

Bezwaarschrift op aanvraag van de omgevingsvergunning OMV\_2023.055.245 Grote Kloosterstraat

Namens de wijkvereniging 1932works.be

Gelet op het openbaar onderzoek over een aanvraag van omgevingsvergunning ref OMV 2023.055.245 Grote Kloosterstraat aan de Woluwedal te Sint-Stevens Woluwe, dient de wijkvereniging 1932WORKS een bezwaarschrift in met volgende argumenten:

**ARGUMENT 1: Niet up to date**

- De mobiliteitsstudie is verouderd. Deze steunt zich op de een MOBER van Sweco op aanvraag van de ontwikkelaar IRET. Deze is van augustus 2019 , referentie nr 55190001, Revisie E.

Er wordt deels rekening gehouden met afkoppeling van de verbinding van de R22 met de Ring. De Werkvennootschap heeft in 2022 aangekondigd de R22 niet te ontkoppelen van de RO.

Er wordt gerefereerd naar een bushalte van De Lijn aan het kruispunt Grote Kloosterstraat met de R22. Sinds 1 juli 2023 rijden geen bussen van De Lijn over de R22. De dichtstbijzijnde bushaltes zijn gelegen aan de Hector Henneaulaan ofwel het kruispunt met de N2. De voetgangers dienen dan gebruik van de fietsnelweg F202, dat niet zo veilig is voor voetgangers door intensief gebruik van fietsers en pedelecs tijdens de spitsuren.

**ARGUMENT 2: berekeningsformule**

De verzadigingsgraad van 3 kruispunten werd berekend met de formule van Webster. Tussen verkeerscijfers en het finaal resultaat ontbreken tal van parameters. Ofdat over de R22 opnieuw aan 70km/h gereden kan worden ofwel 50km/h heeft impact op het eindresultaat.

De formule van Webster heeft als hoofddoel de fasetijden van de verkeerslichten te berekenen.

Er wordt geen enkel advies gemaakt op fasetijden voor de verkeerslichten. Dit is een minimale eis aangezien de omvang van het project. Als voorbeeld werd uitgebreid advies geleverd in de MER screening voor een nieuw appartementsgebouw in OMV-2021016042, lichten aan de R22 met de Hippocrateslaan.

**ARGUMENT 3: formule van Webster**

De gebruikte formule van Webster is niet gepast voor de kruispunten R22/N2 en R22/Gr Kloosterstr. De formule is niet gepast voor verzadigde omstandigheden vanwege het asymptotisch gedrag van de cyclusbijlengte formule wanneer het kruispunt stroomverhouding één benadert.

Bron: Chris Tampere, KU Leuven, 2016.

De formule geldt enkel voor homogeen verkeer: De formule gaat ervan uit dat het verkeer homogeen is, wat betekent dat alle voertuigen vergelijkbare snelheden hebben en kenmerken. Dit is hier zeker niet het geval. Dit leidt tot zeer onnauwkeurige resultaten in de studie van Sweco.

De Websterformule is  $C = (Lx_n) / (s + (F + D))$

s= snelheid: 50 of 70 km/h ?

D = correctiefactor (bochten, ... ) → rekening gehouden met de hoek van 75° van de Grote Kloosterstr met de R22 ?

Het probleem van de correctiefactor D is dat het subjectief is en de nauwkeurigheid sterk beïnvloedbaar is.

#### **ARGUMENT 4: Rotaties laaddocks**

Uit de CROW381 gaat men ervan uit dat er 375 vrachtwegenbewegingen zijn per dag doordat de oppervlakte van het project 10.7ha bedraagt.

Deze inschatting is als minimalistisch te beschouwen voor een luchthaven gerelateerd bedrijf. Aangezien de hoge kost van een laaddock (100.000€) worden het gebruik van deze gemaximaliseerd.

Met een skate systeem worden 26 pallets uit een oplegger in 10 minuten gelost. Manueel lossen neemt 45 minuten.

Bij spitwerking van de laaddocks met manueel laden en lossen verwachten men 3 opleggers op het kruispunt per lichtregelingcyclus van 2 minuten.

Na bespreking met full freight bedrijven op Brucargo blijkt dat voor luchthaven gerelateerde logistiek transport het in en uitrijden van het bedrijvenpark veel hoger is dan de vermelde 6% (nationaal gemiddelde voor bedrijvenparking).

Specifiek is dat opleggers op Brucargo verwachten worden op de avondspits, om pallets tijdens de avond in vliegtuigen te laden voor nachtvluchten.

Anderzijds komen volle opleggers toe tijdens de ochtendspits vanuit Brucargo, na aankomst van de nachtvluchten en laden van de opleggers op Brucargo in de zeer vroege ochtenduren.

Het aantal vertrekkende opleggers moet inderdaad vrij hoog zijn doordat er twee rijstroken voorzien zijn op de nieuw aangelegde Grote Kloosterstraat.

**BESLUIT** : De mobiliteitsstudie moet herzien worden met juiste cijfers.

### **ARGUMENT 5: mobiliteitscijfers verkeerd ingeschat**

Samenvatting uit de mobiliteitsstudie:

	Ochtend PAE	Avond PAE
PAE Camions in+out	103	94
Kantoren	9	0+6
Bezoekers	6+6	4+4
Horeca werknemers	3+0	0+2
Horeca bezoekers	4+0	11+13
TOTAAL berekend :	131	134
TOTAAL volgens mob.studie:	63+47=110	40+76=116

Het zelf berekend totaal is hoger dan het berekend totaal door Sweco. De berekende verzadiging van 84.2% wordt alvast overschreden op het kruispunt R22/Grote Kloosterstraat.

Hierbij zijn de cijfers sterk onderschat. Bijvoorbeeld: 6 personenvoertuigen die verlaten op het spitsuur einde dag is volkomen onderschat voor een bedrijvigheid van 300 werknemers.

### **ARGUMENT 6: Conflictvrij kruispunt**

De huidige fasering van de verkeerslichten aan de R22 met de Grote Kloosterstraat is een conflictvrije regeling.

Volledig conflictvrije regelingen betekenen immers vaak langere wachttijden, omdat de beperkte tijd over meer verschillende groenfasen moet verdeeld worden.

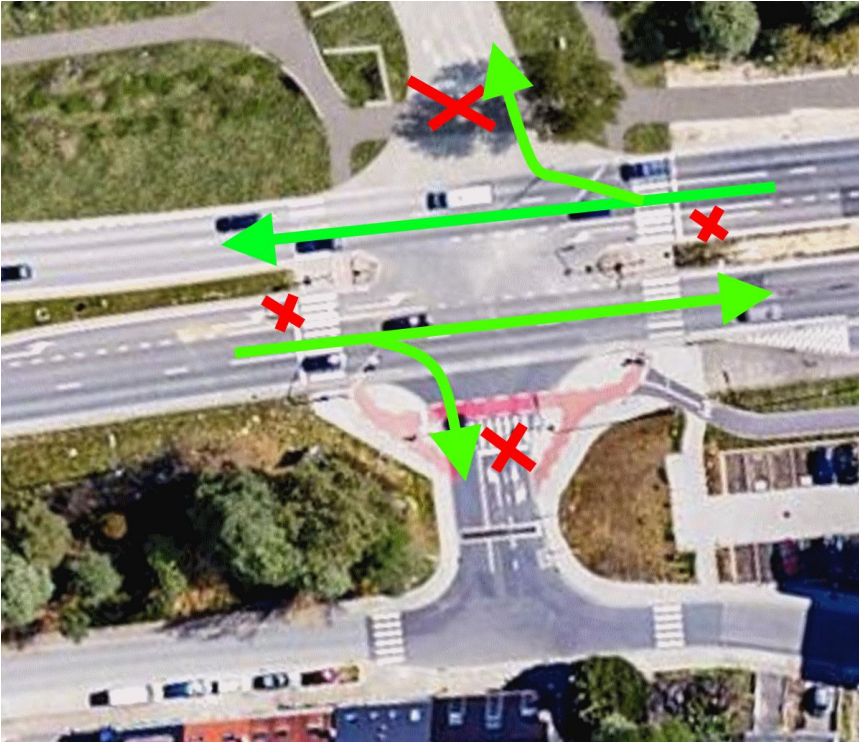
De Mobiliteitsstudie informeert niet of de berekening voor verzadiging van het kruispunt werd beschouwd als conflictvrije regeling of niet conflictvrij. Dit heeft veel impact op de eindresultaten.

Agentschap Wegen en Verkeer zou ook kunnen beoordelen dit kruispunt deels niet conflictvrij aan te passen in geval structurele file-opbouw verwacht wordt.

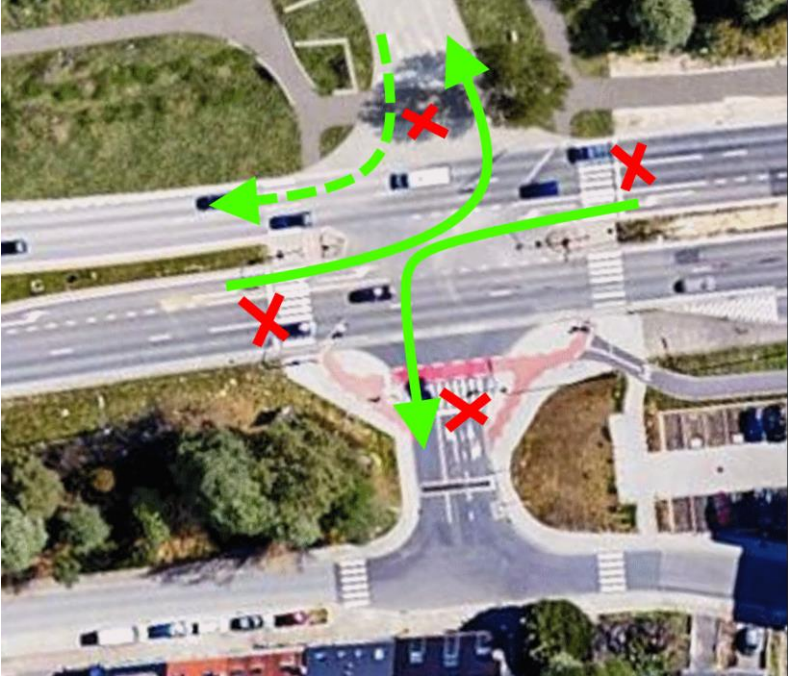
Wij beschouwen de 3 huidige faseringen van deze verkeerslichten, die op heden conflictvrij zijn zonder verkeer op de Grote Kloosterstraat kant oost.

Uit de simulaties onderaan stellen wij vast dat er conflicten kunnen ontstaan. Een aangepaste lichtregeling is hierdoor aangeraden.

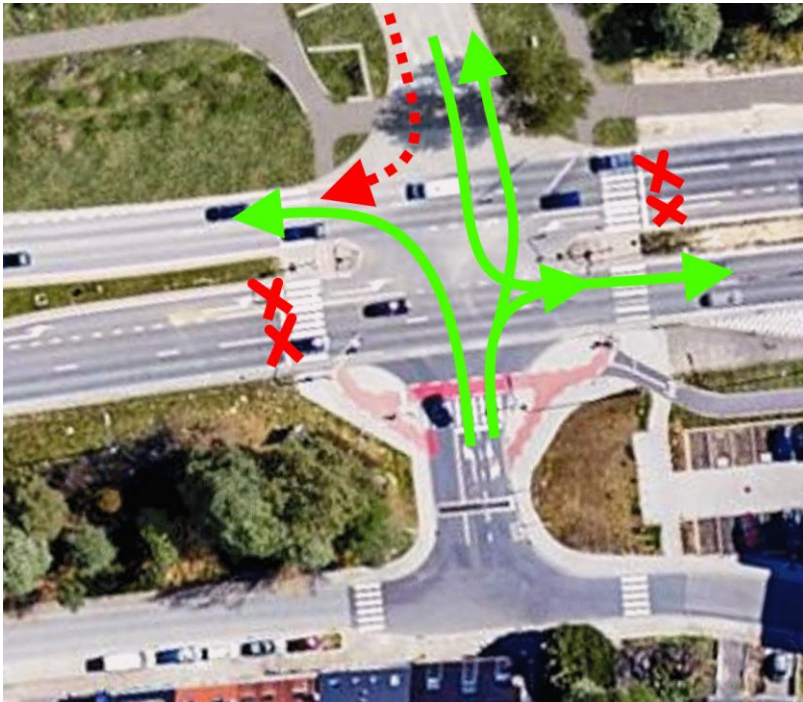
FASE 1:



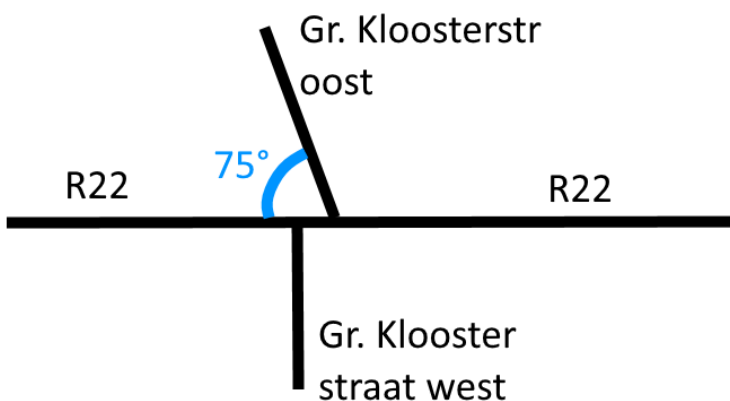
FASE 2:



FASE 3:



Men stelt ook vast dat op conflictvrije fase 2 de opleggers die de Grote Kloosterstraat deel oost die inrijden wel rakelings tegen voertuigen aanrijden die van de R22 links draaien in de Grote Kloosterstraat deel west. Dit komt doordat de Grote Kloosterstraat oost enkele meters meer zuidelijk op de R22 aansluit dan de Grote Kloosterstraat west. Hierbij vormt de Grote Kloosterstraat oost een hoek van  $75^\circ$  met de R22. Een hoek van  $90^\circ$  is optimaal voor veiligheid.



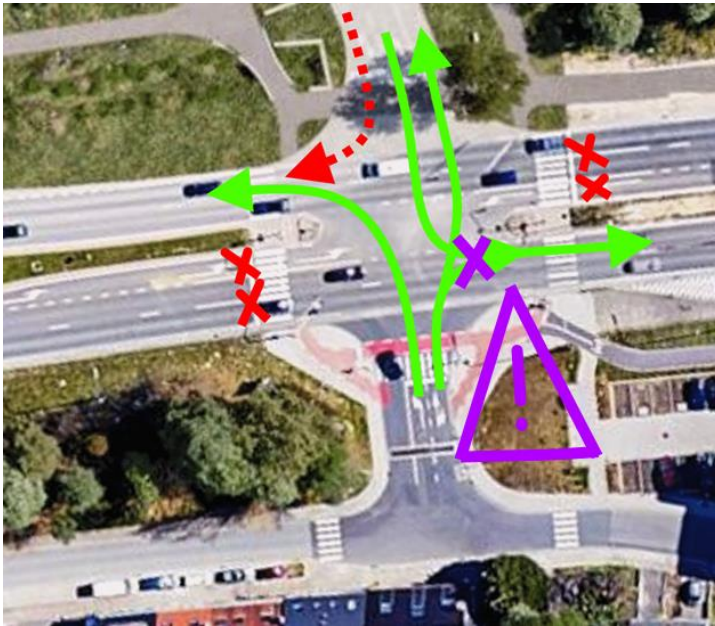
Deze bijzondere opstelling op een nieuw aangelegde baan en is vermoedelijk het gevolg van behoud van toegang tijdens de bouw van de nieuwe brug over de Woluwe en gelijktijdig behoud van de oude brug.

De fase 3 is niet conflictvrij voor voertuigen van de Grote Kloosterstraat oost die links draaien in de R22 met voertuigen van de Grote Kloosterstraat west die rechts draaien op de R22.

Opleggers die het logistiek gebouw verlaten moeten een bredere draaicirkel nemen en draaien in op de rechter rijstrook van de R22. Hierdoor ontstaat een conflict met de voertuigen van de Grote Kloosterstraat west die rechts draaien in de R22.



Ter verduidelijking:



Deze problematiek wordt in de mobiliteitsstudie niet aangekaart. Deze kan leiden tot een aangepaste regeling van de verkeerslichten voor een volledig conflictvrij kruispunt, met tot gevolg langere wachttijden en verhoging van de verzadiging van het kruispunt.

Dit zal problemen leveren bij de spitsuren. Indien dit kruispunt geblokkeerd wordt zal dit repercuties hebben voor de naastliggende kruispunten. Er zijn echter geen alternatieven om deze weg op betere wijze aan te sluiten.

Bovendien bestaat het risico dat het verkeer andere wegen gaat zoeken en ongewenst sluipverkeer veroorzaakt in de gemeente Sint-Stevens Woluwe.

Besluit:

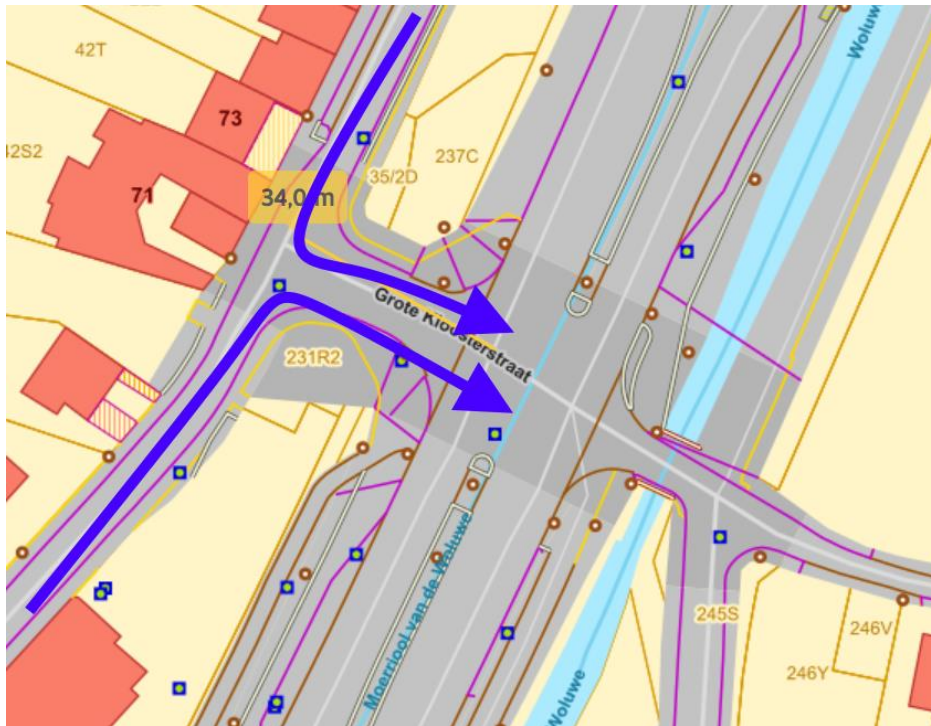
- De mobiliteitsstudie houdt geen rekening met de regeling van de verkeerslichten
- Op opstelling van de nieuwe Kloosterstraat deel west is niet veilig in het bijzonder met grotere draaicirkels van opleggers.
- Het kruispunt is niet volledig conflictvrij. Verbetering gaat ten nadele van de verzadiging.
- De mobiliteitsstudie is onvoldoende gedetailleerd, waardoor de berekeningen voor verzadiging onnauwkeurig zijn.

#### **ARGUMENT 7 : Reeds verzadigd kruispunt**

Het kruispunt J. Vandamstraat met de Grote Kloosterstraat bevindt zich op 34m van het kruispunt Grote Kloosterstr met de R22.

De anomalie uit het verleden betalen de bewoners en pendelaars dagelijks met verkeersellende.

Het is niet wenselijk op deze locatie het verkeer te verhogen zonder structurele oplossing.



#### **ARGUMENT 8: Behoud van de groene gordel**

Door de te hoge bouwhoogte (30m) volgt dit project het GRUP VSGB niet. De grote bouwhoogte, ondanks pyramidale bouwvorm, heeft dramatische gevolgen voor de Groene Gordel. Ten zuiden van het project werd een recreatief gebied aangelegd langs de Woluwe met aanplanting van 3000 bomen. Ten noorden van het project wordt het verkeersknooppunt van Brussels Airport gesloopt voor een 'Groene Vallei'. Hiervoor wordt de Woluwe op kostelijke wijze in open bedding aangelegd.

Besluit: De doelstellingen van het VSGB worden niet gevolgd:

- Geen reconversie van bestaande bebouwing en verwaarloosde gebouwen of bedrijventerreinen. (prioritaire voorwaarde van het VSGB)
- De bedrijvigheid heeft een zware mobiliteitsimpact op een hoofdaansluitingsweg met het Brussels Gewest
- Er is geen aandacht voor een leefbare omgeving. Er zou een belofte zijn voor aankoop van een aanpalende woning aan de Grote Kloosterstraat door de ontwikkelaar, zonder zekerheid.
- De locatie sluit beduidend slechter aan met het openbaar vervoer sinds 1/7/23, doordat er geen bussen van De Lijn meer rijden over de R22.

#### **ARGUMENT 9: rationeel gebruik van bouwgrond**

Het GRUP VSGB adviseert ook reconversie, sanering en herbruik van bestaande bedrijventerzones. De bestaande bedrijvenparken Lozenberg en Keiberg hebben >50% leegstand. De woonkwaliteit is

gedaald door squatters ( gevallen van vechtpartijen met doden, brandstichting, ... ) en stortproblemen.

Het spreekt voor zicht dat nieuwbouw op braakliggend terrein gunstiger is voor een ontwikkelaar dan overname van vervallen gebouwen.

Besluit: Dit project is geen kwalitatieve ontwikkeling van beschikbaar bouwgrond.

### **ARGUMENT 10: locatie van het project**

De sterke verstedelijking van Zaventem en de congestie van de mobiliteit zijn twee knelpunten waardoor de bouw van een dergelijk logistiek centrum gereduceerd moet worden.

Een meer aangewezen locatie voor intensief luchthaven gerelateerde logistiek is de voormalige site van de Makro met 13.5ha oppervlakte , gemakkelijke aansluiting op de Ring en rechtstreekse aansluiting op Brucargo zonder de Ring te betreden en via een aangepast wegennet.

Vanuit Sint-Stevens-Woluwe tot Brucargo is de rijafstand kort, maar met zekerheid filerijden tijdens de spitsuren. Deze route is bijkomend te vermijden door de komende Werken aan Ring tot 2035.

### **ARGUMENT 11: Er wordt geen rekening gehouden met een ander bedrijvenpark in aanbouw.**

Aan de overkant van de R22 en op 200m afstand van het project wordt het bedrijvenpark Drie Linden Business Park gebouwd, 18.000m<sup>2</sup> aan kantoren, 350 parkeerplaatsen.

Er moet rekening gehouden worden met het aandeel bijkomende voertuigen door dit project met impact op het kruispunt R22 – Grote Kloosterstraat.





**ARGUMENT 12: Er wordt geen rekening gehouden met het project Woluwe Gardens.**

De kantoorgebouwen Woluwedal nr 18-20-22 zijn sinds enkele jaren leeg. Een reconversie in appartementsgebouwen met nieuwbouw voorziet meer dan 700 parkeerplaatsen. ( OMV\_2023060182 en OMW\_2021016042 ) . Deze nieuwe inwoners zullen een impact hebben op de mobiliteit op het kruispunt R22 – N2 en R22 – Grote Kloosterstraat. Er moet rekening gehouden worden met het aandeel bijkomende voertuigen dat over de R22 zal rijden tot de Ring of Zaventem.

**ARGUMENT 13: De vergunning is niet conform door het ontbreken van een inrichtingsstudie.**

Dit is verplicht voor een vergunningsaanvraag vanaf 1000m<sup>2</sup> vloeroppervlakte, volgens artikel C7.3 van het GRUP VSGB.

**ARGUMENT 14: Verkeertelling op kalmere periode uitgevoerd.**

De verkeertellingen vonden plaats op 9/6/22.

Deze periode is niet representatief doordat er in juni vele inwoners reeds op verlof zijn of studenten in examenperiode.

De avondspits werden gemeten tussen 15u00 en 18u00. Er werd vastgesteld dat de avondpiek zich situeert in het uurblok tussen 17u en 18u. In werkelijkheid piekt de avondspits tussen 18u en 19u.

Besluit: Het is noodzakelijk de metingen opnieuw uit te voeren in meer relevante periodes volgens de richtlijnen van het boek MER. De drukste maanden zijn: oktober, november, december, april en mei.

**ARGUMENT 15: shuttles naar het station**

De projectontwikkelaar informeert via de mobiliteitsstudie dat de gemeente shuttles voorziet tussen de bedrijvencentra en het station van Zaventem. Dit blijkt niet aan de orde te zijn.

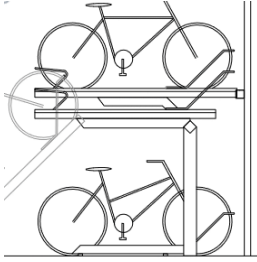
Er werd tijdens de gemeenteraad van september 2023 besproken over een eventuele subsidiëring van De Lijn abonnementen voor de bewoners, aangezien dit bij de buurgemeentes gewoonlijk is. Deze optie werd niet weerhouden om de gemeentebelastingen laag te houden.

BESLUIT: Shuttles naar het station blijken niet realistisch te zijn.

**ARGUMENT 16: Plaats tussen de fietstands**

De vergunningsaanvraag geeft geen informatie over de plaats tussen de fietsracks. Een minimale afstand van 70cm is noodzakelijk.

Hierbij worden fietsracks op 2 verdiepen voorzien. Dit is niet compatibel voor het laden van elektrische fietsen op het werk. Zie P66 van de mobiliteitsstudie.



#### **ARGUMENT 17: Grasbetondtegels voor parkeerplaatsen**

P68 van de mobiliteitsstudie beschrijft grastegels als waterdoorlatend oplossing. Alle parkings zijn op niveau +1 en overdekt.

#### **ARGUMENT 18: Multimodaal verkeer.**

De mobiliteitsstudie gaat ervan uit dat 20% van de werknemers gebruik maken van multimodaal verkeer ( Bus, trein, fiets), waarvan 15% gebruik van een fiets.

Dit is een doelstelling van het Vlaams Gewest, geen feit. De mobiliteitsstudie/vergunningaanvraag van Woluwe Gardens toonde aan dat het fietsgebruik 2% is. Parkeerplaatsen voor personenwagens zou kunnen ontbreken. De berekening voor verzadiging van de kruispunten moet herzien worden door een hoger aantal voertuigen van werknemers.

#### **ARGUMENT 19: Verdeling werkshiften**

Men gaat uit dat er over verspreide shiften gewerkt wordt. (P71 van de mobiliteitsstudie)

In werkelijkheid zijn de huurder(s) van de logistieke gebouwen nog niet gekend, noch de bedrijvigheid of werkuren. Men moet ervan uitgaan dat werknemer tijdens de spitsuren toekomen of vertrekken. In het bijzonder met administratief personeel in de 5000m<sup>2</sup> kantoren.

#### **BESLUIT:**

**Dit project is te omvangrijk voor het kruispunt Grote Kloosterstraat / R22.**

**Men moet overwegen het verkeer te halveren over de Grote Kloosterstraat West.**