

Résumé des 164 recours des habitants et réponse de la commune à chaque recours:

Objection 1 : Les embouteillages dus à de nombreux camions affecteront le carrefour. Le nombre de 375 camions par jour est une estimation. Un camion est déchargé en 2 heures+ rechargé avec 30min de conduite sur place. Avec 96 quais de chargement, c'est jusqu'à 3 semi-remorques au carrefour toutes les 2 minutes. Cela explique la voie à gauche et la voie à droite vers la R22.

Évaluation : Le nombre de mouvements de fret demandés est très important. On ne sait pas dans quelle mesure le nombre de quais de chargement ne devrait pas être réduit, en raison de la capacité du réseau de transport existant . Les effets sur la mobilité sont bien présents. De plus, il n'est pas clair quel opérateur final exploitera l'ensemble, ce qui signifie qu'il n'est pas possible de déterminer la pression sur le stationnement.

Objection n° 2 : nuisances sonores résultant des manœuvres , sachant que la Woluwelaan est située dans une vallée et tous les mouvements nocturnes qui se produisent à la hauteur de la Woluwelaan/Grote La Kloosterstraat jusqu'à au moins 700 mètres à proximité sont clairement audibles.

Évaluation : En ce qui concerne le bruit, il n'y a pas suffisamment de preuves pour savoir si les mesures sont suffisamment atténuantes

Il y a des murs antibruit pour se protéger du bruit du voisinage. Là Cependant, aucune étude sur le bruit n'a été ajoutée pour montrer dans quelle mesure des nuisances sonores sont à prévoir.
L'objection est fondée.

Il ressort clairement de la justification ci-dessus que la demande n'est pas conforme à la dispositions relatives à l'urbanisme.

Objection 3 : L'entreprise proposée d'un nombre important de camions ce qui interromprait gravement la véloroute et mettrait en danger la sécurité des cyclistes.

Je suis convaincu que la Woluwelaan n'est pas adaptée au trafic de poids lourds, entraîne des embouteillages et de graves problèmes de circulation tant pour l'entreprise que pour les navetteurs. Cela impacterait également l'autoroute cyclable, qui est un moyen important de transport durable dans la région.

Évaluation : L'utilisation et le tracé de la véloroute ne seront pas modifiés. Le nouveau carrefour a déjà été réalisé. Le nombre de mouvements de circulation exercera une pression sur la sécurité de l'autoroute cyclable. Les mesures de circulation qui seront prises doivent être précisées.

L'objection est recevable et en partie fondée. Les cyclistes doivent soit avoir des feux tricolores ou un tunnel cyclable, pour assurer la sécurité routière et la fluidité de la circulation.

Objection 4 : Ce projet est dramatique pour la verte vallée de la Woluwe, qui s'étend de Bruxelles au Ring.

De la pollution sonore à l'ajout de particules fines et d'azote.

Évaluation : La zone tampon est conservée. À l'heure actuelle, le contenu du tampon est principalement comme une zone verte. La capacité de stockage de l'eau de la vallée peut être augmentée à cet égard.

Le projet stratégique « Levende Woluwe » s'inscrit dans cette optique. Les effets sur les nuisances sonores et la qualité de l'air sont considérables. L'objection est fondée.

Objection 5 : Il y a >50% de taux de vacance dans le Keiberg et le Lozenberg. Démolir les anciens bâtiments vacants pour ce projet ! Il n'y a pas de reconversion intelligente ici.

Évaluation : Les fonctions demandées nécessitent une grande surface. Les bâtiments commerciaux existants (bureaux) ne sont souvent pas adaptés à la demande. De plus, le zonage de la zone est un parc d'affaires. Le recours est recevable mais non fondé.

Objection 6 : Le chemin creux entre les deux projets perd sa valeur de biodiversité en raison d'un trop grand projet.

Évaluation : La route creuse existante reste intacte, avec suffisamment d'espace libre tout autour. L'espace autour de la route creuse sera végétalisé. Il y a un accotement vert supplémentaire le long de la route creuse. Le bord de la route en contrebas doit être clairement visible sur les plans du projet.

L'impact de la hauteur et de la profondeur du bâtiment doit être inclus.

Objection N°7 : Le MOBER, étude de mobilité, n'a pas été suffisamment élaboré et se montre incomplet, méthodes de calcul, les résultats, carrefour sans conflit, la pression de circulation existante...

Bilan : Le MOBER est également interrogé par le Département de la Mobilité et des Transports,

Les points d'attention suivants ont été inclus dans les conseils :

- Extension de la délimitation de la zone du projet
- Profil d'accessibilité en mobilité durable
- Embouteillages à l'intersection R22 Woluwedal x N2
- Ambiguïtés numériques (p. ex., exigences en matière de stationnement)

Enfin, il n'est pas clair quel opérateur exploitera le bâtiment de l'entreprise, il n'est donc pas possible de faire des déclarations concrètes. L'objection est recevable et fondée.

Objection 8 : Les projets suivants ne sont pas pris en compte dans l'étude de mobilité : un parc d'activités en construction de l'autre côté du carrefour de la Grote Kloosterstraat. C'est le projet 'Drie Linden Business Park', avec un parking pour 350 voitures.

Autre projet à venir: Woluwe Gardens

Évaluation : L'environnement immédiat et l'environnement plus large devraient être inclus dans le MOBER. L'avis du Département de la mobilité et des transports en tient compte. L'objection est la suivante : recevable et fondée.

Avis du collège des échevins et département d'urbanisme de Zaventem :

L'application actuelle génère des effets négatifs en termes de mobilité. Comment se rendre sur le tout en améliorant l'accessibilité des cyclistes et des piétons. En ce qui concerne le trafic de marchandises, il convient d'apporter plus de précisions en ce qui concerne le contrôle des feux et d'autres mesures de gestion de la circulation pour réduire la congestion.

À l'intersection, il y a une piste cyclable existante. Le nouveau carrefour a déjà été autorisée. Le nombre de mouvements de circulation supplémentaires mettra de la pression sur l'autoroute cyclable. Les mesures de circulation qui seront prises devraient être clarifiées.

Le MOBER présente des ambiguïtés qui doivent être clarifiées et ajustées.

Il n'est pas clair dans quelle mesure le profil d'accessibilité et la congestion routière ont fait l'objet d'une évaluation complète et réaliste.

La suppression complète du petit élément paysager a été demandée ici. Ce n'est pas clair si des mesures compensatoires suffisantes ont été prises et la mesure dans laquelle il y a eu l'obligation de diligence. Une dérogation est requise.

Le long de la route creuse, un accotement vert naturel (4 m de hauteur) est prévu en guise de mur anti bruit. De cette façon, la Frans Smoldersstraat est également physiquement séparée de l'entrée et la sortie. Il n'est pas clair si cet écran vert est une modification de la route creuse. La démarcation de la route creuse se fait à la hauteur de l'accotement vert et n'est pas clairement délimité. Cela peut nécessiter l'approbation de l'Agence pour la Nature et les Forêts. Cependant, il est souhaitable d'utiliser l'écran vert à l'extérieur des contours de la route creuse, avec l'écran vert plus près de la source sonore. Les effets et les mesures anti-bruit ne sont pas suffisamment décrites.

Côté woluwe, le bâtiment a une hauteur totale de 62,50 TAW. Le

La hauteur maximale du bâtiment est de 72,24 TAW. En ce qui concerne le passage au sol,

Le bâtiment a une hauteur maximale de 26,58 mètres. Du côté du Woluwedal se trouve

Cependant, le terrain est plus de 10 mètres plus bas que le passage au sol. Le bâtiment est en conséquence trop haut en comparaison aux autres bâtiments.

La réutilisation de l'eau de pluie doit de préférence être augmentée. Chaque unité dispose de préférence d'une citerne d'eau de pluie.

Il n'est pas clair quel opérateur exploitera le bâtiment de l'entreprise, il n'est donc pas possible

de faire des déclarations concrètes sur les effets sur la mobilité, l'environnement et les nuisances.
