



Sterrebeek, 20 oktober 2023

vzw nr 4444.546.91
RPR Brussel
Secretariaat en zetel:
Felix Timmermanslaan 24

1933 Sterrebeek
e-mail: info@sterrebeek2000.be
website: www.sterrebeek2000.be

Aan het College van Burgemeester
en Schepenen van en te
Zaventem.
Diegemstraat 37,
1930 Zaventem

Aan de Provincie Vlaams-Brabant
Provincieplein 1
3010 Leuven

Betreft: OMV_2023055245 - Project Kloosterstraat NV - Grote Kloosterstraat

Geachte,

Gelet op:

1. de doelstellingen van STERREBEEK 2000 vzw, met ondernemingsnummer 4444.546.91, die onder andere omvatten, zoals beschreven in de statuten (publicatie in het staatsblad van 2021_07_19 onder nummer 21090116)
 - *het nastreven van een leefbare ruimtelijke ordening met aandacht voor de verkeersleefbaarheid en het behoud, het herstel, de ontwikkeling en het beheer van open en groene ruimte, landschappen, monumenten, cultureel erfgoed en het dorpschoon;*
 - *het behoud, het herstel, de ontwikkeling en het beheer van het leefmilieu en van een leefbare woonomgeving. Dit impliceert het beperken van alle vormen van milieuhinder, waaronder alle vormen van geluidshinder, verkeersoverlast, geurhinder, lichthinder,...;*
 - *het nauwlettend opvolgen van alle plannen, initiatieven en activiteiten van plaatselijke, provinciale, gewestelijke, federale, Europese en internationale overheden en instellingen, alsmede van de privésector die voor Sterrebeek en omgeving van belang zijn. De vereniging houdt daaromtrent rekening met de ervaring, percepties, inzichten en meningen van de bevolking en brengt deze onder de aandacht van de betrokken overheden.*
2. Het feit dat de werking van de vereniging zich vooral richt op Sterrebeek, deelgemeente van Zaventem maar dat zij volgens de statuten ook daarbuiten activiteiten kan ontplooiën indien dit relevant of wenselijk is voor de vervulling van het belangeloos doel.
3. Het feit dat STERREBEEK 2000 aantoonde deze doelstellingen na te streven door onder andere het lidmaatschap in de GECORO en de milieuvadvisraad van Zaventem, en door verschillende initiatieven en acties aangaande ruimtelijke ordening in het verleden (zie www.sterrebeek2000.be),
4. Het feit dat STERREBEEK 2000 als procesbekwame vereniging kan optreden namens een groep wiens collectieve belangen zijn bedreigd of geschaad, in deze de goede en correcte ruimtelijke ordening en het naleven van de bestaande verordeningen en reglementering.

Wenst STERREBEEK 2000 vzw volgende bezwaren te formuleren:

1) De invulling/uitbating van de gebouwen in het project is onduidelijk

Er wordt in de aanvraag niet aangegeven wie de infrastructuur zal gebruiken.

Daardoor is het onmogelijk om een juiste beoordeling te maken over de globale mobiliteits- en milieu impact.

Indien er bijvoorbeeld detaildistributie zou komen, heeft dit een enorme impact op het verkeer door een veelvoud aan kleine bestelwagens.

Ook is het niet uitgesloten dat er ook gevaarlijke stoffen worden opgeslagen/verhandeld waardoor de volledige milieu impact bij een vergunningsaanvraag duidelijk moet zijn. Tenslotte is het onduidelijk of er ook nachtoperaties zullen plaatsvinden.

Bezwaar: Zoals er geen duidelijkheid is over de uitbating van de gebouwen, is STERREBEEK 2000 van oordeel dat de Provincie geen vergunning kan afleveren.

2) De mobiliteitsimpact wordt onderschat en wordt onvoldoende breed onderzocht

2.1 De afbakening van het project- en onderzoeksgebied is te beperkt.

Het onderzoeksgebied voor de MOBER wordt beperkt tot de R22 en N2 en de kruispunten R22-Grote Kloosterstraat, R22-N2 en N2-Kleine Kloosterstraat.

Volgende punten werden ten onrechte niet opgenomen:

- Aansluiting van de R22 met de R0 in de huidige toestand werken aan de Ring (nog een aansluiting met de H. Henneaulaan en lange termijn inrichting (geen aansluiting meer).
- Aansluiting met de H. Henneaulaan in het huidig scenario.
- Aansluiting met de nieuwe knoop Kraainem-E40 in het toekomstig scenario van de Werkvennootschap.
- Extra verkeer via de Belgicastraat bij de lange termijn inrichting R22-R0.

Er wordt geen rekening met het verkeer van de renovatie van kantoorgebouwen voor het project Woluwe Gardens voor 900 nieuwe inwoners, 1.5km verder langs de R22.

Er wordt geen rekening gehouden met het bedrijvenpark "Drie Linden Business Park" in aanbouw aan de overkant van het Kruispunt Grote Kloosterstraat met een parking voor 350 auto's.

Dit zal extra verkeer geven op het kruispunt met de R22.

Bezwaar: het onderzoeksgebied moet worden uitgebreid om alle effecten in rekening te houden.

2.2 De verzadigingsgraden aan de verschillende kruispunten worden geminimaliseerd

In de MOBER wordt gesteld dat het project een verwaarloosbaar effect heeft op de verkeerdoorstroming aan het kruispunt R22-N2 ondanks dat men er een verzadigingsgraad krijgt van 89,6%.

Toch wordt in het besluit toegegeven dat de restcapaciteit van het kruispunt R22 x N2 nagenoeg volledig wordt ingenomen.

Het kruispunt Grote Kloosterstraat met de N22 zal zwaar onder druk komen door het extra vracht- en personenvervoer. Voor de omwonenden van de woonwijken in Sint-Stevens-Woluwe wordt het bijna onmogelijk om deze belangrijke ontsluitingsweg vlot te gebruiken. Er wordt ook nergens toegelicht hoe de lichtsturing zal gebeuren.

In het besluit van de MOBER wordt gesteld dat er geen negatieve mobiliteitseffecten worden verwacht en dat er dus geen milderende maatregelen vereist zijn. Dit is onaanvaardbaar.

Bezwaar: het project is zijn voorziene schaal onaanvaardbaar gezien de extra verkeerstoename op de verschillende onderzochte kruispunten, die nu al tegen de verzadigingsdrempel schuren.

2.3 De impact op de omliggende straten wordt onderschat

In de MOBER lezen we: *"Inzake verkeersleefbaarheid kan gesteld worden dat het project weinig rechtstreekse invloed heeft op de omgeving aangezien de verkeersstromen gekoppeld aan het projectgebied volledig gescheiden worden van de wegen die gebruikt worden door de bewoners in de nabije omgeving. Het (vracht)verkeer ontsluit nagenoeg direct op het hogere wegennet."*

Er wordt gesteld dat door de onmiddellijke aansluiting naar het hoger wegennet R22 en N2 de omliggende woonstraten geen negatief effect zullen ondervinden. Nochtans zal door de hoge verzadigingsgraad (zie hoger) het reeds bestaande sluisverkeer in de omliggende straten gevoelig toenemen.

Bezwaar: de impact op het omliggende wegennet bij verzadiging van de knooppunten wordt niet in rekening gebracht, noch onderzocht. De verkeersleefbaarheid en draagkracht voor de omgeving wordt overschreden.

2.4 De berekenmethode neemt verkeerde modelcijfers

Het aantal laaddocks wordt niet gebruikt om het aantal verplaatsingen per dag te berekenen. Dit wordt niet gemotiveerd. Er wordt alleen gerekend per ha. 375 vrachtwagens per dag is een veronderstelling van de ontwikkelaar. 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**.

Het % werknemers dat met de fiets of het openbaar vervoer zal komen, wordt ook overschat. Temeer omdat er sinds 1 juli 2023 geen bus meer rijdt op de R22. Hierdoor is het aantal voorziene parkeerplaatsen wellicht te laag en zullen velen parkeren in de omliggende straten (o.a. Frans Smoldersstraat).

De metingen werden uitgevoerd in de maand juni, een periode waarin het verkeer statistisch lager ligt dan de herfst- wintermaanden.

Bezwaar: Op basis van de gebruikte meetmethode kan geen juiste inschatting gemaakt worden van de te verwachte mobiliteitsimpact. De studie is niet up to date wat betreft openbaar vervoer.

2.5 De effecten van de zuidelijke invulling zijn niet te voorspellen

De zuidelijke invulling is niet opgenomen in de vergunningsaanvraag maar de MOBER maakt hier wel veronderstellingen over die op onzekere aannames gebaseerd zijn.

Bezwaar: Indien men ook het zuidelijk gebied wenst te ontwikkelen, moet dit opgenomen worden in de vergunningsaanvraag.

2.6 Fietssnelweg F202

De fietssnelweg F202 wordt door de invalsweg voor het project doorsneden. De veiligheid van de fietsers zal door het regelmatig vrachtverkeer zwaar onder druk komen.

Bezwaar: het project brengt een ernstig veiligheidsrisico voor de fietsers op de F202 ook al voorziet men de nodige lichten. Dit gaat voorbij aan de doelstellingen van een snelweg (zie in tegenstelling de ondertunneling aan de N2).

3) Landschappelijke invulling

3.1 Hoogte van de gebouwen

De gebouwen worden circa 30 meter hoog (kantoren 4 tot 6 verdiepingen, warehouses 2 verdiepingen)

Gezien de ligging op een helling zal dit een negatief landschappelijk effect hebben op de omgeving.

3.2 Groene oppervlakte

Vergroende oppervlakte wordt meestal ingepland bovenop de warehouses als groendak. De mooie 3D simulaties met bomen op het dak zijn onrealistisch. Om enig resultaat te krijgen moet men minstens 80cm aarde op het groendak hebben.

Bezwaar: STERREBEEK 2000 stelt voor om de omvang van het project te beperken tot 1 warehouse niveau en 3 kantoorverdiepingen. Dit zal ook de mobiliteitsimpact ten goede komen.

Ook een groenindex moet worden opgelegd met meer open en groene ruimte op maaiveldniveau. Aan groendaken moet een minimum hoogte voor de aarde worden vastgelegd.

3.3 Holle weg

De holle weg, gelegen tussen het noordelijk project en het eventuele toekomstige zuidelijke project, zal onherroepelijke schade ondervinden van dit megalomaan project. De biodiversiteit van deze te koesteren weg met biologische waarde zal sterk onder druk komen.

Bezwaar: het project wordt te dicht bij de holle weg ingeplant.

3.4 Woluwevallei

Het project legt een **zware hypotheek op het "Levende Woluwe" initiatief** om de Woluwevallei te herstellen als een groene ader die ons voor de toekomst moet beschermen tegen overmatige wateroverlast en kansen moeten geven om de milieudiversiteit te herwaarderen.

Het project zo kort bij de Woluwe maakt een verdere verbreding van de vallei onmogelijk.

Dit in tegenstelling tot de Werken aan de Ring waarbij men juist beton willen opbreken om de vallei te vergroenen (o.a. heraanleg kruispunten R0 met A201 en E40).

Bijkomend bevinden zich in het projectgebied enkele **oude bronnen** die men opnieuw wil openleggen. Het project zal dit onherroepelijk onmogelijk maken.

Bezwaar: het project is in tegenstrijd met de doelstellingen om de Woluwevallei te herwaarderen en haar een belangrijke milieu- en klimaatfunctie te geven voor de toekomst.

4) Geluidshinder

Men stelt dat het project geen substantiële geluidsemissies genereert.

Nochtans kan verwacht worden dat het bijkomend verkeer, vooral van vrachtwagens, voor de nodige geluidshinder zal zorgen.

Ook door het hoge tweede niveau zal er veel geluid van verkeer op de site richting de woonwijken (o.a. overkant van de R0 te Zaventem) worden verspreid.

De vrachtwagens die de helling naar het tweede niveau moeten opstijgen, zullen voor extra hinder zorgen.

Ook spreekt men van werkzaamheden voor zonsopgang en na zonsondergang (zie hoofdstuk verlichting).

Er is onduidelijkheid over het gebruik van de gebouwen tijdens de nacht.

Het is onduidelijk wat het effect van de warmtepompen met een geluidsniveau van 70 dBa op 1m van de bron zal zijn voor de omgeving. Er zijn hiervoor geen geluidskaarten opgesteld.

Bezwaar: De geluidshinder door het bijkomend verkeer moet becijferd worden. De Provincie moet de uren vastleggen waarin werfverkeer en gebruiksverkeer mag plaatsvinden.

Door het tweede magazijnniveau wordt de geluidshinder nog extra versterkt.

Het effect van de warmtepompen op de omgeving is niet in kaart gebracht.

5) Klimaat- en gezondheidsimpact

Het dossier bevat geen volledige cijfers over de globale klimaat- en gezondheidsimpact. Zo zijn er geen cijfers over de te verwachten fijn-stof en CO2 depositie in de omgeving door het bijkomend verkeer.

Het is verder onduidelijk op basis van welke stukken men concludeert dat er geen betekenisvolle effecten, minstens een kans hiertoe, bestaat en er geen passende beoordeling nodig is.

De meetmethode in de Stikstofnota wordt nergens toegelicht, noch wordt onderbouwd welke bronnen al dan niet in het onderzoek worden meegenomen, zoals de uitstoot van het bijkomend wegverkeer.

Bezwaar: de deposities van verschillende stoffen worden niet of onvoldoende toegelicht

6) Veiligheid

Er worden geen maatregelen beschreven inzake veiligheidscontrole van het binnenkomend verkeer.

Bij een mogelijke inplanting van een controlepost zal het ingaand verkeer zich opstropen tot aan/op het kruispunt met de R22.

Bezwaar: er moet duidelijkheid verschaft worden over de toegangscontrole naar de site en de impact op de verkeerssituatie.

7) Vlareml Klasse I

De vergunningsaanvraag komt volgens rubriek 16.3.1 (koelinstallaties, warmtepompen en airco) van de Vlareml wetgeving in Klasse I.

Nochtans wordt slechts summier beschreven welke toestellen gebruikt zullen worden.

Er is uit de aanvraag niet op te maken of de warmtepompen gebruik zullen maken van grondboringen.

De geluidsimpact van de warmtepompen en airco wordt niet cijfermatig en in geluidskaarten weergegeven.

Er wordt slechts vermeld dat "zo ver mogelijk van de huizen zullen geplaatst worden".

Dit is onvoldoende.

Bezwaar: ondanks het feit dat de aanvraag behoort tot een Klasse I vergunning, wordt dit in de aanvraag onvolledig beschreven.

8) Behoeftonderzoek

STERRBEEK 2000 twijfelt aan de behoefte om nieuwe terreinen aan te snijden voor een dergelijk grootschadelijk project.

Er is immers grote leegstand in de omgeving

- 50% leegstand op de Keiberg en op de Lozenberg
- Leegstaande gebouwen aan de voormalige Macro-site met een vergelijkbare oppervlakte.

Verder is de Brucargo site beter uitgerust en aangesloten op de hoger liggend verkeersnetwerk (E19) om een dergelijk project te verwezenlijken.

Besluit:

Het project is niet in overeenstemming met de goede ruimtelijk ordening, in achtgenomen de criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen. (artikel 4.3.1 §2 VCRO)

STERREBEEK 2000 is van mening dat bovenvermelde bezwaren dit voldoende belichten.

STERREBEEK 2000 vraagt dat het Gemeentebestuur met deze bezwaren rekening zal houden in zijn advies en dat de Provincie de aanvraag in deze vorm niet zal goedkeuren.

De Provincie kan de aanvrager aansporen een beperkter project in te dienen (bv. zonder het tweede niveau en met een kleiner grondoppervlak.

Met de meeste hoogachting,

Luc Caluwaerts
Voorzitter

Jos Jonckers
Bestuurslid