voor fietsers. Het aanbod openbaar vervoer is eerder beperkt. Het onderzoeksgebied in het MOBER is voldoende ruim genomen. Het project heeft weinig tot geen rechtstreekse invloed op de verkeersleefbaarheid 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 tot een minimum wordt beperkt. Bovendien blijkt de initiatiefnemer flankerende maatregelen te treffen ter beïnvloeding van de modal split, waarbij wordt gestreefd naar een zo duurzaam mogelijk verplaatsingspatroon. Er worden ten gevolge van de bouw en exploitatie van het voorgenomen project gesteld worden dat de algemene leefbaarheid in de buurt niet wordt gehypothekeerd en de draagkracht van het omliggende wegennet niet wordt ondermijnd.

o) Ontbossing

Voor de realisatie van het bedrijvencomplex dient een beperkte zone ontbost te worden. Het gaat om het aanwezige groen op de graft. Aangezien de ontbossing verenigbaar is met de bestemmingsvoorschriften, kan de voorgestelde ontbossing gedoogd worden. De aanvrager wenst een oppervlakte van 1.050 m² wenst te ontbossen. Het perceel is bezet met een inheems bosbestand. Volgens ANB is er voor het uitvoeren van de geplande werken inderdaad een ontbossing nodig van 1.050 m². De bufferzone dient als bos behouden te worden. Het compensatievoorstel werd reeds goedgekeurd en de compensatievergoeding werd reeds betaald.

p) Vegetatiewijziging en waardevolle natuurelementen

De aanvraag omvat het wijzigen van vegetaties die onder toepassing vallen van artikel 7 van het 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.

De vegetatiewijziging omvat verwijderen van een graft. De graft overbrugt een hoogteverschil van circa 2,50 m en is volledig begroeid met bomen en struikgewassen, onder meer acacia, Noorse esdoorn en vlinderstruik. Na het verwijderen van de beplanting op de graft, wordt de grond genivelleerd op niveau van het omringende maaiveld. Door het verwijderen van de graft verdwijnt het klein landschapselement volledig. De natuur wordt hierdoor beperkt geschaad en verminderd. Ter compensatie wordt bij de herontwikkeling de volledige buitenrand van het perceel voorzien van nieuw, kwalitatief inheems groen ter aanvulling van het resterend groen, hetgeen ook de biodiversiteit bevordert.

De ingreep is noodzakelijk in functie van een optimale invulling van het terrein als bedrijventerrein. De intentie om ter compensatie de herontwikkeling van de volledige buitenrand van het perceel te voorzien van nieuw kwalitatief inheems groen is positief. Deze invulling dient aan te sluiten aan de huidige aanwezige houtkanten en bomenrijen en uitgevoerd te worden met streekeigen en standplaatsgeschikt plantgoed. Voor inhoudelijke begeleiding bij de soortenkeuze en het ontwerp kan de aanvrager advies vragen aan het Regionaal Landschap Brabantse Kouters vzw.

Ten zuiden van het goed loopt de holle weg met een beplant talud. Er dient een zeker veiligheidsafstand gehanteerd te worden (te meten vanaf de schouder van het talud) waarbinnen geen bebouwing toegelaten wordt (bestaande struiken en opgaande bomen conserveren). 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. De taluds aan de binnenzijde van het projectgebied zullen ook aangeplant worden zodoende een groene berm wordt gecreëerd tussen de holle weg en het bedrijfscomplex. Op plannen bijgebracht door de aanvrager worden de contouren van de holle weg duidelijk op het inplantingsplan aangegeven. De gebouwen blijven op voldoende afstand van de holle weg en er wordt een draadafsluiting geplaatst op minstens 10 m van de bovenkant van het talud van de weg. Enkel ter hoogte van de toegangsweg, waar de holle weg en de wegenis naar het bedrijventerrein samen komen zal de geluidsmuur (die hier wordt geplaatst in plaats van de omheining) dichter tegen het talud van de weg komen. Het agentschap voor Natuur en Bos bevestigt in haar advies dat aan de holle weg geen wijzigingen worden aangebracht volgens de gegeven verrat in het dossier. Om de bestaande struiken en bomen niet te beschadigen vragen zij in de voorwaarden van de vergunning op te nemen dat tijdens de werkzaamheden de zone langs de holle weg afgebakend moet worden door gebruik te maken van werfhekken. Er mogen geen machines, materialen, werfkeet, ... in deze zone geplaatst worden.

q) Waterparagraaf

Hoofdstuk III, afdeling I, art. 1.3.1.1 van het decreet betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, legt bepaalde verplichtingen op, die de watertoets worden genoemd. Deze watertoets houdt in dat de eventuele schadelijke effecten van het innemen van ruimte ten koste van de watersystemen worden ingeschat. Het betrokken goed ligt naast de Woluwe, een onbevaarbare waterloop van eerste categorie die wordt beheerd door de VMM – en stroomt deels af hiernaartoe. De overstromingsgevoeligheid kan worden beschreven als beperkt pluviaal en fluviaal overstromingsgevoelig. Het is voornamelijk de straat (Woluwelaan) die een zware overstromingsgevoeligheid kent. In kader van deze problematiek werden ook maatregelen genomen door de aanleg van bijkomende bergingsvolumes voor overstromingswater ten noorden en ten zuidwesten van het betrokken goed. Bij de bouw van dit complex zal er een beperkte overstromingsruimte (306,20 m³) worden ingenomen, waarvoor er compensatie wordt voorzien in het bufferbekken dat wordt voorzien op het eigen terrein. Binnen het project Levende Woluwe, dat vergroeningsprojecten en bijkomende overstromingsruimte langs de Woluwe ambieert, werd het betrokken goed niet opgenomen.

Gezien de aanvraag een uitbreiding van de bebouwde en verharde oppervlakte inhoudt zal er een vermindering van de infiltratiecapaciteit van de bodem plaatsvinden. In deze omstandigheden dient overgegaan te worden tot afkoppeling van het hemelwater, overeenkomstig de geldende stedenbouwkundige verordeningen. In functie van een totale afwaterende oppervlakte van 71.800 m² voorziet de aanvraag in de plaatsing van een hemelwatervoorziening met een totale inhoud van 85.000 l en in de aanleg van een infiltratievoorziening met een totale inhoud van 6.785.000 l en een totale infiltratieoppervlakte van 5.744 m².

In voorliggende aanvraag is de afwaterende oppervlakte 71.800 m². Volgens de gewestelijke verordening moet een bovengrondse infiltratievoorziening aangelegd worden met een minimale inhoud van 33 l per m² en een minimale infiltratieoppervlakte van 8 m² per 100 m². De locatie is echter gelegen in het bekken van de Woluwe, een waterloop die zeer gevoelig is aan overstromingen als gevolg van piekbuien. Volgens de Vlaamse Milieumaatschappij (watertoets) is het om die reden belangrijk voor het hele bekken voldoende buffervolume te voorzien.

Daarom moet voor nieuwe verharding steeds gewerkt worden met een buffervolume van 600 m³/ha verharde oppervlakte, waarvan minstens 330 m³/ha verharde oppervlakte infiltrerend moet worden aangelegd, indien infiltratie mogelijk is, de rest kan met een vertraagde afvoer geloosd worden. Dit komt overeen met voorziening met een inhoud van 4.306.200 l en infiltratieoppervlakte van 5.741,6 m². Ook dient de diepte van de infiltratievoorziening beperkt te worden tot 50 cm onder het maaiveld, tenzij aangetoond wordt dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand lager is. De drempel van de noodoverlaat moet op maximaal 30 cm onder het maaiveld geplaatst worden. De infiltratievoorziening voor dit project zal een volume hebben van 6.785.000 l en een infiltratieoppervlakte van 5.744 m². De diepte wordt voorzien op 200 cm. De infiltratievoorziening wordt aangelegd in een zone waar het maaiveld meer dan 2 m zal opgehoogd worden, bijgevolg wordt door de Vlaamse Milieumaatschappij (watertoets) aangenomen dat de bodem van de infiltratievoorziening boven de gemiddelde hoogste grondwaterstand zal gelegen zijn en de aanvraag op dit vlak voldoet aan de bepalingen van de gewestelijke verordening inzake hemelwater. De voorwaarden gesteld door het Directoraat Generaal van de Luchtvaart betreffende de inrichting van de wadi (weghouden van watervogels in de buurt van de luchthaven) worden verbonden aan de vergunning.

Volgens de verordening zou er een hemelwaterput van 5.586.100 l moeten geplaatst worden voor een dakoppervlakte van 55.861 m². De aanvrager toont echter aan dat er geen nuttig hergebruik van die grootte is, dat dergelijk groot putvolume noodzakelijk is. Er is enkel herbruik mogelijk van hemelwater voor de toiletten bij de burelen en het gatehouse, dienstkranen die sporadisch gebruikt worden en de bevoeiing of bewatering van de groenaanleg. Voor een verbruik van circa 2.660 l per dag volstaat het om een hemelwatervoorziening met een totale inhoud van 85.000 l te voorzien. Per kantoordeel wordt er een put van 20.000 l geplaatst en bij het gatehouse een put van 5.000 l. De Vlaamse Milieumaatschappij (watertoets) stemt in met de afwijking om voor dit project een kleinere hemelwaterput te plaatsen. De opmerking dat er meer dient ingezet te worden op herbruik van hemelwater, gemaakt in het advies van de gemeente, zal niet worden gevolgd.

Het systeem werd met behulp van Sirio gemodelleerd. Er wordt gewerkt met infiltrerende leidingen die het hemelwater naar een infiltratiebekken- of gracht brengen. Uit de berekeningen blijkt dat er geen overstort te verwachten is bij een bui met een intensiteit die, statistisch, 5 keer om de 100 jaar voorkomt. 95% van het hemelwater in de infiltratievoorziening kan volgens deze simulatie infiltreren, 5 % zal evaporeren. In het andere scenario werd de bodem ook in rekening gebracht, waarbij er geen overstort zal optreden in een tijdsperiode van 100 jaar. Gezien er bij het dossier een onderhoudsplan voor de wadi wordt toegevoegd kan er worden aangenomen dat de bodem voldoende infiltratiecapaciteit zal kunnen behouden. Hoewel de provinciale verordening met betrekking tot afvoer van hemelwater geen overloop op de riolering toestaat kan deze in voorliggende aanvraag wel aanvaard worden gezien er enkel een overstort zal zijn in extreme omstandigheden. Met de overstort wordt dan voorkomen dat het water over de oevers van het infiltratiebekkens treedt en ongecontroleerd stroomt richting de R22 en fietssnelweg.

Met betrekking tot de verharde oppervlakten van wandelpaden of de brandweg wordt gesteld dat het hemelwater op natuurlijke wijze doorheen of naast die verharding op eigen terrein in de bodem zal infiltreren. De hellingen worden aangelegd met een helling van minder dan 2 %. Met betrekking tot de erfdienstbaarheidszone van 5 m langs de Woluwe legt de Vlaamse Milieumaatschappij (watertoets) nog voorwaarden op die zullen worden verbonden aan deze vergunning.

De Rijmelgembron, te vinden op het betrokken goed, bevindt zich in de flank van de vallei die ontstaan is doordat de Woluwe (en historische voorgangers) zich insneden in de meest oppervlakkige geologische formaties: de Quartaire deklaag met hieronder het zandige Brusseliaan. De kwelzone ontvangt water uit zowel het nabijgelegen hoger gelegen gebied als uit de wijdere omgeving via laterale stroming doorheen het Brusseliaan. Het geplande project zal geen negatieve impact hebben op deze bron. Tijdens intense buien zal er minder hemelwater afstromen dan nu het geval is met de lemige bodem gezien het afstromend hemelwater opgevangen wordt en infiltreert in het infiltratiebekken, dat zich in de directe nabijheid van de kwelzone bevindt. De geplande toestand zal ook geen impact hebben op de laterale voeding via grondwaterstroming doorheen het Brusseliaan, gezien de geplande constructie nooit tot in het grondwaterpeil van deze aquifer zal reiken.

Er worden voldoende maatregelen genomen opdat de overstromingsproblematiek op deze plaats niet wordt verzwaard, 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.

r) Afvalwater

De hoeveelheid geproduceerd huishoudelijk afvalwater wordt ingeschat op maximaal 1,40 m³/u, 10,50 m³/dag en 2.625 m³/jaar. Voor de behandeling van dit afvalwater worden verschillende septische putten voorzien (4 x 10.000 l en 1 x 5.000 l). Daarna wordt dit huishoudelijk afvalwater via een volledig gescheiden rioleringsstelsel afgevoerd naar de Grote Kloosterstraat, die volgens de zoneringsplannen ter hoogte van de projectlocatie, gelegen is in centraal gebied. Er kan bijgevolg met de gevraagde lozing worden ingestemd. De algemene voorwaarden uit Vlare II voor lozing op riolering zijn hierbij van toepassing.

Aangezien er geen productieactiviteiten uitgevoerd worden op de site, zal er geen lozing van bedrijfsafvalwater zijn. Voor het afstromend hemelwater van de wegenis naar het infiltratiebekken, worden kws-afscidders voorzien (drie in totaal). Op die manier wordt vermeden dat eventueel gelekte olie of brandstof, in het infiltratiebekken terechtkomt. De aanvrager wordt erop gewezen dat alle kws-afscidders op de site moeten voldoen aan de voorwaarden uit afdeling 4.2.3bis van Vlare II, waarin de goede werking en onderhoud van een koolwaterstofafscheider wordt beschreven. Hierin is onder andere ook opgenomen dat de koolwaterstofafscheider moet uitgerust zijn met een coalescentiefilter bij lozing op oppervlaktewater. Aangezien het uit de aanvraag niet duidelijk blijkt of deze is voorzien, zal hier via een bijzondere voorwaarde nog eens de nadruk op worden gevestigd.

s) Opslag vaatwaspods

De IIOA die door de exploitant Eutraco wordt aangevraagd, is ingedeeld onder klasse 1 van Vlare II en dit door de gevraagde opslag van vaatwaspods. Volgens artikel 5.17.4.1.3.§.1 van Vlare II is de exploitatie van een inrichting, ingedeeld in klasse 1, voor de opslag van andere dan gevaarlijke vloeistoffen van groep 1 en 2 verboden in een waterwingebied (of een beschermingszone ervan), in een ander gebied dan een industriegebied en op minder dan 100 m afstand van een woongebied, parkgebied of recreatiegebied.

De vaatwaspods zijn ingedeeld in de eerste klasse. Niettegenstaande pods eerder als vaste stoffen te beschouwen zijn, vermeldt de aanvraag dat ze volgens de SDS als vloeibaar worden beschouwd. De inrichting is niet gelegen binnen een waterwingebied of een beschermingszone ervan en is volgens het VSGB gelegen in een 'gemengd regionaal bedrijventerrein', wat volgens bijlage 1 van Vlare II als industriegebied wordt beschouwd. De opslag vindt enkel plaats in de gecompartmenteerde warehouse unit 4, die zich op ruim 100 m van het woongebied in het zuidwesten en het woonuitbreidingsgebied in het noordoosten bevindt. Er bevindt zich evenmin een recreatiegebied of parkgebied binnen deze straal. Aan het vermelde Vlare-artikel wordt bijgevolg voldaan. Om dit in de toekomst te blijven waarborgen, zal als bijzondere voorwaarde worden opgenomen dat de opslag van de vaatwaspods enkel mag gebeuren in warehouse unit 4, zoals aangeduid op de plannen bij de aanvraag. Mits in achtname van de voorwaarden uit hoofdstuk 5.17. van Vlare II en de maatregelen die de aanvrager inzake de opslag voorziet (betonnen vloer, compartimentering, opleiding werknemers, ...) worden hiervan geen risico's naar de omgeving verwacht.

t) Bodem en grondwaterverontreiniging

Het projectgebied werd reeds onderworpen aan een oriënterend bodemonderzoek (dossiernummer 77242). Er volgde hieruit geen noodzaak tot het nemen van bijkomende maatregelen (beschrijvend onderzoek en/of sanering). Het grondverzet tijdens de werffase dient te gebeuren conform de sectorale wetgeving hieromtrent. Het grondverzet is reeds gedeeltelijk vergund in het kader van een leemontginning. Er wordt verwacht dat er geen bronbemaling nodig zal zijn voor het uitvoeren van de bouwwerken, wat gestaafd wordt met het resultaat van peilbuismetingen opgenomen in de toegevoegde hydraulische nota.

De voorziene transformator is van het natte type en wordt voorzien van een lekbak. Als gevaarlijke producten wordt de opslag van vaatwastabletten aangevraagd, die onder de CLP-wetgeving ingedeeld zijn met het GHS05 gevarensymbool. De opslag zal plaatsvinden boven een vloeistofdichte betonnen vloer met voldoende opvangcapaciteit.

Er worden absorptiematerialen en andere materialen voorzien om eventuele lekken of het doorsijpelen van producten in de bodem en grondwater te voorkomen en de nodige opleidingen worden voorzien voor de werknemers om vakbekwaam om te gaan met dergelijke producten. Door de voorziene maatregelen worden geen onaanvaardbare effecten op de bodem en het grondwater verwacht.

u) Afvalstoffen

Verspilling van materialen wordt maximaal vermeden door het verzorgen van opleidingen voor de vorkheftruckbestuurders zodat er geen beschadiging aan de goederen optreedt bij het verhandelen ervan. Er zullen enkel logistieke activiteiten worden uitgevoerd, geen productieactiviteiten, waardoor er geen specifieke afvalstromen zullen ontstaan, buiten de afvalstoffen van huishoudelijke aard zoals PMD of restafval. Gelinkt aan de magazijnfunctie kan er verpakkingsfolie of houtafval ontstaan (kapotte paletten of oververpakkingen). Deze stromen worden gesorteerd aangeboden bij een verwerker. Hiervoor zijn afvalrecipienten voor selectieve inzameling voorzien en contracten afgesloten met erkende IHM's. Zoals hoger aangegeven, worden op verschillende plaatsen op de site vuilbakken voorzien waar vrachtwagenchauffeurs hun afval kunnen deponeren om op die manier zwerfvuil tegen te gaan. De impact vanwege de afvalstoffen kan dan ook als verwaarloosbaar beoordeeld worden.

v) Lucht

Er vinden geen industriële processen plaats en er zijn ook geen stookinstallaties voorzien. Met betrekking tot de gebouwenverwarming heeft voorliggend project immers de ambitie om een CO₂-neutraal bedrijfscomplex te ontwikkelen met een koolstof- en energieneutrale werking zonder fossiele verwarming. Er zal gebruik worden gemaakt van warmtepompen in combinatie met fotovoltaïsche zonnecellen. De warmtepompen moeten inzake onderhoud en controle op lekverliezen, voldoen aan de voorwaarden hierrond uit Vlare II. Eventuele emissies van de koelmiddelen worden op die manier zoveel mogelijk voorkomen. Er worden ook geen installaties of activiteiten voorzien die aanleiding kunnen geven tot geurhinder.

Een beperkte noodstroomgroep voorzien voor de sprinkler in geval van nood. Aangezien die slechts in zeer uitzonderlijke gevallen gebruikt zal worden, is het effect op de luchtkwaliteit verwaarloosbaar.

De enige emissies gelinkt aan zowel de aanleg- als de exploitatiefase, zijn deze te wijten aan de verkeersbewegingen, zowel van en naar de site als op de site zelf. Tijdens de werffase zal de aanvrager voorzien in maatregelen om stofhinder te beperken en dit conform artikel 16.2.3. van Vlare II. Zo wordt voorzien in het afschermen van de werfzone met doeken of zeilen, het benevelen van de locatie waar de werken worden uitgevoerd, het bevochtigen van de apparatuur die verantwoordelijk is voor stofhinder en er is ook de mogelijkheid om te werken met een rechtstreekse stofafzuiging op machines (breekmachines, slijpschijven, ...).

Om de impact van de verkeersemissies te beoordelen, wordt de stikstofdioxideconcentratie (NO₂) als maatstaf genomen vanwege de sterke correlatie met verkeersemissies. Volgens de gegevens van de VMM uit 2023 bedroeg de jaargemiddelde NO₂-concentratie ter hoogte van de projectlocatie 16-30 µg/m³, ofwel 40-75 % van de geldende Vlare II norm van 40 µg/m³. De luchtkwaliteit in de omgeving van het project is dan ook matig tot slecht. De VMM meet globaal evenwel een dalende trend in de NO₂-concentraties. Er wordt ook verwacht dat deze trend zich zal doorzetten gezien de elektrificatie van het wagenpark en de modal shift richting meer duurzame vervoersmodi. Door het voorzien van ruim voldoende fietsparkeerplaatsen en mogelijkheden tot het elektrisch laden van voertuigen, kan het voorgenoemd project verder inspelen op deze dalende trend.

De deposities van de verwachte verkeersbewegingen gelinkt aan project, werden gemodelleerd en beoordeeld in de stikstoftoets. De bespreking hiervan is opgenomen in een navolgend punt van de bespreking (natuurtoets). Uit die modellering blijkt dat de bijdrage van het voorgenoemd project veel lager is dan wat meetbaar of aantoonbaar is en verwaarloosbaar ten opzichte van de bestaande situatie. De effecten van de bijkomende verkeersgeneratie op de luchtkwaliteit in de omgeving, zijn aldus verwaarloosbaar.

w) Geluid en trillingen

Tijdens de aanlegfase kan er geluids- en trillingenhinder zijn vanwege het werfverkeer en het gebruik van werfmachines. Trillingenhinder vanwege de bouwwerken zelf wordt niet verwacht aangezien het nieuwe gebouwencomplex niet verbonden zal zijn met een bestaand gebouw en de trillingen dus niet doorgegeven kunnen worden. Aangezien er geen bemaling nodig is, kan dit evenmin leiden tot geluidshinder. De werfactiviteiten zijn slechts tijdelijk van aard en de werken vinden enkel overdag plaats. In de aanvraag zijn maatregelen opgesomd die genomen kunnen worden om hinder naar omwonenden te beperken zoals het werfverkeer door de omliggende woonstraten vermijden of tot een minimum beperken of rekening te houden met de locatie van technische installaties ten opzichte van bewoning en/of kwetsbare functies. Er worden tijdens de aanlegfase bijgevolg geen aanzienlijke geluidseffecten verwacht.

Om de geluidsimpact tijdens de exploitatiefase na te gaan, werd een akoestische studie opgemaakt waarin de geluidsimpact van de gewenste activiteiten en installaties op de omgeving berekend wordt. Deze studie houdt ook rekening met de twee geluidsmuren die op het terrein worden voorzien: ééntje ter hoogte van de parking voor personenwagens vooraan de site met een hoogte van 2,50 m (figuur 11 uit de akoestische studie) en een langere ter hoogte van de op- en afrijlaan, met een hoogte van 3,50 m (figuur 12 uit de studie). Tijdens de POVC werd opgemerkt dat de lange geluidsmuur zoals ingetekend op figuur 12 van de akoestische studie, in figuur 12 van de studie (over een beperkte lengte) langer is ingetekend dan de geluidsmuur zoals opgenomen op de plannen bij de aanvraag. In de gewijzigde versie PIV3 werd hierrond een correctie doorgevoerd waarbij de conclusies van de studie ongewijzigd bleven. Naast de voorziene geluidsmuren zorgen ook de ingekapselde laad- en loszones en het centrale circulatie-erf ervoor dat het geluid naar de omgeving gemilderd wordt.

In de akoestische studie is het resultaat opgenomen van geluidsmetingen die werden gedaan om het oorspronkelijk omgevingsgeluid in de omgeving van het projectgebied te bepalen. De metingen werden uitgevoerd ter hoogte van twee woningen gelegen ten zuiden van het projectgebied (Frans Smoldersstraat en Grote Kloosterstraat). Deze metingen bevestigen wat ook uit de L_{den} kaarten blijkt, namelijk dat de omgeving van het projectgebied in zeer belangrijke mate geïmpacteerd wordt door het wegverkeer van de omgevende snelwegen (E40/R0).

Als bronnen van geluid vanwege het project, worden de verkeersbewegingen (inclusief het laden en lossen) en de warmtepompen in beschouwing genomen. Het geluid van de verkeersbewegingen en warmtepompen wordt hierbij beschouwd als een continu geluid, terwijl de geluidsemissie bij het laden en lossen begroot wordt als piekgeluid. De specifieke emissie werd telkens gemodelleerd voor twee beoordelingspunten, eveneens ten zuiden van het projectgebied gelegen.

Met betrekking tot het continue geluid vanwege de verkeersbewegingen van en naar de site (zowel personen- als vrachtwagens) werd gerekend met een verkeersdensiteit van 64 vrachtwagens en 38 personenauto's per uur tijdens de drukste periode tijdens de dag (14 u -15 u) en met 26 vrachtwagens en 33 personenauto's tijdens het drukste uur gedurende de nachtperiode (5 u – 6 u). Voor de warmtepompen worden bronvermogens van 70 dB(A) en 94 dB(A) weerhouden voor respectievelijk de kantoren en de magazijnen. Het betreft bronvermogens die overeenkomen met een maximale belasting van de warmtepomp (werkregime dat slechts zelden voorkomt). De bijdrage van de warmtepompen blijkt nagenoeg verwaarloosbaar te zijn.

Uit de modellering blijkt dat ter hoogte van alle beoordelingspunten, zowel overdag als 's avonds, het omgevingsgeluid na uitvoering van het project, (beperkt) zal dalen. Ook ter hoogte van de holle weg, zal zich een lichte daling in geluidsniveau voordoen. Ook voor de bewoners van de Woluwe Promenade/Jozef Van Damstraat, zoals opgemerkt in één van de bezwaarschriften, wordt er vanwege het project geen negatieve impact verwacht. Ook in deze omgeving (overzijde R22) is volgens de modellering namelijk een (beperkte) verbetering van het geluidsniveau waar te nemen na de realisatie van het project. Deze daling heeft voornamelijk te maken met het feit dat de gebouwen een soort van akoestische wand vormen ten aanzien van het geluid dat afkomstig is van de R0. Ook de twee voorziene geluidsschermen zijn reeds als milderende maatregel meegenomen.

Concreet gaat het om een daling van 1,0 tot 1,5 dB(A) tijdens de nacht en een daling van 1,4 tot 2,0 dB(A) tijdens de dagperiode. Volgens het significantiekader uit het richtlijnenboek geluid en trillingen wordt er voor voorliggende situatie geen score toegekend. De situatie verbetert ($-3 < L_{na} - L_{voor} < -1$), echter is de loutere specifieke immissie groter dan de grenswaarde. In voorliggend geval dient de vraag gesteld te worden welke waarde de specifieke immissie (nog) heeft. Met name of de specifieke immissie ter hoogte van alle beoordelingspunten, zowel overdag als 'n nachts, quasi 10 dB(A) lager is dan het actuele (equivalente) geluidsdrumniveau. Een dergelijk niveauverschil betekent dat de specifieke immissie vanwege het project nagenoeg geen impact heeft ten aanzien van het actuele geluidsklimaat en dat er dus in de geluidsbeleving geen bijkomende impact zal zijn ten gevolge van het project (op basis van LA_{eq}). Gelet op voorgaande, en gezien het project zorgt voor een (zij het beperkte) daling van het globale omgevingsgeluid waar de beoordelingspunten aan worden onderworpen, zijn aanvullende milderende maatregelen niet aan de orde (de twee akoestische schermen zijn reeds als milderende maatregelen opgenomen). Deze voorzieningen bepalen dan ook een specifieke immissie dewelke benaderend 10 dB(A) lager is dan het actuele omgevingsgeluid.

Inzake de incidentele en impulsachtige emissies (laad- en losactiviteiten) blijkt dat de normen vlot worden gerespecteerd. Reden hiertoe is enerzijds de afstand tot de beoordelingslocaties, de afscherming door de gebouwen en aan sich alsook de voorziene milderende maatregelen (geluidsmuur, gebruik van elektrische vrachtwagens en vorkheftrucks, het vooraf klaarzetten van de leveringen met gesloten deuren/poorten, ...). De geluidsimpact van de laad- en losactiviteiten zijn hoe dan ook ondergeschikt aan het heersende achtergrondgeluid en worden daarom als verwaarloosbaar geacht. Wel kan het mogelijks 's nachts voorkomen dat het momentaan achtergrondgeluid dermate laag is dat enige piekimmissie hoorbaar zou kunnen zijn.

Gevraagde bijstelling werkingsuren

De aanvraag van Eutraco omvat het verzoek tot bijstelling van artikel 5.15.0.6§ 1 en artikel 5.33.0.4 van Vlarem II waarin bepaald wordt dat rustversturende werkzaamheden verboden zijn op werkdagen van 19 u tot 7 u, en op zon- en feestdagen. De aanvrager wenst 24 u op 24 u te exploiteren en dit 6 dagen per week (niet op zondag). Volgens de aanvrager is dit werkingsregime essentieel om concurrerend te blijven in de dynamische wereld van logistiek en transport. Door flexibel te werken kunnen wachttijden geminimaliseerd worden, levertijden worden ingekort en een verhoging van de efficiëntie tot 20 % bekomen worden. Het ruime werkingsregime creëert ook meer werkgelegenheid wat bijdraagt tot de economische groei van de regio. De aanvrager vindt het daarnaast cruciaal om ook een rustdag te hebben. De zondag zal dienen als een dag voor onderhoud, herstel en rust. Noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden kunnen op deze dag uitgevoerd worden zonder de dagelijkse operaties te verstoren.

De gemeente Zaventem stelt in haar advies voor om deze afwijking slechts tijdelijk te verlenen voor één jaar en hierrond ook een aantal voorwaarden op te nemen (uitvoeren geluidsmetingen eens in werking, verbod op manoeuvreren ter hoogte van de wachtparking tijdens de uren van de nacht, ...). Gelet op de (nipte) resultaten van de geluidstudie, wordt dit standpunt bijgetreden. Op die manier kan na één jaar een evaluatie van de conclusies uit de geluidstudie en van de gevraagde werkingsuren gebeuren. De voorwaarden die de gemeente hierrond heeft opgelegd in haar advies, worden dan ook als vergunningsvoorwaarden overgenomen.

In het advies van de gemeente Zaventem is ook sprake van een verlenging van de geluidsmuur met circa 95 m (tot voorbij de circulatiekern), zonder dat dit expliciet als bijzondere voorwaarde werd opgenomen. Het effect van deze verlenging werd op vraag van de POVC meegenomen in PIV3. Hieruit blijkt dat het verschil vrij miniem is, voornamelijk doordat een gedeelte van de geluidsemmissie door het doortrekken van het scherm niet wordt gebufferd gelet op het stijgende niveau van dit verkeer boven het maaiveld (de parking op niveau +1). Bovendien is, zoals reeds aangehaald, vooral het verkeersgeluid van de R0/E40 overheersend in de omgeving. Aangezien de zeer beperkte winst die van een verlenging van de geluidsmuur zou uitgaan, wordt hierrond geen bijkomende voorwaarde opgelegd.

x) Energie en klimaat

Het toekomstig energieverbruik van de inrichting wordt berekend op 0,00245 PJfinaal/jaar. Er diende bijgevolg geen energiestudie aan de aanvraag te worden toegevoegd. Het energieverbruik beperkt zich tot de actieve verlichting van de opslagzone, de verlichting van de buitenomgeving, de beperkte infrastructuurtechnieken en de laadpunten voor de mobiele voertuigen.

De initiatiefnemer wenst een CO₂-neutraal bedrijventerrein te realiseren door onder meer de gebouwen te verwarmen door middel van warmtepompen en de dakoppervlakte maximaal te voorzien van fotovoltaïsche zonnecellen. Hierdoor wordt de energiebehoefte volledig lokaal opgevangen en heeft het project geen rechtstreekse CO₂-uitstoot afkomstig van de gebouwenverwarming. Door de voortgezette elektrificatie van het wagenpark zal ook de indirecte CO₂-uitstoot vanwege de verkeersgeneratie verder gereduceerd worden. Deze elektrificatie zal zich naar alle verwachting ook doorzetten voor het vrachtverkeer. Zoals blijkt uit de vorige punten van de bespreking, worden ook inzake klimaatadaptatie verschillende project-geïntegreerde maatregelen genomen (maatregelen rond overstromingsrisico, infiltratie van hemelwater, aanleg van groen, ...).

y) Licht en stralingen

Om de inrichting op een veilige manier te kunnen uitbaten, is verlichting nodig. Deze zal niet intensief zijn en steeds neerwaarts gericht. Het aantal lichtbronnen en het aantal verlichtingsuren wordt tot een minimum beperkt. Er wordt ook geen openbare verlichting of permanente verlichting van de gebouwen voorzien. Door het circulatie-erf centraal te voorzien, ingesloten tussen beide logistieke gebouwen, wordt mogelijke lichtstraling naar de omgeving tot een minimum beperkt. Ook de voorziene geluidsschermen zullen bijdragen tot het beperken van lichtstralingen naar de omgeving.

Zoals reeds opgemerkt mogen de zonnepanelen geen visuele hinder veroorzaken voor de luchtverkeersleiders en worden de panelen daarom voorzien van een speciale coating.

Om te allen tijde te waarborgen dat ter hoogte van de holle weg en de groenbuffer alle straling vermeden wordt en enkel het doelgebied wordt aangestraald, wordt als vergunningsvoorwaarde opgenomen dat de verlichting moet wegschijnen van de groenbuffer en de holle weg en dat de verlichtingsarmaturen moeten afgeschermd worden zodat lichtverstrooiing maximaal beperkt wordt, zoals ook als voorwaarde opgenomen in het advies van het Agentschap voor Natuur en Bos.

z) Natuurtoets

In de beoordeling van de natuurtoets worden de effecten op Natura2000-gebied en VEN-gebied besproken. Op de ontbossing, de vegetatiewijziging en de waardevolle natuur in de onmiddellijke omgeving van het projectgebied (graft, holle weg) werd reeds in voorgaande punten van de bespreking dieper ingegaan en werden hierrond strikte voorwaarden opgelegd.

De site bevindt zich niet in of in de directe nabijheid van een speciale beschermingszone of een gebied van het VEN. Het meest nabijgelegen (Vlaams) Natura2000-gebied is het habitatrichtlijn 'Valleigebied tussen Melsbroek, Kampenhout, Kortenberg en Veltem' gelegen op ruime afstand (circa 4.400 m) ten noorden van het goed. Dit gebied overlapt met het meest nabij gelegen VEN-gebied 'het Floordambos'.

Gelet op de afwezigheid van een bemaling wordt er geen indirecte invloed verwacht op de biologische waterkwaliteit van nabijgelegen waterlopen, op biologisch waardevolle natuur die gevoelig is aan verdrogings- of vernattingseffecten of op het hydrogeologisch functioneren van de projectsite en omstreken, en bij uitbreiding op de Rijnmelgembron.

Er worden geen stookinstallaties voorzien of andere activiteiten of installaties die belangrijke emissies voortbrengen. De indirecte effecten van vermestende en verzurende stikstofdeposities van het gegenereerde verkeer werden uitgebreid onderzocht in de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets. Er dient te worden opgemerkt dat de aanvrager deze natuurstudies vrijwillig heeft laten uitvoeren naar aanleiding van de bezwaren en opmerkingen tijdens de voorgaande procedure. Uit de impactscores en de afstand tot de natuurgebieden, volgt immers geen vereiste voor de opmaak van deze studies.

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase zullen er enerzijds stikstofdeposities zijn ten gevolge van het werfverkeer en anderzijds ten gevolge van de werktuigen en machines voor de uitvoering van het project. Van beiden werd een realistische inschatting gemaakt die rekening houdt met de uit te voeren werken, de capaciteit per voertuig, de aan te leveren materialen, het aanwezige werfpersonnel en de duurtijd van elke fase van de werf. Voor de verkeersbewegingen werd per deelfase (grondwerken, funderingen, ruwbouw, betonstort, afwerking) aangegeven om hoeveel zware voertuigbewegingen het gaat gedurende de geschatte duurtijd van de werf (in werkdagen), ook het aantal lichte vervoersbewegingen van de arbeiders/werfpersonnel werd in rekening gebracht. Voor de stationaire bronnen werd eveneens per deelfase opgelijst welke installaties (bulldozers, hijskranen, pompwagens, graafmachines, ...) op de werf aanwezig zullen zijn, de periode dat ze in werking zijn (in aantal draaiuren) en de NO_x-uitstoot die elke installatie genereert.

Om de effecten hiervan in kaart te brengen werd beroep gedaan op de VITO-studie 'Voertuigemissies en de-minimis-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' (VITO-rapport 2024/EI/R/3195) van april 2024 en op de VITO-studie 'Emissies in de aanlegfase en de-minimisnormen: een analytische benadering' (VITO-rapport 2024/EI/R/3206) van juni 2024'. In beide studies werden tabellen opgesteld voor het bepalen van het maximaal aantal voertuigen voor licht en zwaar verkeer en voor de maximum emissie van puntbronnen waarbij geen overschrijdingen van de 1%-de-minimisdrempel optreedt. Voor het werfverkeer worden hierbij percentages van 0,20 % en 0,80 % van de maximaal aangegeven drempelwaarden voor respectievelijk lichte en zware voertuigen bekomen. Voor de stationaire bronnen circa 8 % van het maximum. Samen betekent dit een percentage van 9 %. Bijgevolg kan gesteld worden dat de emissies ten gevolge van de werffase (werfverkeer en stationaire bronnen) voor voorliggend project geen significante invloed zullen uitoefenen op de beschermde habitattypes in het dichtstbijzijnde SBZ-H.

Exploitatiefase

Er worden geen stookinstallaties aangevraagd of andere activiteiten of installaties die belangrijke emissies voortbrengen. Het voorgenomen project zal enkel als gevolg van verkeer emissies genereren die verzurende en vermestende deposities veroorzaken. Om de effecten in te schatten werd gebruikt gemaakt van het aantal verkeersbewegingen zoals opgenomen in de MOBER en van de hierboven vermelde VITO-tabellen. Ook hier blijkt dat het verkeer in de geplande exploitatiesituatie de minimis-drempelwaardes uit het Stikstofdecreet niet zal overschrijden (er stelt zich geen probleem bij toetsing aan meest kritische depositiewaarde van 6 kg N/ha.jaar en een afstand van 2 km, terwijl afstand ruim 4 km bedraagt).

Op basis van de gegevens in het dossier wordt besloten dat de vergunningsplichtige activiteit geen betekenisvolle aantasting zal veroorzaken van de instandhoudingsdoelstellingen van een speciale beschermingszone. Aangezien het VEN-gebied zich op een ruime afstand (> 4 km) ten opzichte van het projectgebied bevindt, zijn er eveneens geen significante effecten te verwachten op de natuurwaarden in het VEN. De vergunningsplichtige activiteit zal bijgevolg ook geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN veroorzaken.

Naar aanleiding van een recente update van de Impactscoretool (4 juli 2025), waarin de kritische depositiewaarden (KDW) voor vermesting en verzuring werden herzien, werd door de aanvrager op vraag van de POVC, een toetsing gedaan aan deze nieuwe KDW's. In deze informatieve nota die aan PIV3 werd toegevoegd, blijven de uitgangspunten, de veronderstelde emissies en de methodologie dezelfde maar wordt enkel een nieuwe doorrekening gedaan met behulp van de meeste recente versie van de impactscoretool. De impactscores liggen ruim onder de betrokken de-minimisdrempel van 1% (namelijk 0,004 % voor verzuring en 0,004 % voor vermesting). De conclusies van beide natuurtoetsen wijzigen bijgevolg niet.

De overwegingen in acht genomen komt de aanvraag in aanmerking voor vergunning, om volgende redenen:

De aanvraag gunstig te adviseren, om volgende redenen:

- de aanvraag is in overeenstemming met de bestemmings- en inrichtingsvoorschriften van het gewestelijke RUP Afbakening Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aansluitende open ruimtegebieden;
- de aanvraag is niet in strijd met de voorschriften van het gewestelijk RUP Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord;

- het ontwerp vertaalt de doelstelling betreffende een zuinig ruimtegebruik zoals vooropgesteld in het RUP door het bundelen van onder andere parkeren, transportroutes en water en door het gebouw zo te ontwerpen de ruimte in hoogte ook maximaal wordt benut. Rondom het gebouw is er voldoende ruimte voorzien voor de groene buffering van de site. De draagkracht van het terrein wordt niet overschreden;
- het gebouw past qua schaal in zijn omgeving. Deze hoogte is ondergeschikt aan de hoogte van de aanliggende bedrijfsgebouwen. Tevens vormt de schaal van de autosnelweg, door zijn uitgestrekte landschappelijke schaal, een referentie waar de grote schaal van voorliggend project aansluiting bij vindt. De hoogte blijft ver onder de hellingshoek van 45° gemeten vanaf het peil aan de rand van de aanliggende straten;
- de aanvrager zet maximaal in op een project met een degelijke architecturale kwaliteit en heeft de nodige aandacht voor groene buffers en groenaanplantingen op en rondom het gebouw. Het project is op visueel-vormelijk vlak kwalitatief en wordt geenszins als storend in de omgeving ervaren;
- de aanvraag in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening;
- het onderzoeksgebied in het MOBER is voldoende ruim genomen. Het project heeft weinig tot geen rechtstreekse invloed op de verkeersleefbaarheid 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 tot een minimum wordt beperkt. Bovendien blijkt de initiatiefnemer flankerende maatregelen te treffen ter beïnvloeding van de modal split, waarbij wordt gestreefd naar een zo duurzaam mogelijk verplaatsingspatroon. Er worden ten gevolge van de bouw en exploitatie van het voorgenomen project gesteld worden dat de algemene leefbaarheid in de buurt niet wordt gehypotheciseerd en de draagkracht van het omliggende wegennet niet wordt ondermijnt;
- ter compensatie van het weghalen van de graft wordt bij de herontwikkeling de volledige buitenrand van het perceel voorzien van nieuw, kwalitatief inheems groen ter aanvulling van het resterend groen, hetgeen ook de biodiversiteit bevordert;
- er worden voldoende maatregelen genomen opdat de overstromingsproblematiek op deze plaats niet wordt verzwaaard, 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;
- uit de geluidsmodellering blijkt dat de loutere specifieke immissie groter is dan de grenswaarde maar dat ter hoogte van alle beoordelingspunten, zowel overdag als 's avonds, het omgevingsgeluid na uitvoering van het project (beperkt) zal dalen waardoor de geluidsimpact aanvaardbaar wordt geacht;
- de gevraagde afwijking op de werkingsuren wordt slechts tijdelijk toegestaan voor één jaar en onder strikte voorwaarden, zodat dit geëvalueerd kan worden;
- door de aard van de gevaarlijke producten (vaatwaspods), de opslag die uitsluitend binnen de gecompartmenteerde warehouse unit 4 is voorzien en de maatregelen die de aanvrager inzake de opslag neemt, wordt er geen onaanvaardbare impact op de bodem of de externe veiligheid verwacht;
- het effect van de stikstofdeposities vanwege de verkeersbewegingen werd gedetailleerd nagegaan in een vrijwillige passende beoordeling en verscherpte natuurtoets en kan gunstig beoordeeld worden. Bijgevolg doorstaat de aanvraag de natuurtoets;
- globaal kan gesteld worden dat de risico's voor de externe veiligheid, de hinder, de effecten op het leefmilieu, op de wateren, op de natuur op de mens buiten de inrichting veroorzaakt door de gevraagde exploitatie, ook na de beoogde wijziging, tot een aanvaardbaar niveau kunnen beperkt worden.

Bijlagen

- Bijlage 1: Belangrijke bepalingen uit het omgevingsdecreet

Namens de deputatie,

--