

Uit het register der beraadslagingen van het  
Schepencollege is het volgende getrokken:

AANVRAAG TOT OMGEVINGSVERGUNNING - OMV\_2023055245 - 2023/164 - PROJECT  
KLOOSTERSTRAAT NV

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 **22 september 2023 t.e.m. 21 oktober 2023**.

**Er werden 164 bezwaarschriften ingediend.**

**Bezwaar 1:** De verkeersdrukke ten gevolge van mogelijke obstructies vrachtwagens zal het kruispunt onder druk zetten. Het aantal vrachtwagens per uur van 375 is een inschatting. Een vrachtwagen wordt in 2u gelost, herladen met inclusief 30min rijtijd op de site. Met 96 laaddocks is dit tot 3 opleggers op het kruispunt ieder 2 minuten. Dit verklaart de rijstrook naar links en rijstrook naar rechts om de R22 op te rijden.

Beoordeling: Het aantal gevraagde vrachtbeweging is heel erg groot. Het is onduidelijk in welke mate het aantal laadkades niet moet verlaagd worden, waarbij het bestaande verkeersnetwerk de bijkomende verkeersbewegingen kan dragen. De effecten inzake mobiliteit zijn zeker aanwezig. Daarnaast is het onduidelijk welke uiteindelijke exploitant het geheel zal uitbaten, waardoor de effectieve parkeerdruk niet bepaald kan worden.

**Bezwaar 2:** geluidsoverlast ten gevolge de aanhoudende manoeuvres, wetende dat de Woluwelaan gelegen is in een dal en alle nachtelijke bewegingen die zich ter hoogte van de Woluwelaan/Grote Kloosterstraat voordoen tot zeker een 700-tal meter in de omtrek duidelijk hoorbaar zijn.

Beoordeling: Inzake geluid is er onvoldoende aangetoond of de maatregelen voldoende milderende effecten hebben. Er zijn enkele geluidsmuren voorzien om het geluid af te schermen van de buurt. Er is echter geen geluidsstudie toegevoegd die aantoont in welke mate er geluidshinder te verwachten is.

Het bezwaar is gegrond.

**Bezwaar 3:** Het voorgestelde bedrijf zou naar verluidt een aanzienlijk aantal vrachtwagens aantrekken, wat de fietssnelweg ernstig zou onderbreken en de veiligheid van fietsers in gevaar zou brengen. Ik ben ervan overtuigd dat de Woluwelaan niet geschikt is voor zwaar vrachtverkeer, wat

leidt tot files en ernstige verkeersproblemen voor zowel het bedrijf als woon-werkverkeer. Dit zou ook de voortgang van de fietssnelweg verstoren, wat een belangrijk middel is voor duurzaam vervoer in de regio.

Beoordeling: Het gebruik en het tracé van de fietssnelweg wordt niet gewijzigd. Het nieuwe kruispunt werd reeds vergund. Het aantal verkeersbewegingen zal de veiligheid van de fietssnelweg onder druk zetten. De verkeersmaatregelen die genomen zullen worden dienen bijkomend verduidelijkt te worden. Het bezwaar is ontvankelijk en deels gegrond. De fietsers dienen ofwel een duidelijke lichtenregeling te krijgen of een fietstunnel, om de verkeersveiligheid en doorstroming te garanderen.

**Bezwaar 4:** Dit project is dramatisch voor de groene Woluwe Vallei, lopende van Brussel tot de Ring. Van geluidshinder tot bijkomend fijn stof en stikstof.

Beoordeling: De zone voor buffer blijft behouden. De invulling van de buffer is op dit moment vooral als groenzone benaderd. Het waterbergend vermogen van de vallei kan in deze worden uitgebreid. Het strategisch project 'leve(n)de Woluwe' sluit hierbij aan. De effecten inzake geluidshinder en luchtkwaliteit zijn aanzienlijk. Het bezwaar is gegrond.

**Bezwaar 5:** Er is >50% leegstand in de Keiberg en Lozenberg. Sloop de oude leegstaande gebouwen voor dit project ! Hier is geen slimme reconversie.

Beoordeling: De gevraagde functies vragen een omvangrijke oppervlakte in functie van het programma. De bestaande bedrijfsgebouwen (kantoren) zijn vaak niet afgestemd op de gevraagde functies. Daarnaast is de bestemming van het gebied bedrijventerrein, zodat dit kan aangesneden worden. Het bezwaar is ontvankelijk, maar ongegrond.

**Bezwaar 6:** De holle weg tussenin het project verliest zijn biodiversiteit waarde door een te groot project.

Beoordeling: De bestaande holle weg blijft onaangeroerd, waarbij er rondom voldoende vrije ruimte blijft behouden. De ruimte rondom de holle weg wordt ingegroend. Er is bijkomende groenberm voorzien langsheen de holle weg. De rand van de holle weg dient duidelijk op de grondplannen opgenomen te worden, waarbij de impact van de bouwhoogte, bouwdiepte moet worden opgenomen.

**Bezwaar 7:** De MOBER werd onvoldoende uitgewerkt en toont onvolledigheden, waarbij de berekeningsmethodes, de vaststellingen, het conflictvrije kruispunt, de bestaande verkeersdruk in vraag worden gesteld.

Beoordeling: De MOBER wordt ook door het departement Mobiliteit en Vervoer in vraag gesteld,

waarbij onderstaande aandachtspunten werden meegenomen in het advies:

- Uitbreiding afbakening projectgebied
- Bereikbaarheidsprofiel voor duurzaam mobiliteitsaanbod
- Verkeerscongestie op het kruispunt R22 Woluwedal x N2
- Cijfermatige onduidelijkheden (o.a. parkeerbehoefte)

Tot slot is het onduidelijk welke exploitant het bedrijfsgebouw zal uitbaten, zodat het niet mogelijk is concrete uitspraken te doen. Het bezwaar is ontvankelijk en gegrond.

**Bezwaar 8:** Er wordt geen rekening gehouden in de mobiliteitstudie met volgende projecten:

☐ een bedrijvenpark in aanbouw aan de overkant van het Kruispunt Grote Kloosterstraat. Dit is project 'Drie Linden Business Park », met parking voor 350 auto's.

☐ Woluwe Gardens

Beoordeling: De onmiddellijke en ruimere omgeving dient mee opgenomen te worden binnen de MOBER. Het advies van het departement Mobiliteit en Vervoer neemt dit mee. Het bezwaar is ontvankelijke en gegrond.

### **Besluit van de gemeente Zaventem ter attentie van de provincie:**

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.

☐

Voorliggende aanvraag genereert negatieve effecten op vlak van mobiliteit. De bereikbaarheid van de site dient verhoogd te worden, waarbij de toegankelijkheid van fietsers en voetgangers ondermaats is. Inzake het vrachtverkeer dient er meer duiding te zijn met betrekking tot een lichtenregeling en andere verkeersbeheersmaatregelen om congestie te verminderen.

☐

Ter hoogte van het kruispunt bevindt zich een bestaande fietssnelweg. Het nieuwe kruispunt werd reeds vergund. Het aantal bijkomende verkeersbewegingen zal de veiligheid van de fietssnelweg onder druk zetten. De verkeersmaatregelen die genomen zullen worden dienen bijkomend verduidelijkt te worden.

☐

De MOBER toont onduidelijkheden die verduidelijkt en aangepast moeten worden, waarbij het onduidelijk is in hoeverre het bereikbaarheidsprofiel, de verkeerscongestie en het projectgebied volledig en realistisch werden beoordeeld.

?

Het volledig verwijderen van het kleine landschapselement is hier gevraagd. Het is onduidelijk in welke mate er voldoende compenserende maatregelen zijn genomen en in welke mate er is voldaan aan de zorgplicht. Een ontheffing is vereist.

?

Langsheen de holle weg wordt een natuurlijke groene berm (4m in hoogte) voorzien als geluidsbarrière. Op deze manier wordt de Frans Smoldersstraat ook fysiek afgescheiden van de geclusterde in- en uitrit en aantakende circulatievoorzieningen. Het is onduidelijk of dit groenscherm een wijziging is van de holle weg. De afbakening van de holle weg is ter hoogte van de groene berm onduidelijk afgebakend. Er dient hier mogelijk een goedkeuring van Agentschap Natuur & Bos gevraagd te worden. Het is echter wenselijk om het groenscherm buiten de contouren van de holle weg te voorzien, waarbij het groenscherm dat dienst doet als geluidsbarrière zo dicht mogelijk bij de geluidsbron wordt voorzien. De effecten en maatregelen inzake geluid zijn onvoldoende beschreven.

?

Aan de zijde van de Woluwe heeft het gebouw een totale hoogte van 62.50 TAW. De maximale hoogte van het gebouw bedraagt 72.24 TAW. Ten aanzien van de vloerplas heeft het gebouw een maximale hoogte van 26,58 meter. Aan de zijde van de Woluwedal bevindt het terrein zich echter meer als 10 meter lager als de vloerplas. De gevraagde hoogte is bijgevolg ongeveer 36 meter hoog ten opzichte van de Woluwedal. In die zin is het gevraagde gebouwencomplex niet in verhouding met de kleinschalige woningen en andere gebouwen in de onmiddellijke omgeving.

?

Het hemelwaterhergebruik wordt bij voorkeur uitgebreid. Elke unit heeft bij voorkeur een hemelwaterput ter beschikking in functie van het hergebruik.

?

Het is onduidelijk welke exploitant het bedrijfsgebouw zal uitbaten, zodat het niet mogelijk is concrete uitspraken te doen over de effecten inzake mobiliteit, milieu en overlast.

Gedaan te Zaventem, 6 november 2023

Algemeen Directeur,

Véronique Janssens

Burgemeester,

Ingrid Holemans