

Geachte,

Ik maak hierbij bezwaar tegen de vergunningsaanvraag voor het logistieke gebouw "Grote Kloosterstraat" te Sint-Stevens Woluwe met het dossiernummer OMV\_2023055245

De Mobiliteits- en Bereikbaarheidsstudie (MOBER) vertoont onduidelijkheden die verhelderd en aangepast dienen te worden. Het is onduidelijk in hoeverre het bereikbaarheidsprofiel, de verkeerscongestie en het projectgebied volledig en realistisch zijn beoordeeld.

In het bijzonder blijkt de schatting van het **aantal dagelijkse vrachtbewegingen** zeer onnauwkeurig onderbouwd te zijn.

De verzadigingscijfers van twee kruispunten- die eigenlijk drie moeten zijn gelet op de plannen van de Werkvennootschap - blijken toevallig onder kritische drempels te vallen. Veiligheid wordt eenvoudigweg opgelost door een voorstel voor een conflictvrije lichtregeling door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Er wordt echter geen rekening gehouden met de geplande verdubbeling van **wachttijden voor de verkeerslichten**. Bovendien zijn de datums voor het tellen van voertuigen ongeloofwaardig, omdat verschillende datums worden vermeld in de tekst van de MOBER en in de tabellen, maar ook zijn de gekozen maanden die met minder verkeer in het jaar.

Het kruispunt van de R22 (Woluwedal) met de Grote Kloosterstraat wordt conflictvrij gemaakt in de laatste Mober versie door middel van verkeerlichten in te stellen in 5 fasen. Dat zorgt voor een verdubbeling van de wachttijden voor de weggebruikers. Dit heeft invloed op de verzadigingsgraden van het kruispunt, maar de cijfers blijven dezelfde tussen de versies van oktober 2023 en december 2023.

Het besluit van de MOBER zit wel in één zin verscholen in een tekst van 104 bladzijden, blz34: "Tijdens de ochtendspits overstijgt de verzadigingsgraad de kritische grens (80%), waardoor er mogelijks problemen met de verkeersafwikkeling kunnen ontstaan." "Mogelijks" wordt te beschouwen als "met zekerheid."

Bovendien kloppen alle parameters van **werknemersbezetting en de verhouding multimodaal** verkeer niet met de werkelijkheid (deze locatie is namelijk moeilijk bereikbaar met De Lijn en NMBS). Als gevolg zal de verzadigingsgraad van de kruispunten nog hoger zijn dan aangegeven in de MOBER.

De wachttijden zijn nu al heel lang en de doorgang al heel kort, ze worden onaanvaardbaar voor de bewoners van Sint-Stevens-Woluwe die naar- of terug van- hun werk rijden en voor de toekomstige werknemers van het logistieke gebouw.

De verdubbelde wachttijden zullen dus abnormaal lang worden, en ook voor **de fietsers** op de F203 route Leuven-Brussel. Er werd 500m verderop een fietstunnel gebouwd om de verkeerslichten van de N2 (de Leuvensesteenweg) te vermijden. Tussen Leuven en Brussel zijn er slechts 2 verkeerslichten op de F203: in Nossegem bij de kruising met de Mechelse steenweg en kruising met de R22 ter hoogte van de E40. Het is ongerechtvaardigd en zinloos om een derde verkeerslicht te hebben op de fietssnelweg op vraag van een project ontwikkelaar voor een privé investering.

Hierdoor worden de fietsers ook in gevaar gebracht.

Er is namelijk ook geen rekening gehouden met het plan van de Werkvennootschap om **de in- en afritten van de E40** te verplaatsen naar de Woluwelaan (R22).

De impact van de vergunning heeft ook invloed op de gemeenten **Kraainem en Sint-Lambrechts-Woluwe, onder anderen**. Deze gemeenten werden niet geraadpleegd. Ook het **Sint-Lucas ziekenhuis** zal hinder ondervinden van het bijkomend verkeer. De Woluwedal zal ondertussen ook het verkeer van de nieuwe bewoners van Wol U moeten opnemen. Het kruispunt zal volledig geblokkeerd worden, vooral tijdens de spitsuren en een hel worden voor al de gebruikers van de Woluwedal, ook voor de werknemers die uit de Vlaamse gebieden naar Brussel komen werken.

**Omgeving en geluidsoverlast:** Er wordt horeca voorzien op een groot terras, een open sky lounge bar. De vergunningsaanvraag beschrijft deze activiteit niet voldoende, maar dit is eenaantrekkelijke formule voor een uitbater, eventueel met luide muziek tot laat in de nacht. Ditgeluid zal weerkaatsen over de smalle Woluwe-vallei dat aan de overkant dichtbevolkt is. Het probleem van geluidsreflectie is al bekend bij de bewoners omdat de RO over de Woluwe-vallei duidelijk en voortdurend te horen valt.

Langs de holle weg wordt een natuurlijke groene berm (4 meter hoog) aangelegd als **geluidsbarrière**. Het is belachelijk of deze berm voldoende effectief zal zijn indien de holle weg geflankeerd wordt door een project met een hoogte van 30 meter. De afbakening van de holle weg is ter hoogte van de groene berm onduidelijk gedefinieerd.

**De hoogte** van het gebouw bedraagt ongeveer 36 meter (=+/- 15 verdiepingen) ten opzichte van de Woluwedal (R22). In die zin staat het beoogde gebouwencomplex niet in verhouding tot de kleinschalige omgevingswoningen en andere gebouwen in de directe omgeving.

De piramidale bouwvorm, bedoeld om de bouwhoogte te verbergen, verliest zijn effect door het zicht op het gebouw vanuit de overkant van de vallei op hoogte door de inwoners van Sint-Stevens Woluwe.

Zowel de bouwhoogte als de lengte van het gebouw langs de Woluwedal gaan in tegen de **natuurzone van de Woluwedal**, die zich uitstrekt van de projectzone tot 6 km verderop in het Brussels Gewest.

De bouwhoogte heeft tevens een negatieve invloed op het geplande project van de Werkvennootschap, dat het slopen voorziet van de verkeerswisselaar van de luchthaven (A201-RO) ten gunste van een groene vallei en het laten stromen van de Woluwe in een open vallei. De Werkvennootschap is nu reeds een (welkom) **Ecoduct** aan het bouwen op de nieuwe brug over de ring (Hector Henneaulaan). Dit gigantisch project is daarmee in volledige tegenspraak.

Het is onduidelijk **welke exploitant** het bedrijfsgebouw zal exploiteren, waardoor het niet mogelijk is concrete uitspraken te doen over de effecten op mobiliteit, milieu en overlast.

Vanwege de aanzienlijke vraag naar logistieke gebouwen in de omgeving van Brussels Airport wordt over het algemeen vastgesteld dat huurcontracten worden ondertekend vóór aanvang van de bouw van een project. Het is opmerkelijk dat de aanvrager niet kan mededelen welke bedrijven zich zullen vestigen in de logistieke gebouwen.

Gewoonlijk wordt bij een omgevingsvergunning voor een project van deze omvang verwacht dat het inkomend en uitgaand vrachtvervoer per uur wordt aangegeven, inclusief eventueel weekendwerk, en een gedetailleerde beschrijving van de bijbehorende bedrijvigheid.

Na een grondige analyse van de vergunningsaanvraag, verzoek ik u om het bouwproject te heroverwegen en te reduceren tot één bouwlaag, met een maximale bouwhoogte van 15 meter (= toch de hoogte van een gebouw van +- 6 verdiepingen) en een beperking op het aantal laaddokken tot een minimum. Met ongeveer 50% van de kantoorgebouwen van Zaventem die leeg zijn wens ik u ook te vragen indien geen andere omgevingen beter “klaar-voor-gebruik” zouden zijn voor zo een project. Of ook even te gaan kijken indien betere en meer homogene plaatsen te vinden zijn dicht bij Brucargo, zoals de ex Makro-site te Machelen.