



ZAVENTEM

BEKENDMAKING WEIGERING OMGEVINGSVERGUNNING

Referentie omgevingsloket:	OMV_2025141302
Referentie gemeente:	2025/302
Projectnaam omgevingsloket:	Fastigiata - Leuvensesteenweg 585 - 1930 Zaventem - Duplicaat van 2025107127
Projectnaam gemeente:	Bouwen en exploiteren van een bedrijfsgebouw met bijhorende kantoorvoorzieningen
Ligging:	Leuvensesteenweg 585 te 1930 Zaventem
Inrichting:	20250908-0008
Contactpersoon:	Berdien De Muylder - 02/717.88.92

Bovenvermelde aanvraag omgevingsvergunning van Fastigiata NV, gevestigd te Esplanade Oscar Van de Voorde 1 te 9000 Gent, werd geweigerd door het college van burgemeester en schepenen.

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN HEEFT IN DE ZITTING VAN 22 JUNI 2026 HET VOLGENDE BESLIST:

Het college van burgemeester en schepenen **weigert** de vergunning op basis van de ingewonnen adviezen en de toetsing aan de omgeving.

De beslissing kan worden ingekeken via het omgevingsloket <https://omgevingsloketinzage.omgeving.vlaanderen.be/> of op de dienst Omgeving van de gemeente Zaventem tot 30 dagen te tellen de dag na de aanplakking van deze bekendmaking.

Omgevingsloketnummer: OMV_2025141302

Dossiernummer: 2025/302

Inrichtingsnummer: 20250908-0008

BESLUIT VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN TOT WEIGERING VAN EEN OMGEVINGSVERGUNNING

De aanvraag ingediend door Fastigiata NV, gevestigd te Esplanade Oscar Van de Voorde 1 te 9000 Gent werd ingediend op 2 december 2025

De aanvraag werd ontvankelijk en volledig verklaard op 31 december 2025.

De aanvraag heeft betrekking op een terrein, gelegen Leuvensesteenweg 585 en te 1930 Zaventem, kadastraal bekend: afdeling 2 sectie B nrs. 96K en afdeling 31D.

Het betreft een aanvraag tot bouwen en exploiteren van een bedrijfsgebouw met bijhorende kantoorvoorzieningen.

Type handelingen: stedenbouwkundige handelingen en de exploitatie van een of meerdere ingedeelde inrichtingen of activiteiten.

Rubriek	Omschrijving	Hoeveelheid	Klasse
3.2.2°a)	Het lozen van 1800 m ³ /jaar huishoudelijk afvalwater in de openbare riolering (Nieuw)	1800 m ³ /jaar	3
12.1.1.1°a)	1 Noodstroomaggregaat ter aandrijving van de sprinklerinstallaties met een individueel nominaal elektrisch vermogen van 174,7 kVA. (Nieuw)	174,7 kVA	3
12.2.2°	1 transformator met een totaal nominaal vermogen van 2.500 kVA, type nat met lekbak (Nieuw)	2500 kVA	2
15.1.1°	Het stallen van 8 verschillende niet-personenwagens: - 4 stalplaatsen voor trucks. - 4 stalplaatsen voor heftrucks. (Nieuw)	8 voertuigen	3
16.3.2°b)	2 Warmtepompen met een totaal geïnstalleerd vermogen van 388,60 kW (1x 310,60 kW + 1x 78 kW). (Nieuw)	388,6 kW	2

Het college van burgemeester en schepenen heeft deze aanvraag onderzocht, rekening houdend met de terzake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder met het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en hun uitvoeringsbesluiten.

1. Stedenbouwkundige basisgegevens

Ligging volgens de plannen van aanleg, uitvoeringsplannen, verkavelingen

De aanvraag is volgens het bij Koninklijk besluit van 01/09/1980 goedgekeurd gewestplan origineel gewestplan Halle - Vilvoorde - Asse op 7 maart 1977 gelegen in:

- Ambachtelijke bedrijven en kmo's.

Het perceel is niet gelegen in een bijzonder plan van aanleg.

Het gebiedsdeel waarin het perceel is volgens het ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening van het VSGB en aansluitende openruimtegebieden goedgekeurd op 16 december 2011 gelegen in:

- Afbakeningslijn Vlaams strategisch gebied rond Brussel.

Het gebiedsdeel waarin het perceel is volgens het ruimtelijk uitvoeringsplan Bedrijventerrein Zaventem-Zuid goedgekeurd op 27 juni 2022 gelegen in:

- Art.2 zone voor gemengd bedrijventerrein.

Aan deze aanvraag zijn geen loten gekoppeld.

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

De aanvraag is gesitueerd in een ruimtelijk uitvoeringsplan. De aanvraag dient getoetst te worden aan de bepalingen van het ruimtelijke uitvoeringsplan.

Overeenstemming met dit plan

De aanvraag is in overeenstemming met de bestemming en met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verordeningen

- Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid goedgekeurd op 5 juni 2009.
- Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake openluchtrecreatieve verblijven en de inrichting van gebieden voor dergelijke verblijven goedgekeurd op 8 juli 2005.
- Algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer goedgekeurd op 29 april 1997.
- Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake parkeervoorzieningen - 1ste herziening goedgekeurd op 14 december 2020.
- Provinciale stedenbouwkundige verordening met betrekking tot het overwelden van grachten en onbevaarbare waterlopen goedgekeurd op 19 december 2012.
- OPGEHEVEN: Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater goedgekeurd op 5 juli 2013.
- Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake breedband goedgekeurd op 9 juni 2017.
- Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwater goedgekeurd op 10 februari 2023.
- Gewestelijke stedenbouwkundige verordening voor publiciteitsinrichtingen goedgekeurd op 12 mei 2023.
- Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake kernversterking - 2de herziening goedgekeurd op 20 oktober 2025.

2. Historiek

Volgende vergunningen /aanvragen zijn relevant:

- Omgevingsvergunning /OMV_2018044198 voor melding inzake de gehele stopzetting van de inrichting voor op- en overslag van textielproducten - geakteerd.
- Omgevingsvergunning AOP/2018/00213/OMV_2018116185 voor letters geplaatst op dakconstructie, dakconstructie bevestigd op betonnen welfsels - ONVOLLEDIG.
- Omgevingsvergunning AOP/2018/00238/OMV_2018129730 voor publiciteit met letters "Kyocera" geplaatst op dakconstructie - goedgekeurd.
- Omgevingsvergunning AOP/2021/00275/OMV_2020069326 voor aanpassen van een milieuvergunning - goedgekeurd.

- Omgevingsvergunning /OMV_2022070867 voor verbouwen en uitbreiden van een bedrijfsgebouw - goedgekeurd.
- Omgevingsvergunning /OMV_2025107127 voor bouwen en exploiteren van een bedrijfsgebouw met bijhorende kantoorvoorzieningen - ONVOLLEDIG.
- Oud dossier VLAREM (B. 0586-1) voor inrichten van carrosseriewerkplaats - gunstig op 01/09/1966.
- Oud dossier VLAREM (B. 3451-1) voor inrichting voor het vervaardigen van elektrische en elektromechanische toestellen. - GEEN BESLISSING.
- Oud dossier VLAREM (B. 3451-2) voor plaatsen van 2 hogedruk waterketels voor de centrale verwarming - GEEN BESLISSING.
- Oud dossier VLAREM (B. 3451-3) voor plaatsen van bezinkingsputten voor nijverheidsafvalwater in vergunde inrichting - GEEN BESLISSING.
- Oud dossier VLAREM (B. 3451-4) voor toevoegen van centrale verwarmingsketel aan vergunde inrichting - GEEN BESLISSING.
- Oud dossier VLAREM (B. 3451-5) voor toevoegen van elektromotoren en batterijen aan vergunde inrichting - GEEN BESLISSING.
- Oud dossier VLAREM (150/83) voor plaatsen van hogedrukstoomketel in vergunde inrichting - gunstig op 27/04/1983.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.7279) voor bouwen van een industrieel complex van 17 gebouwen (fase 5) - goedgekeurd op 19/02/2002.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.3451.11) voor herschikken bestaande bezoekers- en personeelsparking - goedgekeurd op 23/10/2001.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.0586) voor bouwen van een carrosserie werkhuis - goedgekeurd op 24/05/1966.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.0586.1) voor bouwen van een nijverheidsgebouw - goedgekeurd op 27/05/1971.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.0586.2) voor uitbreiden van de burelen, werkplaatsen en stapelplaats - goedgekeurd op 04/09/1989.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.0586.3) voor uitbreiden van de carrosserie - goedgekeurd op 28/11/1990.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.3451.4) voor uitbreiden burelen - goedgekeurd op 18/07/1977.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.3451.6) voor oprichten van een industrieel gebouw - goedgekeurd op 05/05/1986.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.3451.7) voor aanpassen van de bestaande ingang deur en het plaatsen van een nieuw uithangbord - goedgekeurd op 10/04/1995.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.3451.8) voor verruimen van de administratieve gebouwen met een showroom op de benedenverdieping en burelen op de bovenverdieping - goedgekeurd op 20/05/1996.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.3451.9) voor plaatsen van een enkelzijdige lichtreclame op een zijgevel - goedgekeurd op 02/09/1997.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.3451.10) voor verruimen van de administratieve gebouwen - goedgekeurd op 15/03/1999.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.3451.5) voor uitbreiden tentoonstellingszaal - goedgekeurd op 16/12/1982.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.2998) voor bouwen van een stapelplaats - goedgekeurd op 30/12/1976.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.2905) voor bouwen van bureaugebouw - modelhuizen - goedgekeurd op 15/01/1975.

- Stedenbouwkundige vergunning (B.2905.1) voor verbouwwerken - goedgekeurd op 29/01/1976.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.2905.2) voor afbreken van 3 kijkwoningen - goedgekeurd op 22/10/1996.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.2292) voor oprichten van een open hangar - goedgekeurd op 21/03/1967.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.6537) voor bouwen van een servicestation - goedgekeurd op 28/01/1997.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.6537.1) voor plaatsen van plakaatvitines, activiteitenbord, vlaggenmasten en prijzenbord - goedgekeurd op 15/12/1997.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.7279.3) voor het bouwen van een semi-industrieelcomplex van 13 gebouwen (a t.e.m. m) - INGETROKKEN.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.7286.2) voor het aanbrengen van het logo van de firma op een bestaande zuil - goedgekeurd op 14/05/2007.
- Stedenbouwkundige vergunning (T.W. 016) voor aanleggen van een parking in grassdallen - goedgekeurd op 26/10/1987.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.3451) voor uitbreiden van een depot - goedgekeurd op 18/10/1965.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.3451.1) voor bouwen van een voorlopige opslagplaats - goedgekeurd op 19/08/1968.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.3451.2) voor uitbreiden van fabriek en administratief gebouw - goedgekeurd op 10/11/1969.
- Stedenbouwkundige vergunning (T.W. 065) voor plaatsen van een lpg-tank en pomp op bestaande servicestation - goedgekeurd op 03/11/1998.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.3451.13) voor plaatsen van een afdak van 2mx2m - goedgekeurd op 20/03/2006.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.3451.12) voor verruimen administratieve gebouwen + verplaatsen parkeerplaatsen - goedgekeurd op 28/06/2005.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.3451.3) voor uitbreiden van het bedrijfsgebouw - goedgekeurd op 17/10/1974.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.7286.1) voor bestemmingswijziging verbouwing gelijkvloerse verdieping van verhuureenheden naar polyvalente ruimte (aanpassing vergunning b.7286 reg/z/6/141/01 dd. 08/01/2002 - goedgekeurd op 18/04/2005.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.3451.14) voor het afkoppelen van regenwater - goedgekeurd op 02/06/2009.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.7279.5) voor het bouwen van een semi-industrieel geheel met werkplaats, parking voor het stockeren van 500 wagens, personeelsparking en accessoire kantoorruimtes, aanleggen van een toegangsweg en aanpassing van het reliëf - goedgekeurd op 24/11/2008.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.6537.2) voor het bouwen van een compressorhuis cng (aardgas) - goedgekeurd op 14/01/2013.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.7286.3) voor bestemmingswijziging van polyvalent naar broodjeszaak - goedgekeurd op 15/04/2013.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.7279.6) voor het plaatsen van lichtreclames - goedgekeurd op 21/12/2010.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.6537.3) voor slopen van bestaande carwash en bouwen van selfcarwash met bijhorend stofzuigereiland - goedgekeurd op 01/08/2016.
- Stedenbouwkundige vergunning (B.7210) voor herinrichting kruispunt n2 met de sint Martinusweg - goedgekeurd op 04/01/2002.
- Milieuvergunning 1159/07 voor inrichten van kantoorgebouw - goedgekeurd op 27/03/2007.

- Milieuvergunning 1331/09 voor opslag en overslag van textielproducten - gedeeltelijk gunstig op 19/11/2009.
- Milieuvergunning 1394/11 voor productie van verlichtingstoestellen - goedgekeurd op 09/05/2011.
- Milieuvergunning 955/03 voor het bouwen van een dienstencentrum - goedgekeurd op 17/11/2003.
- Milieuvergunning 1490/12 voor tankstation met carwash - goedgekeurd op 29/11/2012.
- Milieuvergunning 876/02 voor regularisatie van een bestaande inrichting, omvattende:
 - - produceren van grondverlichting voor luchthavens
 - - produceren van verlichtingstoestellen voor theaterverlichting, voor televisie- en filmstudio's - goedgekeurd op 05/12/2002.
- Milieuvergunning 700/99 voor uitbaten van carrosseriewerkplaats - goedgekeurd op 07/02/2000.
- Milieuvergunning 1721/16 voor productie van verlichtingstoestellen (voornamelijk voor de luchthaven) - goedgekeurd op 02/05/2017.
- Milieuvergunning 1673/16 voor wassen van voertuigen – car- & truckwash nv - goedgekeurd op 17/10/2016.
- Milieuvergunning 1650/15 voor verder uitbaten van benzinstation met shop - goedgekeurd op 24/03/2016.
- Milieuvergunning 1577/14 voor uitbreiding van bovengrondse opslag van CNG in vergund tankstation - goedgekeurd op 11/09/2014.
- Milieuvergunning 892/02 voor overname van vergund benzinstation - goedgekeurd op 02/08/2002.
- Milieuvergunning 632/98 voor toevoegen van 1 lpg-pomp en opslag van 9.900 l lpg aan vergunde inrichting - goedgekeurd op 06/08/1998.
- Milieuvergunning 568/96 voor exploitatie van een tankstation - goedgekeurd op 28/11/1996.
- Milieuvergunning 1577 /14 voor te verwijderen - GEEN BESLISSING.

3. Beschrijving van de omgeving en de aanvraag

De aanvraag betreft het bouwen en exploiteren van een bedrijfsgebouw met bijhorende kantoorvoorzieningen.

Type handelingen: stedenbouwkundige handelingen en de exploitatie van een of meerdere ingedeelde inrichtingen of activiteiten.

Rubrieken:

Vergunde toestand		Voorwerp van aanvraag			Gecoördineerde toestand	
Rubriek Nummer	Vergunde Hoeveelheid	Aard	Aangevraagde Hoeveelheid	Actuele rubriek	Totale Hoeveelheid	Klasse
		Nieuw	1800 m3/jaar	3.2.2°a)	1800 m3/jaar	3
		Nieuw	174,7 kVA	12.1.1.1°a)	174,7 kVA	3
		Nieuw	2500 kVA	12.2.2°	2500 kVA	2
		Nieuw	8 voertuigen	15.1.1°	8 voertuigen	3
		Nieuw	388,6 kW	16.3.2°b)	388,6 kW	2

Voorliggende aanvraag betreft het slopen van een bedrijfsgebouw en het bouwen van een multifunctioneel bedrijfsgebouw met kantoorvoorziening gelegen langsheen de Leuvensesteenweg 585. De Leuvensesteenweg is een gewestweg.

Het perceel is gelegen in art.2 zone voor gemengd bedrijventerrein volgens het RUP Bedrijventerrein Zaventem Zuid.

Ten noordoosten van het terrein bevindt zich woongebied volgens de bestemming van het RUP Kernen Nossegem. Ten noorden van het terrein bevindt zich een zone gelegen in art. Art. C8.12 Ontginningsgebied met nabestemming bouwvrij agrarisch gebied volgens het gewestelijk RUP VSGB. De omgeving wordt gekenmerkt door kleine en middelgrote bedrijventerreinen en zonevreemde eengezinswoningen in open en halfopen bebouwing.

Het terrein bestaat uit twee percelen met een totale oppervlakte van 22.940m². Er is een erfdiensbaarheid gevestigd ten behoeve van het achterliggend bedrijf, gelegen langsheen de Ikaroslaan 99. Het betreft een recht van doorgang en een recht van toegang ten behoeve van het achterliggend bedrijf Arval. De aanvraag vermeldt een erfdiensbaarheid ten behoeve van de aanvrager. Het betreft een recht van doorgang ter hoogte van de noordzijde van het perceel. Er bevindt zich een bestaand bedrijfsgebouw op het perceel. De aanvraag voorziet de volledige sloop van alle bestaande constructies en verharding, en het bouwen van een multifunctioneel bedrijfsgebouw. De te slopen verharding heeft een oppervlakte van 7.430m². Het bestaand gebouw met bijgebouwen heeft een totaal te slopen volume van 63.560m³, waarvan een ondergrondse bouwlaag en twee bovengrondse bouwlagen. De kroonlijsthoogte bedraagt op het hoogste punt 6,33m ten opzichte van de nulpas.

Het nieuw bedrijfsgebouw bestaat uit één bouwlaag met een kroonlijsthoogte van 11,70m ten opzichte van het maaiveld. Binnen de kroonlijsthoogte wordt aan de rechterkant een glazen hoekvolume voorzien, bestaande uit drie lagere bouwlagen, waar de kantoorruimtes worden voorzien. Het gebouw heeft een oppervlakte van 11.807m², met een mezzanine met een oppervlakte van 1.094m² en kantoorvoorzieningen met een oppervlakte van 1.023m². Er worden vijf operationele docks in functie van eventuele logistieke activiteiten voorzien en één grondpoort die enkel voor installatie, reparaties en interventies is bedoeld. Er worden 96 parkeerplaatsen voorzien waarvan er zes zijn voorbehouden voor andersvaliden. De parkeerplaatsen bevinden zich verspreid over drie locaties op het terrein. Er worden 30 parkeerplaatsen ten noorden van het terrein voorzien, toegankelijk door middel van de erfdiensbaarheid van recht van doorgang. In deze zone worden fietsparkeerplaatsen voorzien voor 14 fietsen en 2 bakfietsen. Voor de fietsstaanplaatsen wordt een breedte van 70cm voorzien. Voor de bakfietsen wordt een breedte van 1m voorzien. Ter hoogte van de oostelijke perceelsgrens worden 29 parkeerplaatsen voorzien. De parkeerplaatsen houden een afstand van minimum 3,29m ten opzichte van de rechter perceelsgrens. Een parkeerplaats bevindt zich ter hoogte van de oversteekplaats en grenst aan de hoogspanningscabine. Ten zuiden van het terrein worden 37 parkeerplaatsen voorzien, waarvan er zich minstens 19 deels of volledig voor de bouwlijn bevinden. Er worden in de zone tussen de rooilijn en de bouwlijn ook losse fietsbeugels voorzien voor 8 fietsen en 2 bakfietsen.

In de bestaande toestand zijn er twee inritten vanuit de Leuvensesteenweg. De aanvraag voorziet het behoud van de rechter inrit voor gemotoriseerd verkeer. De linker inrit wordt gewijzigd tot een ontsluiting voor fietsers. Vanuit de rechter inrit is er ter hoogte van de rooilijn een aftakking van de rijweg naar zowel de linkerkant als de rechterkant van het perceel. De rijweg ter hoogte van de linkerkant loopt langs het gebouw tot de noordkant van het perceel. Het betreft een rijweg in asfalt met een breedte van 5,50m, inclusief een fietsstrook met een breedte van 1,50m. De rijweg ter hoogte van de rechterkant bestaat uit betonverharding en loopt door tot de noordkant van het perceel, voorbij de loskades en de grondpoort. De doorrit ter hoogte van de rechterkant wordt voorzien van twee slagbomen. Deze bevinden zich schuin in de zone tussen de bouwlijn en de rooilijn, op een afstand van respectievelijk 1m en 3m ten opzichte van de rooilijn.

De afstand tussen het gebouw en de perceelsgrenzen bedraagt aan de linkerkant 11,50m, aan de noordkant tussen 13m en 19,88m, en aan de rechterkant ongeveer 46,70m.

De voorgevel wordt gekenmerkt door terugspringende volumes en grenst ter hoogte van twee punten aan de bouwlijn. De afstand tot de rooilijn bedraagt 8m.

Ter hoogte van de rechterkant van het perceel wordt een hoogspanningscabine voorzien met een oppervlakte van 13m² en een kroonlijsthoogte van 2,55m. De cabine wordt geplaatst op een afstand van 3,44m ten opzichte van de rechter perceelsgrens en grenzend aan de bouwlijn. De parkeerplaats ter hoogte van de oversteekplaats grenst aan de hoogspanningscabine.

Ter hoogte van de rechterkant van het gebouw wordt een sprinklerinstallatie geplaatst met een diameter van 12m en een hoogte van 6,78m, en bestaande uit gegalvaniseerd staal.

De nieuw aan te leggen verharding heeft een oppervlakte van 6.483m².

Ter hoogte van de achterkant van het gebouw wordt een wadi voorzien met een oppervlakte 1.150m², een buffervolume van 738.000 liter en een diepte van 2m. Er worden twee hemelwaterputten geplaatst met een totale inhoud van 60.000 liter. Volgens het hemelwaterformulier bedraagt de totale vereiste minimale inhoud 1.234.600 liter. De aanvraag omvat een afwijkingsnota op basis van het geschatte aantal aanwezigen per dag.

De aanvraag vermeldt een reliëfwijziging in functie van het herprofiëren van het terrein. Het hoogste punt van de projectsite bevindt zich op ongeveer 62,21 mTAW, ter hoogte van de noordoostelijke grens, en het laagste punt bevindt zich op ongeveer 57,81 mTAW, ter hoogte van de noordwestelijke grens. Het terrein wordt geherprofileerd naar een centraal bouwvlak met een hoogte van 60,80 mTAW.

Ter hoogte van de voorgevel wordt aan de twee uiterste hoeken het logo van MG Real Estate geplaatst door middel van zwarte sandwichpanelen met wit opschrift. Het logo heeft een breedte en een lengte van 2,70m.

De voorgevel wordt voorzien van verschillende raampartijen. Het hoekvolume aan de rechterkant omvat het kantoor, verspreid over drie verdiepingen, en wordt voorzien van een volledige gevel met beglazing en aluminium schrijnwerk. De gevelafwerking wordt voorzien in betonpanelen, zwarte sandwichpanelen, een groengevel en zwart aluminium schrijnwerk. Ter hoogte van de rechtergevel van het kantoor wordt een houten gevelaccent voorzien. De achtergevel en de linker zijgevel worden als blinde gevels voorzien, volledig bestaande uit zwarte sandwichpanelen.

Er worden 16 bomen gerooid. De aanvraag vermeldt de aanplant van veldesdoorns rondom het perceel, waarvan verschillende bomen op minder dan 2m afstand ten opzichte van de perceelsgrenzen worden geplant. Ter hoogte van de rechter perceelsgrens en aan de straatkant, links van het fietspad, worden hagen voorzien met een hoogte van 1,80m. De haag aan de straatkant bevindt zich voor de bouwlijn en de rooilijn. Er wordt een omheining vermeld maar er wordt geen omheining ingetekend. Volgens het groenplan zijn beide fietsenstallingen voorzien van een extensief groendak. Volgens de grondplannen betreft het enkel de fietsenstalling ten noorden van het terrein.

De aanvraag vermeldt een groenindex van 24.2%, inclusief infiltratievoorziening.

Er werd een motiveringsnota opgenomen betreffende de vraag tot vrijstelling voor het aanleggen van een groendak, omwille van bouwtechnische - en economische redenen.

De dakoppervlakte wordt zo goed als volledig bedekt met zonnepanelen, met uitzondering van de zone in de vorm van de letters MG. Er wordt gemotiveerd waarom de combinatie van een groendak met zonnepanelen niet haalbaar is.

4. Openbaar onderzoek

Overeenkomstig de criteria van artikels 11 t.e.m. 14 van het Besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning is de **gewone procedure** van toepassing en moet de aanvraag openbaar worden gemaakt.

Het openbaar onderzoek werd georganiseerd van 8 januari 2026 t.e.m. 6 februari 2026.

Er werden geen bezwaarschriften ingediend.

Er werd geen informatievergadering gehouden.

5. Adviezen

- Op 31 maart 2026 werd advies gevraagd aan advies.departement@mow.vlaanderen.be.
- Op 31 maart 2026 werd advies gevraagd aan milieuadvies.
- Op 31 maart 2026 werd advies gevraagd aan DGLV - Airfields.
- Op 31 maart 2026 werd advies gevraagd aan indoor.astrid@ibz.fgov.be.
- Op 31 maart 2026 werd advies gevraagd aan stedenbouwkundig advies.
- Op 31 maart 2026 werd advies gevraagd aan wateradvies@vlaamsbrabant.be.
- Op 31 maart 2026 werd advies gevraagd aan AWW - District Vilvoorde.
- Op 31 maart 2026 werd advies gevraagd aan Advies Vergunning Afvalwater en Lucht.
- Op 30 maart 2026 werd advies gevraagd aan DGLV - Airfields.
- Op 30 maart 2026 werd advies gevraagd aan AWW - District Vilvoorde.
- Op 30 maart 2026 werd advies gevraagd aan technische.preventie@zvw.be.
- Op 30 maart 2026 werd advies gevraagd aan wateradvies@vlaamsbrabant.be.
- Op 8 januari 2026 werd advies gevraagd aan urba@belgocontrol.be.
- Op 5 januari 2026 werd advies gevraagd aan stedenbouwkundig advies.
- Op 5 januari 2026 werd advies gevraagd aan milieuadvies.
- Op 5 januari 2026 werd advies gevraagd aan advies.departement@mow.vlaanderen.be.
- Op 5 januari 2026 werd advies gevraagd aan DGLV - Airfields.
- Op 5 januari 2026 werd advies gevraagd aan Advies Vergunning Afvalwater en Lucht.
- Op 5 januari 2026 werd advies gevraagd aan indoor.astrid@ibz.fgov.be.
- Op 5 januari 2026 werd advies gevraagd aan wateradvies@vlaamsbrabant.be.
- Op 5 januari 2026 werd advies gevraagd aan AWW - District Vilvoorde.
- Op 24 december 2025 werd advies gevraagd aan DGLV - Airfields.
- Op 24 december 2025 werd advies gevraagd aan technische.preventie@zvw.be.
- Op 24 december 2025 werd advies gevraagd aan indoor.astrid@ibz.fgov.be.
- Op 24 december 2025 werd advies gevraagd aan AWW - District Vilvoorde.
- Op 24 december 2025 werd advies gevraagd aan wateradvies@vlaamsbrabant.be.
- Op 24 december 2025 werd advies gevraagd aan Advies Vergunning Afvalwater en Lucht.
- Op 24 december 2025 werd advies gevraagd aan Advies lucht – stedenbouwkundig aspect.
- Op 24 december 2025 werd advies gevraagd aan advies.departement@mow.vlaanderen.be.
- Op 24 december 2025 werd advies gevraagd aan POVC@vlaamsbrabant.be.
- Op 24 december 2025 werd advies gevraagd aan vergunningen@farys.be.
- Op 24 december 2025 werd advies gevraagd aan Fluvius.
- Op 24 december 2025 werd advies gevraagd aan Omgevingsloket Wyre.
- Op 24 december 2025 werd advies gevraagd aan Proximus.

6. Project-MER

Het project komt niet voor op de lijst gevoegd als bijlage 1 van het m.e.r.-besluit (BVR 24/10/2025). Er moet bijgevolg geen project-MER worden opgesteld. De aanvraag heeft wel betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage 2 van het project-m.e.r.-besluit met name rubriek 10 b) stadsontwikkelingsprojecten.

Er wordt geoordeeld dat het project geen aanzienlijke gevolgen heeft voor het milieu en dat het project niet MER-plichtig is.

Bij deze beoordeling wordt rekening gehouden met de criteria van bijlage I van het DABM waaronder de kenmerken van het project, de locatie van het project en de soort en de kenmerken van het potentieel effect.

Zowat elk project heeft milieueffecten. Enkel voor de projecten met aanzienlijke milieueffecten moet een milieueffectenrapport worden opgemaakt. Rekening houdende met de aard van het project, de ruimtelijke context en de relatie tot de omgeving, waarbij geen aanzienlijke effecten op kwetsbare gebieden te verwachten zijn, kan worden geconcludeerd dat er ten gevolge van het project geen aanzienlijke milieugevolgen te verwachten zijn.

7. Inhoudelijke beoordeling van het dossier door het College van Burgemeester en Schepenen

Planologische toets

De aanvraag is gelegen in art.2 zone voor gemengd bedrijventerrein volgens het RUP Bedrijventerrein Zaventem Zuid. Deze zone is bestemd voor gemengde bedrijvigheid, waarbij onder andere productie, verwerking, bewerking en herstelling van goederen, op- en overslag, dienstverlenende bedrijven, en kantoren behoren tot de toegelaten activiteiten.

De aanvraag vermeldt het bouwen van een multifunctioneel bedrijfsgebouw met kantoorvoorzieningen, 5 operationele docks in functie van eventuele logistieke activiteiten en een grondpoort voor de installatie, reparaties en interventies. De gevraagde functies zijn breed en voorwaardelijk geformuleerd. De exploitant is niet gekend. De gevraagde activiteiten zijn onvoldoende concreet en laten niet toe vast te stellen welke specifieke functies worden aangevraagd, noch welke ruimtelijke effecten hiermee gepaard gaan.

Wegenis

Het perceel is gelegen langs de Leuvensesteenweg, het betreft een uitgeruste gewestweg. Het advies van het Agentschap voor Wegen en Verkeer werd bevestigd. Het advies is voorwaardelijk gunstig, waarbij werd opgenomen dat het ontwerp onwenselijk is om volgende redenen:

In de omgeving werd decennialang toepassing gemaakt van het niet bij KB bekrachtigde rooilijnplan K1210 zodat er een feitelijke rooilijn is ontstaan.

Deze feitelijke rooilijn bevindt zich op 13 meter uit de verschoven as (4m) van de weg.

Het is van groot belang om deze feitelijke rooilijn te blijven hanteren om de volgende reden(en):

Het Agentschap Wegen en Verkeer wenst de grond, bestemd voor de openbare weg, te vrijwaren van elk extra obstakel voor de toekomstige weginrichting, zodat deze later kan aangepast worden aan de nieuwe behoeften en inzichten. Het Agentschap wenst dan ook geen afwijking toe te staan en adviseert daarom ongunstig. Gelet op dit ongunstig advies moet de vergunning geweigerd worden.

In de toekomst wenst het agentschap wellicht dezelfde rooilijn te behouden.

De projectinhoudversie dd. 30/03/2026 voorziet een aanpassing om tegemoet te komen aan het advies van het Agentschap voor Wegen en Verkeer. De auto- en fietsparkeerplaatsen, de slagbomen en de rijweg bevinden zich in de zone tussen de bouwlijn en de rooilijn, grenzend aan de rooilijn. De inrit heeft ter hoogte van de rooilijn een breedte van 19m. De inplanting houdt onvoldoende rekening met een kwalitatieve terreinvulling na de toepassing van de rooilijn.

De aandachtspunten van Agentschap Wegen & Verkeer nemen volgende op:

U mag in principe maar 1 toegang aanleggen van maximaal 4,5 meter breed. Buiten die toegang sluit u uw perceel aan de perceelsgrens af met een fysieke scheiding waar geen voertuigen over kunnen rijden.

U mag geen inrit aanleggen tegenover de bomen van de weg. De plaats van uw toegangen, ramen en deuropeningen is ongeschikt aan de bestaande weginfrastructuur zoals bushaltes, grachten, openbare verlichting, kasten van nutsmaatschappijen en straatmeubilair.

Er is niet voldaan aan dit aspect dat zou moeten bijdragen aan 'vlot en veilig verkeer'. De breedte van de inrit bedraagt 19 meter (ter hoogte van de rooilijn) en er is geen fysieke scheiding voorzien. Het is bovendien onduidelijk of de fysieke scheiding ter hoogte van de rooilijn kan worden uitgevoerd, gelet op de beperkte afstand van de rooilijn en de ontsluiting op het terrein. De scheiding kan niet worden ingericht in de strook voor de rooilijn.

Watertoets

Het voorliggende (bouw)project voorziet in het bouwen van een multifunctioneel bedrijfsgebouw met laadkades en kantoorvoorzieningen, en dit veroorzaakt een significant effect op het watersysteem. Het mogelijk schadelijk effect werd onderzocht door de bevoegde waterbeheerder. Het advies van de waterbeheerder stelt dat:

Het voorliggende dossier is vooraf aan de dienst waterlopen voorgelegd, die enkele voorwaarden heeft geformuleerd. De dienst constateert dat niet alle voorgeschreven maatregelen in de huidige aanvraag zijn verwerkt.

De aanvrager voorziet compensatie voor de ingenomen ruimte ten behoeve van overstromingswater. Echter, zoals in het preadvies werd aangegeven, wordt de overstromingsgevoeligheid van het terrein veroorzaakt door afstromend hemelwater. In dat geval hoeft het afstromend hemelwater niet gecompenseerd te worden maar kan compensatie wel als positief worden beoordeeld. Het blijft wel essentieel dat water ongestoord over het terrein kan stromen. Hiervoor is gesteld dat ophogingen in de zijtuin moeten worden vermeden en dat de geplande wegenis zoveel mogelijk het bestaande terrein moet volgen. Uit de bijgevoegde terreinprofielen blijkt echter niet duidelijk of hieraan voldaan wordt, aangezien er sprake lijkt te zijn van een volledige ophoging van de westelijke zijtuin.

Het belangrijkste aandachtspunt is dat het water op het terrein ontvangen blijft, gezien de herprofilering van het gehele perceel. Aangezien het water in de huidige situatie vanuit de oostelijke zijde komt, waar het terrein ook in de nieuwe situatie verlaagd zal blijven, kan het water via deze zone blijven instromen. Er moet echter zorgvuldig op worden toegezien dat het water niet wordt afgeleid richting de burens, en de ophoging in de westelijke zijtuin mag niet hoger zijn dan het maaiveld van de naastliggende percelen.

Daarnaast vraagt de aanvrager een afwijking aan van de GSVH om af te wijken van het voorgeschreven volume voor de hemelwaterput. Op basis van het daadwerkelijke hergebruik toont de aanvrager aan dat de voorgestelde grootte van de hemelwaterput voldoende is.

Specifieke voorwaarde opgelegd door de waterbeheerder:

De ophogingen in de zijtuin mogen niet hoger zijn dan het maaiveldpeil van de naastliggende percelen.'

De aanvraag houdt onvoldoende rekening met de watergevoeligheid van het perceel. Voornamelijk ter hoogte van de linkerkant van het perceel is een aanzienlijke oppervlakte watergevoelig. Het gevraagde bouwvolume, de rijweg en de inplanting in het algemeen houden hier geen rekening mee. De draagkracht van het perceel wordt overschreden.

Mer-screening

De aanvraag omvat een beschrijving van de effecten op vlak van mobiliteit, bodem, watersysteem, luchtkwaliteit, geluid of trillingen, biodiversiteit, zware ongevallen of rampen, beschermd landschap, erfgoed of archeologie, andere, en cumulatieve effecten.

Er wordt verwezen naar de project-mer-screeningsnota en de MOBER.

Mobiliteit:

Tijdens de aanlegfase kunnen mobiliteitseffecten voorkomen door het werfverkeer. De initiatiefnemer schat de globale bouwtijd in op 12 maanden. De volgende werffasen worden daarbij onderscheiden:

- Grondwerken (45 werkdagen en 18 vrachtwagens per dag)
- Funderingen (30 werkdagen en 5 camionmolens per dag)

- Ruwbouw (92 werkdagen, 1 montagekraan, 4 hoogtewerkers en 1 kraan, 3 vrachtwagens per dag)
- Betonstort (15 werkdagen en 17 betonmolens per dag)
- Afwerking (41 werkdagen, 4 hoogtewerkers, 1 kleine en 1 grote kraan, 1 asfalteringsmachine en 2 vrachtwagens per dag)

Het totaal aantal zware voertuigbewegingen over de gehele werffase heen wordt daarmee begroot op ongeveer 3146 over een jaar heen. Per werfdag zijn dit er gemiddeld 14 zware voertuigbewegingen. In vergelijking met de bestaande situatie zal de verkeersgeneratie lager zijn in de geplande toestand. De verkeersgeneratie bedraagt dan nog 69 pae en 29 pae tijdens respectievelijk de ochtend- en avondspits voor het industrie scenario. Voor het logistiek scenario bedraagt deze verkeersgeneratie respectievelijk 62 en 27 pae. Zoals eerder vermeld, bedraagt het dagelijks aantal vrachtbewegingen dus 94 stuks.

Wat betreft de dagcijfers wordt voor het scenario industrie een verkeersgeneratie van 373 pae berekend en voor het scenario logistiek 355. Dit betreft respectievelijk een netto afname van 137 en 155 pae per dag.

Gezien de beperkte verkeersgeneratie en de tijdelijke aard van de aanlegfase, worden er hoogstens beperkt negatieve mobiliteitseffecten verwacht ten gevolge van de aanlegfase.

Gezien de verkeersgeneratie dus afneemt zijn er bijgevolg ook geen aanzienlijke effecten wat betreft de verkeersafwikkeling op omliggende wegen en kruispunten Zelfs indien men abstractie maakt van de bestaande verkeersgeneratie, betreft deze voor de geplande situatie met maximaal 69 en 29 pae tijdens de spitsuren beperkte waarden en zijn de effecten verwaarloosbaar.

Bijkomend is ook de parkeerbehoefte voor beide scenario's berekend in de mobiliteitsstudie van SUUNTA en dit op basis van het huidige mobiliteitsprofiel (90% auto en 10% fiets). De grootste parkeerbehoefte bekomt men voor het scenario industrie met 82 autoparkeerplaatsen en 8 fietsstaanplaatsen.

Indien men vanuit een meer duurzame benadering rekening houdt met een hoger fietsaandeel (25%) resulteert de behoefte in 25 fietsenstallingen voor het scenario industrie en 23 voor het scenario logistiek.

Met een parkeeraanbod van 96 autoparkeerplaatsen en 26 fietsstaanplaatsen voldoet het project aan deze parkeerbehoefte voor beide scenario's, ook wat betreft een meer duurzame modal split voor fietsers.

Men kan daarom concluderen dat er geen parkeerdruk op de omgeving zal worden afgewikkeld.

Bodem:

Wat betreft de exploitatiefase wordt het risico op aanzienlijke bodem- of grondwaterverontreiniging als verwaarloosbaar beoordeeld bij een logistieke invulling van het projectgebied.

Mogelijk kan op het projectgebied productie plaatsvinden tijdens de exploitatiefase, dit is ook mogelijk conform de geldende voorschriften op het projectgebied. Men dient in dat geval de nodige maatregelen te nemen en vergunningsaanvragen i.f.v. een exploitatie in te dienen, waarbij de mogelijke effecten op de bodem en grondwater in de desbetreffende project-mer-screening op het Omgevingsloket dient aan te tonen dat er geen aanzienlijke effecten worden veroorzaakt.

Tijdens de aanlegfase is er grondverzet noodzakelijk. Een bemaling is niet noodzakelijk gezien de peilbuismetingen uitwijzen dat het grondwater zich diep genoeg bevindt.

Tijdens de werffase dient de kans op verontreinigingen door calamiteiten zo klein mogelijk te worden gehouden. Er wordt aangeraden door de uiteindelijke aannemer een calamiteitenplan op te maken met daarin de maatregelen die dienen genomen worden ter voorkoming van bodem- en grondwaterverontreiniging bij accidentele lekken.

Indien grondverzet noodzakelijk is, zullen deze werken te allen tijde gebeuren met naleving van de geldende regels van het Bodemdecreet en het VLAREBO. Bij grotere werken, waarbij het grondverzet meer dan 250 m³ bedraagt, dient een technisch verslag te worden opgemaakt.

Er vindt geen opslag plaats van gevaarlijke producten tijdens de exploitatiefase. Verontreiniging ten gevolge van stroomcabines is uitgesloten gezien men types voorziet met lekbak.

Er bevinden zich geen waardevolle bodems of bodemkundig erfgoed in het projectgebied. Het projectgebied is gedeeltelijk gelegen binnen een actuele PFAS no-regret zone voor brandweeroefenterreinen en site van een zware industriële brand waar gebruik werd gemaakt van PFAS-houdende blusschuimen.

Op het projectgebied zelf is een oriënterend bodemonderzoek gekend bij OVAM. Het betreft het dossier met nummer 20488. Volgens de bodemverontreinigingsverkenner was op deze grond een risico-inrichting aanwezig. Het laatst uitgevoerde oriënterend bodemonderzoek met opdrachtnummer 16141145 is op 18 juni 2024 uitgevoerd en goedgekeurd. In het vaste deel van de aarde zijn gechloreerde solventen (VOCL) teruggevonden alsook zware metalen, maar deze blijken niet van die aard dat er verder onderzoek en/of een sanering nodig is.

Watersysteem:

Er wordt geen bedrijfsafvalwater gegenereerd. Het regenwater dat in contact komt met zones die bestemd zijn voor het stationeren van trucks wordt voorzien om eerst langsheen een KWS-afscheider (met coalescentiefilter) te gaan alvorens op het hemelwaterbekken aan te sluiten.

Periodiek preventief onderhoud van deze KWS-afscheiders borgt de goede werking van deze behandelingsunits.

Bijkomend wordt het DWA en RWA volledig gescheiden.

De geplande hemelwaterhuishouding is conform de GSV Hemelwater van 2023 alsook de provinciale stedenbouwkundige verordening van 2023. Voor die laatste geldt dat er geen aansluiting op de riolering mag zijn (geen overstort vanuit infiltratiebekkens) en het hemelwater dus op eigen terrein dient te worden gehouden. De ruimte voor overstromingsgevoeligheid moet beschikbaar blijven. Dit zal gebeuren door het te compenseren volume te voorzien binnen het infiltratiebekken als een extra volume (i.e. extra afgraving) boven de hoogste grondwaterstand en een deel binnen de leiding die de slikkers verbindt. Deze infiltratievoorzieningen worden buiten de overstromingsgevoelige zones voorzien.

Het project voldoet door bovenstaande maatregelen aan de GSV Hemelwater (en de provinciale verordening m.b.t. hemelwater).

In vergelijking met de bestaande situatie worden de effecten op vlak van de hemelwaterhuishouding daarom als positief beoordeeld.

Luchtkwaliteit:

Tijdens de aanlegfase wordt voornamelijk stofemissie (opwaaiend en neerdalend stof) verwacht door de eigenlijke werken (openbreken wegen, slopen bestaande gebouwen...) en het op- en afrijden van werfverkeer. Dit kan lokaal potentieel aanleiding geven tot stofhinder. Het is dan ook belangrijk om maatregelen (zoals ook opgenomen in de VLAREM-regelgeving) te treffen om de stofvrijstelling bij de aanlegfase tot een absoluut minimum te beperken:

- de afscherming van de locatie waar de activiteiten worden uitgevoerd, met doeken of zeilen zodat stofverspreiding naar de omgeving wordt voorkomen;
- de beneveling van de locatie waar de activiteiten worden uitgevoerd;
- de bevochtiging ter hoogte van de apparatuur die leidt tot stofvorming;
- het gebruik van een rechtstreekse stofafzuiging op breekhamers, polijstmachines, slijpschijven, boormachines, freesmachines en schuurmachines.

Op de bouwwerf zullen voertuigen niet sneller dan 20 kilometer per uur mogen rijden, zodat het opwaaien van stof wordt beperkt. Bij wegwerkzaamheden rijden voertuigen met een brutogewicht van 3500 kg of meer niet sneller dan 30 kilometer per uur en voertuigen met een brutogewicht van minder dan 3500 kg niet sneller dan 40 kilometer per uur, zodat het opwaaien van stof wordt beperkt.

Men voorziet in een gasloos bedrijfscomplex zonder fossiele verwarming en een ruim aanbod aan fietsstalplaatsen.

De aanlegfase is tijdelijk van aard en bovendien zal het werfverkeer beperkt zijn. De effecten zijn dan ook beperkt.

De emissies van de verkeersgeneratie op de luchtkwaliteit in de omgeving worden als beperkt negatief beoordeeld. Een bijkomende luchtmodellering is niet noodzakelijk, zeker gezien het feit dat de verkeersgeneratie in feite netto afneemt.

Wat betreft de effecten op de gezondheid:

De effecten van het voorgenoemd project op de luchtkwaliteit worden als verwaarloosbaar beoordeeld aangezien de verkeersgeneratie netto afneemt ten opzichte van de bestaande situatie. Er wordt tevens verwacht dat de gemiddelde luchtkwaliteit zal blijven verbeteren gezien de bestaande dalende trend van NO₂-emissies en de stijgende trend van elektrificatie van het wagenpark. Het voorgenoemd project speelt zelf op die dalende trend in door een ruim aanbod aan fietsstaanplaatsen en elektrische laadplaatsen. Bijgevolg worden aanzienlijke gezondheidseffecten ten gevolge van de luchtkwaliteit niet verwacht.

Geluid of trillingen:

Tijdens de aanlegfase kan het ontstaan van geluid en trillingen door het werfverkeer (incl. laden en lossen) en het gebruik van werfmachines niet voorkomen worden. Tijdens de exploitatiefase genereert het project verkeer en er worden technische installaties voorzien.

Gezien de nabijheid van woningen in de omgeving kan er best een klassiek werkschema voor de werf gehanteerd worden: werktijden tussen 7 u t.e.m. 17 u op werkdagen. Uitzonderlijk zullen (speciale) mogelijke transporten van een torenkraan of gelijkaardige machines buiten de klassieke uren worden geleverd. Dit om te voldoen aan regelgevingen inzake uitzonderlijke transporten.

Indien er tijdens de bouwfase geen hei-activiteiten voorzien zijn, zal enkel het werfverkeer aanleiding kunnen geven tot verhoogde trillingsniveaus, deze zijn echter zeer beperkt. Trillingen door werfverkeer worden niet verwacht gezien het wegdek in goede staat is (trillingen worden vooral veroorzaakt door slecht wegdek) en dit werfverkeer ter plaatse ook trager zal rijden, conform de VLAREM-wetgeving.

In de ruime omgeving bevinden zich verschillende woningen waardoor onderstaande maatregelen worden aanbevolen om hinder naar omwonenden te beperken tijdens de aanlegfase. Voorbeelden zijn:

- enkel overdag laden en lossen;
- rekening houden met de inplanting van laad- en loszones t.o.v. bewoning en/of kwetsbare functies;
- werfverkeer door de omliggende woonstraten vermijden of tot een minimum beperken;
- rekening houden met de locatie van technische installaties t.o.v. bewoning en/of kwetsbare functies;
- waar mogelijk geluidsarme machines en technieken gebruiken (minstens voldoen aan KB);

In het kader van de gebouwenverwarming voorziet men in een systeem op basis van warmtepompen. De buitenunits van dergelijke installaties kunnen geluid- en trillingseffecten genereren. Het wordt aanbevolen met de Code van Goede Praktijk voor de plaatsing van warmtepompen rekening te houden om de effecten naar de omgeving toe te beperken:

- De buitenunit van de warmtepomp zal op een vlakke en stabiele ondergrond (vb. stenen vloerbedekking of betonnen vloer) geplaatst worden.
- De buitenunit van de warmtepomp zal op het plat dak met trillingsdempers worden geplaatst.

Aangezien de aanlegfase tijdelijk is en de mogelijke hinder overdag plaatsvindt, worden er geen aanzienlijke effecten verwacht. De aanlegfase zal als beperkt negatief ervaren worden. Leveringen an sich worden niet verwacht met het voorgenomen project, maar door de specifieke invulling zijn op exploitatiedagen wel vrachtwagenbewegingen te verwachten. Deze zijn begroot in de mobiliteitsstudie, die aangeeft dat er net als in de bestaande situatie 94 dagelijkse vrachtwagenbewegingen kunnen worden verwacht in de geplande situatie. Het laden en lossen bij de 5 docks gebeurt in de oostelijke zone van het projectgebied.

Ten gevolge van een project kan de verkeersintensiteit op het bestaand wegennet wijzigen, en daarmee ook het verkeersgeluid.

Een verkeerstoename met 25 % komt door het logaritmische karakter van de decibelschaal overeen met een geluidstoename van 1 dB(A), hetgeen een verwaarloosbare toename is voor het menselijk gehoor. Dit logaritmische karakter van de decibelschaal zorgt er immers voor dat, pas wanneer de geluidsbron verdubbelt, er 3 dB bij komt. Gezien de verkeersgeneratie in de geplande situatie netto lager is dan in de bestaande situatie zal de verkeersgeneratie van het project niet leiden tot een geluidstoename van meer dan 1 dB. Een geluidstoename van 1 dB of lager is bijna niet merkbaar en kent bijgevolg slechts een beperkt negatief effect.

Van voorliggend project worden slechts beperkte effecten verwacht met betrekking tot geluid en trillingen gedurende de tijdelijke aanlegfase. Waar mogelijk zullen maatregelen worden genomen. Gedurende de exploitatiefase worden verwaarloosbare effecten verwacht ten gevolge van de beperkte afname van het verkeer en mits naleving van de code van goede praktijk wat betreft de warmtepompen.

Wat betreft de effecten op de gezondheid:

Het richtlijnsysteem voor de uitwerking van de discipline mens-gezondheid in milieueffectrapportage in Vlaanderen stelt dat geluid als milieustressor verder onderzocht dient te worden bij een stijging van het omgevingsgeluid met 3 dB of meer en/of bij klachten.

Het project genereert indirect geluidsemisies door de verkeersgeneratie alsook technische installaties. De verkeersgeneratie ten opzichte van de bestaande situatie neemt beperkt af waardoor er geen sprake is van een geluidstoename. Er worden dan ook geen aanzienlijke effecten verwacht op de gezondheid omwille van geluidsemisies van verkeer.

Wat betreft de buitenunits van de warmtepompen wordt aangeraden zoveel als mogelijk rekening te houden met de Code van Goede praktijk bij plaatsing (plaatsing op stabiele en vlakke ondergrond).

Biodiversiteit

Voor het vellen van hoogstammige bomen met een omtrek van tenminste 1 m op 1 m hoogte dient men een omgevingsvergunningaanvraag in te dienen. Het vellen van bomen die geen deel uitmaken van een bos wordt reeds mee opgenomen in de vergunningaanvraag van voorliggend project.

Men voorziet in een aantal maatregelen die een goede hemelwaterhuishouding waarborgen zoals regenwaterputten, waterdoorlatende verharding en infiltratievoorzieningen. Verspreid over het projectgebied worden bijkomend een aantal groenzones voorzien. De bestaande bomen blijven maximaal behouden en worden geïntegreerd in het ontwerp.

Effecten op vlak van verstoring worden evenmin verwacht op omliggende beschermd natuurgebieden of andere biologisch waardevolle zones. Het netto aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de bestaande situatie neemt namelijk af. Lichthinder wordt evenmin verwacht. Indirecte effecten op vlak van verstoring worden daarom als verwaarloosbaar beoordeeld.

De directe effecten op vlak van ruimtebeslag zijn beperkt positief vergeleken met de bestaande situatie.

Niettemin worden de volgende maatregelen aanbevolen:

- Indien afsluitingen gebruikt worden: faunavriendelijke afsluitingen (grotere mazen onderaan, geen betonplaat onderaan) gebruiken zodat minder mobiele soorten (bijvoorbeeld Europese egel, padden en salamanders) makkelijk kunnen migreren.

- Er wordt voorkomen dat verontreinigende stoffen in het regenwater- en afvalwatersysteem terechtkomen.
- Vermijd verstoring van dierlijk nachtleven: buitenverlichting wordt enkel toegepast waar echt nodig, deze enkel laten branden wanneer gebruikers passeren (bewegingsdetectoren), met beperkte lichtintensiteit en zo weinig mogelijk strooilicht (aangepaste armaturen);
- Er worden geen exoten aangeplant of geïntroduceerd. Er worden geen pesticiden, herbiciden en meststoffen gebruikt voor het onderhoud van het gebied.

Een bemaling is niet noodzakelijk tijdens de aanlegfase, waardoor er ook geen verdrogingseffecten kunnen optreden in de omgeving of in (beschermde) natuurgebieden.

In deel 6.6.3. van de screeningsnota wordt aangetoond dat het project zowel voor de aanleg- als exploitatiefase geen significante invloed zal uitoefenen op de beschermde habitattypes in het dichtstbijzijnde SBZ-H.

Ter hoogte van de andere SBZ-H onderdelen binnen een straal van 20 km zal de projectspecifieke bijdrage even hoog of lager zijn voor beide onderzochte fases. Het aantal verkeersbewegingen gelinkt aan het project kan op grotere afstanden niet meer goed bepaald worden door inmenging van projectvreemd verkeer en verdere verdunning van het projectspecifieke verkeer. Daarom is verder onderzoek ter hoogte van verderaf gelegen beschermde natuurgebieden niet relevant.

Het projectgebied is niet gelegen binnen VEN-gebied en oefent ook geen significante invloed uit op omliggende VEN-gebieden. Er is namelijk geen bemaling noodzakelijk waardoor er geen verdrogingseffecten in VEN-gebieden kunnen ontstaan. Strikt genomen dient men voor een onderzoek naar de stikstofdepositie van een project enkel de impact op habitattypes binnen een SBZ-H te onderzoeken. Het Stikstofdecreet wil namelijk de impact van stikstofneerslag op habitatrictlijngebieden (SBZ-H) structureel terugdringen.

Op basis van de bevindingen uit vorig hoofdstuk kan echter ook besloten worden dat de impact op omliggend VEN-gebied verwaarloosbaar is. In dit dossier is er namelijk geen sprake van schade in VEN-gebied en het project heeft ook geen negatieve impact op de dalende trend van de deposities in de omliggende beschermde natuurgebieden.

Er is bijgevolg geen verscherpte natuurtoets noodzakelijk aangezien er geen vermijdbare of onherstelbare schade optreedt ten aanzien van omliggend VEN-gebied.

Zware ongevallen of rampen:

Er worden geen aanzienlijke effecten verwacht betreffende zware ongevallen of rampen ten gevolge van de realisatie en exploitatie van het voorgenomen project. Logistieke activiteiten zullen namelijk logischerwijze geen risico veroorzaken. Indien er productieactiviteiten/maakindustrie wordt voorzien, zal goed vakmanschap worden nagestreefd en worden evenmin effecten verwacht. Men voorziet op de site geen opslag van stoffen gekenmerkt door gevaarlijke eigenschappen en/of Seveso-producten. Evenmin gaat er enige impact uit van de beperkte opslag van ingedeelde producten, noch van de overige ingedeelde inrichtingen en/of activiteiten. De finale uitbaters zullen de nodige maatregelen implementeren om eventuele zware ongevallen of rampen te voorkomen of te beperken.

De gebouwen en de installaties kunnen gepaard gaan met een risico op brand. De geldende veiligheidsvoorschriften voor de ondergrondse leidingen zullen gerespecteerd worden om beschadigingen te voorkomen. Indien er leidingen verplaatst moeten worden, zal er contact genomen worden met de netbeheerder. De wettelijke normeringen en de aanbevelingen van de brandweer zullen steeds gevolgd worden wat betreft brandgevaar. Het projectontwerp waarborgt een vlotte bereikbaarheid voor de hulpdiensten.

De finale uitbaters zullen de nodige maatregelen implementeren om eventuele zware ongevallen of rampen te voorkomen of te beperken.

Het betreft onder meer de volgende project geïntegreerde maatregelen:

- Het in pandig bewaren van de betrokken materialen, zonder dat deze aan hoge temperaturen zullen worden blootgesteld;
- De opslag bevindt zich op het gelijkvloers en er zijn geen kelderverdiepingen in de opslaglocatie;

- De opbouw van een egale waterdichte vloer uit een stevige gesloten gepolijste betonnen vloerlaag die voldoende weerstand heeft om de rekken, de lading en de bedrijfsvoertuigen te kunnen dragen;
- Het voorzien van voldoende opvangcapaciteit;
- Het voorzien van aanrijbeveiliging op de rekken en realiseren van borgpennen op de liggers;
- Eventuele compartimentering met brandwanden wordt voorzien (indien van toepassing);
- De compartimenten voldoet aan de eisen van een lokaal van de eerste groep overeenkomstig art. 52 ARAB en de Codex over het welzijn op het werk.

Daarnaast kan men ook kijken naar de aanwezigheid van Seveso-inrichtingen. Dit zijn volgens Geopunt inrichtingen met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen op hun bedrijfsterrein die vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. De consultatiezones geven de maximale afstanden weer tot waar de effecten van de Seveso-inrichtingen reiken en waarbinnen (ontwikkelingen in) de omgeving ook een impact kunnen hebben op de Seveso-inrichtingen. Het projectgebied ligt niet in een dergelijke consultatiezone.

Beschermd landschap, erfgoed of archeologie:

Een project kan een wijziging van het landschapsbeeld, de landschappelijke structuur en de perceptieve kenmerken veroorzaken.

De geplande bebouwing zal niet significant toenemen in bouwhoogte ten opzichte van deze bestaande situatie en wordt bovendien ingeplant middenin het bedrijventerrein langs de Leuvensesteenweg, waar aan weerszijden van deze weg reeds vele industriegebouwen aanwezig zijn. Er is geen bemaling noodzakelijk.

Algemeen kan worden gesteld dat de aanlegfase van een industrieterreinontwikkeling effecten kan veroorzaken op vlak van visuele beleving van het omliggende erfgoed door de aanwezigheid van werfverkeer, materialen en machines.

Op basis van de project-mer-screeningsnota kan worden besloten dat het beschermd en vastgesteld erfgoed zich op voldoende afstand van het projectgebied bevinden waardoor er geen aanzienlijke effecten zullen zijn.

Aangezien de aanlegfase een tijdelijke fase is en het projectgebied geen zichtrelatie kent met omliggend erfgoed, worden er slechts beperkt negatieve effecten verwacht op vlak van aanzichten naar het omliggende erfgoed.

Er treden op landschappelijk vlak bovendien geen significante wijzigingen op. Op vandaag bevond zich immers reeds een bedrijfsgebouw op het projectgebied. De geplande bebouwing zal niet significant toenemen in bouwhoogte ten opzichte van deze bestaande situatie en wordt bovendien ingeplant middenin het bedrijventerrein langs de Leuvensesteenweg, waar aan weerszijden van deze weg reeds vele industriegebouwen aanwezig zijn. De effecten zijn daarom verwaarloosbaar.

Er wordt een archeologienota toegevoegd aan het aanvraagdossier. Men dient het vooropgestelde programma van maatregelen uit de nota na te leven. Bijkomend wordt gewezen op de wettelijke verplichting om eventuele archeologische sporen en/of vondsten die toch aan het licht zouden komen tijdens de werkzaamheden te melden bij het Agentschap Onroerend Erfgoed.

De effecten van het voorgenomen project op beschermd erfgoed, landschap en archeologie zijn over het algemeen beperkt en verwaarloosbaar.

Beschermd en vastgestelde erfgoedelementen bevinden zich op voldoende ruime afstand van het projectgebied, waardoor significante visuele impact wordt vermeden. Het projectgebied kent door deze afstand en buffering met omliggende bebouwing immers geen zichtrelaties met erfgoed.

Andere:

Een bijkomend effect dat bij stadsontwikkelingsprojecten kan ontstaan, is wind- of schaduwhinder. Verder dient men ook rekening te houden met de effecten op het klimaat.

Men voorziet echter geen hoogbouw en de geplande bebouwing zal qua bouwhoogte en inplanting weinig verschillen met het bestaande bedrijfsgebouw op het terrein. Wind- of schaduwhinder is met andere woorden uitgesloten.

Wat betreft de effecten op het klimaat, neemt men de nodige mitigatiemaatregelen (fossielvrije verwarming, netto verlaging van de verkeersgeneratie, voldoende fietsstalplaatsen en inzet op voorziening elektrische laadpalen). Ook wat betreft klimaatadaptatie worden de nodige maatregelen zoals waterdoorlatende verharding, infiltratiezones en groen voorzien.

Cumulatief:

Mogelijke cumulatieve effecten kunnen voor dit project op twee manieren ontstaan en worden onderzocht.

Ten eerste is er de notie van andere (lopende) projecten in de nabije omgeving van het projectgebied. Hiervoor werd het Omgevingsloket geconsulteerd op zoek naar recente openbare onderzoeken of goedgekeurde beslissingen op vlak van omgevingsvergunningen.

Daarnaast kan er gekeken worden naar mogelijke cumulatieve effecten ten gevolge van de uitbating van het project zelf.

Er worden geen cumulatieve effecten verwacht met het project gezien de aard van deze beslissingen of lopende procedures in de nabije omgeving.

Het gedeelte mobiliteit in de screeningsnota geeft aan dat de verkeersgeneratie van voorliggend project te beperkt is om cumulatieve effecten met omliggende projecten of functies te veroorzaken. Men voorziet voldoende parkeermogelijkheden op eigen terrein.

Daarnaast kan er gekeken worden naar mogelijke cumulatieve effecten ten gevolge van de uitbating van het project zelf. Men voorziet echter enkel een logistieke/industriële functie met beperkte kantoorruimten, die goed ingepast wordt binnen een bestaand bedrijventerrein. Het parkeeraanbod voldoet aan de vraag zodat er geen parkeerdruk op de omgeving zal worden afgewikkeld.

Overige cumulatieve effecten zijn niet te verwachten.

Beoordeling MER-screening:

Aangezien de exploitant niet gekend is, kan er geen gepaste beoordeling worden gemaakt van de te verwachten effecten tijdens de exploitatiefase.

Natuurtoets

De aanvraag vermeldt het rooien van 15 bomen ter hoogte van het zuidwesten van het perceel en 1 boom ter hoogte van het noordwesten van het perceel. Er worden veldesdoorns aangeplant rondom het perceel, waarvan de meeste bomen op een afstand van minder dan 2m ten opzichte van de perceelsgrenzen worden aangeplant.

De graszones worden ingezaaid met een bloemenrijk inheems graslandmengsel. De parkeerplaatsen worden aangelegd met klinkers met een open voeg. De groenzone aansluitend bij de parkings zal beplant worden met streekeigen bomen.

Er worden inheemse gemengde hagen voorzien.

De bufferbekkens worden ingezaaid met een inheems bloemenrijk mengsel. De fietsenstalling ten noorden van het perceel wordt als een extensief groendak voorzien.

De aanvraag voorziet het plaatsen van een insectenhotel, nestkasten en een takkenril.

De aanvraag vermeldt een groenindex van 24.2%, inclusief de zone voor de rooilijn.

De aanvraag voorziet het opvullen van reststroken met beplanting en bomen maar houdt aan zich geen kwalitatieve groeninrichting in. De schaal van het project is te groot en de terreinvulling werd niet op een zuinige manier doordacht. Er wordt geen kwalitatieve groeninrichting voorzien.

Erfgoed-/archeologietoets

Er zijn geen cultuurhistorische aspecten aangetroffen om in aanmerking te nemen bij deze aanvraag.

Mobiliteit

Er worden 96 parkeerplaatsen voorzien waarvan er zes zijn voorbehouden voor mindervaliden. De parkeerplaatsen bevinden zich verspreid over drie locaties op het terrein, hetgeen in strijd is met de

voorschriften inzake gebundeld parkeren volgens het RUP Bedrijventerrein Zaventem Zuid. Het aantal parkeerplaatsen is niet in verhouding met de aanzienlijke bedrijfsoppervlakte. Bezoekers zijn genoodzaakt zich tussen rijdende voertuigen te begeven.

Er worden 30 parkeerplaatsen ten noorden van het terrein voorzien, toegankelijk via een erfdienstbaarheid. De totale breedte aan inritten ter hoogte van de privaatieve weg bedraagt 90m. Ter hoogte van de oostelijke perceelsgrens worden 29 parkeerplaatsen voorzien, waarvan een parkeerplaats ter hoogte van de oversteekplaats en grenzend aan de hoogspanningscabine wordt voorzien. De parkeerplaatsen bevinden zich in de zone van de loskades. De nabijheid van personenvoertuigen en wandelaars ter hoogte van de loskades zorgt voor onveilige verkeerssituaties. Ten zuiden van het terrein worden 37 parkeerplaatsen voorzien, waarvan er zich minstens 19 deels of volledig voor de bouwlijn bevinden. Er worden in de zone tussen de rooilijn en de bouwlijn ook losse fietsbeugels voorzien voor 8 fietsen en 2 bakfietsen. De parkeerplaatsen bevinden zich in een hoek van 90° langs weerszijden van een rijweg met een breedte van 5,50m, inclusief twee fietsstroken met een breedte van 1,50m. De rijweg dient een minimale breedte van 6m te hebben volgens de voorschriften van de gemeentelijke parkeerverordening. De combinatie van een smalle rijweg met twee fietsstroken ter hoogte van loodrecht ingeplante parkeerplaatsen zorgt voor een onveilige verkeersafwikkeling op het terrein.

Op vlak van mobiliteit werd het ruimtegebruik niet op een veilige, doordachte manier ingevuld. Er bevinden zich auto- en fietsstaanplaatsen voor de bouwlijn. De voorgestelde inplanting noopt de zwakke weggebruikers ertoe zich tussen personenwagens en vrachtverkeer te begeven.

Ter hoogte van de rooilijn is een aftakking voorzien van de rijweg naar zowel de linkerkant als de rechterkant van het perceel. Het is onduidelijk of de draaicirkel naar de linkerkant realistisch is. Bij de toepassing van de rooilijn is de draaicirkel niet meer haalbaar. De inrit heeft een breedte van 19m ter hoogte van de rooilijn. De rijweg aan de linkerkant grenst aan de rooilijn. Er is geen niet-overrijdbare afscheiding voorzien conform het advies van AWV. Hierdoor ontstaat een mogelijke inrit met een breedte van 77m ter hoogte van de rooilijn.

De doorrit ter hoogte van de rechterkant wordt voorzien van twee slagbomen. Deze bevinden zich voor de bouwlijn. Bij een inwaartse rijbeweging bevindt een vrachtwagen zich voorbij de rooilijn en wordt voor uitwaarts rijdende voertuigen het zicht belemmerd van aankomend voetgangers-, fietsers- en gemotoriseerd verkeer.

De nabijheid van de brandweerkazerne tegenover het terrein werd onvoldoende in rekening gebracht. Er kan niet worden gegarandeerd dat de Leuvensesteenweg ten allen tijde vrij wordt gehouden voor hulpdienstvoertuigen gelet op de weinig kwalitatieve organisatie van in- en uitwaartse bewegingen. Ter hoogte van de inrit bevindt zich op de Leuvensesteenweg een wachtzone in functie van de hulpdienstvoertuigen. De aanvraag waarborgt geen vlotte verkeersafwikkeling; noch op eigen terrein, noch ter hoogte van de Leuvensesteenweg en de brandweerkazerne.

Aangezien de exploitant niet gekend is, kan er geen gepaste beoordeling worden gemaakt van de effecten op vlak van mobiliteit.

Toegankelijkheidstoets

Gezien het onduidelijk is wat de invulling zal zijn van het gebouw, is het bijgevolg ook onzeker of er sprake is van een publiek toegankelijk gebouw, waarbij moet worden voldaan aan de toegankelijkheidsverordening.

Scheidingsmuren

Niet van toepassing.

Milieuaspecten

De aanvraag omvat een beschrijving van de effecten op vlak van mobiliteit, bodem, watersysteem, luchtkwaliteit en geluid of trillingen.

Mobiliteit:

Er wordt verwezen naar de project-m.e.r.-screeningsnota.

Tijdens de aanlegfase zal er werfverkeer zijn. Aangezien de verkeersgeneratie tijdens de aanlegfase beperkt en tijdelijk van aard is, worden geen significante mobiliteitseffecten verwacht. Een goede signalisatie en communicatie is hierbij noodzakelijk.

Er kan worden geconcludeerd dat er geen significante mobiliteitseffecten worden verwacht ten gevolge van de exploitatie van dit project. De verkeersgeneratie is namelijk zeer beperkt en zal de bestaande verkeersafwikkeling op het omliggende wegennet niet in het gedrang brengen. Bovendien is deze in vergelijking lager dan de bestaande verkeersgeneratie waardoor er dus sprake is van een netto afname in verkeersbewegingen. Er wordt geen parkeerdruk veroorzaakt op de omliggende straten. De effecten op mobiliteit worden voor de exploitatiefase daarom als verwaarloosbaar beoordeeld.

Er wordt verwezen naar de MOBER.

Beoordeling effecten op mobiliteit:

De exploitant is niet gekend. De omschrijving van de gevraagde activiteiten is zeer breed en gevarieerd. De cijfers berusten op aannames. De effecten op de mobiliteit en het omliggende wegennet kunnen onvoldoende worden beoordeeld. De nabijheid van de kazerne van de brandweerzone Zaventem werd onvoldoende in rekening gebracht. Elke impact op het wegennet dient te worden uitgesloten. De aanvraag houdt hier onvoldoende rekening mee.

Bodem

Mogelijke bronnen van emissies naar de bodem en het grondwater zijn de opslag van diesel en de olie van de natte transformator.

Het voorwerp van de aanvraag omvat een transformator van 2.500 kVA voor de hoogspanningscabine. Dit betreft een installatie van het natte type, voorzien van een lekbak. De secundaire opvang en de regelmatige verplichte controle beperkt het risico op bodem- of grondwaterverontreiniging.

De dieseltank is dubbelwandig uitgevoerd, conform VLAREM.

Door de genomen maatregelen die worden besproken in vraag 2 zijn er geen aanzienlijke effecten te verwachten.

Watersysteem

Onderstaande maatregelen worden voorzien binnen het project ter preventie van vervuiling van het afstromende hemelwater:

- De hemelwaterverordening wordt integraal nageleefd.
- Er wordt geen bedrijfsafvalwater gegenereerd
- De toekomstige aansluitingen op de DWA in het openbare stelsel zullen voorzien worden volgens de daartoe voorziene voorschriften.
- Er wordt 60.000l aan regenwaterputten voorzien (ifv duurzaam hergebruik)
- De nodige controleputten zullen voorzien worden
- Het regenwater dat in contact komt met zones die bestemd zijn voor het stationeren van trucks wordt voorzien om eerst langsheen een KWS-afscheider (met coalescentiefilter) te gaan alvorens op het hemelwaterbekken aan te sluiten. Periodiek preventief onderhoud van deze KWS-afscheiders borgt de goede werking van deze behandelingsunits.

Het voorwerp van de aanvraag omvat 1 transformator met een individueel nominaal vermogen van 2.500 kVA. Dit betreft een installatie van het natte type, voorzien van een lekbak.

De secundaire opvang en de regelmatige verplichte controle beperkt het risico op bodem- en/of waterverontreiniging.

Door de voorziene maatregelen (KWS'en, infiltratie, buffering, hergebruik) zijn er geen negatieve effecten op het watersysteem te verwachten.

Beoordeling effecten watersysteem

De verordeningen worden niet integraal nageleefd. Er wordt een afwijking gevraagd wat betreft het buffervolume voor hergebruik.

Luchtkwaliteit

De airco-installaties (warmtepompen, met R32) zullen onderworpen worden aan lektesten en onderhoudsbeurten met de gepaste frequenties, zoals wettelijk voorgeschreven. Hierdoor worden lekkages en mankementen tijdig gedetecteerd en verholpen, waardoor potentiële emissies zoveel mogelijk beperkt worden.

Voorliggend project heeft geen relevante emissiebronnen. De airco-installaties (warmtepompen, met R32) zullen onderworpen worden aan lektesten en onderhoudsbeurten met de gepaste frequenties, zoals wettelijk voorgeschreven. Hierdoor worden lekkages en mankementen tijdig gedetecteerd en verholpen, waardoor potentiële emissies zoveel mogelijk beperkt worden.

Geluid of trillingen:

De activiteiten vinden hoofdzakelijk binnen in de gebouwen plaats. Het voorwerp omvat tevens een aantal warmtepompen die buiten op de daken geplaatst zullen worden met een beperkt geluidsvolume, en die samen met het verkeer op de site als bronnen voor geluid kunnen aanzien worden.

De site is gelegen binnen een bedrijventerrein, met andere industriële/bedrijfsactiviteiten aanpalend. Daar er in de buurt geen beschermde gebieden, woningen aanwezig zijn, kan het effect op geluid als minimaal beschouwd worden. Bovendien vinden er geen activiteiten plaats buiten de gebouwen zodat ook hiervan geen effecten inzake geluid of trillingen te verwachten zijn.

De toestellen worden ingepland op een zo ver mogelijke afstand van de meest nabijgelegen wooneenheden. De warmtepompen zijn kleine installaties die desondanks het lage geluidsvermogen het verst mogelijk zijn verwijderd van de wooneenheden.

Omwille van de beperkte generatie van additioneel verkeersgeluid, gegenereerd door het project, is de impact op het geluidsklimaat in de omgeving eerder beperkt.

De akoestische garanties voor de technische installaties worden bepaald in het kader van de bouwaanvraag in functie van het uitvoeringsdossier. Er dient voldaan te worden aan de geldende normen en wetgeving.

Daar de toestellen ingepland worden op een zo ver mogelijke afstand van de nabijgelegen wooneenheden (+150m), kan het effect op geluid als minimaal beschouwd worden.

Beoordeling geluid

Er bevinden zich woningen op een afstand van ongeveer 100m ten opzichte van het terrein. De aanvraag vermeldt een afstand van meer dan 150m. De afstand wordt onderschat. De cumulatieve effecten op de nabijgelegen woningen door de schaal van de aanvraag worden onderschat.

Toetsing aan de goede ruimtelijke ordening

Bodemreliëf

Er werden wijzigingen aan het reliëf vermeld bij deze aanvraag. Gelet op de gedeeltelijke ligging in overstromingsgevoelig gebied, dienen reliëfwijzigingen voldoende gemotiveerd te worden.

Schaal, ruimtegebruik, bouwdichtheid en visueel-vormelijke elementen

Het betreft een maximale invulling van het terrein, waarbij technische installaties niet in het bouwvolume worden opgenomen. Zo is er HS-cabine en een sprinklerinstallatie op de site aanwezig, in plaats van dat deze in het gebouw werden opgenomen. Er zijn 3 parkeerzones verspreid op de site. De

verspreide constructies en parkings, gepaard met het maximale bouwvolume overschrijden de draagkracht van het terrein. Het ontwerp integreert onvoldoende alle aspecten die noodzakelijk zijn voor een bedrijf van deze grootteorde, waardoor de draagkracht overschreden is.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

De aanvraag waarborgt de gangbare hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen niet. De circulatie op de site werd afgestemd op de inplanting van de maximale bouwcontour van het gebouw, in plaats van een aansluiting te zoeken bij de bestaande/toekomstige weginfrastructuur. De circulatie waarborgt onvoldoende de veiligheid voor weggebruikers op de site, alsook ter hoogte van de erfdienstbaarheid en de gewestweg.

Huis- en busnummering

Het bedrijfsgebouw heeft als adres Leuvensesteenweg 585, 1930 Zaventem.

Bespreking adviezen

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de gevraagde adviezen en beoordeelt deze als volgt:

- Het advies van advies.departement@mow.vlaanderen.be, afgeleverd op 4 mei 2026 is geen bezwaar.
- Het advies van milieuadvies, afgeleverd op 2 april 2026 is geen advies.
- Het advies van DGLV - Airfields. Er werd geen advies ontvangen binnen de termijn.
- Het advies van indoor.astrid@ibz.fgov.be, afgeleverd op 31 maart 2026 is voorwaardelijk gunstig.
- Het advies van stedenbouwkundig advies, afgeleverd op 2 april 2026 is geen advies.
- Het advies van wateradvies@vlaamsbrabant.be, afgeleverd op 21 april 2026 is gunstig.
- Het advies van AWW - District Vilvoorde, afgeleverd op 7 april 2026 is voorwaardelijk gunstig.
- Het advies van Advies Vergunning Afvalwater en Lucht, afgeleverd op 8 april 2026 is geen advies.
- Het advies van DGLV - Airfields, afgeleverd op 17 maart 2026 is voorwaardelijk gunstig.
- Het advies van AWW - District Vilvoorde. Er werd geen advies ontvangen binnen de termijn.
- Het advies van technische.preventie@zvbw.be, afgeleverd op 4 april 2026 is voorwaardelijk gunstig.
- Het advies van wateradvies@vlaamsbrabant.be, afgeleverd op 21 april 2026 is gunstig.
- Het advies van urba@belgocontrol.be. Er werd geen advies ontvangen binnen de termijn.
- Het advies van stedenbouwkundig advies, afgeleverd op 23 februari 2026 is geen advies.
- Het advies van milieuadvies, afgeleverd op 6 januari 2026 is geen advies.
- Het advies van advies.departement@mow.vlaanderen.be. Er werd geen advies ontvangen binnen de termijn.
- Het advies van DGLV - Airfields, afgeleverd op 17 maart 2026 is voorwaardelijk gunstig.
- Het advies van Advies Vergunning Afvalwater en Lucht, afgeleverd op 12 januari 2026 is geen advies.
- Het advies van indoor.astrid@ibz.fgov.be, afgeleverd op 13 januari 2026 is voorwaardelijk gunstig.
- Het advies van wateradvies@vlaamsbrabant.be, afgeleverd op 11 februari 2026 is voorwaardelijk gunstig.
- Het advies van AWW - District Vilvoorde, afgeleverd op 27 februari 2026 is voorwaardelijk gunstig.
- Het advies van DGLV - Airfields, afgeleverd op 17 maart 2026 is voorwaardelijk gunstig.
- Het advies van technische.preventie@zvbw.be, afgeleverd op 15 februari 2026 is

voorwaardelijk gunstig.

- Het advies van indoor.astrid@ibz.fgov.be, afgeleverd op 13 januari 2026 is voorwaardelijk gunstig.
- Het advies van AWW - District Vilvoorde, afgeleverd op 9 februari 2026 is voorwaardelijk gunstig.
- Het advies van wateradvies@vlaamsbrabant.be, afgeleverd op 11 februari 2026 is voorwaardelijk gunstig.
- Het advies van Advies Vergunning Afvalwater en Lucht, afgeleverd op 6 januari 2026 is geen advies.
- Het advies van Advies lucht – stedenbouwkundig aspect, afgeleverd op 5 januari 2026 is geen advies.
- Het advies van advies.departement@mow.vlaanderen.be, afgeleverd op 6 februari 2026 is geen bezwaar.
- Het advies van POVC@vlaamsbrabant.be, afgeleverd op 16 maart 2026 is voorwaardelijk gunstig.
- Het advies van vergunningen@farys.be, afgeleverd op 29 januari 2026 is voorwaardelijk gunstig.
- Het advies van Fluvius, afgeleverd op 16 januari 2026 is voorwaardelijk gunstig.
- Het advies van Omgevingsloket Wyre, afgeleverd op 26 december 2025 is voorwaardelijk gunstig.
- Het advies van Proximus, afgeleverd op 7 januari 2026 is geen bezwaar.

Besluit

Uit bovenstaande motivering blijkt dat de aanvraag niet in overeenstemming is met de wettelijke bepalingen inzake ruimtelijke ordening. Het voorgestelde ontwerp is niet bestaanbaar met de goede plaatselijke ordening en past niet in zijn onmiddellijke omgeving.

- De gevraagde functies zijn breed en voorwaardelijk geformuleerd. De exploitant is niet gekend. De gevraagde activiteiten zijn onvoldoende concreet en laten niet toe vast te stellen welke specifieke functies worden aangevraagd, noch welke ruimtelijke effecten hiermee gepaard gaan;
- De inrit heeft ter hoogte van de rooilijn een breedte van 19m. De inplanting houdt onvoldoende rekening met een kwalitatieve terreinvulling na de toepassing van de rooilijn. De breedte van de inrit bedraagt 19 meter (ter hoogte van de rooilijn) en er is geen fysieke scheiding voorzien;
- De uitvoerbaarheid van de fysieke scheiding ter hoogte van de rooilijn kan is niet realistisch, gelet op de beperkte afstand van de rooilijn en de ontsluiting op het terrein. De scheiding kan en mag niet worden ingericht in de strook voor de rooilijn. Er is geen niet-overrijdbare afscheiding voorzien conform het advies van AWW. Hierdoor ontstaat een mogelijke inrit met een breedte van 77m ter hoogte van de rooilijn;
- De aanvraag houdt onvoldoende rekening met de watergevoeligheid van het perceel. Voornamelijk ter hoogte van de linkerkant van het perceel is een aanzienlijke oppervlakte watergevoelig. Het gevraagde bouwvolume, de rijweg en de inplanting in het algemeen houden hier geen rekening mee. De draagkracht van het perceel wordt overschreden. Er wordt bovendien niet aangetoond dat *de ophoging in de westelijke zijtuin niet hoger zijn dan het maaiveldpeil van de naastliggende percelen*;
- De parkeerplaatsen bevinden zich verspreid over drie locaties op het terrein, hetgeen in strijd is met de voorschriften inzake gebundeld parkeren volgens het RUP Bedrijventerrein Zaventem Zuid;
- Er worden 30 parkeerplaatsen ten noorden van het terrein voorzien, toegankelijk via een erfdienstbaarheid. De totale breedte aan inritten ter hoogte van de private weg bedraagt

90m. 90 meter lengte aan conflictzones ter hoogte van wegenis die door de aangrenzende bedrijven wordt gebruikt;

- Ter hoogte van de oostelijke perceelsgrens worden 29 parkeerplaatsen voorzien, waarvan een parkeerplaats ter hoogte van de oversteekplaats en grenzend aan de hoogspanningscabine wordt voorzien. De parkeerplaatsen bevinden zich in de zone van de loskades. De nabijheid van personenvoertuigen en wandelaars ter hoogte van de loskades zorgt voor onveilige verkeerssituaties;
- De 37 parkeerplaatsen aan de voorzijde bevinden zich in een hoek van 90° langs weerszijden van een rijweg met een breedte van 5,50m, inclusief twee fietsstroken met een breedte van 1,50m. De rijweg dient een minimale breedte van 6m te hebben;
- Ter hoogte van de rooilijn is een aftakking voorzien van de rijweg naar zowel de linkerkant als de rechterkant van het perceel. Het is onduidelijk of de draaicirkel naar de linkerkant realistisch is. Bij de toepassing van de rooilijn is de draaicirkel niet meer haalbaar;
- De doorrit ter hoogte van de rechterkant wordt voorzien van twee slagbomen. Deze bevinden zich voor de bouwlijn. Bij een inwaartse rijbeweging bevindt een vrachtwagen zich voorbij de rooilijn en wordt voor uitwaarts rijdende voertuigen het zicht belemmerd van aankomend voetgangers-, fietsers- en gemotoriseerd verkeer;
- Ter hoogte van de inrit bevindt zich op de Leuvensesteenweg een wachtzone in functie van de hulpdienstvoertuigen. De aanvraag waarborgt geen vlotte verkeersafwikkeling; noch op eigen terrein, noch ter hoogte van de Leuvensesteenweg en de brandweerkazerne;
- De MER-screening is ontoereikend en bevat onjuiste gegevens;
- Het betreft een maximale invulling van het terrein, waarbij technische installaties niet in het bouwvolume worden opgenomen.

Het College van burgemeester en schepenen neemt kennis van het advies van de omgevingsambtenaar en maakt dit zich eigen.

BESLUIT IN ZITTING VAN 22 JUNI 2026

De aanvraag ingediend door Fastigiata NV, gevestigd te Esplanade Oscar Van de Voorde 1 te 9000 Gent, wordt geweigerd om volgende redenen:

- ***De gevraagde functies zijn breed en voorwaardelijk geformuleerd. De exploitant is niet gekend. De gevraagde activiteiten zijn onvoldoende concreet en laten niet toe vast te stellen welke specifieke functies worden aangevraagd, noch welke ruimtelijke effecten hiermee gepaard gaan;***
- ***De inrit heeft ter hoogte van de rooilijn een breedte van 19 meter. De inplanting houdt onvoldoende rekening met een kwalitatieve terreinvulling na de toepassing van de rooilijn. De breedte van de inrit bedraagt 19 meter (ter hoogte van de rooilijn) en er is geen fysieke scheiding voorzien;***
- ***De uitvoerbaarheid van de fysieke scheiding ter hoogte van de rooilijn kan is niet realistisch, gelet op de beperkte afstand van de rooilijn en de ontsluiting op het terrein. De scheiding kan en mag niet worden ingericht in de strook voor de rooilijn. Er is geen niet-overrijdbare afscheiding voorzien conform het advies van AWV. Hierdoor ontstaat een mogelijke inrit met een breedte van 77 meter ter hoogte van de rooilijn;***
- ***De aanvraag houdt onvoldoende rekening met de watergevoeligheid van het perceel. Voornamelijk ter hoogte van de linkerkant van het perceel is een aanzienlijke oppervlakte watergevoelig. Het gevraagde bouwvolume, de rijweg en de inplanting in het algemeen***

houden hier geen rekening mee. De draagkracht van het perceel wordt overschreden. Er wordt bovendien niet aangetoond dat de ophoging in de westelijke zijtuin niet hoger zijn dan het maaiveldpeil van de naastliggende percelen;

- *De parkeerplaatsen bevinden zich verspreid over drie locaties op het terrein, hetgeen in strijd is met de voorschriften inzake gebundeld parkeren volgens het RUP Bedrijventerrein Zaventem Zuid;*
- *Er worden 30 parkeerplaatsen ten noorden van het terrein voorzien, toegankelijk via een erfdienstbaarheid. De totale breedte aan inritten ter hoogte van de privatieve weg bedraagt 90 meter. 90 meter lengte aan conflictzones ter hoogte van wegenis die door de aangrenzende bedrijven wordt gebruikt;*
- *Ter hoogte van de oostelijke perceelsgrens worden 29 parkeerplaatsen voorzien, waarvan een parkeerplaats ter hoogte van de oversteekplaats en grenzend aan de hoogspanningscabine wordt voorzien. De parkeerplaatsen bevinden zich in de zone van de loskades. De nabijheid van personenvoertuigen en wandelaars ter hoogte van de loskades zorgt voor onveilige verkeerssituaties;*
- *De 37 parkeerplaatsen aan de voorzijde bevinden zich in een hoek van 90° langs weerszijden van een rijweg met een breedte van 5,50 meter, inclusief twee fietsstroken met een breedte van 1,50m. De rijweg dient een minimale breedte van 6m te hebben;*
- *Ter hoogte van de rooilijn is een aftakking voorzien van de rijweg naar zowel de linkerkant als de rechterkant van het perceel. Het is onduidelijk of de draaicirkel naar de linkerkant realistisch is. Bij de toepassing van de rooilijn is de draaicirkel niet meer haalbaar;*
- *De doorrit ter hoogte van de rechterkant wordt voorzien van twee slagbomen. Deze bevinden zich voor de bouwlijn. Bij een inwaartse rijbeweging bevindt een vrachtwagen zich voorbij de rooilijn en wordt voor uitwaarts rijdende voertuigen het zicht belemmerd van aankomend voetgangers-, fietsers- en gemotoriseerd verkeer;*
- *Ter hoogte van de inrit bevindt zich op de Leuvensesteenweg een wachtzone in functie van de hulpdienstvoertuigen. De aanvraag waarborgt geen vlotte verkeersafwikkeling; noch op eigen terrein, noch ter hoogte van de Leuvensesteenweg en de brandweerkazerne;*
- *De MER-screening is ontoereikend en bevat onjuiste gegevens;*
- *Het betreft een maximale invulling van het terrein, waarbij technische installaties niet in het bouwvolume worden opgenomen.*

Beroepsmogelijkheden – uittreksel uit het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning

Artikel 52. *De Vlaamse Regering is bevoegd in laatste administratieve aanleg voor beroepen tegen uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissingen van de deputatie in eerste administratieve aanleg.*

De deputatie is voor haar ambtsgebied bevoegd in laatste administratieve aanleg voor beroepen tegen uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissingen van het college van burgemeester en schepenen in eerste administratieve aanleg.

Artikel 53. *Het beroep kan worden ingesteld door:*

1° de vergunningsaanvrager, de vergunninghouder of de exploitant;

2° het betrokken publiek;

3° de leidend ambtenaar van de adviesinstanties of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde als de adviesinstantie tijdig advies heeft verstrekt of als aan hem ten onrechte niet om advies werd verzocht;

4° het college van burgemeester en schepenen als het tijdig advies heeft verstrekt of als het ten onrechte niet om advies werd verzocht;

5° de leidend ambtenaar van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde;

6° de leidend ambtenaar van het Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde.

Artikel 54. *Het beroep wordt op straffe van onontvankelijkheid ingesteld binnen een termijn van dertig dagen die ingaat:*

1° de dag na de datum van de betekening van de bestreden beslissing voor die personen of instanties aan wie de beslissing wordt betekend;

2° de dag na het verstrijken van de beslissingstermijn als de omgevingsvergunning in eerste administratieve aanleg stilzwijgend wordt geweigerd;

3° de dag na de eerste dag van de aanplakking van de bestreden beslissing in de overige gevallen.

Artikel 55. *Het beroep schorst de uitvoering van de bestreden beslissing tot de dag na de datum van de betekening van de beslissing in laatste administratieve aanleg.*

In afwijking van het eerste lid werkt het beroep niet schorsend ten aanzien van:

1° de vergunning voor de verdere exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit waarvoor ten minste twaalf maanden voor de einddatum van de omgevingsvergunning een vergunningsaanvraag is ingediend;

2° de vergunning voor de exploitatie na een proefperiode als vermeld in artikel 69;

3° de vergunning voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit die vergunningsplichtig is geworden door aanvulling of wijziging van de indelingslijst.

Artikel 56. *Het beroep wordt op straffe van onontvankelijkheid per beveiligde zending ingesteld bij de bevoegde overheid, vermeld in artikel 52.*

Degene die het beroep instelt, bezorgt op straffe van onontvankelijkheid gelijktijdig en per beveiligde zending een afschrift van het beroepschrift aan:

1° de vergunningsaanvrager behalve als hij zelf het beroep instelt;

2° de deputatie als die in eerste administratieve aanleg de beslissing heeft genomen;

3° het college van burgemeester en schepenen behalve als het zelf het beroep instelt.

De Vlaamse Regering bepaalt de bewijsstukken die bij het beroep moeten worden gevoegd opdat het op ontvankelijke wijze wordt ingesteld.

Artikel 57. *De bevoegde overheid, vermeld in artikel 52, of de door haar gemachtigde ambtenaar onderzoekt het beroep op zijn ontvankelijkheid en volledigheid.*

Als niet alle stukken als vermeld in artikel 56, derde lid, bij het beroep zijn gevoegd, kan de bevoegde overheid of de door haar gemachtigde ambtenaar de beroepsindiener per beveiligde zending vragen om binnen een termijn van veertien dagen die ingaat de dag na de verzending van het vervolledigingsverzoek, de ontbrekende gegevens of documenten aan het beroep toe te voegen.

Als de beroepsindiener nalaat de ontbrekende gegevens of documenten binnen de termijn, vermeld in het tweede lid, aan het beroep toe te voegen, wordt het beroep als onvolledig beschouwd.

Beroepsmogelijkheden – regeling van het besluit van de Vlaamse Regering decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning

Het beroepschrift bevat op straffe van onontvankelijkheid:

1° de naam, de hoedanigheid en het adres van de beroepsindiener;

2° de identificatie van de bestreden beslissing en van het onroerend goed, de inrichting of exploitatie die het voorwerp uitmaakt van die beslissing;

3° als het beroep wordt ingesteld door een lid van het betrokken publiek:

a) een omschrijving van de gevolgen die hij ingevolge de bestreden beslissing ondervindt of waarschijnlijk ondervindt;

b) het belang dat hij heeft bij de besluitvorming over de afgifte of bijstelling van een omgevingsvergunning of van vergunningsvoorwaarden;

4° de redenen waarom het beroep wordt ingesteld.

Het beroepsdossier bevat de volgende bewijsstukken:

1° in voorkomend geval, een bewijs van betaling van de dossiertaks;

2° de overtuigingsstukken die de beroepsindiener nodig acht;

3° in voorkomend geval, een inventaris van de overtuigingsstukken, vermeld in punt 2°.

Als de bewijsstukken, vermeld in het tweede lid, ontbreken, kan hieraan worden verholpen overeenkomstig artikel 57, tweede lid, van het decreet van 25 april 2014.

Het beroepsdossier wordt ingediend met een analoge of een digitale zending.

Het bevoegde bestuur kan bij de beroepsindiener, de vergunningsaanvrager of de overheid die in eerste administratieve aanleg bevoegd is, alle beschikbare informatie en documenten opvragen die nuttig zijn voor het dossier.

De beroepsindiener geeft, op straffe van verval, uitdrukkelijk in zijn beroepschrift aan of hij wil worden gehoord.

Als de vergunningsaanvrager gehoord wil worden, brengt hij het bevoegde bestuur daarvan uitdrukkelijk op de hoogte met een beveiligde zending uiterlijk vijftien dagen nadat hij een afschrift van het beroepschrift als vermeld in artikel 56 van het decreet van 25 april 2014, heeft ontvangen, op voorwaarde dat hij niet de beroepsindiener is.

Mededeling

Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden bij de gemeente, waar u de aanvraag hebt ingediend, bij de provincie, en ook bij de Vlaamse administratie, bevoegd voor de omgevingsvergunning. Ze worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier. Ze kunnen ook worden gebruikt voor het opmaken van statistieken en voor wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen.

INSTRUCTIES TOT AANPLAKKING

Op 22 juni 2026 werd een beslissing genomen over uw aanvraag.

Hierbij vindt u:

- Het beslissingsformulier en eventuele bijlagen. Wij raden u aan dit formulier nauwgezet te lezen zodat u goed op de hoogte bent van welke rechten de beslissing inhoudt en welke voorwaarden eraan zijn verbonden.
- Het besluit ter bekendmaking van de omgevingsvergunning.

Welke stappen moet u nog ondernemen?

1. Bekendmaking vergunning

- De gele affiche “Bekendmaking beslissing omgevingsvergunning” dient u aan te plakken. Het dient te worden afgehaald door de aanvrager;
- Dit formulier geeft aan dat er een beslissing is genomen. U dient het gedurende een periode van 30 dagen onafgebroken en duidelijk zichtbaar aan te plakken op de plaats waarop de vergunningsaanvraag betrekking heeft;
- Dit dient te gebeuren binnen 10 kalenderdagen na ontvangst van de beslissing. U hebt er zelf belang bij dit tijdig te doen, omdat anders de termijn om beroep in te dienen tegen de beslissing niet van start gaat.

2. Melden van de aanplakking via het omgevingsloket

U bent verplicht de gemeente op de hoogte te brengen van de aanplakking van het besluit ter bekendmaking van de omgevingsvergunning.

U dient deze melding door te geven via het omgevingsloket met een foto.

Meer informatie nodig?

Indien u meer informatie wenst, kan u contact opnemen met de dienst Omgeving van de gemeente Zaventem.