

Vragen naar: Jana Vanhoof, Vicky Leentjes
Tel.: 016-26 75 46
E-mail: omgevingsvergunning@vlaamsbrabant.be
Ons kenmerk:
Dossierkenmerk: 2020-0842-BGPP-POVCD-01
Projectnummer OMV: OMV_2020070180



**VLAAMS-
BRABANT**

Aanwezigheden commissie: Emmy Verschueren, voorzitter, Sophie Meirens, secretaris, Willy Bruyninckx, externe deskundige, Marc Martens, externe deskundige en de vertegenwoordiger van GOP-milieu

ADVIES PROVINCIALE OMGEVINGSVERGUNNINGSCOMMISSIE van 28 januari 2021

BETREFT:

Het beroep 2020-0842-BGPP-BS-01 ingediend door Antoine Henrion, Moeshof 58, 1932 Zaventem namens zichzelf, Patrick Delaunoy en Janos Barabas, derden.

Het beroep wordt ingesteld tegen de vergunning onder voorwaarden van het college van burgemeester en schepenen van Zaventem van 28 september 2020, verleend aan Resolve, Bosmanslei 26, 2018 Antwerpen voor het bouwen van een KMO Business park met parkings, 4 kantoorgebouwen voor gemengd gebruik, gelegen Belgicastraat ZN, 1930 Zaventem.

1. Wetgeving en reglementering

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

2. Ontvankelijkheid en volledigheid

Het beroep 2020-0842-BGPP-BS-01 werd ingediend op 5 november 2020 en op 19 november 2020 volledig en ontvankelijk verklaard

3. Bestreden besluit

Het college van burgemeester en schepenen verleende op 28 september 2020 de vergunning, op basis van volgende motivering:

- het project beantwoordt aan de voorschriften van het RUP Keiberg en de zone voor landschappelijke integratie;
- de voorliggende aanvraag is bestaanbaar op vlak van de watertoets en voldoet aan de normen vastgelegd in de geldende gewestelijke stedenbouwkundige verordening;
- er worden geen aanzienlijke milieugevolgen verwacht ten aanzien van het project;
- er werd een boscompensatieformulier gevoegd bij het dossier en het bos is vrijgesteld van compensatieplicht vermits het jonger is dan 22 jaar;
- de aanvraag is bestaanbaar op vlak van archeologietoets op voorwaarde dat het programma van maatregelen uit de archeologienota wordt uitgevoerd voor de realisatie van de werken;



- op de site wordt voldoende parkeercapaciteit voorzien om de behoefte op te vangen en wordt een hoger aantal fietsvoorzieningen voorzien dan geraamd door de mobiliteitsstudie wat een positieve bijdrage met zich mee brengt in de mobiliteitsimpact;
- het project sluit qua vormgeving en volume aan op de bestaande omgeving en er blijft voldoende ruimte voor groene inrichting.

Aan deze vergunning werden de volgende specifieke voorwaarden opgelegd:

- de voorwaarden van bijlage I dienen strikt nageleefd te worden;
- het voorliggend project dient beschouwd te worden als synthese voor hetgeen maximaal kan bebouwd worden. Een project dat zou afwijken van de huidige aanvraag zal onderdeel worden van een algehele regularisatie;
- de site dient toegankelijk te zijn voor voetgangers tussen 5 u en 23 u;
- het programma van maatregelen van de archeologienota dient uitgevoerd te worden voor de realisatie van de werken;
- er dienen minstens 5 fietsenstalplaatsen bovengronds voorzien te worden;
- de verleende adviezen dienen gevolgd te worden.

De beroepsindiener komt in beroep tegen deze vergunningsbeslissing, om volgende redenen:

- de vier gebouwen worden te compact naast elkaar gebouwd. Hierdoor ontstaat een muur van 230 m lang en 21 m hoog. Dit is ongepast aan de buitengrens van een bedrijvzone. Er zal visuele hinder vanuit de woningen te Moeshof zijn;
- er wordt van het RUP afgeweken. Door het hellend terrein zal de impact hiervan groter zijn;
- in de bestaande bedrijvzone is er meer dan 30 % leegstand. Er is noodzaak aan renovaties voordat er bijkomende ruimte wordt bebouwd. Reconversie naar woonzone is wenselijk;
- er is geen behoefte aan bijkomende bureauruimtes in de omgeving. Er is op deze manier een hoog risico voor leegstand en overaanbod;
- het mobiliteitsprobleem in de omgeving zal verergeren;
- het project is niet in lijn met het ruimtelijk structuurplan van Zaventem;
- het terrein wordt intensief gebruikt door bewoners en naastliggende bedrijven als park. Het is dan ook wenselijk de grond te veranderen naar natuurgrond. Dit zou in lijn liggen met de geplande betonstop. Bovendien heeft de gemeente Zaventem nood aan meer groene ruimte;
- de buurt staat niet achter dit grote project;
- het advies van de dienst ruimtelijke ordening van de gemeente Zaventem is gebrekkig.

4. Aanvraag

Beschrijving van de plaats

De site bevindt zich in het westelijk deel van de gemeente Zaventem. De site is gelegen aan de Belgicastraat, net buiten de Brusselse Ring (R0) en vlakbij de R22. Het gebied wordt begrensd door de eerder landelijke weg Nijveldstraat in het zuidwesten die de contour van het projectgebied volgt, de Belgicastraat in het noordoosten en het Keiberg Bedrijvenpark in het noorden. In de nabije omgeving liggen de internationale luchthaven Brussel-Zaventem en de stad Brussel.

Het project bevindt zich binnen het bedrijventerrein Keiberg. Het terrein is momenteel braakliggend doch licht bebost. In de onmiddellijke omgeving liggen ook nog de bedrijventerreinen Hermes Diegem, Kouterveld Diegem, Lozenberg St.-Stevens-Woluwe en Zaventem-Noord. Deze bedrijventerreinen hebben vergelijkbare functies. De Belgicastraat eindigt aan de zuidkant in een rond punt, waarna de straat verder loopt in de Passage Imperiastraat. Hier ligt opnieuw een rond punt, dat overloopt in de Zaventemsebaan. Achter de Zaventemsebaan ligt een woonwijk.

Het betreft een hellend terrein met een totale oppervlakte van 21.128 m². De percelen hebben een langwerpige, onregelmatige vorm. Er zijn zowel hoogteverschillen merkbaar van noord naar zuid als van oost naar west. Van noord naar zuid bedraagt het hoogteverschil bijna 16 m, gemeten over een afstand van iets meer dan 300 m. Ongeveer dwars over het terrein loopt een verharde weg, van aan het eerste ronde punt tot aan de Zaventemsebaan.



Beschrijving van de aanvraag

De aanvraag omvat zowel een stedenbouwkundig als een milieulijk. De stedenbouwkundige handelingen beogen het oprichten van vier kantoorgebouwen met parking en de aanleg van een verharde privéweg. Het geheel wordt aangelegd in een publiek toegankelijk parkgebied. De gebouwen worden op de benedenverdieping ingevuld met KMO, de verdiepingen doen dienst als kantoor of mixed-use. De benedenverdieping is telkens toegankelijk via enkele sectionaalpoorten. Elk gebouw bestaat uit een combinatie van zichtbeton met zwart aluminium schrijnwerk. De dakverdieping wordt uitgevoerd in donkergrijze gevelpanelen. Op het terrein wordt ook een hoogspanningscabine geplaatst.

De nieuwe weg vertrekt van aan het rond punt tussen de Belgicastraat en de Passage Imperiastraat en heeft een breedte van 8 m. De weg heeft een totale verharde oppervlakte van 3.155 m² en helt met maximum 6 %.

Het gebouw KMO 1 wordt nabij de noordelijke perceelgrens voorzien en heeft een footprint van 957 m². Het volume telt vier bovengrondse en één ondergrondse bouwlaag. Boven de vierde bouwlaag wordt een bijkomend technisch volume voorzien. De ondergrondse laag bestaat uit 24 parkeerplaatsen, 21 fietsenstallingen en enkele technische ruimtes en afvallokalen. Bovengronds worden 9 parkeerplaatsen en een overdekte fietsenstalling voor bezoekers voorzien. De tweede, derde en vierde bouwlaag worden teruggetrokken voorzien ten opzichte van de eerste bouwlaag. Op het verschil in bouwdiepte wordt een beperkt terras geplaatst, de overige ruimte wordt ingericht als groendak.

Gebouw KMO 2 en KMO 3 zijn ongeveer identiek en worden centraal op het terrein geplaatst. Ze hebben beide een footprint van 1.815 m² en bestaan uit vijf bovengrondse verdiepingen en één ondergrondse verdieping. Ook hier wordt een teruggetrokken technische dakverdieping voorzien. KMO 2 voorziet parkeerplaatsen voor 64 auto's, bij KMO 3 zijn er 62 parkeerplaatsen. In beide gebouwen worden 22 fietsenstalplaatsen voorzien. Bovengronds worden in totaal 18 parkeerplaatsen voorzien, verspreid over 3 plaatsen. Naar analogie met gebouw KMO 1, worden ook hier terrassen voorzien op het verschil in bouwdiepte tussen de eerste en tweede bouwlaag. De gebouwen worden op de eerste, tweede en derde verdieping met elkaar verbonden door een passerelle met een breedte van 6 m, die dwars over de weg loopt.

Het gebouw KMO 4 wordt schuin ingeplant ten opzichte van de andere drie gebouwen, maar de voorgevellijn loopt wel evenwijdig met de as van de voorliggende nieuwe weg. Dit is het kleinste gebouw, met een footprint met een oppervlakte van ongeveer 400 m². Het gebouw is drie bouwlagen hoog, met weer een technische dakverdieping. De ondergrondse verdieping herbergt 41 parkeerplaatsen en 26 fietsenstallingen. De bouwdiepte springt vanaf de tweede bouwlaag ook in, met ook hier een terras.

Tenslotte wordt de vrije ruimte ingevuld als park, met o.a. een atrium verwerkt in de natuurlijke niveaoverschillen en een petanquebaan. Het terrein wordt deels ontbost, waarna opnieuw inheemse bomen, struiken en halfhoge- en gemaaide grassen worden voorzien. De nota meldt tevens een bijkomend buitenpaviljoen, maar deze is niet zichtbaar op het inplantingsplan.

De aanvraag betreft daarnaast ook een nieuw ingedeelde inrichting. Het project omvat een KMO- & businesspark in combinatie met functies zoals high-techbedrijven, onderzoeks- en ontwikkelingscentra, labo's, ... met bijhorende parking. De exploitatie betreft louter de algemeen technische elementen horende bij de gebouwen. Eens de definitieve functie van iedere unit bepaald is, zal een nieuwe aanvraag worden ingediend indien dit noodzakelijk blijkt te zijn. De aanvraag omvat volgens de indelingslijst volgende rubrieken:

nieuw:

- lozen van huishoudelijk afvalwater afkomstig van de kantoorruimtes en andere functies, anders dan wonen: 1.500 m³/jaar (rubriek 3.2.2°a) – klasse 3);
- noodstroomaggregaat voor gebouw met minder dan 500 bedrijfsuren per jaar: 150 kVA (rubriek 12.1.1.1°b) – klasse 3);
- transformator: 1.000 kVA (rubriek 12.2.1° - klasse 3);
- 40 laders voor elektrische wagens en fietsen (22 kW elk): 880 kW (rubriek 12.3.2° - klasse 3);



- luchtgekoelde warmtepompen voor verwarming/koeling van het gebouw, HVAC, luchtgroepen en extractoren RWA in parking: 1.240 kW (rubriek 16.3.2°b) – klasse 2);
- dagtank voor noodstroom (1.000 l): 0,84 ton (rubriek 17.3.2.1.1.1°b) – klasse 3);
- 4 stookplaatsen: 2.200 kW (rubriek 43.1.2°b) – klasse 2).

Uit de bemalingsstudie en grondonderzoek blijkt dat geen bemaling zal nodig zijn voor het uitvoeren van de werken.

5. Historiek

Er zijn geen relevante voorgaande vergunningen gekend voor het betrokken goed.

6. Openbaar onderzoek

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek werd er één bezwaarschrift ontvangen.

Het bezwaarschrift wordt als volgt samengevat:

- de groene verbinding Woluweveld wordt verbroken met de Woluwevallei en het park van Zaventem. Het gebied dient als park voor de naburige bewoners;
- de bedrijvzone Keiberg vertoont leegstand en verouderde gebouwen. Er is geen behoefte aan bijkomende gebouwen. Er is meer inzet nodig op renovatie of afbraak;
- de site is onaantrekkelijk omwille van de fileproblematiek tijdens de spitsuren en de verkeersellende zal in de komende jaren toenemen door de vernieuwing van de brug over de Hector Henneaulaan, de herinrichting van de Woluwedal en de verbreding van de ring;
- het project komt in concurrentie met het nieuwe project Lozenberg 2 en de zone Keiberg.

De gemeentelijk omgevingsambtenaar heeft deze bezwaarschriften behandeld en niet in aanmerking genomen.

7. Adviezen

Volgende instanties werden in eerste aanleg om advies verzocht en verleenden volgende adviezen:

Adviesinstantie	Datum ontvangst	Advies
FOD Binnenlandse Zaken - ASTRID veiligheidscommissie	7 juli 2020	gunstig
Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	-	geacht gunstig
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	-	geacht gunstig
Agentschap voor Natuur en Bos	10 september 2020	gunstig
Hulpverleningszone West	13 juli 2020	gunstig
Fluxys Belgium	11 augustus 2020	deels gunstig
Creafarys	10 september 2020	gunstig
Fluvius	2 juli 2020	gunstig
Inter	17 juli 2020	deels gunstig

Volgende instanties werden tijdens de beroepsprocedure om advies verzocht en verleenden volgende adviezen:

Adviesinstantie	Datum ontvangst	Advies
CBS Zaventem	10 december 2020	gunstig met voorwaarden
Departement Omgeving	24 december 2020	geen advies
Departement Omgeving	1 december 2020	geen advies
FOD Binnenlandse Zaken - ASTRID veiligheidscommissie	19 november 2020	gunstig
Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	20 november 2020	gunstig met voorwaarden
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	-	



Agentschap voor Natuur en Bos	15 december 2020	gunstig met voorwaarden
-------------------------------	------------------	-------------------------

8. Horen

De aanvrager heeft gevraagd om gehoord te worden door de POVC. Gehoord in de vergadering van 19 januari 2021:

Naam	Partij	Hoedanigheid
Sam Voet	aanvrager	raadsman

De adviezen worden overlopen. Deze zijn gelijkaardig met deze in eerste aanleg.

De aanvrager bevestigt dat er vooraf veel overleg is gebeurd en dat het project een hele voorgeschiedenis kent. De belangrijkste opmerking is misschien dat er op deze plaats in Zaventem een probleem van leegstand is, voornamelijk omwille van de gewestplanbestemming. Vroeger werden alleen luchthavengerelateerde functies toegelaten. Daarom zijn veel percelen op Keiberg verloederd geraakt en is er leegstand. Herontwikkeling van de buurt is nodig. De gemeente nam met het RUP een planologisch initiatief om de buurt op te waarderen. Nu is er qua functies en invulling veel meer toegelaten buiten de luchthaven gebonden activiteiten. Er is zeer grondig onderzoek gevoerd: er is een MOBER opgemaakt en een zeer uitgebreide project-MER-screening. Het project is vergunbaar. Er zullen geen significante hinder of negatieve effecten optreden.

Het gaat om een redelijk hellend terrein. In de architectuur is hier rekening mee gehouden. De verschillende blokken werden zo optimaal mogelijk ingepast. Men heeft gekozen voor een zo kwalitatief mogelijke invulling, met een mooi landschapspark met openbaar karakter, waar de buurtbewoners mogen gaan wandelen. Er zijn ook openbare voorzieningen (bankjes, pergola's) en 's nachts wordt het verlicht. De bedoeling is om er iets levend en mooi van te maken.

De aanvrager bespreekt zijn twijfels over de ontvankelijkheid van het beroep. Dit beroep is ondertekend door drie partijen, maar slechts één partij heeft betaald. Deze partij woont op 600 m en er is geen sprake van schending van zijn privacy of visuele hinder. De argumenten zijn dus niet terecht. Door de reeds aanwezige groenbuffer is er geen inzicht en verstoring van de privacy, en deze buffer zal nog uitgebreid worden. Het park zal wel openbaar gebruikt kunnen worden.

Het dossier is goed doorgesproken en op aanraden van de gemeentelijke omgevingsambtenaar werd de aanvraag maximaal ingevuld. Dit geeft de mogelijkheid dat als één van de toekomstige klanten minder oppervlakte wil, dat dit dan ook kan worden voorzien. Achteraf meer vragen is niet mogelijk. De kans is dus reëel dat het totale project minder zal ingevuld worden dan nu maximaal is voorzien. Dit wordt dan daarna aangevraagd als regularisatie.

Er wordt inderdaad een afwijking van het RUP gevraagd voor twee gebouwen, in verband met de hoogte. De aanvrager heeft hierin open kaart gespeeld. Het werd goed omschreven en ook zo gecommuniceerd naar de gemeente. Er wordt op twee punten een beperkte afwijking gevraagd van rond de 3 m. Dit heeft ook te maken met de aanwezige helling van het terrein. Deze mogelijkheid tot afwijken van het RUP is wettelijk ook voorzien in artikel 4.4.1 van de VCRO. De bouwlagen blijven gelijk, maar de kroonlijst is iets hoger op twee plaatsen. Indien dit niet mogelijk wordt geacht, kan er nog altijd een gedeelte worden weggelaten door het verdiep terug te trekken, om dan wel 100 % te voldoen aan het RUP zonder afwijkingen. De bereidheid is er om eventuele aanpassingen te doen moest dit nodig blijken.

De hinder is onderzocht in verschillende studies. Zo is er een MOBER die besluit dat er geen negatieve effecten zullen zijn. De functies zijn ook verschillend, het gaat niet om louter kantoren. Op de gelijkvloerse verdieping zijn vaak opslaghallen en een beetje maakindustrie voorzien. Op de verdiepingen worden voornamelijk labo's voorzien. Er worden minder pure kantoorfuncties voorzien, wat zijn gevolgen heeft voor de mobiliteit (minder vervoersbewegingen) en dus slechts een beperkte impact.



De voorzitter vermeldt dat er ook wat opmerkingen werden gemaakt omtrent de fietsenstallingen. De voorziene ondergrondse fietsenstallingen zijn niet altijd even goed toegankelijk. De aanvrager vermeldt dat aan deze opmerkingen wordt gewerkt: er zullen bovengronds stallingen worden geplaatst en ook zullen de fietsenstallingen makkelijker toegankelijk worden gemaakt. Hiervoor kan een beperkte planaanpassing gebeuren. De voorzitter vermeldt dat dit ook onder vorm van voorwaarden kan worden opgelegd.

De parkeerbehoeftecijfers zijn niet even eenduidig bij het aanvraagdossier en de MOBER, er zitten beperkte verschillen op. Ook de berekening van de parkeerbehoeftecijfers lijkt een kleine onderschatting te bevatten ten opzichte van de gebruikte kencijfers voor het berekenen van de mobiliteitseffecten. De aanvrager meldt dat hij zelf de kengetallen niet echt kent, maar dat hij het studie bureau die de MOBER heeft opgemaakt zal vragen om de berekening zo snel mogelijk door te sturen.

9. Bespreking

a) Planologisch

Het goed is niet gelegen binnen de grenzen van een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg en maakt geen deel uit van een niet vervallen verkaveling. Het goed is wel gelegen binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aansluitende open ruimtegebieden', definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 16 december 2011. Het perceel ligt binnen art. A0.0, afbakening Vlaams strategisch gebied rond Brussel. Het betreft een overdruk zonder eigen bestemmingscategorie: *'Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgelegd, blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing.'*

Volgens het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse is het goed gelegen in een zone bestemd voor luchthavengerelateerde kantoren en diensten. Het gewestplan wordt echter opgeheven door het van kracht zijnde gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Keiberg, definitief vastgesteld door de deputatie op 26 november 2018. Onder dit RUP valt het gebied in de zone voor gemengd bedrijventerrein met aanduiding als zone voor landschappelijke integratie. Artikel 4.4 is van toepassing. Voor de bestemming wordt verwezen naar de voorschriften van artikel 4.1.1. Zowel kantoren als KMO's worden toegelaten, waardoor er wordt voldaan aan de bestemming.

Verder wordt in artikel 4.4.2 opgelegd dat de architectuur van de gebouwen in deze zone een kwalitatieve relatie moet aangaan met het zuidelijk gelegen landschappelijk gebied en een waardevolle overgang moet vormen tussen het open landschap en het bedrijventerrein. Dit wordt concreter vertaald in onder andere de maximale bebouwingscoëfficiënt. De maximale index voor B/T en V/T bedragen respectievelijk 0,3 en 1,8. Hier wordt aan voldaan. Voor de afstand en hoogte wordt verder verwezen naar artikel 4.2.2. Inzake de relatie met het zuidelijk gelegen gebied kan gesteld worden dat er binnen deze aanvraag voldoende afstand wordt bewaard. De afstand van KMO 2 tot de onderste perceelgrens bedraagt minimum 15,30 m, op een punt waar het gebouw slechts één bouwlaag hoog is. In relatie tot het totale bouwprogramma en de beschikbare oppervlakte, wordt deze afstand als voldoende ingeschat. Deze perceelgrens ligt daarnaast ook op minstens 35 m afstand van de grens met de tuinzones van de dichtstbijzijnde woningen. De percelen hiertussen zijn onbebouwd en doen dienst als groene buffer. Daarnaast wordt ook de vrije ruimte tussen de gebouwen en de perceelgrens ingekleed met een groenaanplanting, waardoor kan worden aangenomen dat er voldoende kwaliteit wordt geboden inzake de relatie met de omgeving. Tenslotte wordt de volumetrie van de gebouwen ook zo opgesteld dat er telkens een teruggetrokken bouwlaag wordt voorzien, waarbij de laagste punten naar het zuiden wijzen en de hoogste punten zo dus meer afstand bewaren tot het aangrenzend landschap.

Voor de bebouwingsvoorschriften wordt verwezen naar artikel 4.2.2. Hier wordt verduidelijkt dat de gebouwen maximaal geclusterd moeten worden tot compacte gebouwen. Platte daken zijn verplicht. De inplantingsafstand dient gelijk te zijn aan of groter dan de kroonlijsthoogte van het gebouw, waarvan de eerste 2 meter bouwhoogte niet wordt meegerekend. De kroonlijsthoogte



is beperkt tot 2 meter plus de inplantingsafstand tot de zuidelijke grens van het plangebied. Hier wordt grotendeels aan voldaan, er wordt enkel een afwijking gevraagd voor 2 hoeken, met een overschrijding in de hoogte van 3,14 m tot 3,76 m. Deze afwijking wordt verder besproken onder punt b.

Artikel 4.4.3 handelt over de onbebouwde ruimte. Deze oppervlakte kan worden uitgevoerd als circulatieruimte of parking, groenvoorziening, waterbuffering en bedrijfseigen voorzieningen. Hierbij dient de G/T-index minimaal 0,5 te zijn en moet het groen aaneengesloten uitgevoerd worden. De G/T-index wordt gehaald en de groene restruimtes worden verbonden door wandelpaden, waardoor ook hier aan wordt voldaan.

Reliëfwijzigingen worden in het RUP besproken en vastgelegd in artikel 1.5 van de bepalingen met betrekking tot waterhuishouding en -beheer. De geplande reliëfwijzigingen mogen geen invloed hebben op de waterhuishouding en op de natuurlijke loop van het hemelwater van de aanpalende eigendommen. Daarom moeten hoogteverschillen op het eigen terrein opgevangen worden en dient er steeds aangesloten te worden op het peil van de aanpalende eigendommen. Hoewel de terreinwijzigingen relatief dicht bij de perceelgrenzen worden voorzien, wordt er nergens met harde overgangen gewerkt. Het reliëf wordt glooiend uitgevoerd en er worden nergens keerwanden gebruikt. Het eventuele effect op de waterhuishouding wordt besproken in punt d.

In het beroepschrift wordt aangehaald dat er in de directe omgeving veel gebouwen leeg staan. Hoewel dit geen ruimtelijk argument is, haalt het RUP dit zelf ook aan in de inleiding: *'de Keiberg is een bedrijventerrein dat dateert van de jaren '80 en is gelegen aan de Hector Henneaulaan, vlakbij de Ring rond Brussel. De Keiberg telt vandaag zo'n 91 bedrijven maar sinds enkele jaren staat ongeveer 25% van de gebouwen leeg. Omdat langdurige leegstand leidt tot verloedering van de site, wil de gemeente Zaventem een reconversie van het bedrijventerrein opstarten. Via de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan wil men nagaan hoe de invulling van het bedrijventerrein zo slim mogelijk kan gebeuren. Hierbij wil men dan ook verder gaan dan de huidige toegelaten gewestplanbestemming die enkel luchthavengerelateerde kantoren en diensten toelaat.'* Het RUP haalt dus zelf de leegstand ter plaatse aan en wenst met de opheffing van het gewestplan een nieuwe invulling te creëren. Het valt echter buiten de beperkingen van een omgevingsvergunning om een bouwverbod op te leggen omwille van leegstand in andere gebouwen. Deze afwegingen en opportuniteiten behoren tot de ruimtelijke planning die voorafgaat aan de opmaak van een RUP en de creatie van een nieuwe juridische voorraad. Het kan de invulling van de bedoelde bestemming niet verhinderen. Dit zou potentiële willekeur en rechtsonzekerheid tot stand brengen.

Daarnaast wordt in de inleiding ook gesteld dat er ter hoogte van de Passage Imperiastraat nog braakliggende percelen zijn die bebouwd kunnen worden, waardoor kan worden aangenomen dat een dergelijke invulling reeds mogelijk was bij het opstellen van het RUP. Ook binnen het hoofdstuk 'economische structuur' wordt aangehaald dat de bedrijventerreinen verouderd zijn en leegstaan. Het RUP benadrukt ook hier dat het als doel heeft het opnieuw optimaliseren en verbreden van de functies, door het kwalitatief ontwikkelen van een beschikbaar aanbod. Het argument inzake leegstand wordt dan ook niet verder behandeld aangezien de aanvraag een invulling van een RUP betreft.

b) Afwijkingsmogelijkheden

Artikel 4.4.1 Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bepaalt in §1 dat in een vergunning, na een openbaar onderzoek, beperkte afwijkingen kunnen worden toegestaan op stedenbouwkundige voorschriften met betrekking tot perceelafmetingen, de afmeting en inplanting van constructies, de dakvorm en de gebruikte materialen. Afwijkingen kunnen niet worden toegestaan voor wat betreft de bestemming, de maximaal mogelijke vloerterreinindex en het aantal bouwlagen. In dit geval wordt een beperkte afwijking gevraagd voor de hoogte. Het gaat over een afwijking aan twee hoeken van de vier gebouwen, met een afwijking van 3,14 m tot 3,76 m. Gezien de ruime omvang van het project (18.000 m² vloeroppervlakte) en de gevraagde overschrijding, kan deze afwijking als beperkt worden gezien. Er is geen strijdigheid inzake het aantal bouwlagen (maximum zes), de bestemming of de vloerterreinindex.



Concreet wordt een afwijking gevraagd aan de zuidwestelijke hoek van KMO 3 en de meest zuidelijke hoek van KMO 4. De perceelgrenzen bewaren hier respectievelijk minstens 40,37 m en 57,50 m afstand tot de dichtstbijzijnde woonkavels. De afstand van het gebouw in kwestie tot de perceelgrens bedraagt dan nog eens 18,39 m en 6,90 m. Bovendien wordt het hoogste punt telkens uitgevoerd als teruggetrokken technische verdieping en wordt het natuurlijk reliëf reeds gekenmerkt door enkele hoogteverschillen. Door de combinatie van deze elementen is enige hinder niet waarschijnlijk en kan de afwijking ruimtelijk dus aanvaard worden omdat er geen negatieve impact op de directe omgeving is. De afwijking leidt geenszins tot een opschaling van de bedoelde bebouwing binnen het RUP, maar biedt slechts antwoord op de lokale omstandigheden.

c) MER-screening

In navolging van het Besluit van de Vlaamse Regering van 1 maart 2013 dient er voor de aanvraag een project-MER-screening te gebeuren (bijlage III bij het project-MER-besluit – 10b) - stadsontwikkelingsprojecten). In het aanvraagdossier werd een MER-screening doorgevoerd. De mogelijke effecten van het project op de omgeving zijn onderzocht en er is gemotiveerd waarom deze niet aanzienlijk zijn. Hierbij wordt voornamelijk ingegaan op de disciplines bodem, watersysteem, mobiliteit, biodiversiteit, geluid en trillingen, stralingen, erfgoed en lucht. Deze disciplines worden verder thematisch besproken.

Uit deze projectscreening concludeert de aanvrager dat de mogelijke milieueffecten van het voorliggend project niet aanzienlijk zijn.

d) Watertoets

Hoofdstuk III, afdeling I, art. 1.3.1.1 van het decreet betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, legt bepaalde verplichtingen op, die de watertoets worden genoemd. Deze watertoets houdt in dat de eventuele schadelijke effecten van het innemen van ruimte ten koste van de watersystemen worden ingeschat. Het betrokken goed is niet gelegen binnen een overstromingsgevoelige zone. Er dringen zich in het kader van de watertoets geen maatregelen op inzake overstromingsvrij bouwen of beperkingen inzake de inname van komberging.

De site bevindt zich in het Dijlebekken, deelbekken Woluwe. De dichtstbijzijnde waterloop is de Zoutenstraatbeek (1^{ste} categorie) ten oosten van het gebied. Enkele meters verder loopt de Woluwe, parallel met de Zoutenstraatbeek. Er worden geen werken aan de omliggende waterlopen voorzien. Wel is het valleigebied rondom de nabijgelegen Woluwe en Zoutstraatbeek overstromingsgevoelig.

Er is een toename van verharding door realisatie van het project. In de onbebouwde zone van het gebied wordt ruimte voorzien voor de aanleg van 3 wadi's die de buffering en infiltratie van hemelwater bevorderen. Voor de verharding wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van waterdoorlatende materialen (bv. parkeerplaatsen in open lucht, wandelpaden,...). De daken worden deels ingericht als groendak. Het hemelwater dat terecht komt op de groendaken, parkingdaken, verharding, ... wordt rechtstreeks afgeleid naar de wadi's. Het hemelwater dat terecht komt op de andere daken wordt opgevangen in hemelwaterputten voor een totaal volume van 150.000 l. Dit hemelwater zal worden aangewend voor sanitaire installaties, dienstkranen in de ondergrondse parking en rondom de gebouwen voor occasionele reiniging of sproeibeurten. De overloop van de hemelwaterputten gaat naar de wadi's aan de noordelijke en oostelijke rand van het gebied. Het water van de wadi's wordt vertraagd afgevoerd naar de RWA. Op deze manier beantwoordt de aanvraag aan de vereisten van de gewestelijke hemelwaterverordening en de provinciale verordening inzake verhardingen.

e) Bodem- en grondwaterverontreiniging

In het projectgebied zelf werden geen bodemonderzoeken uitgevoerd, wel werden enkele oriënterende bodemonderzoeken uitgevoerd in de nabije omgeving. Een overzicht van die onderzoeken wordt gegeven binnen het aanvraagdossier.

Voor de realisatie van het project dienen graafwerkzaamheden uitgevoerd te worden. Bij de graafwerken zal de geldende regelgeving met betrekking tot grondverzet gerespecteerd worden. Er moet echter niet bemaald worden volgens de bemalingsstudie die werd toegevoegd



aan het dossier. Tijdens de werken kunnen er calamiteiten ontstaan door problemen met machines op de werf. Ook hier zal de bestaande regelgeving gerespecteerd worden. Bij exploitatie zullen geen risico-activiteiten voor bodemverontreiniging aanwezig zijn (kantoor- en kmo-functies). Enkel een opslag van 1 of 2 dieseltanks (noodgeneratoren) is mogelijk, tenzij er wordt gewerkt met een noodstroomaggregaat op batterijen. De opslag van diesel zal conform de Vlareem-voorschriften voorzien worden.

Er worden geen significante effecten verwacht op de bodemkwaliteit ten gevolge van de werken.

f) Afvalwater

Het projectgebied is gelegen in centraal gebied. Het huishoudelijk afvalwater wordt geloosd in de riolering die wordt afgeleid naar het waterzuiveringsstation Noord. De vuilvracht van de site is in ingerekend in de capaciteit van de rioleringen en RWZI.

Er worden twee lozingspunten voorzien. Lozingspunt 1 (LP1) heeft een debiet van 1m³/uur, 5m³/dag en 1.1250 m³/jaar. Lozingspunt 2 (LP2) heeft een debiet van 1 m³/uur, 2 m³/dag en 375 m³/jaar. Beide lozingspunten passeren eerst langs een septische put. Vervolgens worden ze geloosd in de riolering van de Belgicastraat.

g) Ontbossing en landschapsintegratie

Ten zuiden en aangrenzend aan het gebied ligt natuurverwevingsgebied. Twee delen van het perceel zijn bebost. Een boscompensatieformulier werd toegevoegd aan het dossier en dit werd ongewijzigd goedgekeurd door ANB. Een oppervlakte van 2.230 m² dient ontbost te worden in het kader van de aanvraag. Het bos heeft een geringe ecologische en/of landschappelijke waarde en is jonger dan 22 jaar. Er geldt een vrijstelling van de compensatieplicht. ANB legde daarnaast op dat de aangevraagde ontbossing niet inhoudt dat automatisch alle hoogstammige bomen binnen de ontboste oppervlakte gerooid mogen worden. Het behouden van de hoogstambomen buiten de te bebouwen oppervlakte wordt aangeraden. Daarnaast dient men bij het kappen of rooien van bomen na te gaan voor de werken beginnen of er vleermuizen aanwezig zijn en kan er niet gekapt of gerooid worden binnen het vogelbroedseizoen. De ontbossing en de voorgestelde werken zijn verenigbaar met de bestemmingsvoorschriften. Het huidige bos heeft immers slechts een geringe ecologische en/of landschappelijke waarde.

Uit de plan-MER screening van het RUP Keienberg bleek dat er speciale aandacht diende te gaan naar de biologisch waardevolle zones ter hoogte van de valleestructuur, de verbinding met het aangrenzend natuurverwevingsgebied en de inrichting van de bufferzone in het zuiden conform de bepalingen van het GRUP VSGB. Dit werd toelichtend opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP (ar. 4.4 - zones met landschappelijke integratie) en werd reeds besproken in punt a.

De bebouwing wordt gebundeld waardoor meer ruimte vrij blijft voor aanplanting met inheemse bomen, struiken en grassen, in combinatie met waterelementen en recreatieve buitenfuncties. Een nota buitenaanleg werd toegevoegd aan het dossier. Het ontwerp werd opgesteld met voldoende aandacht voor kwalitatieve groenaanleg.

h) Archeologietoets

De aanvraag heeft betrekking op een perceel van meer dan 21.000 m² waarbij de ingreep in de bodem meer dan 5.000 m² bedraagt. Hierdoor is een archeologienota verplicht. De archeologienota werd op 14 mei 2020 ingediend en werd op 30 mei 2020 bekrachtigd door het Agentschap Onroerend Erfgoed. Het programma van maatregelen stelt dat er eerder een laag archeologisch verwachtingspatroon aan de orde is. Er wordt geadviseerd om zowel een onderzoek zonder ingreep in de bodem als met ingreep in de bodem op basis van proefsleuven uit te voeren. Er zijn geen voorziene afwijkingen ten aanzien van de code van goede praktijk voor archeologie en metaaldetectie. Het voorgestelde programma van maatregelen zoals vooropgesteld in de archeologienota met ID 14892 dient gevolgd te worden.



i) Mobiliteit

In het kader van dit project werd een MOBER opgesteld.

Aanwezige verkeersinfrastructuur

De site sluit aan op de Belgicastraat, die op zijn beurt aansluit op de Hector Henneaulaan in het noorden en kan zo ontsluiten naar het hoger wegennet. Ten oosten van de site bevinden zich de R0 en R22. Ook is de oprit van de A201 (Vliegveld Zaventem-Brussel) bereikbaar via de Hector Henneaulaan/Grensstraat/J.F. Kennedylaan. De verkeersafwikkeling in de ruime omgeving van de site gaat momenteel gepaard met wachtrijen. Tijdens de ochtendspits is het moeilijk om met de wagen het centrum van Zaventem te verlaten. Voornamelijk de beweging vanuit het westen richting de R0/R22 verloopt moeizaam.

Voor de R0 is er een programma 'Werken aan de Ring', waarbij de mobiliteitsproblematiek van de ring rond Brussel wordt bestudeerd door de Werkvennootschap. Hierbij wordt niet enkel gezocht naar oplossingen voor de herinrichting van de weginfrastructuur, maar wordt ook gekeken naar comfortabele fietspaden, snelle verbindingen voor het openbaar vervoer en het faciliteren van het combigebruik. Hiervoor is een geïntegreerd planningsproces aan de gang en er werd een basisplan opgesteld om de plandoelstellingen inzake verkeersveiligheid, doorstroming, leefbaarheid, multimodale bereikbaarheid en landschappelijke inpassing te realiseren. Het gaat concreet om een voorontwerp met scheiding van doorgaand en lokaal verkeer en ecoducten, fietsverbindingen, verbeteringen aan het groen-blauwe netwerk en zo meer. Na publieke raadpleging in 2018 zijn enkele alternatieven in verder onderzoek. Momenteel zijn er twee belangrijke studies aan de noordzijde van R0, met name het MER en de maatschappelijke kostenbaten-analyse. In een latere fase zal er een ontwerp-GRUP worden opgemaakt.

Het dichtstbijzijnde treinstation is het station Zaventem op ongeveer 1,50 km van de site. Dit station maakt deel uit van de GEN-verbinding, waar gemiddeld 8 treinen per uur vertrekken en die verbinding maken met andere stations met een uitstekend treinaanbod. Ook het station van Diegem bevindt zich in de omgeving, met name op ongeveer 2 km afstand. Hier stoppen ongeveer dezelfde treinen als in Zaventem. Zowel naar het station Zaventem als naar het station Diegem zijn er rechtstreekse busverbindingen met beperkte reistijd (15 minuten) en een hoge bedieningsfrequentie (4 à 6 per uur). De dichtstbijzijnde halte 'Henneau/Excelsior' bevindt zich op ongeveer 500 m. De halte wordt bediend door vier buslijnen, waarvan één nachtverbinding naar Brussels Airport en één snelbusverbinding tussen Brussel en Zaventem. Aan de halte is er dienstinformatie en een schuilhuisje met zitbank aanwezig. Globaal gezien zijn de looproutes naar de bushaltes echter weinig kwalitatief. Dit heeft voornamelijk te maken met de laag kwalitatieve voetgangersvoorzieningen in de bedrijvzones. De busroutes lopen meestal langs grotere assen en ook hier is de kwaliteit van de looproutes laag. Hetzelfde geldt voor de looproutes naar de stations.

De Hector Henneaulaan die zich ten noorden van de site bevindt, is geselecteerd als functionele fietsroute en wordt frequent gebruikt. De Zaventemsebaan, die de projectsite begrenst, wordt voorgesteld als lokale fietsroute en maakt verbinding met de Hermeslaan, die een functionele fietsroute is. Ten noorden en ten zuiden van de site lopen twee hoofdroutes. De fietssnelweg F201 Luchthaven-Brussel langsheen de spoorweg en de fietssnelweg F202 Zaventem – St.-Stevens-Woluwe langsheen de R22 bevinden zich respectievelijk ten noorden en ten zuidoosten van de site. Daarnaast bevindt zich ten noorden van de site nog de fietssnelweg N3 Leuven-Brussel. Deze is verbonden met de Hector Henneaulaan via een functionele fietsverbinding die tussen de bedrijvzone Kouterveld en Keiberg loopt en die is losgekoppeld van gemotoriseerd verkeer. Echter, deze is nog niet gerealiseerd en dus nog niet bruikbaar. De F201, F202 en F3 verknopen met andere fietssnelwegen zodat er een hoge dekkingsgraad gerealiseerd wordt. Wanneer de fietsverbinding tussen de Hector Henneaulaan en de F3 tussen Kouterveld en Keiberg zal gerealiseerd worden, zal dit bijdragen aan de verknoping van de site in het bovenlokaal fietsnetwerk. Ook de fietsbrug over de R0 kan de barrièrewerking van deze infrastructuur verminderen. De assen langs de bedrijvzones beschikken over een beperkte fietsinfrastructuur, die zorgen voor een slechte fietstoegankelijkheid van de bedrijvzones. Dit is ook het geval voor de Belgicastraat. De rijbaan dient gemengd gebruikt te worden door fietsers en gemotoriseerd verkeer.



Op de meeste bedrijventerreinen zijn het aantal voetgangersvoorzieningen zeer beperkt waardoor conflicten ontstaan met de autostromen. In de Belgicastraat is er aan de ene zijde ene zachte berm.

Ontsluiting

Het project voorziet ontsluiting op de Belgicastraat richting de Hector Henneaulaan als meest wenselijke route. Hiervoor worden twee toegangswegen voorzien, één ter hoogte van het rond punt en de andere ten noorden van het rond punt. Er wordt geen verkeer richting Jozef van Damstraat (woongebied) verwacht. De sluiproute via de woonwijk ten zuiden van het projectgebied dient vermeden te worden. Hieruit werd het globaal drukste uur afgeleid tijdens de ochtendspits (7u45 – 8u45) en voor de avondspits (16u15 – 17u15). Volgens de tellingen en observaties functioneren de kruispunten in theorie goed, maar de terreinobservaties tonen dat de korte opeenvolging van kruispunten leidt tot een moeizame verkeersafwikkeling.

Mobiliteitseffecten

Er werden op vier locaties kruispunttellingen uitgevoerd: het kruispunt Hector Henneaulaan x Belgicastraat x Excelsiorlaan, de twee op- en afritten van de R0 (R22) op de Hector Henneaulaan en het kruispunt Hector Henneaulaan x Hoogstraat x afrit R0. Ook werden terreinobservaties uitgevoerd tijdens de ochtend- en avondspits.

Voor dit project zijn volgende verplaatsingen relevant:

- de verplaatsingen van het personeel;
- de verplaatsingen van de bezoekers;
- de leveringen met vrachtverkeer.

Het project omvat de realisatie van een KMO-zone (6.032 m² BVO of 5.716 m² NVO) en kantoren (4.842 m² BVO of 3.571 m² NVO) en kantoorachtigen (7.128 m² BVO of 5.440 m² NVO). De kantoren en kantoorachtigen omvatten enerzijds een zuivere kantoorfunctie en anderzijds functies zoals research & development (bv. labo's). In de MOBER worden echter andere oppervlaktes gebruikt, met name voor de KMO-zone (6.032 m² BVO of 5.716 m² NVO), kantoren (4.598 m² BVO of 4.210 m² NVO) en kantoorachtigen (6.372 m² BVO of 4.891 m² NVO).

Voor de KMO-zones geeft het Richtlijnenboek een gemiddeld aantal werknemers van 61 per netto hectare en een gemiddelde aanwezigheidsgraad van 90%. Er zal naar verwachting gewerkt worden volgens een klassiek dagregime. Er wordt verwacht dat 32,4% van de werknemers aankomt op de site tijdens het maatgevend ochtendspitsuur (tussen 8u en 9u) en er 1,2% vertrekt van op de site. Tijdens het maatgevend avondspitsuur (17u tot 18u) vertrekken er 28,5% van de werknemers en komen er 1,8% toe. De modal split bedraagt 74% voor de autoverplaatsingen (71% als bestuurder, 3% als passagier) en 4% met de fiets. De gemiddelde autobezettingsgraad bedraagt 1,04. Gelet op de verknoping (nabijheid stations en verschillende fietssnelwegen) kan men uitgaan van een meer duurzame modal split, met een autogebruik van 67% en een fietsgebruik van 11%. Voor bezoekers zijn geen kerncijfers beschikbaar, maar aan de hand van voorbeelden van gemiddelde kantoren kan er gesteld worden dat het gemiddeld aantal bezoekers per werknemer minstens 0,125 bezoekers per werknemer bedraagt en maximaal 0,313 bezoekers per werknemer. Ook hier kan een verduurzaamde modal split worden gebruikt. Het aandeel bezoekers dat zich tijdens de spitsmomenten van of naar de site begeeft, wordt verwaarloosbaar geacht. Er wordt verwacht dat maximaal 35% van de bezoekers tegelijkertijd aanwezig is. Leveringen worden verondersteld 0,2 vrachtwagens per 100 m² BVO te omvatten. Deze gebeuren gespreid over de dag en de belasting op spitsuren is eerder beperkt. Er wordt geraamd dat deze 15 % bedraagt.

Voor de kantoren wordt gerekend met de kerncijfers van kantoren zonder baliefunctie. Er wordt gerekend met 12 m² netto interne ruimte per werknemer en een aanwezigheidsgraad van 80%. De modal split is in principe 74 % autoverplaatsingen (71% als bestuurder en 3% als passagier) en 4 % met de fiets. Ook hier wordt een duurzamere modal split voorgesteld met 67% autogebruik en een fietsgebruik van 11%. Er wordt terug verwacht dat 32,4% van de werknemers aankomt op de site tijdens het maatgevend ochtendspitsuur (tussen 8u en 9u) en er 1,2% vertrekt van op de site. Tijdens het maatgevend avondspitsuur (17u tot 18u) vertrekken er 28,5% van de werknemers en komen er 1,8% toe. Voor de kantoorachtigen dan worden



dezelfde kencijfers als bij de kantoorfunctie gebruikt, alleen wordt er van uitgegaan dat de netto interne ruimte per werknemer groter is dan bij een zuivere kantoorfunctie. Er wordt hier gerekend met 15 m² netto interne ruimte per werknemer.

Op basis van die kencijfers komt men in de ochtendspits aan 120 pae/u die aankomen en 7 pae/u die vertrekken. Tijdens de avondspits gaat dit om 9 pae/u en 106 pae/u. Echter, in de MOBER verschillen de oppervlaktes van de verschillende functies ten opzichte van de oppervlaktes in het aanvraagdossier. Bovendien wordt er enkel rekening gehouden met de leveringen voor de KMO-functie terwijl er ook beperkt leveringen zullen zijn voor de kantoren en vermoedelijk iets meer voor de kantoorruchten. De opgegeven kencijfers in de MOBER zijn dus vermoedelijk een beperkte onderschatting van de verwachte toekomstige situatie. Er worden volgens de MOBER slechts beperkte maximale toenames in verzadigingsgraden bekomen en de hoger geraamde verkeersgeneraties resulteren volgens het significantiekader niet in wijzigingen van de verkeersafwikkeling. Echter, op verschillende takken van de onderzochte kruispunten worden de maximale capaciteiten benaderd of overschreden. Dit is echter ook al het geval in de huidige situatie. Dit werd trouwens ook al onderkend in de MER-ontheffingsaanvraag van het RUP Keiberg. De inrichting van het fietspad Hector Henneulaan en de fietsweg Keiberg-Kouterveld biedt daarin alternatieven om het autoverkeer binnen de omgeving terug te dringen. Gezien de verkeersintensiteiten zijn alternatieven extra van belang. De mobiliteitseffecten worden daarom slechts licht negatief beoordeeld. De sensitiviteitstoets wijst uit dat zelfs bij een onderschatting van de mobiliteitseffecten een grotere verkeersgeneratie geen aanleiding geeft tot grote verschillen en de bestaande verkeerssituatie reeds haar knelpunten heeft. Er worden geen bijkomende grenzen van het significantiekader overschreden.

Parkeren

In de gemeentelijke parkeerverordening staat beschreven dat voor kantoorfuncties, dienstverlening en bedrijven minstens 1 parkeerplaats moet voorzien worden voor de eerst begonnen schijf van 100 m² en minimum 1 parkeerplaats per bijkomende schijf van 25 m² bedrijfsoppervlakte. Er moet minimaal 1 fietsenstalling voorzien worden per 50 m² bedrijfsoppervlakte. Bijkomend wordt er opgelegd dat er minimaal 25% van de parkeerplaatsen ondergronds moeten gerealiseerd worden. Volgens deze verordening moet men 586 parkeerplaatsen en 294 fietsenstallingen voorzien. Dit is absurd hoog gezien de tewerkstelling van maximaal 695 werknemers die wordt voorzien.

Volgens de kencijfers die in het MOBER worden gebruikt, bedraagt de parkeerbehoefte 343 parkeerplaatsen en 65 fietsenstallingen. Echter, er wordt geen duidelijke berekening van de cijfers meegegeven. Volgens de opgegeven kencijfers en de voorziene oppervlaktes binnen het aanvraagdossier, blijkt dat de aanvraag een parkeerbehoefte van 391,40 parkeerplaatsen en 64,23 fietsenstallingen met zich mee zou brengen. In totaal worden 360 parkeerplaatsen voorzien waarvan 326 ondergronds en 22 voor mindervaliden. Er worden 91 ondergrondse fietsenstallingen voorzien. Ook worden er 40 laders voor elektrische wagens en fietsen voorzien. Hoewel blijkt dat er gekozen wordt voor iets minder parkeerplaatsen dan de berekende parkeerbehoefte uit de kencijfers, worden er wel meer fietsenstallingen voorzien dan de berekende behoefte. In het kader van een verdere verduurzaming van de modal shift, lijkt de beperkte krapte in parkeerplaatsen dan ook aanvaardbaar.

De grote meerderheid van de parkeerplaatsen wordt ondergronds voorzien, 34 parkeerplaatsen worden bovengronds voorzien. Het is aangewezen een deel hiervan voor te behouden voor bezoekers. Voor unit 1 zijn 24 parkeerplaatsen in de kelder, waarvan 2 voor mindervaliden. Voor unit 2 en 3 zijn er telkens twee ondergrondse parkeerniveaus met in totaal respectievelijk 132 parkeerplaatsen waarvan 5 voor mindervaliden en 129 parkeerplaatsen waarvan 8 voor mindervaliden. In unit 4 zijn er 41 parkeerplaatsen waarvan 3 voor mindervaliden. Voor alle units geldt dat een aantal parkeerplaatsen moeilijk bruikbaar zijn door hun ligging naast een wand of in een hoek, in combinatie met een beperkte breedte van het parkeervak en/of een beperkte rijbaanbreedte. Hoewel alle parkeervakken lijken te voldoen aan de minimale maten van 2,50 m breedte en 5,00 m diepte voor de standaardparkeerplaatsen en 3,50 m breedte voor parkeerplaatsen voor mindervaliden, is het aangewezen om naast een obstakel de parkeervakken iets breder te voorzien, zeker als de rijbaanbreedte beperkt is.



De fietsenstallingen zijn volledig ondergronds voorzien, telkens op de eerste ondergrondse kelderverdieping. Bij voorkeur worden fietsenstallingen gelijkvloers georganiseerd, maar voor de werknemers lijkt dit aanvaardbaar. Voor bezoekers is het wel aanbevolen om bij elke unit een 5-tal gelijkvloerse fietsenstallingen te voorzien. De voorkeur gaat hier naar een systeem op 1 niveau en met een minimale breedte van 0,70 m per fietsenstalling. De fietsenstalling wordt bij voorkeur uitgevoerd met U-beugels en overdekt voorzien. Dit wordt opgelegd als vergunningsvoorwaarde.

Voor unit 1 zijn er 21 fietsenstallingen ondergronds voorzien. Er wordt 0,40 m per fiets voorzien, wat doet vermoeden dat het om een hoog-laag systeem gaat. Dit is niet het systeem bij voorkeur, vermits er tegenwoordig een ruime verscheidenheid aan fietsen bestaat die hier niet in kunnen worden gestald. Beter zou zijn om een systeem op 1 niveau te voorzien met een minimale breedte van 0,70 m per fiets. De toegangsdeur tot de fietskelder is ook amper bruikbaar als de auto op parkeerplaats 18 geparkeerd staat niet volledig binnen het parkeervak staat. In unit 2 zijn 22 fietsenstallingen waarvoor dezelfde beperkingen gelden als voor unit 1 (beperkte maatvoering, moeilijke toegang door parkeerplaats 52), al kan de toegang daar iets worden verbeterd door de deur beperkt te verschuiven en/of te vergroten. Hetzelfde geldt voor unit 3 met 22 fietsenstallingen. Beide aanpassingen worden opgelegd als vergunningsvoorwaarde. Unit 4 tusslot heeft 26 fietsenstallingen met een beperkte maatvoering, maar hier is de toegangsdeur wel goed te gebruiken, ongeacht het gebruik van parkeerplaatsen. Er is in geen enkele unit ruimte voorzien voor fietsen die niet binnen de standaardmaten passen (fietsen met fietszakken of extra bagagedragers, cargofietsen, of andere buitenmaatse fietsen). Deze kunnen bovengronds voorzien worden naast de extra fietsenstallingen voor bezoekers. Ook deze worden bij voorkeur overdekt en eventueel afsluitbaar voorzien. Dit wordt opgelegd als vergunningsvoorwaarde.

Conclusies mobiliteit

De site is omwille van zijn gunstige geografische ligging makkelijk bereikbaar, zowel met de wagen als met het openbaar vervoer en de fiets. Echter, de verkeersafwikkeling in de nabije omgeving loopt tijdens de spitsuren niet altijd optimaal en op sommige kruispunten worden de maximale capaciteiten nu reeds benaderd of overschreden. De mobiliteitseffecten worden licht negatief beoordeeld, maar met mogelijke duurzame alternatieven die reeds aanwezig zijn, of in de nabije toekomst zullen gerealiseerd worden, wel als aanvaardbaar beschouwd. Dit effect is in hoofdzaak het gevolg van het juridische aanbod dat gecreëerd werd bij de opmaak van het RUP, waarbij al werd uitgegaan dat de verhoogde mobiliteitsdruk op de omgeving de draagkracht niet zou gaan overschrijden. Het parkeeraanbod wordt als aanvaardbaar beschouwd in het kader van een verduurzaming van de modal shift. Wat de fietsenstallingen betreft, worden er voldoende fietsenstallingen voorzien, maar zijn er wel nog aandachtspunten naar een comfortabele en kwaliteitsvolle invulling hiervan. Hiervoor worden extra vergunningsvoorwaarden opgelegd.

j) Lucht

Tijdens de bouwfase kunnen er stofemissies zijn ten gevolge van de werken. Deze fase is echter tijdelijk van aard en wordt niet als significant beschouwd.

Ten gevolge van het bijkomend verkeer ten gevolge van dit project zal de luchtkwaliteit ter hoogte van het gebied wijzigen. Er werd een modellering met behulp van het IFDM Traffic Model doorgevoerd voor de meest relevante ontsluitingswegen om na te gaan of het project inzake verkeeremissies negatieve effecten kan veroorzaken. De immissiesbijdrages werden getoetst aan het toetsingskader uit het Richtlijnenboek Lucht (2012). De maximale bijdrages van NO₂ worden verwacht ter hoogte van de Belgicastraat, aan het kruispunt met de Hector Henneaulaan, maar deze blijven verwaarloosbaar tot zeer beperkt. Er dienen dan ook geen extra maatregelen te worden genomen. Ter hoogte van de Hector Henneaulaan – segment over de R0 – wordt de norm voor NO₂ wel overschreden, maar gezien het niet-publieke karakter en de zeer beperkte bijdrage wordt ook hier het niet noodzakelijk geacht om bijkomende maatregelen te treffen. Ook inzake PM₁₀ en PM_{2,5} wordt een verwaarloosbare bijdrage verwacht.



De verwarmingsemissies tijdens de exploitatie zullen niet van die grootte-orde zijn dat er een significante bijdrage ten gevolge van het project kan worden verwacht. Er worden voor de discipline lucht geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht.

k) Geluid en trillingen

De geluidsbelasting ter hoogte van het gebied wordt reeds sterk beïnvloed door het omliggend wegverkeer. Tijdens de bouwfase kunnen er zowel geluids- als trillingsemissies zijn ten gevolge van de werfmachines. Deze fase is echter tijdelijk van aard en zal zich hoofdzakelijk overdag op werkdagen voordoen.

Het project zelf voorziet geen hinderlijke activiteiten met betrekking tot geluid. Tijdens de exploitatiefase kunnen er ook geluidsemissies zijn afkomstig van technische installaties en door het laden en lossen van goederen. Het laden en lossen zal hoofdzakelijk overdag plaatsvinden. Ook de toename van verkeer kan zorgen voor een toename van de geluidsbelasting op de omliggende wegen. Vermits de toename van het verkeer lager ligt dan 25%, wordt geraamd dat de toename van geluid van minder dan 1 dB(A) verwacht. Op de Belgicastraat benadert de toename van het verkeer wel de 25% (24,6%), maar vermits de verkeersintensiteit ter hoogte van deze weg niet verdubbelt zal de toename van de geluidsbelasting nog altijd minder dan 3 dB(A) bedragen. Er is hier echter wel een beperkt negatief effect conform het significantiekader van het richtlijnenboek geluid.

Gezien de reeds aanwezige geluidsbelasting zal de toename van geluid ten gevolge van het project weinig of geen impact hebben, behalve ter hoogte van de Belgicastraat waar een beperkt negatief effect wordt verwacht.

l) Stralingen

De parking zal op een beperkt aantal punten verlicht worden tijdens de avond- en nachtperiode. Alle buitenverlichting is van het LED-type en daglichtgestuurd. Alle wegen en paden worden verlicht met behulp van neerwaarts gerichte verlichting om het sociale veiligheidsgevoel van de bezoekers op de site te garanderen. Het project voorziet ook het uitlichten van bomen en gebouwen, alsook algemene verlichting in functie van oriëntatie en verkeer.

De gevels bestaan voor een groot deel uit beglazing, waardoor de binnenverlichting mogelijk zichtbaar zal zijn voor de omgeving. Dit is echter enkel tijdens de kantooruren en in de winterperiode het geval.

m) Verordening toegankelijkheid

Inzake toegankelijkheid werd op 29 juni 2020 advies gevraagd aan Inter. Op 17 juli 2020 werd een voorwaardelijk gunstig advies verleend. De voorwaarden in kwestie hebben betrekking op enkele deuren bij liften, inkomdeuren en drempels bij de inkom. Naar aanleiding van het beroep werd door de aanvrager een bijkomende nota ingediend, maar de plannen werden niet aangepast. In eerste aanleg werd opgelegd dat het advies van Inter gevolgd diende te worden, deze voorwaarde wordt ook in beroep herhaald.

n) Energie

De compacte bouwvolumes in combinatie met de zonwerende gevelopbouw zorgen er voor dat de gebouwen energiezuinig zijn. De verschillende gebouwen zullen voorzien zijn van zonnepanelen en warmtepompen. Het verbruik zal lager liggen dan 0,1 PJ.

o) Veiligheid

Op de site bevindt zich een ondergrondse leiding van Fluxys. In het kader van dit dossier werden voorbesprekingen hieromtrent gevoerd en werden een aantal veiligheidsvoorschriften opgelegd door Fluxys Belgium. Tijdens de beroepsprocedure werd niet opnieuw advies gevraagd, maar de eerder opgelegde voorwaarden blijven van toepassing bij een vergunning. Er dienen enkele bijzondere bepalingen in acht genomen te worden. Het gaat over activiteiten in de nabijheid van de installaties die niet zijn toegelaten volgens het KB van 19 maart 2017. Daarnaast dient de aanvrager minstens drie werkdagen op voorhand contact op te nemen met de afgevaardigde om de installaties af te bakenen en moet de juiste plaats van de vervoerinstallaties gecontroleerd worden.



Inzake beveiliging van de luchtvaart werd advies gevraagd aan FOD Mobiliteit – DG Luchtvaart. Er moet geen bebakening worden voorzien, maar alvorens er een tijdelijk hoog object zoals een kraan wordt voorzien, moet ten minste 60 kalenderdagen voor de aanvang van de werken het advies van Brussels Airport Company (BAC) gevraagd worden.

Gezien de beperkte bezetting en beperkte oppervlaktes van de gebouwen, dient geen in-doordekking voorzien te worden.

p) Overige beroepsargumenten

De beroepsindieners stelt dat de vier gebouwen te compact naast elkaar worden voorzien. De kortste afstand tussen gebouw 2 en 3 bedraagt 12,25 m, de afstand tussen gebouw 3 en 4 bedraagt minstens 11,31 m. Deze redenering wordt niet gevolgd voor wat betreft gebouw 3 en 4, omdat de hoek van gebouw 3 op deze plaatst slechts 1 bouwlaag hoog is en er dus voldoende doorzicht bewaard blijft.

Bij gebouw 2 en 3 worden de hoogste gevels wel naast elkaar voorzien. De kortste gevels zijn hier gericht naar de beroepsindieners en worden vanaf de tweede bouwlaag in de breedte gehalveerd door de teruggetrokken bouwlagen. Hierdoor gaat het dus niet om een aaneengesloten gevelvlak van 230 m lang en 21 m hoog, zoals door de beroepsindieners beweerd wordt. De opstelling werd in functie van het RUP gekozen, dat compacte bebouwing net voorop stelt. Hierbinnen werd voldoende vrije ruimte voorzien zodat doorzicht nog steeds mogelijk is er en er geen te massief volume ontstaat.

De overige beroepsargumenten zoals de afwijkingen op het RUP en de mobiliteitsimpact werden reeds doorheen dit verslag besproken. Daarnaast zijn enkele argumenten zoals leegstand niet stedenbouwkundig van aard. Hoewel de behoefte aan groene ruimte begrepen kan worden, kan deze nood niet afgewenteld worden op privébezit. De gewenste reconversie naar groene ruimte of woonzone had moeten aangekaart worden bij de opmaak van het RUP en niet bij de invulling van het RUP. Het project voorziet ook in een groene zone die publiek toegankelijk is.

q) Goede ruimtelijke ordening

In toepassing op art. 4.3.1. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (beoordelingsgronden) kunnen geen opmerkingen gemaakt worden inzake de visueel-vormelijke elementen. De gebouwen worden opgetrokken in volwaardige gevelmaterialen die eigen zijn aan een researchpark. Hetzelfde geldt voor de voorgestelde bouwhoogtes. Het bodemreliëf wordt plaatselijk gewijzigd zoals voorzien is in de voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan. Er zijn tevens geen cultuurhistorische aspecten die wegen op de beoordeling.

De schaal van het project, de bouwdichtheid, de mobiliteit en het ruimtegebruik wijzigen wel, maar deze effecten werden reeds voorzien bij de opmaak van het RUP. Het RUP wordt geacht de aspecten van een goede ruimtelijke ordening weer te geven. Wanneer voldaan wordt aan het RUP, kan overeenkomstig art. 4.3.1§2.3° van de VCRO verondersteld worden dat er voldaan wordt aan de algemene eisen inzake goede ruimtelijke ordening. De aanvraag, het bouwen van vier KMO's met wegenis en parkaanleg, is bijgevolg in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

De overwegingen in acht genomen stelt de voorzitter volgend voorstel ter stemming voor:

De aanvraag gunstig te adviseren, om volgende redenen:

- de aanvraag voldoet aan de voorschriften van het RUP, op één afwijking inzake de hoogte na;
- deze afwijking is beperkt en kan ruimtelijk aanvaard worden omdat er geen significante hinder te verwachten valt;
- de aanvraag is in overeenstemming met de provinciale verordening inzake verhardingen en de gewestelijke hemelwaterverordening;
- uit de MER-screening blijkt dat de mogelijke milieueffecten van het voorliggend project niet aanzienlijk zijn;
- het ontwerp voorziet voldoende kwalitatieve groene buitenruimte;



- de aanvraag voorziet in een realistische parkeer- en stallingsbehoefte;
- globaal kan gesteld worden dat de risico's voor de externe veiligheid, de hinder, de effecten op het leefmilieu, op de wateren, op de natuur en op de mens buiten de inrichting veroorzaakt door de gevraagde exploitatie bij naleving van de opgelegde voorwaarden, tot een aanvaardbaar niveau kunnen beperkt worden

Beraadslaging

De POVC stemt unaniem in met het voorstel en legt volgend advies voor aan de deputatie.

Advies

1. In beroep de aanvraag voor stedenbouwkundige handelingen ingediend door Resolve, Bosmanslei 26, 2018 Antwerpen, inzake het bouwen van een KMO Business park met parkings, 4 kantoorgebouwen voor gemengd gebruik, gelegen Belgicastraat ZN, 1930 Zaventem, kadastraal bekend: Zaventem: afdeling 1, sectie D, perceelsnummer 17g (capakey: 23094D0017/00G000), te vergunnen met volgende voorwaarden:
 - het vooropgestelde programma van maatregelen in de bekrachtigde archeologienota met ID 14892 en het Onroerendergoeddecreet van 12 juli 2013 na te leven;
 - de voorwaarden gesteld in het advies van Fluxys dienen gevolgd te worden;
 - de voorwaarden gesteld in het advies van het Agentschap Natuur en Bos dienen gevolgd te worden:
 - het goedgekeurde boscompensatievoorstel met inbegrip van haar voorwaarde(n) op het gebied van compenserende maatregelen maakt integraal deel uit van de omgevingsvergunning;
 - de vergunning wordt verleend op grond van artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier met nummer 20-215958;
 - de te ontbossen oppervlakte bedraagt 2.230 m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet;
 - de ontbossing kan enkel worden uitgevoerd conform het plan toegevoegd als bijlage. De aangevraagde ontbossing houdt niet automatisch in dat alle hoogstammige bomen binnen de ontboste oppervlakte mogen gerooid worden. Hierbij mag deze zone bebouwd worden en omgevormd worden tot park, eventueel mits het behoud en/of (her)aanplanting van hoogstammige bomen, zoals wordt opgelegd door de vergunningverlenende overheid. Deze bomen zullen dus geen deel meer uitmaken van een bos, maar van een park / groenzone;
 - bij het uitvoeren van werken in de periode van 1 maart tot 1 juli moet men er zich – vóór men overgaat tot de uitvoering van de werken – van vergewissen dat geen nesten van beschermde vogelsoorten beschadigd, weggenomen of vernield worden. Bij het werken aan (oude) constructies of het kappen van bomen dient men na te gaan vóór de werken beginnen of er vleermuizen aanwezig zijn. Als nesten of rustplaatsen in het gedrang komen dient de aanvrager contact op te nemen met het Agentschap voor Natuur en Bos;
 - de groenvoorzieningen opgetekend op het inplantingsplan worden aangelegd met streekeigen bomen en/of beplanting en dit ten laatste het eerste plantseizoen volgend op de uitvoering van de vergunde werken;
 - de voorwaarden gesteld in het advies van Inter van 17 juli 2020 worden stipt nageleefd;
 - de volgende voorwaarden uit het advies van het college van burgemeester en schepenen worden stipt nageleefd:
 - de voorwaarden van bijlage I dienen stipt nageleefd te worden;
 - de site dient toegankelijk te zijn voor voetgangers tussen 5 u en 23 u;
 - alvorens er een tijdelijk hoog object (bv. kranen (telescopisch, toren,...) , betonpomp, hefwerktuig, ...) in gebruik wordt genomen, dient het advies van Brussels Airport Company (BAC) ten minste 60 kalenderdagen voor de aanvang van de bouwwerken aangevraagd worden;
 - indien er gebruik wordt gemaakt van kranen met een hoogte boven 30 m AGL dient een afzonderlijke adviesaanvraag ten laatste 1 maand voor aanvang van de werken aan de dienst Urbanisme van Skeyes te worden overgemaakt;



- per unit dienen 5 bovengrondse fietsenstallingen voor bezoekers te worden voorzien in een systeem op 1 niveau met een minimum breedte van 0,70 m per stalling;
 - per unit dienen 2 bovengrondse fietsenstallingen voor buitenmaatse fietsen te worden voorzien in een systeem op 1 niveau met een minimum breedte van 1 m per stalling;
 - de toegankelijkheid van de fietsenstalling van unit 1 dient verbeterd te worden door parkeerplaats 18 te supprimeren;
 - de toegankelijkheid van de fietsenstalling van units 2 en 3 dient verbeterd te worden door de toegangsdeur op te schuiven zodat deze verder weg van de dichtstbijzijnde parkeerplaats wordt voorzien.
2. In beroep de aanvraag voor ingedeelde inrichtingen en activiteiten ingediend door Resolve, Bosmanslei 26, 2018 Antwerpen, inzake het bouwen van een KMO Business park met parkings, 4 kantoorgebouwen voor gemengd gebruik, gelegen Belgicastraat ZN,1930 Zaventem, kadastraal bekend: Zaventem: afdeling 1, sectie D, perceelsnummer 17g (capakey: 23094D0017/00G000), met als inrichtingsnummer 20200603-0019, te vergunnen.
3. De geactualiseerde vergunningssituatie van de ingedeelde inrichting geldig voor onbepaalde duur omvat:

Rubriek	Omschrijving	Aanvraag	Klasse
3.2.2°a)	lozen van huishoudelijk afvalwater afkomstig van de kantoorruimtes en andere functies, anders dan wonen	1.500 m ³ /jaar	3
12.1.1.1°b)	noodstroomaggregaat voor gebouw met minder dan 500 bedrijfsuren per jaar	150 kVA	3
12.2.1°	transformator	1.000 kVA	3
12.3.2°	40 laders voor elektrische wagens en fietsen (22 kW elk)	880 kW	3
16.3.2°b)	luchtgekoelde warmtepompen voor verwarming/koeling van het gebouw, HVAC, luchtgroepen en extractoren RWA in parking	1.240 kW	2
17.3.2.1.1.1°b)	dagtank voor noodstroom (1.000 l)	0,84 ton	3
43.1.2°b)	4 stookplaatsen	2.200 kW	2

Leuven,

Sophie Meirens
Secretaris POVC

Emmy Verschuere
Voorzitter POVC

