

Dossiernummer: OMV_2023093742
Projectinhoudversie (PIV): V4

Ministerieel besluit over de beroepen aangetekend tegen het besluit RMT-VGN-2023-0616-AGPP-DEP-01 van de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant van 1 februari 2024 waarbij de vergunning werd verleend aan de nv pr De Werkvennootschap voor de aanleg van de Fietssnelweg 'F203 – optioneel deel', gelegen te 1930 Zaventem, Bosdellestraat en 3070 Kortenbergh, Everslaan.

OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG (INCLUSIEF WIJZIGINGEN)

De aanvraag gaat over de aanleg van de fietssnelweg F203 – optioneel deel, verder benoemd als F203-OD, tussen de Bosdellestraat, de E40, de Everslaan en de Dorpelstraat op de grens van het grondgebied van de gemeenten Zaventem en Kortenbergh,

De aanvraag heeft betrekking op terreinen gelegen te:

- voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen en de vegetatiewijziging: 1930 Zaventem, Bosdellestraat, en 3070 Kortenbergh, Everslaan, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



Aanvraag na eerste aanleg (PIV3)

De aanvraag omvat de volgende stedenbouwkundige handelingen:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
R0-F203-OD-relief	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Het ophogen en afgraven van talud, het dempen van grachten en het realiseren van grondkerende constructies voor de aanleg van de fietssnelweg
R0-F203-OD-verharding	Nieuwbouw of aanleggen	Het aanleggen van verharding voor de fietssnelweg inclusief

		aanhorigheden, geleideconstructies, verlichting, balustrades,
R0-F203-OD-bufferbekken	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Het aanleggen van een bufferbekken
R0-F203-OD-ontbossen	Ontbossen	Het ontbossen voor de aanleg van de fietssnelweg

Voor een aantal elementen in het dossier geldt een vrijstelling van vergunningsplicht:

- wijzigen Everslaan. wijzigen van bestaande wegen en verhardingen op openbaar domein (artikel 10.2°);
- aanleg van riolering op openbaar domein (artikel 10.4°)

De aanvraag omvat de volgende vegetatiewijzigingen:

Planaanduiding	Handeling	Beknopte beschrijving
R0-F203-OD-Gracht	Het uitgraven, verbreden, rechtekken of dichten van kleine landschapselementen	Het dempen van een gracht aan de zuidzijde van de E40
R0-F203-OD-Houtkant	Het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Het verwijderen van een houtkant langs de snelwegparking aan de noordzijde van de E40

Wijzigingen van de aanvraag (PIV4)

Tijdens de beroepsfase, op 15 november 2024, werd de aanvraag gewijzigd met het volgende.

- de vegetatiewijziging op het zuidelijke talud van de E40:

Planaanduiding	Handeling	Beknopte beschrijving
R0-F203-OD-Talud	Het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Het verwijderen van soortenrijk permanent cultuurgrasland door de gedeeltelijke afgraving van het talud

- bijkomende dwarsprofielen en aanpassingen van de bestaande dwarsprofielen om de impact van de werken op de bestaande vegetatie beter te duiden,
- een detailanalyse met betrekking tot de inname van bos;
- een soortentoets;
- verduidelijkingen met betrekking tot de mobiliteitsimpact in de beschrijvende nota en op het Omgevingsloket onder het tabblad 'Effect mobiliteit';
- de beslissing van de gemeenteraad over de zaak der wegen;
- het ministerieel besluit van 2 september 2024 met betrekking tot de afwijking om werken uit te voeren binnen de 10m-zone van het autosnelwegdomein.

De gewestelijke omgevingsambtenaar heeft op 18 november 2024 het wijzigingsverzoek aanvaard met de organisatie van een nieuw openbaar onderzoek en een tweede adviesvraag aan de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie

Deze wijzigingen worden meegenomen in de beoordeling van de aanvraag.

OPENBAAR ONDERZOEK EERSTE AANLEG

Het openbaar onderzoek in eerste aanleg vond plaats van 3 september 2023 tot en met 2 oktober 2023 in de gemeente Kortenberg en van 4 september 2023 tot en met 3 oktober 2023

in de gemeente Zaventem. In de gemeente Zaventem werden 4 bezwaarschriften ingediend In de gemeente Kortenberg werden 2 bezwaarschriften ingediend De bezwaren hebben betrekking op.

- het ontbreken van een rechtsgeldige onderbouwing voor de aanleg van de fietssnelweg F203 tussen Sterrebeek en Leuven. In het ministerieel besluit van 15 maart 2018 houdende de aanwijzing van de fietssnelwegen, in uitvoering van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid, wordt de F203 aangeduid als een fietssnelweg tussen Brussel en Sterrebeek Voor de verbinding naar Leuven werd het kruispunt Mechelsesteenweg – Tramlaan te Sterrebeek als vaststaand feit en de facto vertrekpunt genomen, zonder alternatieven te onderzoeken Een fietssnelweg die niet in Sterrebeek stopt moet in zijn totaliteit (her)bekeken worden Er bestaat een beter alternatief voor een fietssnelweg tussen Brussel en Leuven via Everberg en Bertem door langs de noordkant van de E40 te blijven tot aan de grens met Kraainem;
- Het traject van de aanvraag bevat vermijdbare risico's ten opzichte van een noordelijk E40-traject. In het gedeelte tussen de Everslaan en Bosdellestraat bevat het traject meerdere scherpe bochten van 90° aan het eind van een aflopend stuk weg Het traject door het bos heeft een verhoogd risico op ongevallen door gladheid en afgevalen takken. In de Bosdellestraat is er veel verkeer dat de fietser kan hinderen of kruisen. Aan het kruispunt Tramlaan – Mechelsesteenweg kruist het verkeer dat vanuit de Waalse straat komt en naar de Mechelsesteenweg richting E40 rijdt het fietspad richting de Tramlaan zonder verkeerslichten. In praktijk wordt het voetpad en fietspad vaak gebruikt als verlengstuk om te kunnen afslaan. Ook in de Tramlaan zelf zijn er veel potentiële conflictsituaties en is het mengen van op snelheid gericht fietsverkeer en specifiek lokaal gebruik van de openbare ruimte hinderlijk tot gevaarlijk, al naar gelang de drukte en de snelheid van de gebruikers van de fietssnelweg. De meeste ongevallen tussen auto's en fietsers op de plaatsen waar de verkeersstromen elkaar kruisen. Het risico wordt verhoogd doordat het om een dubbelrichtingsfietspad gaat De kans op ongevallen van dit traject is veel hoger dan bij een traject ten noorden van de E40 tot aan Kraainem De maatschappelijke kost hiervoor is hoog;
- Het traject heeft een negatieve impact op de andere weggebruikers.
 - Voetgangers hebben nu al nauwelijks plaats op het kruispunt Tramlaan – Mechelsesteenweg en zullen nog meer onder druk komen te staan Dit wordt in het bezwaarschrift geïllustreerd met foto's. De voetgangers verliezen ook hun wandelpad naar het bos
 - Huidige jonge gebruikers van het fietspad langs de Tramlaan (naar onder andere de voetbalclub, een tennis- en paddelclub en de lokalen van de Chiro) verliezen "hun fietspad" en moeten zich mengen tussen snelle fietsers (tot 50 km/uur) of een andere route zonder fietspad kiezen;
 - Het toevoegen van op snelheid gericht doorgaand fietsverkeer gaat ten koste van de lokale fietsers en voetgangers in de woonwijk en gaat in tegen de trend in Vlaanderen om doorgaand verkeer uit woonwijken te weren;
- Het traject veroorzaakt mobiliteitsproblemen en vertragingen door bijkomende verkeersstromen in het centrum als gevolg van de fietssnelweg.
 - Het traject bevat een vermijdbare omweg en betekent een tijdverlies van 5 à 10 minuten voor de fietsers;
 - De doorstroming op het kruispunt Tramlaan – Mechelsesteenweg zal sterk gehinderd worden door het toevoegen van een extra verkeersstroom, zeker wanneer de oversteek wordt geregeld door conflictvrije verkeerslichten De vertraging wordt geschat op enkele minuten tot meer dan 10 minuten;

- Een fietssnelweg zoals voorzien in deze aanvraag en daarna verder dwars door het centrum van Sterrebeek vertoont de kenmerken van een verbindingsweg en niet van een fietssnelweg. Het traject voldoet niet aan de principes van een fietssnelweg het wordt gekenmerkt door een opeenvolging van conflictsituaties en doorkruist woonwijken en een natuurgebied,
- Met dit project wordt impliciet ook het vervolg van het traject via de Bosdellestraat en het kruispunt Mechelsesteenweg-Tramlaan vastgelegd, zonder onderzoek naar de impact hiervan op de andere weggebruikers,
- Omdat elk traject van de fietssnelweg dat het kruispunt Mechelsesteenweg-Tramlaan moet kruisen een negatieve impact heeft op de mobiliteit en verkeersveiligheid moeten ook andere alternatieven onderzocht worden, bijvoorbeeld langs de Oude Keulsweg parallel aan de E40;
- De fietssnelweg sluit aan op de Bosdellestraat met een bocht van 90°, net voor de in- en uitrit van een bedrijf Dit creëert een onveilige verkeerssituatie;
- De Bosdellestraat is verkeersluw in het weekend en overdag tijdens de week, maar is tijdens de ochtend- en avondspits wel behoorlijk druk als belangrijkste straat om de woonwijk in en uit te rijden Het is onveilig voor de fietsers om zich op deze momenten tussen het verkeer te moeten begeven,
- De Bosdellestraat is langs twee zijden bebouwd, met veel dwarse inritten en garages waar de zichtbaarheid op het aankomende verkeer niet altijd goed is. Er bestaat een risico op aanrijdingen,
- Er is onduidelijkheid over de aangekondigde aanpassingen in de Bosdellestraat en er wordt gevraagd hoe de snelheidslimiet van 30 km/uur voor speedpedelecs en wielertoeristen zal gehandhaafd worden;
- Er is bezorgdheid over het verdwijnen van parkeerplaatsen in de Bosdellestraat en de beperkte breedte aan het kruispunt Bosdellestraat-Vossemlaan, waar auto's nu al niet kunnen kruisen zonder op het voetpad te rijden;
- Meer fietsverkeer op het kruispunt van de Mechelsesteenweg, Tramlaan, Bosdellestraat, Voskapelstraat en Waalsestraat zal een negatieve impact hebben op de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer en de verkeersveiligheid Meer files zullen ook een negatieve impact hebben op de luchtkwaliteit, de stiptheid van het openbaar vervoer, sluipverkeer ..
- Het wandelpad (voetweg 41) en de route voor mountainbikes worden ingenomen Het is niet duidelijk of de fietssnelweg door de reliëfwijziging nog bereikbaar zal zijn voor wandelaars vanaf de Voskapelstraat. Gezien de hoge snelheid van sommige fietsers (vooral door de helling) creëert het gedeeld gebruik van de fietssnelweg voor zowel wandelaars als fietsers een gevaarlijke situatie,
- Men vreest voor bijkomende wateroverlast in de Bosdellestraat, in het centrum van Sterrebeek en aan het kruispunt Mechelsesteenweg – Tramlaan door het aflopende water van het hellende fietspad. Dit risico wordt verhoogd door de klimaatontsporing,
- Er wordt een barrière gevormd tussen het bos en het akkerland voor de grotere dieren die geen gebruik kunnen maken van de voorziene faunapassage;
- Het voetpad onder de tunnel voldoet niet aan het Vademecum voetgangersvoorzieningen Het moet 2,40 meter breed zijn in plaats van 1,60 m om veilig te zijn voor de wandelaars;
- De snelheid in de tunnel moet worden aangepast naar 30 km/uur voor de veiligheid van voetgangers en lokale fietsers naar het bos, die waarschijnlijk de rijbaan zullen moeten gebruiken,
- Het hoger gelegen fietsplatform in de tunnel heeft een grote visuele impact Dit kan gecorrigeerd worden door het optillen van de tunnelvloer en corrigeren van de helling van de fietssnelweg

BESTREDEN BESLUIT

De deputatie van de provincie Vlaams-Brabant heeft op 1 februari 2024 het besluit RMT-VGN-2023-0616-AGPP-DEP-01 genomen, waarbij de vergunning werd verleend.

BEROEPEN

De beroepen zijn ingediend door:

- Laurent Baeke, Bosdellestraat 52, 1933 Zaventem;
- meester Pascal Mallien, met kantoor te 2600 Antwerpen (Berchem), Borsbeeksebrug 36, bus 8, in naam van de nv Bremhove NV, Ricksteenweg 38, 8750 Wingene en de bv Top International Services, Hille 184, 8750 Wingene, en meester Fee Goossens, met kantoor te 1150 Brussel, Tervurenlaan 268A, in naam van Huntsman (Europe), Grijpenlaan 18, 3300 Tienen, en Huntsman (Belgium), Grijpenlaan 18, 3300 Tienen;
- Theophiel Gommé, Schutterslaan 80, 3078 Kortenberg.

Bij schrijven van 27 november 2024 meldt meester Fee Goossens dat Huntsman Europe en Huntsman Belgium zich wensen terug te trekken uit de beroepsprocedure aangezien deze partijen door de recente verkoop van de site geen actueel belang meer hebben bij de procedure. Dit doet evenwel geen afbreuk aan de middelen die zijn uiteengezet in de beroepsprocedure, die verder wordt behartigd door de nv Bremhove als (nieuwe) eigenaar van de Everbergsite.

De beroepsindieners hebben samengevat de volgende beroepsargumenten:

- De trajectkeuze van de aanvraag is gebaseerd op verouderde en verkeerde aannames. Initieel werd de fietswielweg F203 aangelegd tussen Kraainem (grenzend aan Sterrebeek) en Brussel. Daarna werd de F203 doorgetrokken naar Sterrebeek via de Tramlaan. Pas in laatste instantie besloten werd om het initiële traject van Brussel tot Sterrebeek door te trekken via Everberg en Bertem tot Leuven. Door het traject Leuven – Brussel niet in zijn totaliteit te bekijken worden plannen gemaakt op basis van verouderde aannames die niet langer gelden bij een dergelijke grote wijziging van het totale traject van de F203;
- Een meer aangewezen traject is om langs de noordkant van de E40 te blijven tot aan de grens met Kraainem, zoals aangeduid op onderstaande kaart (dit door de beroepsindieners voorgestelde alternatief wordt verder het “noordelijk E40-traject” genoemd):



- Het voorgestelde traject leidt in de ruime omgeving tot vermijdbare veiligheidsrisico's voor alle (zwakke) weggebruikers, zoals gedetailleerd wordt toegelicht in het beroepschrift. Bijkomend aan de argumenten die ook al in het bezwaarschrift werden uiteengezet, wordt opgemerkt dat de opgelopen wachttijd aan de verkeerslichten in de praktijk leidt tot onveilig oversteken door de voetgangers en tot onveilig en agressief gedrag van de andere weggebruikers die de verloren tijd elders proberen in te halen.

- Ook wordt bijkomend aan de reeds genoemde argumenten opgemerkt dat langs een groot deel van de Tramlaan geen voetpad is voorzien naast de F203. Het op snelheid gericht fietsverkeer is inherent incompatibel met trage voetgangers en het mengen van deze weggebruikers verlaagt het comfort en de veiligheid van zowel de voetgangers als de fietsers;
- Het traject van de F203 doorheen Sterrebeek is minder veilig dan het noordelijke E40-traject dat de mogelijkheid biedt om het op snelheid gerichte fietsverkeer dat vanuit Evere naar Kraainem of omgekeerd rijdt volledig gescheiden te houden van het lokale trage verkeer van zwakke weggebruikers in Sterrebeek. Een grondige en onderbouwde veiligheidsanalyse van het gekozen traject ten opzichte van het noordelijke traject om het tegendeel aan te tonen ontbreekt,
 - Het voorgestelde traject leidt in de omgeving tot vermijdbare mobiliteitsproblemen en vertragingen. De gebruikers van de voorgestelde F203 moeten over een langer traject trager fietsen en meerdere verkeerslichten passeren. Het wegverkeer krijgt minder doorstroomtijd om het nu reeds overbelaste kruispunt Tramlaan – Mechelsesteenweg te gebruiken en omdat de F203 haar ware potentieel niet zal bereiken zal het verkeer op de E40 Leuven-Brussel maar weinig afnemen,
 - Het voorgestelde traject leidt in de omgeving tot vermijdbare extra risico's op wateroverlast. De Bosdellestraat en het kruispunt Tramlaan – Mechelsesteenweg te Sterrebeek zijn gevoelig voor overstromingen en de kans op overstroming zal in de toekomst door de klimaatontsporing alleen maar toenemen. Dit risico wordt bevestigd door het ongunstige advies dat werd verleend door de Vlaamse Milieumaatschappij. Het later verleende voorwaardelijk gunstige advies betekent eigenlijk dat de plannen nog steeds aanpassingen vergen. Aangezien er onzekerheid bestaat over de klimaatverstoring en de modellen en de fietssnelweg voor decennia wordt gebouwd, is de meest veilige oplossing om geen F203 langs de Bosdellestraat te plannen indien er elders een minstens evenwaardig alternatief bestaat;
 - De voorziene fietssnelweg en daarna verder dwars door het centrum van Sterrebeek vertoont de kenmerken van een verbindingsweg en niet van een fietssnelweg. Door de omweg, de bijkomende scherpe bochten, de beperking van de snelheid, de vele potentiële conflictsituaties met ander verkeer, .. biedt het tracé geen correct antwoord op de wens voor een fietssnelweg tussen Brussel en Leuven via Everberg en Bertem,
 - Het gekozen traject is langer, vraagt meer tijd en lijkt onveiliger dan het noordelijke E40 traject, wat tot een lager gebruik zal leiden dan wat potentieel mogelijk is en de gewenste modal shift ondergraaft. Het traject passeert ook niet langs het bedrijventerrein in Nossegem, waardoor potentiële gebruikers afvallen;
 - Het traject gaat door natuurgebied, waardoor vermijdbare schade ontstaat aan waardevolle natuur, zoals ook blijkt uit het ongunstige advies van het Agentschap voor Natuur en Bos. Dit is het omgekeerde van wat de Europese natuurherstelwet van ons vraagt,
 - Het verminderen van de doorgangsbreedte van de Everslaan voor wegverkeer in de ondertunneling onder de E40 vormt een ernstige belemmering voor de ontsluiting van het in de toekomst verder te (her)ontwikkelen bedrijventerrein. Er wordt gevraagd om de vergunning voor de fietssnelweg aan te grijpen om een afzonderlijke ontsluiting voor het bedrijventerrein te realiseren, bijvoorbeeld via de parking van Everberg aan de E40. De problematiek van de ontsluiting van het bedrijventerrein is reeds lang gekend bij de provincie Vlaams-Brabant;
 - De mobiliteitseffecten van een traject van de F203 via de onderdoorgang van de Everslaan werden onvoldoende onderzocht. Er moet een mobiliteitsstudie worden uitgevoerd met het oog op een totaalvisie voor enerzijds de fietssnelweg en anderzijds de ontsluiting van het bedrijventerrein,

- De watertoets en de organisatie van de waterhuishouding moet grondiger worden onderzocht. Het Agentschap Wegen en Verkeer stelt in haar advies van 14 oktober 2023 dat het verboden is de sloot van de autosnelweg te dempen, wat in de aanvraag wel gebeurt. Het is ook onduidelijk hoe de voorgestelde infiltratieleiding ter vervanging van de gracht kan functioneren tijdens periodes met een heel hoge grondwaterstand,
- In de aanvraag ontbreekt een degelijke natuurtoets. Na wijziging van de plannen heeft het Agentschap Natuur en Bos het deels ongunstige advies waarin sprake is van ernstige schade aan habitatwaardig bos niet herbevestigd. Hieruit blijkt dat er een evenwicht kan gevonden worden voor de ontsluiting van de fietssnelweg en het bedrijventerrein met respect voor en behoud van de natuur,
- In de aanvraag ontbreekt een deugdelijk vooronderzoek overeenkomstig artikel 5.47 van het Onroerend Erfgoeddecreet. De archeologienota bevat te weinig informatie over de historische waarde van de voetweg nr. 41. Er werd beroep aangetekend tegen het besluit van de gemeenteraad van Zaventem van 27 november 2023,
- De voetpadbreedte van 1,50 m in de onderdoorgang van de Everslaan onder de E40 is onveilig;
- Het fietsplatform in de onderdoorgang en de hoge betonwanden voor de hellingen aan de buitenzijde van de tunnel hebben een enorme visuele impact.

REGELGEVEND KADER

De beroepen worden behandeld rekening houdend met de ter zake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (Omgevingsvergunningsdecreet), het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (Natuurdecreet), het decreet van 15 juli 2016 betreffende het Integraal Handelsvestigingsbeleid (decreet IHB) en hun uitvoeringsbesluiten.

ONTVANKELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID

Het bestreden besluit is bekendgemaakt op 14 februari 2024 op het Omgevingsloket en door aanplakking vanaf 19 februari 2024.

Het beroep van Laurent Baeke is ingediend op 15 maart 2024 en werd volledig en ontvankelijk verklaard op 11 april 2024.

Het beroep van Theophiel Gommé is ingediend op 18 maart 2024 en werd volledig en ontvankelijk verklaard op 7 mei 2024.

Het beroep van meester Fee Goossens en meester Pascal Mallien is ingediend op 19 maart 2024 en werd volledig en ontvankelijk verklaard op 10 april 2024.

De Vlaamse Regering is bevoegd om in laatste administratieve aanleg een beslissing te nemen over beroepen tegen beslissingen van de deputatie in eerste administratieve aanleg, volgens de gewone procedure.

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw is bevoegd om op te treden voor de Vlaamse Regering met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 30 september 2024 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering.

GEMEENTEWEGEN

De aanvraag heeft betrekking op het verplaatsen, aanpassen of wijzigen van het tracé van de voetweg nummer 41 in functie van de realisatie van fietssnelweg F203-OD. Het betreft een voetweg die gelegen is op het grondgebied van de gemeente Zaventem, in de deelgemeente Sterrebeek.

Artikel 31 van het Omgevingsvergunningendecreet en artikel 47 van het Omgevingsvergunningenbesluit bepalen dat de gemeenteraad een uitspraak moet doen inzake de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg voorafgaand aan het verlenen van de vergunning.

Op 27 november 2023 heeft de gemeenteraad van de gemeente Zaventem een beslissing genomen over de wijziging van de voetweg nummer 41.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken heeft in beroep op 18 juli 2024 een beslissing genomen over de wijziging van de voetweg nummer 41. Het beroep is ontvankelijk, doch ongegrond bevonden, waardoor het besluit van de gemeenteraad van Zaventem behouden wordt.

TERMIJNVERLENGING

Wijziging van de aanvraag

In uitvoering van artikel 64 van het Omgevingsvergunningsdecreet heeft de aanvrager op 15 november 2024 een wijziging van de aanvraag gevraagd.

De gewestelijke omgevingsambtenaar heeft op 18 november 2024 het wijzigingsverzoek aanvaard met de organisatie van een nieuw openbaar onderzoek en een tweede adviesvraag aan de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie.

Zoals bepaald in artikel 66, §2, van het Omgevingsvergunningsdecreet, wordt de beslissingstermijn met 60 dagen verlengd omwille van de organisatie van een nieuw openbaar onderzoek.

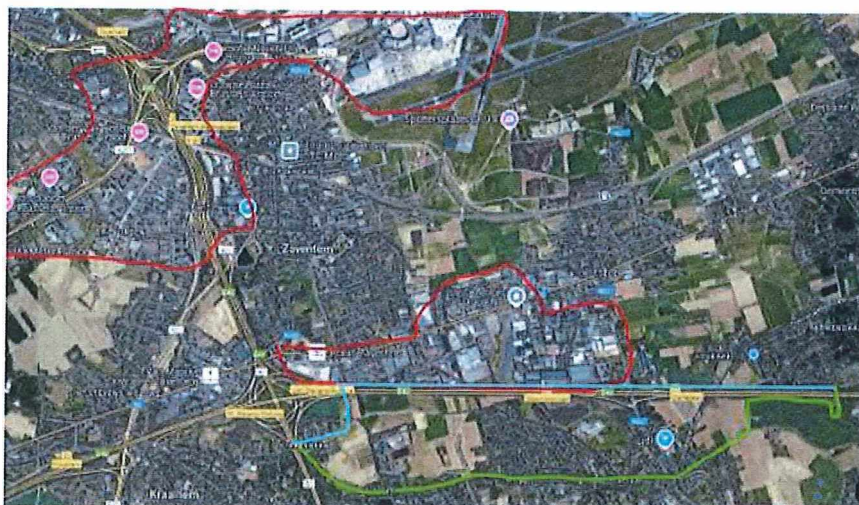
OPENBAAR ONDERZOEK (BEROEPSFASE)

Het openbaar onderzoek over de gewijzigde aanvraag vond plaats van 21 november 2024 tot en met 20 december 2024 in de gemeente Zaventem en van 28 november 2024 tot en met 27 december 2024 in de gemeente Kortenberg. Er werden in totaal 4 bezwaarschriften ingediend, 2 in beide gemeenten.

De bezwaarschriften bevatten enerzijds een herhaling van de tijdens het eerste openbaar onderzoek ingediende opmerkingen en de beroepsargumenten en anderzijds de volgende bijkomende bezwaren of verdere onderbouwing van de eerder aangehaalde argumenten:

- De situatie aan het kruispunt Mechelsesteenweg - Tramlaan is verslechterd door de heraanleg als "conflictvrij" kruispunt. Extra fietsverkeer zal deze onveilige situatie nog erger maken,
- Als de positieve impact van de fietssnelweg op het wegverkeer op wegen die geen deel uitmaken van de fietssnelweg wordt meegenomen in de beoordeling van de aanleg van

- de F203, moet men consequent zijn en ook rekening houden met negatieve impact op het wegverkeer van andere wegen als gevolg van de fietssnelweg;
- Indien hemelwater naar de randzones wordt omgeleid, moet ook bekeken worden of de wateroverlast in de tuinen van de huizen van de Bosdellestraat en aangrenzende straten niet zal toenemen in plaats van te infiltreren in de bodem en dan via een omweg toch het centrum van Sterrebeek te bereiken;
 - Ontbossing moet vermeden worden in het licht van de klimaatverandering. Indien er geen andere mogelijkheid is, moet de compensatie van de ontbossing gebeuren in hetzelfde gebied om het zuiverende effect van bomen op de luchtkwaliteit te bewaren;
 - Het ministerieel besluit van 2 september 2024 (waarbij de afwijking op de vrije strook langs de autosnelweg werd verleend) wordt aangevochten voor de Raad van State;
 - Met de wijziging werd niet tegemoetgekomen aan de bezwaren van de beroepsindiener. De verkeerstelling werd doelbewust niet aangepast ter hoogte van de toegang tot het bedrijventerrein, aangekocht door de bv Top International Services en verder uit te bouwen door de nv Bremhove, niettegenstaande dat al eerder werd aangeklaagd dat de verkeerstelling van 15 tot en met 30 november 2022 niet toereikend is, omdat die plaatsvond na het collectief ontslag bij de vorige eigenaar van het bedrijventerrein, Huntsman Europe. Op zijn minst had men, bij de huidige toepassing van de wijzigingslus, oudere gegevens moeten opvragen bij het Agentschap voor Wegen en Verkeer, ermee rekening houdende dat de toegang nog van bovenlokaal belang werd beschouwd in het vroegere ontwerp van het vrachtroutenetwerk E2012. Ook het vooropgestelde alternatief om een tweede tunnel te boren voor de fietssnelweg, ter hoogte van de ondertunneling van de E40 aan de Everslaan blijft ononderzocht,
 - Er moet benadrukt worden dat het alternatieve noordelijke E40-traject tussen Kraainem en Everberg niet werd onderzocht. Hierbij wordt opgemerkt dat dit alternatieve traject niet hetzelfde is als het traject tussen Sterrebeek en Everberg via de Voskapelstraat, dat door De Werkvennootschap het "noordelijk traject" wordt genoemd;
 - Het veel ruimere, door de beroepsindiener bedoelde "noordelijke E40-traject", in het blauw weergegeven op onderstaande figuur, is in grote mate rechtlijnig, heeft de mogelijkheid om vrij van ander verkeer te zijn en geen onnodige vertragingen, hindernissen of stops te bevatten en maakt een goede aansluiting mogelijk met de in rood aangegeven werkpolen op onderstaande figuur. Het in de aanvraag gevolgde "centrumtraject" door het centrum van Sterrebeek, weergegeven in groen op de figuur, bevat ontegensprekelijk meer bochten, verschillende vertragingen, stops en hindernissen, het fietsverkeer wordt er gemengd met en gekruist door ander verkeer en het traject buigt af van de belangrijkste werkgebieden in en grenzend aan Zaventem. In die zin vertoont het noordelijk E40-traject alle kenmerken van een fietssnelweg terwijl het centrumtraject veeleer de kenmerken vertoont van een verbindingsweg.



- Het gekozen traject van fietssnelweg is in strijd met het algemeen belang. Dit algemeen belang bestaat voor een fietssnelweg vooral uit een verbetering van de verkeersveiligheid en de bijdrage aan het verwezenlijken van de modal shift;
- Voor de trajectkeuze zijn er redelijke alternatieven die onbetwistbaar beter zijn voor het algemeen belang. Deze alternatieven werden onvoldoende of zelfs helemaal niet onderzocht, waardoor in de aanvraag het algemeen belang om ontbossing te verantwoorden, de functionele inpasbaarheid en de mobiliteitsimpact onvoldoende worden gemotiveerd en onderbouwd;
- Het volstaat niet om te stellen dat het project gaat over werken van algemeen belang om de ontbossing te verantwoorden. Het Bosdecreet vereist echter ook dat het algemeen belang niet op een andere manier waarvoor geen (of minder) ontbossing nodig is, kan bereikt worden;
- Het argument dat voor de beoordeling er alleen mag gekeken worden naar “het projectgebied” is onjuist om volgende redenen:
 - De projectscope is veranderd (Bijlage 1 bij het bezwaar bevat een tijdslijn van de communicatie over de F203). De aanpassingen aan het kruispunt Tramlaan – Mechelsesteenweg aan de passage van een fietssnelweg via de Bosdellestraat waren alleen te verantwoorden als ook het vervoltraject op het einde van de Bosdellestraat naar de Everslaan uitgevoerd wordt. Daardoor zijn beide projecten onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het niet samen opnemen van beide deelprojecten in eenzelfde vergunningstraject lijkt te wijzen op een doelbewuste strategie om eventuele bezwaren tegen de omgevingsvergunning voor het deel van de Bosdellestraat naar de Everslaan makkelijker te kunnen weerleggen;
 - De Werkvennootschap doet beroep op het “algemeen belang” om voor het centrumtraject een passage door natuurgebied en ontbossing toe te staan. Het geografische gebied waar dat algemeen belang ingeroepen wordt is een stuk ruimer dan “het projectgebied”. In het projectgebied zelf is het voordeel van een modal shift niet eens van toepassing omdat in dat gebied momenteel op de meeste plaatsen er helemaal geen fiets- en autoverkeer is. Aangezien algemeen belang ingeroepen wordt om ontbossing toe te staan is er de maatschappelijke en wettelijke plicht om het algemeen belang te beoordelen op basis van het volledige geografisch gebied waarin de trajectkeuze een relevante impact heeft;
 - Voor de beoordeling van de functionele inpasbaarheid en de mobiliteitsimpact moet de facto naar een ruimere regio gekeken worden. Bij de motivering in de aanvraag over de functionele inpasbaarheid en de mobiliteitsimpact wordt verwezen naar de doelstellingen om meer en betere fietsinfrastructuur te

ontwikkelen in de omgeving van Brussel, een verbinding tussen Brussel en Leuven te realiseren en een modal shift te bereiken. Er wordt nergens cijfermatig of op enige andere manier onderbouwd waarom het gekozen traject beter aansluit bij deze doelstellingen dan alternatieve trajecten zoals het noordelijk E40-traject. Het is evident dat voor de beoordeling van de voor- én de nadelen van de trajectkeuze in het kader van de toekenning van de omgevingsvergunning naar dezelfde ruimere regio moet worden gekeken;

- De impact van de keuze voor hetzij het noordelijke E40-traject hetzij het centrumtraject wordt op basis van 10 criteria waarop de trajectkeuze een directe of indirecte invloed heeft verder geanalyseerd.
 - de mobiliteit van de fietssnelweggebruikers: een vermijdbare omweg en lagere haalbare gemiddelde snelheid op het centrumtraject,
 - de mobiliteit van de andere weggebruikers: een nieuwe verkeersstroom op een al overbelast kruispunt op het centrumtraject en geen afname van het aantal autosnelweggebruikers door gemist potentieel,
 - de verkeersveiligheid van de fietssnelweggebruikers: de al eerder aangehaalde veiligheidsrisico's op het centrumtraject,
 - de verkeersveiligheid van de andere weggebruikers: de eerdere aangehaalde veiligheidsrisico's voor voetgangers en lokale, tragere fietsers. De op vandaag al uitgevoerde werken om het kruispunt Tramlaan – Mechelsesteenweg te Sterrebeek aan te passen voor de passage van een fietssnelweg en de manier waarop de verkeerslichten conflictvrij werden gemaakt hebben in de praktijk geleid tot een achteruitgang van de veiligheid van de zwakke weggebruikers, vooral de voetgangers maar deels ook de fietsers,
 - de verbinding met POI ("points of interest" zoals bedrijvenzones): het noordelijke E40-traject sluit rechtstreeks aan bij de zuidelijke werkkern en blijft dicht bij de noordelijke werkkern (in het rood aangeduid op bovenstaande figuur), dit in tegenstelling tot het betwiste centrumtraject;
 - wateroverlast: hogere kans op overstroming in Sterrebeek met de fietssnelweg via het centrumtraject. Indien wordt uitgegaan van modellen uit 2017 om het risico op wateroverlast in te schatten en de mitigerende en bufferende maatregelen daarop worden voorzien, dan is het risico op mogelijke wateroverlast wellicht onderschat en is de aanvraag onvoldoende onderbouwd;
 - natuurgebied: de ook door ANB aangehaalde vermijdbare schade aan natuurgebied. Het is een illusie dat de ontbossing ten volle gecompenseerd kan worden;
 - het bereiken van potentieel van de modal shift: op elk van de drie belangrijkste criteria (tijd, veiligheid en aansluiting met werkpolen) scoort het noordelijke E40-traject beter dan het centrumtraject. Het te bereiken potentieel van de modal shift ligt daarom bij een noordelijk E40 traject onbetwistbaar hoger. De bijhorende voordelen voor de gezondheid, de mobiliteit en de uitstoot van NOx en CO₂ gaan daarbij ook verloren;
 - economische elementen: het centrumtraject bemoeilijkt de mogelijke ontplooiing van een bedrijfsactiviteit op de bedrijfssite gekend als de "Huntmansite" in Everberg en heeft een negatieve impact op de omzet en winst voor handelaars te Sterrebeek, waardoor de handelskern verzwakt wordt, wat nefast is voor zowel de handelaars zelf als op termijn voor de inwoners van Sterrebeek.

Op alle criteria scoort het noordelijk E40-traject beter dan het centrumtraject. De keuze voor het betwiste centrumtraject kan door de Werkvennootschap dan ook onmogelijk worden onderbouwd. De al eerder geuite bezwaren konden niet overtuigend weerlegd worden en de omgevingsvergunning is dan ook op onredelijke wijze toegekend,

- In een aanvulling bij het bezwaarschrift is een becijferde inschatting opgenomen van hoeveel mensen er voordeel hebben bij hetzij een noordelijk E40-traject hetzij een centrumtraject. Voor iedere persoon voor wie het centrumtraject beter is, staat een veelvoud (naar schatting minstens 8 personen) voor wie het noordelijk E40-traject beter is. In de inschatting wordt rekening gehouden met een potentieel voor 2.500 dagelijkse fietssnelweggebruikers opgedeeld in vijf groepen volgens de verplaatsing die ze kunnen maken via de fietssnelweg. Voor de gebruikers die van Sterrebeek naar Kraainem, Evere en Brussel of omgekeerd rijden (groep 1 en 2) heeft de trajectkeuze geen impact aangezien het fietspad van de huidige F203 langs de Tramlaan in elk geval behouden blijft. Op basis van de drie belangrijkste criteria voor de modal shift (tijd, veiligheid en aansluiting op werkpolen) en op basis van het totale aantal potentiële gebruikers waarop de trajectkeuze impact heeft (groepen 3, 4 en 5) staan er tegenover iedere potentiële gebruiker in groep 3 of 4 (gebruikers die van Sterrebeek richting Everberg – Bertem – Leuven of omgekeerd rijden) die voor de modal shift verloren zou gaan bij een keuze voor het noordelijk E40-traject naar schatting minstens 10 of zelfs nog meer potentiële gebruikers in groep 5 (iedereen die niet in Sterrebeek woont en er ook niet naar toe wil rijden maar gewoon passeert langs Sterrebeek/Nossegem) die voor de modal shift verloren zouden gaan bij een keuze voor het centrumtraject. Dit kan in praktijk netto meerdere honderden mensen zijn die vanwege het centrumtraject de modal shift uiteindelijk niet maken,
- Het tweede deel van de aanvulling bij het bezwaarschrift bestaat uit een reeks foto's opgenomen van (vooral) het stuk van de Tramlaan in Sterrebeek tussen de Waalsestraat (in aanloop naar het kruispunt) en de Zavelstraat, ter visualisatie van de plaatselijke situatie met de aangehaalde moeilijkheden (onveilige conflictpunten, vertragingen, plaatsgebrek ...) voor voetgangers en fietsers.

ADVIEZEN

Het advies van 27 augustus 2024 van het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 3 september 2024 van de ASTRID-veiligheidscommissie is gunstig. Op 20 november 2024 (na wijziging van de aanvraag) werd op het Omgevingsloket meegedeeld dat dit gunstige advies behouden blijft.

De adviezen van 18 september 2024 en 18 december 2024 (na wijziging van de aanvraag) van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kortenberg zijn voorwaardelijk gunstig.

De adviezen van 23 september 2024 en 26 november 2024 (na wijziging van de aanvraag) van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zijn voorwaardelijk gunstig.

De adviezen van 25 september 2024 en 6 december 2024 (na wijziging van de aanvraag) van de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP) (Ruimte) van het Departement Omgeving zijn voorwaardelijk gunstig.

De adviezen van 27 september 2024 en 4 december 2024 (na wijziging van de aanvraag) van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) (Watertoets) zijn voorwaardelijk gunstig.

De adviezen van 4 oktober 2024 en 19 december 2024 (na wijziging van de aanvraag) van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) zijn deels voorwaardelijk gunstig.

- ongunstig voor het gedeelte ten zuiden van de E40,
- gunstig voor het gedeelte ten noorden van de E40.

De adviezen van 7 oktober 2024 en 23 december 2024 (na wijziging van de aanvraag) van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Zaventem zijn voorwaardelijk gunstig

Het advies van 11 december 2024 (na wijziging van de aanvraag) van het Agentschap Landbouw en Zeevisserij is voorwaardelijk gunstig en herbevestigt het advies verleend in eerste aanleg van 2 oktober 2023

GOVC

Twee van de drie beroepsindieners (de derde beroepsindiener heeft op het Omgevingsloket aangegeven dat hij niet wenst gehoord te worden) en de aanvrager werden tijdens de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie van 7 januari 2025 gelijktijdig gehoord en verklaarden hierbij het volgende.

- de raadsman van Bremhove en Top International Services.
 - Er is wat misgelopen bij de voorbereiding van het ideale tracé voor de fietssnelweg tussen Brussel en Leuven;
 - De verkeerstellingen uitgevoerd in november 2022 vonden plaats na het collectieve ontslag bij Huntsman Europe en zijn daarom niet representatief. Dit kan ook worden afgeleid uit de oppervlakte van het terrein met bestemming industrie (240 000 m²), het aantal vergunde en aangelegde parkeerplaatsen (539), het aantal werknemers van Huntsman in 2010 (400 bedienden), het geraamde aantal nodige parkeerplaatsen voor de kantoren (347), de labo's (60) en de magazijnruimtes (70) Het Agentschap voor Wegen en Verkeer beschikt zeker over vroegere tellingen die men in aanmerking moet nemen,
 - Alle voertuigen van en naar deze site moeten door één tunnel De ontsluiting is nu reeds een knelpunt voor de herontwikkeling van de site De economische waarde van de site wordt sterk beperkt als er geen tankvervoer of uitzonderlijk vervoer door de tunnel meer toegelaten zou worden,
 - Men is overtuigd van de meerwaarde van een fietssnelweg, maar niet op deze manier De beroepsindieners hebben proactief onderhandeld en hebben voorgesteld om een tweede tunnel te boren en hiervoor ook financieel in tussen te komen. Dit voorstel werd echter zeer snel aan de kant geschoven;
 - Om het traject beheersbaar te maken is de fietssnelweg opgesplitst in verschillende delen Daardoor verliest men soms een globaal en holistisch zicht op de F203, die oorspronkelijk een verbinding tussen Brussel en Sterrebeek betrof, maar nu naar Leuven wordt doorgetrokken;
 - Door De Werkvennootschap werd vergeten om de nodige afwijking te vragen voor de aanleg van de fietssnelweg in de 10m-zone van de autosnelweg Post factum werd een ministeriele beslissing van 2 september 2024 toegevoegd aan de aanvraag, uitgelokt door het beroep tegen de gemeenteraadsbeslissing Ook deze beslissing wordt aangevochten bij de Raad van State (onder rolnummer G/A 243 498/X-18923). Deze vergetelheid is tekenend voor de slordigheid waarmee De Werkvennootschap tewerk is gegaan na het verlaten van het eerder onderzochte tracé via de Voskapelstraat,
 - Bremhove en Top International Services verzetten zich uitdrukkelijk niet tegen de aanleg van een fietssnelweg ten zuiden van de E40, maar als het project

- wordt uitgevoerd volgens de huidige plannen staat het in de sterren geschreven dat er zich een dodelijk ongeval zal voordoen ter hoogte van de onderdoorgang,
- Men wil benadrukken dat het terrein van de beroepsindieners een bestaande site betreft met een geldende milieuvergunning;
 - Er is een tekort aan industrie in de streek. De toegang zo reduceren dat er zelfs geen tweerichtingsverkeer meer mogelijk is, komt neer op het economisch fnuiken van heel de site
- Laurent Baeke
 - De aanvraag moet worden bekeken vanuit het algemeen belang van de modal shift,
 - De voor- en nadelen van het aangevraagde traject werden voor 10 criteria (mobiliteit en verkeersveiligheid van fietsers en andere weggebruikers, het risico op wateroverlast, de impact op natuur, de verbinding met POI's, het potentieel gebruik van de fietssnelweg en economische elementen) vergeleken met het alternatieve noordelijke E40-traject. Op elk van die criteria scoort het noordelijke traject tot aan Kraainem beter dan het voorgestelde traject dat verder loopt door het centrum van Sterrebeek. Voor iedere persoon die baat heeft bij het aangevraagde traject zijn er 7 à 10 personen voor wie het noordelijke traject beter is;
 - Uit de Europese Natuurherstelwet en het Bosdecreet volgt dat de bestaande natuur zoveel mogelijk beschermd en behouden moet worden en dat er nood is aan meer nieuwe natuur. Puur juridisch kan je dit zuidelijke traject niet goedkeuren aangezien er geen sprake kan zijn van algemeen belang wanneer dat op een andere manier even goed (of zelfs beter) kan gediend worden, waarbij geen ontbossing nodig is;
 - Als je naar de voordelen buiten het projectgebied kijkt, dan moet je ook voor de nadelen verder dan het projectgebied kijken;
 - Het algemeen belang moet zo maximaal mogelijk worden verwezenlijkt. De voorgestelde centrumtraject ondergraaft de gewenste modal shift die door de rest van de F203 fietssnelweg tussen Brussel en Bertem wordt ondersteund,
 - Voor de werken aan de Tramlaan en de werken aan het kruispunt met de Mechelsesteenweg werd nooit een openbaar onderzoek georganiseerd. De aanname dat per se op dit kruispunt moet worden aangesloten klopt niet. Voortschrijdend inzicht is geen schande, die nieuwe inzichten niet volgen is dat wel,
 - Het gaat om de vraag waar een fietssnelweg tussen Kraainem en Leuven het best komt. Het voorgestelde noordelijke E40-traject is aantoonbaar beter voor het algemeen belang.
 - aanvrager.
 - In de eerste plaats wordt verwezen naar de nota die op 3 januari 2025 werd opgeladen op het Omgevingsloket, waarin geantwoord wordt op de adviezen en de bezwaren;
 - Ten tweede wordt verwezen naar de nota van 11 september 2024 waarin geantwoord werd op de beroepsargumenten,
 - De voornaamste discussie blijft welk traject de voorkeur geniet. De beroepsindieners en ANB spreken zich uit voor een traject ten noorden van de E40,
 - Het noordelijk traject is in het verleden wel degelijk onderzocht. De kruising via de brug van Voskapelstraat is evenwel niet wenselijk omdat die druk gebruikt

- wordt door verkeer en openbaar vervoer. Andere kruisingen vragen een extra brug of tunnel, waartegen de voordelen van een noordelijk tracé niet opwegen;
- De impact van het zuidelijke tracé werd degelijk in kaart gebracht,
 - De ontbossing betreft een bosstrook die bijna volledig is ontstaan na aanleg van de E40. De te kappen bomen behoren niet tot het oude bosbestand;
 - Het noordelijke tracé zorgt voor een grotere inname van biologisch waardevolle vegetatie;
 - De baten van het voorzien van een nieuwe tunnel zoals gevraagd door de eigenaar en ontwikkelaar van het bedrijventerrein wegen niet op tegen de nadelen,
 - Het ministerieel besluit over de afwijking op de bouwvrije strook en de gemeenteraadsbeslissing werden aangevochten, maar zolang deze niet vernietigd worden, is de vergunningverlener verplicht rekening te houden met deze beslissingen.

Het advies van 7 januari 2025 van de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie is voorwaardelijk gunstig, met minderheidsstandpunt van het Agentschap voor Natuur en Bos

HISTORIEK

De volgende relevante bouwvergunningen, stedenbouwkundige vergunningen of omgevingsvergunningen voor stedenbouwkundige handelingen zijn gekend op de locatie van de aanvraag

- ministerieel besluit OMV/2022081753 van 2 december 2022 waarbij de omgevingsvergunning werd verleend voor de aanleg van de fietssnelweg F203 deel2, tussen de dienstzone van de E40 ter hoogte van de Dorpelstraat in Kortenberg en de Blokkenstraat/Dorpsstraat in Bertem

BESCHRIJVING OMGEVING

Het projectgebied bevindt zich op het grondgebied van de gemeente Zaventem en Kortenberg, zowel aan de zuid- als aan de noordzijde van de autosnelweg E40.

De omgeving van de aanvraag wordt er in belangrijke mate bepaald door de E40 autosnelweg die er van west naar oost loopt. Het gebied aan de zuidzijde kenmerkt zich overwegend door bebossing, met ten westen en zuiden daarvan akkers en de begraafplaats van Sterrebeek. In de zuidwesthoek van het bebost gebied bevindt zich een groot kantoorgebouw Meer oostwaarts bevindt zich te midden van de bebossing een bedrijfssite Deze bedrijfssite wordt ontsloten via de Everslaan met een onderdoorgang onder de E40 Deze gemeenteweg geeft ook toegang tot een beperkte parkeergelegenheid voor mensen die in het bos komen wandelen. De noordzijde van de E40 kenmerkt zich door de bebouwing van de woonwijk Armendaal die van de E40 wordt gescheiden door een met bomen en struiken begroeide berm. Ten oosten van de woonwijk bevindt zich de snelwegparking Everberg Noord die omgeven wordt door akkers.

Wegen:

Het tracé van de fietssnelweg takt in het westen aan op de gemeenteweg Bosdellestraat te Zaventem en in het oosten op het in aanleg zijnde deel van de F203 en de Dorpelstraat (gemeenteweg) te Kortenberg. Aan de westrand van het bos bevindt zich de voetweg nr. 41 Het tracé kruist via de Everslaan de autosnelweg E40 middels een bestaande onderdoorgang

Waterlopen.

Het projectgebied stroomt deels af naar de Kleine Maelbeek, een onbevaarbare waterloop van eerste categorie die wordt beheerd door de VMM.

Natuur.

De aanvraag is gelegen op een afstand van circa.

- 140 m van een habitatrichtlijngebied, namelijk 'Valleien van de Dijle, Laan en Ijse met aangrenzende bos- en moerasgebieden' met code BE2400011;
- 3100 m van een gebied van het VEN, namelijk 'Het Torfbroek-Silsombos-Kastanjebos' met gebiedsnummer 526

PLANOLOGISCHE LIGGING

Plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen

De aanvraag is volgens het gewestplan 'Halle-Vilvoorde-Asse', vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 maart 1977 gelegen in agrarische gebieden, parkgebieden en bufferzones

De aanvraag is volgens het gewestplan 'Leuven', vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 april 1977 gelegen in bestaande autosnelwegen (planlijn), woongebieden, industriegebieden, agrarische gebieden natuurgebieden, landschappelijk waardevolle gebieden en gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften zoals bepaald in artikel 510, 7.2.0, 11.4.1, 13.4.3.1, 14.4.4, 14.4.5, 15.4.6.1 en 17.6.0 + 17.6.2 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen Deze voorschriften luiden als volgt

"Artikel 510

De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven.

Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving

Artikel 7.2.0 De industriegebieden

Deze zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.

Artikel 11.4.1

De agrarische gebieden zijn bestemd voor de landbouw in de ruime zin. Behoudens bijzondere bepalingen mogen de agrarische gebieden enkel bevatten de voor het bedrijf noodzakelijke gebouwen, de woning van de exploitanten, benevens verblijfsgelegenheid voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaakt, en eveneens para-agrarische bedrijven Gebouwen bestemd voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, mogen slechts

opgericht worden op ten minste 300 m van een woongebied of op ten minste 100 m van een woonuitbreidingsgebied, tenzij het een woongebied met landelijk karakter betreft. De afstand van 300 en 100 m geldt evenwel niet in geval van uitbreiding van bestaande bedrijven. De overschakeling naar bosgebied is toegestaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 35 van het Veldwetboek, betreffende de afbakening van de landbouw- en bosgebieden

Artikel 13.4.3.1

De natuurgebieden omvatten de bossen, wouden, venen, heiden, moerassen, duinen, rotsen, aanslibbingen, stranden en andere dergelijke gebieden. In deze gebieden mogen jagers- en vissershutten worden gebouwd voor zover deze niet kunnen gebruikt worden als woonverblijf, al ware het maar tijdelijk.

Artikel 14.4.4

De parkgebieden moeten in hun staat bewaard worden of zijn bestemd om zodanig ingericht te worden, dat ze, in de al dan niet verstedelijkte gebieden, hun sociale functie kunnen vervullen

Artikel 14.4.5

De bufferzones dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden

Artikel 15.4.6.1

De landschappelijke waardevolle gebieden zijn gebieden waarvoor bepaalde beperkingen gelden met het doel het landschap te beschermen of aan landschapsontwikkeling te doen. In deze gebieden mogen alle handelingen en werken worden uitgevoerd die overeenstemmen met de in grondkleur aangegeven bestemming, voor zover zij de schoonheidswaarde van het landschap niet in gevaar brengen

Artikel 17.6.0

In deze gebieden is woongelegenheden toegestaan voor zover die noodzakelijk is voor de goede werking van de inrichtingen

Artikel 17.6.2 De gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen ”.

Voor gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen geldt ook artikel 4.4.8 van de VCRO, dat stelt dat.

“In de gebieden die op de gewestplannen zijn aangewezen als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, kunnen handelingen van algemeen belang en de daarmee verbonden activiteiten te allen tijde worden toegelaten, ongeacht het publiek- of privaatrechtelijk statuut van de aanvrager of het al dan niet aanwezig zijn van enig winstoogmerk.”.

Volgens artikel 4.8.11 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen zijn geen specifieke voorschriften van toepassing voor de zone bestaande autosnelwegen.

De aanvraag is niet gelegen binnen een gemeentelijk, provinciaal of gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, noch binnen een plan van aanleg, noch binnen de begrenzing van een goedgekeurde en niet-vervallen verkaveling.

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

De aanvraag moet beoordeeld worden aan de hand van de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan 'Halle-Vilvoorde-Asse' en het gewestplan 'Leuven'

VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN

Op de aanvraag zijn geen gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen van toepassing.

De nieuwe verharding zal deel uitmaken van het openbaar domein waardoor de aanvraag niet onder het toepassingsgebied valt van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater

Op de aanvraag zijn geen relevante gemeentelijke en provinciale bouw- en stedenbouwkundige verordeningen van toepassing

VERPLICHTINGEN VANUIT EUROPESE REGELGEVING

Milieueffectrapportage

De aanvraag heeft betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage III van het project-MER-besluit, meer bepaald rubriek *"10 e) aanleg van wegen (projecten die niet onder bijlage I of II vallen)"* en de aanvraag omvat een mer-screening

De aanvraag werd tijdens de procedure in eerste aanleg op 8 december 2023 getoetst aan de criteria van bijlage II van het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM) Er werd geoordeeld dat in het licht van de kenmerken van het project, de plaatselijke omstandigheden en de kenmerken van zijn potentiële effecten er geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn zodat het project bijgevolg niet MER-plichtig is

De mogelijke effecten van het project op de omgeving zijn onderzocht en er is gemotiveerd waarom deze niet aanzienlijk zijn. Hierbij wordt onder meer ingegaan op de disciplines mobiliteit, bodem, watersysteem, lucht, geluid en trillingen, biodiversiteit, erfgoed en licht en stralingen. Samengevat wordt deze disciplines als volgt beschreven.

Effect mobiliteit

Tijdens de werken zal een beperkte toename zijn van het verkeer. Ter hoogte van de Everslaan kan er hinder ontstaan voor het plaatselijke verkeer. Het gaat echter over tijdelijke effecten. De mobiliteitseffecten worden daarom niet aanzienlijk beoordeeld. De fietssnelweg zal het gebruik van de fiets stimuleren. Er kunnen bijgevolg positieve effecten ten aanzien van de modal shift verwacht worden. Bij het ontwerp is rekening gehouden met de veiligheid van de verschillende weggebruikers. Alle landbouwpercelen blijven bereikbaar.

Effect op de bodem

Binnen het projectgebied zijn volgens de databank van OVAM geen bodem- of grondwaterverontreinigingen aanwezig. Binnen het projectgebied zijn geen beschermingszones van een grondwaterwingsgebied aanwezig. De wettelijke bepalingen opgenomen in het Bodemdecreet, VLAREM en VLAREBO en de aard van het project doen besluiten dat er geen aanzienlijk negatieve effecten ten aanzien van bodem en grondwater verwacht worden.

Effect op het watersysteem

Een groot deel van de bodems binnen het projectgebied zijn volgens de watertoetskaart infiltratiegevoelig, waardoor er sterk ingezet kan worden op infiltratie van het hemelwater. Op twee locaties worden werkzaamheden uitgevoerd aan bestaande grachten. Ten zuiden van de E40 wordt een bestaande gracht van ca. 0,5m diep deels gedempt over een lengte van 37m. De gracht is gelegen onderaan het snelwegtalud en vangt in de huidige toestand geen grote waterhoeveelheden op. Ten oosten van de Everslaan wordt de bestaande afvoergracht onderaan het E40-talud gedempt, om de F203-OD en talud in te passen. De gracht wordt vervangen door een leiding met diameter 400mm met dezelfde afvoercapaciteit. De slokeraansluitingen van de E40 zullen worden doorgetrokken naar de leiding, zodat de afvoer gegarandeerd blijft. Er worden bijgevolg geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht op het watersysteem. Het project voorziet dat het hemelwater zoveel mogelijk kan infiltreren naast de verharding. De verloren ruimte voor water door het verwijderen van twee langsgrachten wordt ruimschoots gecompenseerd.

Effect luchtkwaliteit

De emissies naar lucht tijdens de aanlegfase zijn verwaarloosbaar gezien het om een lokale, beperkte en tijdelijke verhoging van de uitstoot gaat. Ten gevolge van het rooien van enkele rijen bomen worden geen aanzienlijke wijzigingen in de luchtkwaliteit verwacht. De geluidsmuur die zorgt voor een menging van de hogere luchtlagen blijft behouden. De realisatie van de fietssnelweg draagt bij tot de modal shift van gemotoriseerd verkeer naar fietsverkeer, wat een positief effect ten aanzien van lucht geeft.

Effect geluid en trillingen

De geluidstoename ten gevolge van de aanleg is tijdelijk en zal opgaan in de geluidsbelasting van het verkeer op de E40. Bestaande geluidsbepalende maatregelen ten aanzien van de E40 zoals geluidsschermen of grondwallen worden respectievelijk behouden of grotendeels behouden waardoor er in de exploitatiefase geen aanzienlijke wijzigingen in het geluidsklimaat verwacht worden. De exploitatie van de fietssnelweg zelf gaat niet gepaard met een geluidsproductie. De herverdeling van de verkeersstromen ten gevolge van het project veroorzaken geen aanzienlijke geluidseffecten gezien het beperkt aantal bijkomende verkeersbewegingen en de aanwezigheid van de huidige geluidsbronnen in de omgeving.

Effect biodiversiteit

Er worden geen aanzienlijk negatieve effecten ten aanzien van biodiversiteit verwacht. De werkzaamheden zullen tijdelijk voor verstoring zorgen ten gevolge van licht, geluid en menselijke aanwezigheid, maar is verwaarloosbaar gezien de huidige verstoring langs de E40. Door de boscompensatie met factor 2 en herstel van KLE's wordt het verlies aan ecotopen en biodiversiteit gecompenseerd. Het ruimtebeslag wordt zo veel mogelijk beperkt, door de ligging in de berm van de autosnelweg. Verstoringseffecten zowel tijdens de aanleg- als exploitatiefase worden zo veel mogelijk beperkt.

Effect onroerend erfgoed

Er worden geen negatieve effecten ten aanzien van onroerend erfgoed verwacht aangezien er binnen het projectgebied geen beschermd erfgoed aanwezig is en het ontwerp een landschappelijke inpassing van de fietssnelweg beoogt, parallel aan de bestaande snelweginfrastructuur. Effecten op het bodemkundig erfgoed worden beperkt door de geldende wetgeving opgenomen in het Onroerenderfgoeddecreet.

Effect licht of straling

Er worden geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht van het tijdelijk verlichten van de werf en het voorzien van strijklicht of een neerwaarts gerichte straatverlichting. In kwetsbare zones wordt geen verlichting voorzien.

Andere effecten

In functie van de aanleg van de fietssnelweg zal er vegetatie gerooid worden. Deze bomen en KLE's zorgen momenteel voor een afscherming van de zichten op de snelweg. Door het rooien ervan kunnen de bewoners in de wijk Armendaal het gevoel krijgen dat de verstoring door de E40 dichterbij komt. Binnen de projectgrenzen wordt er daarom maximaal gecompenseerd. Specifiek in de zone van Armendaal wordt het ontwerp maximaal afgestemd op behoud van de groene grondwal tussen de snelweg en de private percelen, alsook tussen de fietssnelweg en de private percelen. Op die manier worden psychologische effecten beperkt. Voor de realisatie van de fietssnelweg zal er ruimtebeslag optreden ten aanzien van tuinen, bos en landbouwgrond. In het ontwerp is getracht het ruimtebeslag zo beperkt mogelijk te houden. Zo wordt er door gebruik te maken van een betonnen keermuur bekleed met begroeide schanskorven richting de tuinen nauwelijks privégrond ingenomen. Ook wordt hierbij inkijk vanaf de fietssnelweg naar de tuinen verhinderd. Toch zullen voor de aanleg van de fietssnelweg minnelijke verwervingen of onteigeningen nodig zijn voor een gedeelte van de aanliggende percelen. Het ruimtebeslag is voorafgaand afgestemd met de betrokkenen. Aanzienlijke effecten als gevolg van het ruimtebeslag worden niet verwacht.

De conclusie dat er geen aanzienlijke gevolgen zijn voor het milieu, zodat het project bijgevolg niet MER-plichtig is, wordt op basis van bovenstaande beoordeling van de mer-screening bevestigd. Een project-MER kan redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten bevatten.

ARCHEOLOGIENOTA

Het decreet betreffende het onroerend erfgoed van 12 juli 2013 bepaalt dat een archeologienota moet worden toegevoegd bij bepaalde aanvragen tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen.

In de aanvraag is een archeologienota met ID 26985, waarvan op 23 augustus 2023 akte werd genomen door het agentschap Onroerend Erfgoed, toegevoegd.

Het uitvoeren van het programma van maatregelen wordt als voorwaarde opgelegd.

BEOORDELING

Aanvraag (inclusief wijzigingen)

De aanvraag heeft betrekking op de aanleg van een deel van de fietssnelweg F203 tussen de gewestgrens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de F29 in Bertem.

Het traject start aan de Bosdellestraat in Zaventem, waar de bestaande voetweg nr. 41 wordt omgevormd tot fietssnelweg. Het bestaande zandpad wordt daarvoor verbreed tot 4 m, waarbij een gedeelte van het aanliggende akkerland wordt ingenomen en de weg verhoogd wordt aangelegd op circa 0,80 m tot 1,50 m ten opzichte van het oorspronkelijke maaiveld. Na ongeveer 250 m buigt het tracé in oostelijke richting af en wordt een bestaande gracht gedeeltelijk gedempt. Het tracé loopt over een afstand van circa 750 m parallel met de E40 tot aan de Everslaan. Het tracé ligt hier in de berm van de E40, tussen de autosnelweg en een smal

wandelpad dat eveneens zal worden omgevormd tot fietssnelweg. De bestaande snelwegberm wordt deels afgegraven en aan de zuidzijde van de fietssnelweg wordt een keerwand voorzien. Deze keerwand wordt uitgevoerd in gewapend beton onder een hoek van 80° ten opzichte van het maaiveld en wordt bekleed met schanskorven. De keerwand is 585 m lang en heeft een variabele hoogte, naargelang de te keren hoogte van het talud. De grond boven de keerwand wordt aangelegd in een 6/4-talud aansluitend op het bestaande maaiveldpeil. Verder wordt het talud deels afgegraven en deels opgehoogd, zodat een vlak tracé bekomen wordt. Aan de zuidzijde zorgt de keerconstructie voor de grondkering van de fietssnelweg. Het talud aan de noordzijde dat daalt richting de E40 wordt verstevigd met gewapende grond. Waar nodig wordt tussen de fiets- en autosnelweg een balustrade voorzien. Verder daalt de fietssnelweg richting de Everslaan. Hier wordt ook aan de noordzijde van de F203-OD een keerconstructie voorzien. Het oorspronkelijke maaiveld wordt tussen de keermuren met 2,50 m tot 3,50 m verlaagd.

Vervolgens maakt de fietssnelweg gebruik van de bestaande onderdoorgang onder de E40 waar de F203 hoger dan de bestaande rijweg wordt aangelegd, met het oog op de veiligheid van de fietssnelweggebruikers en de aansluiting op het verhoogde snelwegtalud aan de noordzijde van de onderdoorgang. De ophoging wordt gerealiseerd met een L-vormige keerwand in zichtbeton met een hoogte van 1,88 m en een lengte van circa 70 m. Bovenop wordt een balustrade geplaatst. Zowel voor als na de onderdoorgang loopt de keerwand nog enkele meters door.

Voorbij de onderdoorgang maakt de F203-OD een bocht naar rechts en gaat deze parallel met de E40 opnieuw in stijgende lijn, achter de tuinen van de woningen gelegen aan de Vinkenlaan en de Tortelduivenlaan in de wijk Armendaal. De fietssnelweg wordt er verdiept aangelegd, waarbij een bestaande gracht wordt gedempt. Aan de snelwegzijde wordt een betonnen keerwand geplaatst bekleed met schanskorven. De keerwand start aan de onderdoorgang ter hoogte van de Everslaan en loopt door over een afstand van circa 200 m. Na circa 550 m bereikt het tracé de snelwegparking Everberg Noord, waar het de gebogen rand van de parking volgt richting het noordoosten. Daar sluit het tracé aan op het vervolg van de F203 ten zuiden van de Dorpelstraat en het reeds vergunde deel van de F203 dat richting Bertem loopt.

De fietssnelweg wordt uitgevoerd in asfaltbeton met een breedte van 4 m. Aan weerszijden is een veiligheidszone (groene berm) voorzien van 1 m breed. De lengte van dit aan te leggen onderdeel van fietssnelweg F203 bedraagt circa 2.015 m. In bochten wordt de weg iets breder uitgevoerd, tot 4,40 m. In totaal wordt bijna 7.330 m² nieuwe verharding aangelegd. Op verschillende plaatsen worden tussen de fietssnelweg en de E40 balustrades, new jersey's of nieuwe geluidsmuren geplaatst. Een bufferbekken met een inhoud van 14,21 m³ en een infiltratieoppervlakte van 51,96 m² wordt aansluitend bij de Everslaan aangelegd om het hemelwater dat er niet onmiddellijk in de bodem kan infiltreren op te vangen.

Voor de uitvoering van de werken is een gedeeltelijke ontbossing van het voorgestelde traject noodzakelijk. Daarnaast omvatten de werken ook wijzigingen van het beschermd soortenrijk permanent cultuurgrasland van het talud en van kleine landschapselementen zoals een houtkant.

Beroepen

De beroepen zijn ingediend door twee omwonenden en door de (voormalige) eigenaar en ontwikkelaar van het bedrijfssite gelegen aan de Everslaan ten zuiden van de E40. Ze hebben betrekking op het verlenen van de omgevingsvergunning voor de aanleg van de fietssnelweg F203-OD, meer bepaald op het voorgestelde traject en op de uitwerking van de fietssnelweg via de onderdoorgang onder de E40.

Op 22 augustus 2024 werd door meester Fee Goossens en meester Pascal Mallien een nota op het Omgevingsloket opgeladen naar aanleiding van het ministerieel besluit inzake het administratief beroep tegen het besluit van de gemeenteraad van Zaventem van 27 november 2023

Op 25 september 2024 werd door meester Fee Goossens en meester Pascal Mallien een nota op het Omgevingsloket opgeladen naar aanleiding van de nota's van de aanvrager die op 11 september 2024 werden opgeladen als repliek op de ingediende administratieve beroepen en waarin onder meer de ontvankelijkheid van het beroep wordt betwist

Na de hoorzitting van de GOVC bezorgde meester Pascal Mallien op 8 januari 2025 nog een reactie op de nota van de aanvrager. De beroepsindiener merkt op dat de stelling dat de inname aan de noordzijde van de E40 een grotere aantasting zou zijn overeenkomstig de biologische waarderingskaart niet correct is, zoals ook blijkt uit het advies van het ANB. Bijkomend wordt nogmaals benadrukt dat het alternatief dat door de beroepsindiener Laurent Baeke wordt voorgesteld een veel langer traject ten noorden van de E40 voorziet, dat niet werd onderzocht. Ook wil de beroepsindiener nogmaals benadrukken dat Bremhove en Top International Services geen enkel bezwaar hebben tegen de aanleg van een fietssnelweg van Brussel naar Leuven, maar dat dit moet gebeuren in combinatie met het vlot en veilig kunnen bereiken van het bedrijventerrein. Daarbij wordt verwezen naar een nieuwsbrief van het AWV waarin over een ander bedrijventerrein aan de E313 wordt vermeld dat het agentschap samen met partners naar de meest veilige en betrouwbare afwikkeling van een bedrijventerrein zoekt. Deze nieuwsbrief is bijgevoegd en dient als voorbeeld van hoe het AWV en De Werkvennootschap volgens de beroepsindiener ook in dit dossier zouden moeten handelen. De beroepsindiener wijst in dit kader ook op het advies van de gemeente Kortenberg, waarin als voorwaarde wordt gesteld dat er een mobiliteitstoets moet worden uitgevoerd gelinkt aan het verkeer voor de industrie, rekening houdende met de niet-relevante telling zoals aangeklaagd tijdens de hoorzitting. Tot slot wenst de beroepsindiener nog te beklemtonen dat men heeft geprobeerd om een bezwaarschrift in te dienen tijdens het openbaar onderzoek op 27 december 2024 via het Omgevingsloket, waarbij men een foutcode kreeg. Uiteindelijk werd wel een bezwaar ingediend, waarin onder meer verwezen wordt naar de ministeriële beslissing over de afwijking op de vrije stroken langs de autosnelweg, die pas tijdens de beroepsfase aan het dossier werd toegevoegd. Deze beslissing wordt aangevochten bij de Raad van State. Voor de volledigheid werd ook nog een schrijven van 14 november 2024 bijgevoegd, gericht aan het ANB tijdens het tweede openbaar onderzoek.

Water

Overeenkomstig artikel 1.3.11 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid moet de aanvraag onderworpen worden aan de watertoets. Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem, aan de doelstellingen van artikel 12.2 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.

Het projectgebied is deels gelegen in gebied met een risico op pluviale overstromingen, zowel aan de zuid- als noordzijde van de E40. Het gaat echter over beperkte zones waarvoor slechts een kleine tot middelgrote kans op overstromingen bij een toekomstig klimaat wordt gemodelleerd, met veeleer beperkte waterdieptes. De aanvraag is niet gelegen in een signaalgebied.

Om een vlak tracé te kunnen bekomen, worden verschillende ophogingen en afgravingen voorzien. De werken zorgen niet voor een significante inname van overstromingsruimte.

De fietssnelweg wordt uitgevoerd in asfaltbeton (4 m breedte) en wordt in verkanting aangelegd, met aan weerszijden een groene berm van 1 m breed. De steile taluds worden beschouwd als verharde oppervlakte. Het afstromende water zal kunnen infiltreren in de voorziene bermen. Voor de afwatering richting de E40 wordt aan de voet van het talud een infiltrerende groenberm voorzien. Er wordt maximaal ingezet op de lokale infiltratie van hemelwater, waarbij het water minstens tot een T20-bui volledig wordt vastgehouden.

Op twee plaatsen zijn er grotere hellingen in het traject, waardoor er een versnelde afstroom van hemelwater zou kunnen ontstaan. Dit is zo bij de tunnel en ter hoogte van de aansluiting met de Bosdellestraat.

Ter hoogte van de onderdoorgang in de Everslaan wordt een buffer/infiltratiebekken aangelegd met 14,21 m³ buffervolume en 52,9 m² infiltratieoppervlakte om het afstromende water van de onderdoorgang (320 m²) op te vangen. Er wordt een noodoverlaat voorzien naar de bestaande riolering in de Everslaan. Het bufferbekken zal (bij veiligheidsfactor 2) 99% van de honderdjarige neerslagreeks infiltreren. De overige 1% zal uit het bekken verdwijnen door evaporatie. De overstort wordt beperkt tot 0,4 l/s bij een T100-bui en 0 m³ bij een T20-bui. De ledigingstijd van het bekken bedraagt 38 uur. Zoals ook blijkt uit het advies van de VMM kan worden ingestemd met dit rioleringsconcept aangezien op deze manier tegemoet gekomen wordt aan de gestelde buffereisen in het Woluwebekken (een buffervolume van 600 m³/ha verharde oppervlakte, waarvan minstens 250 m³/ha verharde oppervlakte infiltrerend moet worden aangelegd, indien infiltratie mogelijk is. Voor vertraagde afvoer geldt een lozingsdebiet van 5 l/s/ha verharde oppervlakte).

Zoals door de gemeente en de bezwaarindieners bij het openbaar onderzoek werd aangehaald, is er een gekende overstromingsproblematiek in het centrum van Sterrebeek. Deze overstromingen worden mede gevoed door het afstromende hemelwater van de Bosdellestraat. Aangezien de langshelling van de fietsweg in deelgebied 1 veel groter is dan de dwarshelling, zou er meer water naar de Bosdellestraat kunnen afvloeien, wat moet vermeden worden. Door de VMM werd daarom aangeraden om bij de aansluiting op de Bosdellestraat bijkomend te voorzien in de opvang van het overtollige hemelwater door bijvoorbeeld de aanleg van een gracht, om het afstromende water hier maximaal op te houden en het centrum van Sterrebeek te vrijwaren van bijkomende wateroverlast. De Werkvennootschap gaf aan dat dit niet wordt voorzien omdat hiervoor een grotere inname van het agrarische gebied noodzakelijk zou zijn. Door het college van burgemeester en schepenen en de gemeenteraad van de gemeente Zaventem werd gesteld dat het onduidelijk is op welke wijze er sprake is van infiltratie doorheen of langsheen de verharding en dat de buffercapaciteit moet worden verduidelijkt op plan. Voor de specifieke sectie van de fietssnelweg tussen de E40 en de Bosdellestraat wordt - op basis van de uitgevoerde infiltratieproeven (die als bijlage aan de hydraulische nota werden toegevoegd) - volledig ingezet op infiltratie van het hemelwater. Er wordt in deze zone geen specifieke buffervoorziening aangelegd langs de fietssnelweg omdat dit niet noodzakelijk is. Er kan dus ook geen buffercapaciteit op plan worden aangeduid. De fietssnelweg wordt licht verhoogd en in verkanting aangelegd met voldoende grote groenstroken aan weerszijden voor het afstromende regenwater om volledig te infiltreren bij een T20-bui. Bij de uitvoering moet ervoor gezorgd worden dat het afstromende hemelwater hier ook effectief naar de randzones afwatert, en niet naar de Bosdellestraat. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden. Mits een correcte uitvoering zal de overstromingsproblematiek verderop niet verzaagd worden.

Bij het plannen van de werkzaamheden moet rekening gehouden worden met de locatie van de infiltratievoorzieningen. Deze locaties moeten vrijgehouden worden van zware belastingen om bodemverdichting te vermijden en om de infiltratiecapaciteit van dit deel van het terrein maximaal te vrijwaren tijdens de werken. Dit wordt meegegeven als aandachtspunt.

Ten zuiden van de E40 is onderaan het talud een gracht van circa 0,5 m diep aanwezig, die wordt gedempt over een afstand van 45 m. Deze gracht vangt in de huidige situatie geen grote waterhoeveelheden op en wordt vervangen door een licht verdiepte grondstrook met dezelfde buffercapaciteit als de oorspronkelijke gracht. De voorgestelde demping wordt op deze manier gecompenseerd.

Ten oosten van de Everslaan wordt de bestaande afvoergracht met betonnen elementen onderaan het E40-talud gedempt en vervangen door een leiding met diameter 400 mm met dezelfde afvoercapaciteit. De slokkeraansluitingen van de E40 zullen worden doorgetrokken naar de leiding, zodat de afvoer gegarandeerd blijft. De bestaande afvoergracht wordt vervangen door een 83 m lange infiltratieleiding, zodat infiltratie verder kan gemaximaliseerd worden.

De betreffende grachten maken geen deel uit van een ruimer netwerk en er verdwijnt geen noemenswaardige waterafhankelijke natuur door de demping ervan.

Voor het aspect grondwaterstroming voorziet het project in de aanleg van een ondergrondse constructie. De aanvrager geeft aan dat hier geen bemaling voor zal nodig zijn.

Conclusie

Gelet op de aard van de aangevraagde werken en mits naleving van de opgelegde voorwaarden zullen er geen schadelijke effecten zijn op het watersysteem. Bijgevolg wordt voldaan aan artikel 13.1.1 van het decreet betreffende het integraal waterbeleid, meer bepaald de watertoets.

Natuur

Het projectgebied bevindt zich in de onmiddellijke omgeving van het habitatrictlijngebied 'Valleien van de Dijle, Laan en Ijse met aangrenzende bos- en moerasgebieden', meer bepaald het deelgebied 'Hogenbos' met als aanwezig habitattypen 9120 "Eiken-Haagbeukenbossen op zure bodem". Het projectgebied is niet gelegen in of grenst niet aan vogelrichtlijngebied of VEN-gebied. Het tracé van de fietssnelweg snijdt aan de zuidzijde van de E40 over een afstand van circa 220 m doorheen natuurgebied volgens het gewestplan. Het tracé gaat ter hoogte van de Everslaan in natuurgebied en doorkruist het natuurgebied ongeveer 750 m tot aan de bovenkant van de Bosdellestraat te Sterrebeek.

Ten zuiden van de E40 is het projectgebied gekarteerd als biologisch waardevol (w), met als karteringseenheden talud (kt), jong loofbos (exclusief populier) (n) en soortenrijk permanent cultuurgrasland (hp+). Die laatste is een verboden te wijzigen vegetatie conform artikel 7 van het Vegetatiebesluit. Dit gedeelte van het traject grenst aan loofbos, dat gekarteerd is als biologisch zeer waardevol (z), met als karteringseenheid zuur eikenbos (qs). Dit bos is gekarteerd als habitatwaardig "Atlantische zuurminnende beukenbossen met Ilex en soms ook Taxus in de ondergroei" (code 9120) volgens de Natura 2000 Habitatkaart.

Ten noorden van de E40 aan de kant van de Everslaan is het projectgebied gekarteerd als biologisch zeer waardevol (z), met als karteringseenheden zuur eikenbos (qs) en eikenhaagbeukenbos (qa). Dit gedeelte is gekarteerd als habitatwaardig "Atlantische zuurminnende beukenbossen met Ilex en soms ook Taxus in de ondergroei" (9120 - 70 %) en "Sub-Atlantische en midden-Europese wintereikenbossen of eikenhaagbeukenbossen" (9160 - 30 %) Vanaf perceel 198 T 16 tot aan de aansluiting op de Dorpelstraat is de projectzone gekarteerd als biologisch waardevol (w), met als karteringseenheden jong loofbos (exclusief populier) (n) en gemengd

loofhout (gml) Terreinbezoek heeft uitgewezen dat dit een houtkant betreft, een klein landschapselement (KLE).

Voor de uitvoering van de werken is een gedeeltelijke ontbossing van het voorgestelde traject noodzakelijk. Er is ook een wijziging van het beschermde soortenrijk permanent cultuurgrasland van het talud en een wijziging van kleine landschapselementen, zoals een houtkant, vereist

Ontbossing

Het Agentschap voor Natuur en Bos geeft een ongunstig advies voor het gedeelte van het tracé ten zuiden van de E40. Voor het agentschap is het duidelijk dat er een ander, voor de natuur minder schadelijk tracé mogelijk is, namelijk door de fietssnelweg volledig aan de noordkant van de E40 aan te leggen. Hierdoor zijn er geen werken noodzakelijk aan de rand van het bos, is er geen permanente ruimte-inname van actueel bos nodig en zullen de daar aanwezige soorten niet verstoord worden. Door het tracé aan de noordkant van de E40 te leggen, is er minder ontbossing noodzakelijk. Hoewel de aanwezige bomen en struiken hier gekarteerd zijn als bos op de Biologische Waarderingskaart, heeft terreinbezoek uitgewezen dat een groot gedeelte van dit traject te beschouwen is als een houtkant. Alleen het perceel gekarteerd als Zaventem, afdeling 4 (Sterrebeek), sectie C, 132B en de percelen Kortenberg, afdeling 4 (Everberg), sectie D, 210P4 en 210N4 zijn (gedeeltelijk) bebost. Ook op vlak van wenselijkheid met betrekking tot de ruimtelijke bestemming is het noordelijk tracé, voor agentschap Natuur en Bos, een meer aangewezen optie. Het tracé aan de zuidkant van de E40 is grotendeels gelegen in ruimtelijk kwetsbaar gebied, met name park- en natuurgebieden volgens het gewestplan. De percelen aan de noordkant van de E40 zijn gelegen in woongebied (Kortenberg) en agrarisch gebied (Zaventem). Het Agentschap is van oordeel dat de inname van bos in ruimtelijk kwetsbaar gebied moet vermeden worden, zeker wanneer een valabel alternatief voorhanden is in een andere ruimtelijke bestemming waarbij minder natuurschade te verwachten valt.

De alternatieven voor het traject vanaf Sterrebeek tot de aansluiting op het vergunde deel vanaf de Dorpelstraat in Kortenberg werden echter onderzocht en niet haalbaar bevonden. Zo werd een eerste piste onderzocht om via de brug van de Voskapelstraat de snelweg over te steken om dan het noordelijke traject richting Leuven te kunnen verderzetten. De Voskapelstraat zou dan moeten aangepast worden naar een éénrichtingsstraat wat voor een dergelijke drukke verbindingsweg niet aangewezen is. Het rechtstreeks doortrekken van de weg onder de E40 ter hoogte van de aansluiting bij de Bosdellestraat zou het traject wel eenvoudiger maken, maar dit zou de realisatie van een lange tunnel vereisen die onder de autosnelweg met zeven baanvakken en bijkomende pechstroken moet aangelegd te worden. De omvang van deze ingreep weegt hier niet op tegen de voordelen die een noordelijk traject ten opzichte van het zuidelijk traject zouden hebben, ook omdat er op circa 700 m een bestaande tunnel onder de snelweg aanwezig is. Het aanpassen van het traject door langer de Bosdellestraat te volgen heeft ook geen meerwaarde gezien dan het traject toch nog dwars door het bos zal moeten aangelegd worden om aan te sluiten op de noordelijke zijde. Het traject aan de zuidelijke zijde verderzetten is ook niet aangewezen omdat achter de Huntsmansite het habitatrictlijngebied 'Vallei van de Dijle, Laan en Ijse met aangrenzende bos- en moerasgebieden' gelegen is, dat zeker niet doorsneden kan worden met een fietssnelweg. Het is bijgevolg allerminst zeker dat alternatieve routes ook vergunbaar zouden zijn.

In een beroepsschrift wordt de wens geuit om het tracé van de fietssnelweg niet via de bestaande ondertunneling via de Everslaan te laten verlopen, maar hiervoor gebruik te maken van een bijkomende koker of brug ter hoogte van de E40. Met betrekking tot deze visie merkt

het Agentschap voor Natuur en Bos op dat deze optie een grotere impact op de bestaande bosstructuur zal hebben en vanuit natuurbehoudsstandpunt nog minder gewenst is

In eerste aanleg stelde het ANB dat de verdieping van de weg en het plaatsen van keerelementen een impact zal hebben op het wortelgestel van de eerste rijen bomen en struiken, waardoor schade aan de bosrand op korte en langere termijn kan verwacht worden en dat werken ook impact kunnen hebben op de waterhuishouding, waarbij een verlaging van de grondwaterstand – en de daaruit voortvloeiende impact op het habitatwaardig bos - niet uitgesloten is. De aanvrager voegde met PIV4 een nota aan het dossier toe waarin een detailanalyse wordt gemaakt van het in te nemen bos tussen de Everslaan en de akker ten zuiden van de E40. Hierin wordt aangetoond dat de ontbossing zoals opgenomen in het boscompensatieformulier in overeenstemming is met de werkelijke impact van het project op de bosoppervlakte. Deze bosstrook valt binnen de (praktische) veiligheidsafstanden van de snelweg en zal op termijn meer dan waarschijnlijk integraal als hakhout beheerd worden. Door De Werkvennootschap wordt dan ook gesteld dat het toekomstige beheer langs het fietspad geen bijkomende "inname" van bos veroorzaakt dat niet al in hakhoutbeheer is of zal komen. Anderzijds ontstaat door dit veiligheidsbeheer langs het fietspad een mantel (het deel van de bosrand dat bestaat uit struweel), die de structuurrijkdom van de bosrand versterkt. Alleen in het westen (een dennenbestand) en in het oosten (gemengde loofaanplant op landbouwgrond) van het traject tussen de Everslaan en de akker ten zuiden van de E40, wordt ontbost in bosbestanden die al bestonden voor de aanleg van de snelweg. Er worden geen bomen (zomereiken, tamme kastanjes) gekapt of beschadigd (wortelruimte) die beduidend ouder zijn en behoren tot de oudere bosbestanden op bospercelen die al bos zijn sinds tweede helft 19e eeuw of begin 20e eeuw. De vijf bomen die iets zwaarder zijn dan de rest van de bomen in de genoemde bosstrook, worden elk gerooid omdat ze (net) binnen de grens der werken vallen.

De ontbossing betreft een relatief beperkte inname van de bosrand. Als bijkomende milderende maatregel wordt in de soortentoets die werd toegevoegd in PIV4 voorgesteld om het hakhoutbeheer in de bosranden binnen de veiligheidsafstanden van de snelweg, ter hoogte van het fietspadtracé ecologisch op te waarderen door gefaseerd te werken. Daarbij worden er stroken van maximaal 200 m lengte gelijktijdig afgezet. Deze maatregel staat in functie van de ontwikkeling van inheemse bloeiende struiken en komt ook tegemoet aan de opmerking van het Agentschap voor Natuur en Bos inzake het uitwerken van versterkende maatregelen voor de ontwikkeling van bosrandvegetaties ter compensatie van de inname aan de noordelijke zijde van het boscomplex.

Boscompensatie

Uit het dossier kan afgeleid worden dat een oppervlakte van 5 141 m² zal worden ontbost voor de realisatie van de geplande werken.

Het te ontbossen terrein is bezet met inheems bos. Een oppervlakte van 221 600 m² moet als bos behouden blijven.

Er wordt een boscompensatie voorzien rekening houdend met een compensatiefactor 2. In totaal wordt een boscompensatie van 10 377 m² voorzien. Deze compensatie zal in natura gebeuren.

Het bij de aanvraag gevoegde boscompensatievoorstel werd aangepast door ANB. De aanvrager werd niet in kennis gesteld van de wijziging aan het compensatievoorstel aangezien het een louter administratieve aanpassing van het boscompensatieformulier betreft.

Het boscompensatievoorstel werd goedgekeurd door ANB in het advies van 13 oktober 2023 en staat geregistreerd onder het kenmerk 23-211959

De noodzakelijke voorwaarden op grond van artikel 90bis, §5, van het Bosdecreet worden in de vergunning opgenomen

Vegetatiewijziging

De volgende vegetatiewijzigingen werden opgenomen in de bijlage V1. het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen, het wijzigen van het reliëf, het rechtstreeks of onrechtstreek wijzigen van de waterhuishouding en het uitgraven, verbreden, rechttrekken of dichten van kleine landschapselementen.

De andere wijzigingen aan het talud van de snelweg worden in navolging van de aangepaste aanvraag binnen PIV4 besproken in de bijlage V1. Het gaat onder meer over het afgraven van het talud, het aanbrengen van ophogingen en het aanbrengen van versterking om het fietspad verdiept te kunnen aanleggen. Het talud is beschermd conform artikel 8 van het besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (Vegetatiebesluit). Het deels gunstige advies van 19 december 2024 van ANB geldt, mits naleving van de voorwaarden gesteld in het advies, als afwijking op dit verbod

De gracht aan de zuidzijde van de E40 (een klein landschapselement) zal gedempt worden. Hierop komt een verhoging van circa 1,5 m waarop de fietssnelweg wordt aangelegd. In de plaats van de gracht komt circa 145 m² extra verharding. Er wordt vermeld dat de gracht in de huidige toestand geen grote waterhoeveelheden opvangt. Alleen het afstromende hemelwater van het snelwegtalud komt in de gracht terecht. Door de verhoogde ligging ontstaat tussen de fietssnelweg en het snelwegtalud een licht verdiepte grondstrook, met dezelfde buffercapaciteit als de oorspronkelijke gracht, waarin het afstromende hemelwater kan worden opgevangen. Het infiltrerende effect van de gracht, waarbij eventuele verontreinigingen meer geconcentreerd worden geïncubeerd, wordt hierbij verspreid over de gehele lengte van het fietspad.

Aan de noordzijde van de E40 bevindt zich aansluitend bij de dienstzone een houtkant. De houtkant is circa 86 m lang en circa 510 m² gelegen binnen landschappelijk waardevol agrarisch gebied. De breedte van de houtkant schommelt tussen de 1 en 9 m. De houtkant heeft momenteel een bufferende functie tussen de achterliggende woonwijk en de dienstzone. De houtkant heeft ook een ecologische corridorfunctie langs de autosnelweg. Om de fietssnelweg F203 te kunnen realiseren zal een deel van de houtkant over een oppervlakte van 510 m² gerooid worden. Binnen het gerooid deel van de houtkant komt er circa 206 m² verharding. Over een lengte van circa 36 m wordt er een keerconstructie opgericht. Bijkomend wordt de bestaande grondwal afgegraven. Er wordt vermeld dat de gerooid houtkant gecompenseerd wordt binnen of aansluitend op het projectgebied. Een exacte locatie wordt niet meegegeven, deze wordt later door de aanvrager in overleg met de gemeente Kortenberg, bepaald.

Kleine landschapselementen, zoals houtkanten, zijn niet alleen sterk landschapsbepalend maar hebben ook een hoge ecologische waarde gezien hun corridorfunctie en leefgebied voor tal van soorten. Het is dan ook belangrijk dat deze vegetatiestructuren behouden blijven. Indien in uitzonderlijke gevallen deze elementen moeten verdwijnen, moet de verloren gegane natuurwaarde maximaal hersteld worden om zo onvermijdelijke en onherstelbare schade te vermijden. De volledige oppervlakte van de te kappen KLE moet daarom gecompenseerd worden, in overleg met de gemeente Kortenberg. Bij voorkeur sluit deze zone aan op bestaande of nieuw aan te planten houtkanten. Voor de heraanplanting moet gebruik gemaakt worden

van inheems, streekeigen bosplantsoen, met een minimale plantmaat van 80/100. De heraanplanting moet binnen het jaar na de beëindigen van de werken uitgevoerd worden. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden. Om verstoring van soorten te vermijden, moet de kapping buiten de schoontijd (1 maart - 30 juni) uitgevoerd worden. Dit alles wordt opgenomen in de voorwaarden.

In het advies van de gemeente Kortenberg wordt als voorwaarde gesteld dat de 14 te rooien individuele bomen moeten gecompenseerd worden langs het noordelijke traject van de fietssnelweg, zodat de groene buffer maximaal behouden blijft en om de te ontbossen oppervlakte op het grondgebied van de gemeente Kortenberg te compenseren op het grondgebied van Kortenberg, en niet op grondgebied van andere gemeenten. Dit wordt niet opgenomen als vergunningsvoorwaarde aangezien de boscompensatie werd goedgekeurd door ANB en het niet mogelijk is om in de genoemde zone ten noorden van de E40 hoogstammige bomen aan te planten, aangezien deze zich binnen de 10-30 m vrije zone langs de autosnelweg bevinden. Gedurende de werkzaamheden zal samen met de gemeenten Kortenberg bekeken worden waar binnen de gemeente en in de nabijheid van het projectgebied de gerooide houtkanten gecompenseerd kunnen worden. Dit is ook zo opgenomen in de aanvraag.

Soorten

In PIV4 werd een soortentoets toegevoegd waarbij de impact van het project werd onderzocht en maatregelen voor soortenbescherming worden voorgesteld.

Vooraleer over te gaan tot de ontbossing van het tracé worden boomholtes in dikkere bomen die mogelijk als rustplaats of broedholte fungeren voor vogels of vleermuizen onderzocht. Deze bomen worden buitende activiteitenperiode van vleermuizen (half maart tot eind oktober), die dus ook het broedseizoen (schoontijd 1 april tot 30 juni) omvat, geveld. De kapping van de bomen in de werkstrook wordt uitgevoerd buiten het broedseizoen (standaard schoontijd 1 april tot 30 juni).

Tijdens de werffase wordt ervoor gezorgd dat ter hoogte van het bos ten zuiden van de E40 tijdens het actieve vleermuizenzeizoen (half maart tot eind oktober) niet gewerkt wordt tijdens de avond-, nacht- en ochtenduren (een half uur voor zonsondergang tot een half uur na zonsopgang) om verstoring door lichthinder te vermijden.

Tijdens de exploitatiefase wordt een projectgeïntegreerde aanpak voorgesteld om de verlichting van het fietspad te beperken in ruimte en tijd. In de zone tussen de Bosdellestraat en de E40, tussen bos en akker, wordt gewerkt met strijklucht op paaltjes. Waar de F203 langs het bosgebied loopt, parallel met de E40, wordt het strijklucht geïntegreerd in de keerwanden. Op de overige locaties met verlichting zal gebruik gemaakt worden van 5 m hoge lichtmasten met neerwaarts gerichte verlichting, zodat de lichthinder door strooilicht beperkt blijft. Er wordt gewerkt met een dimregime waarbij de verlichtingsintensiteit sequentieel wordt gemilderd op de late avonduren, tijdens de nacht wordt de verlichting uitgeschakeld. Er wordt gebruik gemaakt van verlichting op sensoren die bij passage van fietsers wordt aangeschakeld.

Als doovingsregime stelt de aanvrager volgend tijdsframe voor: tussen 20 uur en 6 uur wordt het licht gedoofd. Het Agentschap voor Natuur en Bos gaf in haar advies (referentie 22-212344) voor het eerste traject van fietssnelweg F203 (traject Bertem- Kortenberg, Dospelstraat) de aanbeveling om voor de verlichting te opteren voor een kleurtemperatuur van 2700K of minder, met nadruk op een smalbandspectrum. Op deze manier wordt verstoring van nachtactieve fauna maximaal vermeden. Deze aanbeveling wordt hernomen en wordt dan ook opgenomen in de voorwaarden.

Als bijkomende milderende maatregel wordt in de soortentoets voorgesteld om het hakhoutbeheer in de bosranden binnen de veiligheidsafstanden van de snelweg, ter hoogte van het fietspadtracé ecologisch op te waarderen door gefaseerd te werken. Daarbij worden er stroken van maximaal 200 m lengte gelijktijdig afgezet. Deze maatregel staat in functie van de ontwikkeling van inheemse bloeiende struiken en komt ook tegemoet aan een opmerking van het Agentschap voor Natuur en Bos inzake het uitwerken van versterkende maatregelen voor de ontwikkeling van bosrandvegetaties ter compensatie van de inname aan de noordelijke zijde van het boscomplex.

In de verantwoordingsnota B26 (pagina 31) wordt gesteld dat er bij de voorbereidende werken diverse reptielen en ongewervelden, alsook kleine zoogdieren verplaatst zullen worden. Het verplaatsen van beschermde soorten valt onder de toepassing van het Soortenbesluit. Hiervoor zal een afzonderlijke machtiging moeten verleend worden door het Agentschap, op basis van een recente inventarisatie van de betrokken diersoorten in het gebied. Als aandachtspunt wordt dan ook meegegeven dat verplaatsing van eventueel aanwezige beschermde soorten alleen kan mits het verkrijgen van een afwijking op het Soortenbesluit, na het opmaken van een degelijke inventarisatie.

Gezien de ligging in de berm van de E40, die reeds een zeer brede barrière vormt, zal de F203 hier geen bijkomende barrière vormen voor organismen in de omgeving. Voor organismen die migreren van oost naar west (langs de E40) blijven verplaatsingen nog steeds mogelijk. Voor de keermuren wordt geopteerd voor begroeide schanskorven, zodat kleine fauna zich doorheen de keermuren kan begeven en zo het hoogteverschil tussen de fietssnelweg en het achtergelegen bosgebied kan overbruggen. Waar in het westen van het projectgebied (in deelgebied 1) het groengebied kort doorsneden wordt, wordt een faunapassage voorzien voor kleine dieren, die toegankelijk zal zijn voor fauna tot het formaat dat. Zo kunnen de kleine dieren de fietssnelweg op een veilige manier oversteken. Er moet rekening mee gehouden worden dat deze passage zo wordt geplaatst dat ze bij overmatige regenval niet onder water komt te staan. Het bezwaar dat de F203 door de ophoging van 0,8 m tot bijna 1,5 m ten opzichte van het oorspronkelijke maaiveld een barrière zal vormen voor fauna zoals reeën tussen het bosgebied en het akkerland is ongegrond. De ophoging vult ook bestaande reliëfverschillen in zodat de fietssnelweg vlak kan aangelegd worden. Het hoogteverschil met de aangrenzende akker en het bos kan dus ook kleiner zijn, en grotere dieren zoals reeën kunnen deze hindernis wel nemen.

Er worden geen significante negatieve effecten ten aanzien van de plaatselijke fauna verwacht.

Ruimtelijke verenigbaarheid (artikel 4.3.1, §1, van de VCRO)

Overeenstemming van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen met de stedenbouwkundige voorschriften van het geldende plan

De stedenbouwkundige handelingen vervat in de aanvraag zijn principieel in overeenstemming met het gewestplan 'Leuven' voor wat betreft de delen gelegen in een industriegebied, woongebied en gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

De stedenbouwkundige handelingen vervat in de aanvraag zijn principieel in strijd met het gewestplan 'Leuven' voor wat betreft de delen gelegen in een landschappelijk waardevol agrarisch gebied en een natuurgebied en met het gewestplan 'Halle-Vilvoorde-Asse' voor wat betreft de delen gelegen in een agrarisch gebied, bufferzone en parkgebied.

De VCRO bevat in hoofdstuk IV van titel IV volgende afwijkingsbepalingen die relevant zijn voor de beoordeling van de onderhavige aanvraag.

“Artikel 4 47, §2 In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuren of voorzieningen tot gevolg hebben

De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen.”

Het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4 11, 5°, artikel 4 47, §2, en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de VCRO en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester bepaalt welke handelingen worden beschouwd als handelingen van algemeen belang en welke van deze handelingen een ruimtelijk beperkte impact hebben

In hoofdstuk II van dit besluit wordt bepaald welke handelingen worden beschouwd als handelingen van algemeen belang.

“Artikel 2.

Als handelingen van algemeen belang, zoals bedoeld in artikel 4.11, 5°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening worden de werken, handelingen en wijzigingen beschouwd die betrekking hebben op:

1° de openbare wegen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals tunnels, viaducten, bruggen, duikers, langsgrachten, tolinfrastructuur en parkings;

8° alle handelingen van algemeen belang, aangewezen in artikel 3 van dit besluit;”.

De aangevraagde handelingen die betrekking hebben op de aanleg van een openbare fietssnelweg met aanhorigheden zijn handelingen van algemeen belang

In hoofdstuk III worden de handelingen van algemeen belang opgesomd waarvan wordt aangenomen dat deze een ruimtelijk beperkte impact hebben:

“Artikel 3.

§ 1. De volgende handelingen zijn handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4 47, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening De handelingen hebben betrekking op.

1° de aanleg, wijziging of uitbreiding van openbare fiets-, ruter- en wandelpaden, en andere paden voor de zwakke weggebruiker;

4° de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren;

10° de aanleg, wijziging of uitbreiding van infrastructuren en voorzieningen met het oog op de omgevingsintegratie van een bestaande of geplande infrastructuur of voorziening, zoals bermen of taluds, groenvoorzieningen en buffers, werkzaamheden in het kader van natuurtechnische milieubouw, geluidsschermen en geluidsbermen, grachten en wadi's, voorzieningen met het oog op de waterhuishouding en de inrichting van oevers,

14 ° werfzones en tijdelijke (grond)stockages met het oog op de uitvoering van de handelingen, vermeld in punt 1° tot en met 13°.”

Combinaties van de handelingen, vermeld in het eerste lid, worden ook beschouwd als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening ”.

De aanvraag heeft betrekking op de aanleg van een openbare fietssnelweg zoals voorzien in bovenvermeld punt 1°. De reliëfwijzigingen met aanleg van taluds en keerconstructies horen bij de aanleg van de fietssnelweg waardoor deze als aanhorigheden zoals bedoeld in punt 4° worden beschouwd. De aanleg van bermen en groenvoorzieningen met het oog op de omgevingsintegratie van het geplande fietspad valt onder punt 10°.

Uit dit alles volgt dat de werken een ruimtelijk beperkte impact hebben in de zin van artikel 4.4.7, §2, van de VCRO en het besluit handelingen van algemeen belang van 5 mei 2000, en dat van de stedenbouwkundige voorschriften kan worden afgeweken.

Goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §2, van de VCRO)

Het aangevraagde moet, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld worden aan de hand van aandachtspunten en 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, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 114 van de VCRO. Het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, maar kan ook de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten vermeld in punt 1° van artikel 4.3.1, §2, van de VCRO in rekening brengen, evenals de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement, voor zover de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en die in de betrokken omgeving verantwoord is.

Functionele inpasbaarheid

De aanvraag geeft uitvoering aan de doelstelling van het programma Werken aan de Ring om meer en betere fietsinfrastructuur te ontwikkelen. De fietssnelweg F203 beoogt hierbij een vlotte en veilige fietsverbinding tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de toekomstige F29 te Bertem. De fietssnelweg wordt in verschillende delen uitgevoerd. Het gedeelte tussen de gewestgrens met het BHG en de Molenstraat in Kraainem is reeds uitgevoerd. Het gedeelte van de fietssnelweg tussen de Dorpelstraat in Kortenberg en de Blokkenstraat in Bertem is in uitvoering. Deze aanvraag voorziet in het ontbrekende gedeelte tussen de Dorpelstraat en de Tramlaan in Sterrebeek. Via de Bosdellestraat wordt aangesloten op de F203 tussen het centrum van Sterrebeek en de gewestgrens met het BHG alsook op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk.

Dit gedeelte van de F203 vormt de ontbrekende schakel binnen een fietsroutenetwerk van bestaande en in ontwikkeling zijnde fietsroutes en betreft een herwerkt voorstel van het oorspronkelijk vooropgestelde tracé waarbij de F203 ten noorden van de E40 aansloot op de Voskapelstraat om via deze weg aan te sluiten op de Tramlaan. Het huidige voorstel om de F203 deels ten zuiden van de E40 te voorzien volgt uit het feit dat het beperkte wegprofiel van de Voskapelstraat en het drukke wegverkeer, inclusief openbaar vervoer, in deze straat niet toelaten om er extra fietsers toe te voegen. De route via de Bosdellestraat wordt als een veiligere route naar het verlengde van de F203 - Tramlaan beschouwd wegens de rechtstreekse kruising met de N227 Mechelsesteenweg. Er kan worden akkoord worden gegaan met de door de aanvrager gemaakte keuze omwille van verkeersveiligheid.

Het beroepsargument dat de beslissing om de F203, die initieel van Brussel tot Sterrebeek was voorzien, verder door te trekken naar Leuven gebaseerd is op verouderde en verkeerde aannames wordt niet bijgetreden. De keuze voor een tweede fietssnelweg tussen Brussel en Leuven via Sterrebeek betreft een eerder gemaakte beleidskeuze en het gekozen tracé werd

onderworpen aan een grondige analyse. Het voorwerp van deze aanvraag betreft het laatste, nog ontbrekende deel van de F203

De aanleg van de fietssnelweg gaat gepaard met een beperkte inname van een aantal private landbouwpercelen, maar het betreft telkens kleine innames, waardoor de bewerkbaarheid en de agrarische bestemming van de akkers niet wordt gehypothekeerd

Mobiliteitsimpact

De F203 maakt deel uit van het programma Werken aan de Ring, waarmee een alternatief wordt aangeboden voor de auto, wat een modal en mental shift mee mogelijk moet maken. Het aantal auto's dat vanuit de Vlaamse Rand richting de hoofdstad rijdt, kan zo stap voor stap worden verminderd en heeft op die manier een positieve impact op de mobiliteit.

De aanvraag betreft de aanleg van een volwaardige fietssnelweg met een breedte van 4 m. De fietssnelweg, die voor een groot deel in de berm van de autosnelweg wordt aangelegd, is een doordachte keuze ten voordele van onder andere de verkeersveiligheid, vlotheid en directheid alsook naar fietscomfort. Het betreft een nieuw fietssnelwegtracé, buiten de bestaande wegen, waardoor het tracé weinig impact heeft op de capaciteit van de nabijgelegen wegen voor gemotoriseerd verkeer.

Het beroepsargument dat het gekozen traject voor vermijdbare mobiliteitsproblemen en vertragingen leidt wordt niet bijgetreden. Zoals hierboven reeds aangehaald is er voor geopteerd om de F203 verder door te trekken vanaf de Tramlaan in Sterrebeek. De impact van de fietssnelweg op het wegverkeer ter hoogte van het kuispunt met de Mechelsesteenweg heeft betrekking op een gedeelte van het traject dat reeds vergund werd en valt buiten de draagwijdte van deze omgevingsvergunning.

De aantakking op de Bosdellestraat zal niet zorgen voor bijkomende conflictsituaties met het gemotoriseerde verkeer. De fietssnelweg wordt hier uit de voorrang gehaald. In het westen van het projectgebied wordt aangesloten op het vervolg van de F203 richting Leuven en wordt bijgevolg niet geraakt aan de capaciteit van het bestaande wegennet.

Alleen om de E40 te kruisen via de Everslaan zal de rijbaan in de bestaande onderdoorgang plaatselijk versmald worden tot één rijstrook. Op deze manier wordt voldoende ruimte vrijgemaakt voor de fietssnelweg en moet er geen nieuwe onderdoorgang gerealiseerd worden. Aangezien dit deel van de gemeenteweg alleen dient als ontsluiting voor de zuidelijk gelegen bedrijfssite en een kleine parking voor wandelaars in het bos, zal de mobiliteitsimpact van beide verkeersingrepen op de Everslaan zeer gering zijn. De Everslaan wordt gelijkvloers gekruist, waarbij het gemotoriseerd verkeer op de gemeenteweg uit de voorrang wordt gehaald. Door een lichte uitbuiging te voorzien ten zuiden van de tunnel, hebben bestuurders voldoende zicht op het aankomende verkeer uit de tegenovergestelde richting.

Eén van de beroepsargumenten heeft betrekking op de belemmering die het verminderen van de doorgangsbreedte voor gemotoriseerd verkeer zal vormen voor de (toekomstige) ontsluiting van het bedrijventerrein. Na het vertrek van het bedrijf Huntsman heeft de eigenaar immers intenties om het terrein te herontwikkelen. Bij de vergunningsaanvraag werd een mobiliteitstoets gevoegd waaruit blijkt dat op basis van verkeerstellingen uitgevoerd in januari 2022 over het volledige projectgebied er zich geen problemen voordoen inzake de verkeersafwikkeling ter hoogte van het huidige bedrijf, zelfs indien het verkeer omwille van het terugbrengen van de rijbreedte tot één rijstrook, maar altemeer de onderdoorgang kan gebruiken. De aanleg van de fietssnelweg zorgt ook voor een meer multimodale ontsluiting van

het bedrijventerrein, nu de bereikbaarheid voor fietsers zowel vanuit het gebied ten noorden van de E40 als ten zuiden ervan sterk verbeterd

Aangezien een eventueel toekomstige herontwikkeling van het bedrijventerrein op dit moment onzeker is, kan in de mobiliteitscijfers nog geen rekening worden gehouden met dit scenario. De huidige ontsluiting voor gemotoriseerd (vracht)verkeer via de Everslaan die ten noorden van de E40 doorheen de woonwijk Armendaal loopt, vormt hierbij een belangrijke factor. Op de vraag om de aanleg van de fietssnelweg aan te grijpen om een afzonderlijke ontsluiting voor het bedrijventerrein te kunnen realiseren, kan evenmin worden ingegaan, aangezien een eventuele herontwikkeling van het bedrijventerrein en de daarmee gepaard gaande ontsluiting het voorwerp zal moeten uitmaken van een afzonderlijk onderzoek. Bovendien blijkt uit het advies van het Agentschap voor Natuur en Bos dat deze optie een grotere impact op de bestaande bosstructuur zal hebben en vanuit natuurbehoudsstandpunt niet gewenst is. Aangezien de herontwikkeling van het bedrijventerrein geen voorwerp uitmaakt van voorliggende aanvraag is de opmaak van een mobiliteitsstudie (MOBER) geen vereiste. Het voorwerp van de aanvraag valt niet onder de functies of drempelwaarden waarvoor een mobiliteitsstudie moet worden opgemaakt.

Het ontwerp besteedt specifieke aandacht aan de veiligheid, in het bijzonder die van de zwakke weggebruiker. Om de fietser een coherent en duidelijk beeld te geven, is gezocht naar een optimale inpassing van de fietssnelweg, waarbij een constante breedte van 4 m wordt aangehouden. Het project voorziet in een goed leesbare, gemakkelijk berijdbare, comfortabele, aantrekkelijke route, met neembare hellingen, waarbij de snellere fietser de tragere veilig kan inhalen. Bij de aansluitingen op de kruising met de Everslaan wordt de gemeenteweg uit de voorrang gehaald en het wegoppervlak ter accentuering rood ingekleurd. Op die manier wordt het gebruikscomfort van de F203 maximaal behouden en kan de gelijkvloerse kruising op een veilige manier gebeuren.

De kritiek die tijdens het openbaar onderzoek en in het beroepschrift wordt geuit met betrekking tot de onveilige bochten van 90° wordt niet gevolgd. De breedte van de fietssnelweg in de bochten bedraagt 4 m tot 4,40 m, zodat er voor de fietsers voldoende ruimte is om die bochten op een veilige manier te nemen. Verder wordt verwezen naar maatregelen om de veiligheid van de bocht te verhogen door het voorzien van verkeersspiegel en een balustrade zoals elders langs het tracé waar het omwille van de veiligheid van de fietser vereist is. De fietser zal er ook aangezet worden om op het bochtig gedeelte van het tracé trager te rijden.

De kans op gladheid door vallende bladeren of takken die in de wielen terecht kunnen komen langs het voorgestelde tracé bestaat langs elk tracé waarlangs bomen staan. Een correct onderhoud van de infrastructuur door de wegbeheerder zal eveneens bijdragen aan een veilig gebruik van de fietssnelweg.

Een van de beroepsargumenten stelt dat het voetpad in de onderdoorgang met een breedte van 1,50 m onveilig is. De onderdoorgang zal door voetgangers echter niet heel frequent gebruikt worden. Voetgangers naar en van het bedrijventerrein worden nauwelijks verwacht. Er zullen wel wandelaars gebruik maken van de onderdoorgang om van en naar het bos te trekken. Dit aantal zal echter niet van die aard zijn dat er veel passage in de onderdoorgang wordt verwacht. De onderdoorgang maakt evenmin deel uit van het netwerk met wandelknooppunten. Het is in dit geval aanvaardbaar voorrang te geven aan de gebruikers van de fietssnelweg en de breedte van het fietspad in de onderdoorgang op 4 m te houden. Op die manier wordt de veiligheid en het fietscomfort van de gebruikers van de fietssnelweg zoveel als mogelijk verzekerd. Bij een voetpadbreedte van 2 m zou de breedte van het fietspad moeten verminderen naar 3,50 m met als gevolg dat ook de bocht van 90° op die breedte maar kan

worden aangezet. Dit maakt de bocht voor fietsers dan weer veel onveiliger. Gelet op de beschikbare ruimte in de onderdoorgang is een afweging gemaakt in functie van de verschillende gebruikers. Een breedte van 1,50 m voor het voetpad wordt gelet op de plaatselijke situatie, niet als ondermaats en wel als voldoende veilig geëvalueerd.

De aangehaalde argumenten in verband met de verkeersveiligheid in de Bosdellestraat en Tramlaan hebben geen betrekking op deze vergunningsaanvraag en kunnen voor de beoordeling ervan niet in aanmerking worden genomen.

In het advies van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kortenberg werden voorwaarden opgenomen voor de onderdoorgang aan de Everslaan. Er wordt gevraagd om de ruimteverdeling onder de brug aan te passen met een maximumbreedte van 3,50 m voor de F203 en een minimumbreedte van 2 m voor het voetpad. Ook wordt gevraagd om de hellingsgraad aan de noordkant te wijzigen zodat de verhoogde constructie in de tunnel verlaagd kan worden, om de bocht met bochtverbreding aan te leggen en om het voetpad door te trekken naar het bos. Deze voorwaarden houden planaanpassingen in en worden gelet op de bovenstaande beoordeling niet gevolgd. Voetgangers kunnen, analoog aan de rest van het F203-tracé, gebruik maken van de fietssnelweg om zich naar het bos te begeven.

De gemeente Kortenberg stelt ook voor om geen voorrang te verlenen aan de fietssnelweg waar de F203 de Everslaan kruist of het fietspad te integreren in de bestaande rotonde. Deze voorstellen worden niet opgenomen in de voorwaarden. Het integreren van de fietssnelweg in het bestaande rondpunt aan het einde van de Everslaan is niet wenselijk wegens het verdwijnen van bestaande parkeerplaatsen, bijkomende aanpassingen aan de weginfrastructuur en noodzaak tot bijkomende ontbossing. Gezien de lage verkeersintensiteiten op deze weg weegt de impact van de kruising van deze weg niet op tegen de bijkomende ingrepen die in de omgeving nodig zullen zijn om de fietssnelweg op die manier aan te passen.

Verder stelt de gemeente Kortenberg nog dat er best lichten worden geplaatst aan de tunnel. Het is inderdaad aangewezen door de lengte van de tunnel en de aanwezigheid van het verhoogde platform van de fietssnelweg in de tunnel om lichten te plaatsen zodat niet twee wagens tegelijk de tunnel inrijden. Het plaatsen van verkeerslichten is echter een bevoegdheid van de wegbeheerder en kan door de aanvrager zelf niet gerealiseerd worden. Het is dus niet mogelijk dit als voorwaarde in de vergunning op te nemen. Uit het gegeven dat de gemeente dit wel als voorwaarde adviseert, kan worden afgeleid dat de nodige stappen hiertoe zullen worden genomen volgens de geijkte procedures.

Het deel van de fietssnelweg langs de E40, inclusief de tunnel, zal onder beheer van het AWW vallen. Het AWW stelt dat omwille van het onderhoud de vrije hoogte van het fietspad in de tunnel minstens 4 m moet bedragen om de doorgang van onderhoudsvoertuigen mogelijk te maken en dat in de tunnel aan de buitenzijde van het fietspad hetzelfde type verharding moet worden gebruikt als aan de binnenzijde. Dit kan worden opgenomen in de voorwaarden en behoeft geen planaanpassingen. In het advies van AWW wordt er ook op gewezen dat rondom de snelwegparking een afsluiting is voorzien. In de nieuwe toestand moet deze teruggeplaatst of indien nodig vervangen worden door een gelijkwaardig materiaal (met AWW te bespreken indien deze vervangen wordt). Dit wordt opgenomen in de voorwaarden. AWW vraagt ook aandacht voor de eventuele aanwezigheid van Japanse duizendknoop. Indien er na de afloop van de werken Japanse duizendknoop aanwezig is ter hoogte van de projectzone, zal de opdrachtnemer van de vergunning verantwoordelijk gesteld worden voor de verwijdering hiervan. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

Schaal, ruimtegebruik en bouwdichtheid

De omgeving van het projectgebied wordt in belangrijke mate beïnvloed door de aanwezigheid van de E40 autosnelweg die hier als een grote lijninfrastructuur doorheen het landschap snijdt. De fietssnelweg wordt maximaal met de autosnelweg gebundeld. Enkel de aansluiting naar de Bosdellestraat (over een afstand van circa 240 m) wijkt hiervan af. Hier is er een beperkte inname van percelen met een agrarisch grondgebruik, doch zonder dat dit het bewerken van de akkers hypothekeert. De 4 m brede fietssnelweg blijft duidelijk ondergeschikt aan de reeds aanwezige weginfrastructuur van de autosnelweg en door de maximale bundeling van beide infrastructuren wordt een versnippering van de open ruimte zo veel mogelijk vermeden en blijft de impact op de open ruimte zo veel mogelijk beperkt. Langs de zuidzijde wordt de F203-OD verdiept aangelegd en door hierbij gebruik te maken van keerelementen wordt slechts een smalle strook aan de rand van de groene bestemmingen ingenomen. Het bufferbekken wordt er aangelegd in een restzone tussen de Everslaan en de F203-OD. Het bos en de akkers ten zuiden van de E40 blijven maximaal gevrijwaard en aan de noordzijde blijft de fietssnelweg afgescheiden van de aangrenzende huiskavels.

Visueel-vormelijke elementen

De fietssnelweg kent een eenduidig profiel met een constante breedte van 4 m en een zo veel als mogelijk uniform gebruik in materialen en kleur. Door de fietssnelweg maximaal met de E40 te bundelen wordt de visuele impact op de omgeving tot een minimum beperkt.

Aan de noordzijde waar de F203-OD achter de tuinen van de wijk Armendaal doorloopt, zorgt de aanwezige begroeiing de eerste 150 m voor een visuele afscheiding. Verder loopt de fietssnelweg over een korte afstand van 30 m tussen twee keerwanden, waarna enkel de keerwand aan de zijde van de tuinen blijft doorlopen om de fietssnelweg hier volledig aan het zicht te onttrekken.

In de onderdoorgang wordt de fietssnelweg verhoogd aangelegd boven de bestaande rijweg, mede om een vlotte aansluiting op het tracé aan de noordzijde te verzekeren. Stijgende hellingen vragen immers extra inspanningen van de fietser en worden daarom zoveel mogelijk vermeden. Om hellingen maximaal te vermijden is er gestreefd naar een zo klein mogelijk hoogteverschil. Aangezien een fietser een kleinere doorgangshoogte nodig heeft dan het gemotoriseerd verkeer is het niet ongebruikelijk om het fietspad en de weg voor het gemotoriseerde verkeer op verschillende niveaus uit te voeren: het gemotoriseerd verkeer op een lager niveau dan de fietsers. Eén van de beroepers wijst op de enorme visuele impact van het verhoogd aangelegde fietspad, zonder dit echter verder te specificeren. De onderdoorgang is in de huidige toestand 11 m breed en meer dan 6 m hoog. De constructie die in de onderdoorgang gebouwd wordt voor de fietssnelweg is 5,50 m breed en 1,88 m hoog. De constructie neemt aldus de helft van de breedte in, en minder dan een derde van de totale hoogte. Het verhoogde fietspad neemt bijgevolg slechts een beperkt deel van de ruimte in, waarbij de afstand van de verhoogde constructie tot de bestaande tunnelwand nog meer dan dubbel zo groot is dan de hoogte ervan. De ruimte-inname binnen de bestaande onderdoorgang blijft ruim ondergeschikt en de zijwand in zichtbeton sluit aan bij het materiaal dat werd aangewend voor de realisatie van de onderdoorgang. De verhoogde constructie is bijgevolg niet van die aard dat ze een onaanvaardbare visuele impact zou hebben.

Het grootste gedeelte van de F203-OD bevindt zich onder maaiveldniveau waardoor de visuele impact op de omgeving gering zal zijn. Voor grondkerende constructies wordt gebruik gemaakt van schanskorven, die voorzien worden van begroeiing wat de integratie van het geheel in de groene bermen bevordert.

Op het gedeelte tussen de Bosdellestraat en de E40, waar het huidige wandelpad wordt omgevormd tot fietssnelweg zal het tracé duidelijker aanwezig zijn. De fietssnelweg wordt hier echter vlak aangelegd, met slechts een lichte ophoging in functie van de afwatering, zodat ze niet afsteekt tegen het vlakke akkerlandschap.

Het is aangewezen dat de omgevingsaanleg met de aanplant van de begroeiing van de schanskorven en de aanleg van extensief grasland, wordt gerealiseerd ten laatste in het eerste plantseizoen na de aanleg van de fietssnelweg. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

Cultuurhistorische aspecten

Het projectgebied is niet gelegen binnen beschermd erfgoed en het tracé van de F203 ligt niet in de nabijheid van gebouwen, constructies of andere erfgoedelementen die zijn opgenomen in een vastgestelde inventaris of aangeduid zijn als bouwkundig erfgoed. De werken hebben bijgevolg geen invloed op erfgoedobjecten.

De historische buurtwegen die binnen het projectgebied gelegen zijn blijven na afloop van de werken steeds begaanbaar. Voor de historische voetweg nr 41 die deels samenvalt met de F203 worden nieuwe rooilijnen vastgesteld. Ook de toegankelijkheid van deze voetweg blijft gegarandeerd via de fietssnelweg.

Uit de archeologienota kan besloten worden dat bijkomend archeologisch onderzoek, zoals een van de beroepsindieners nodig acht, weinig zinvol zou zijn. Gezien de beperkte breedte van het tracé zou bijkomend onderzoek niet-representatieve resultaten opleveren. Daarnaast wordt vooral gewerkt in het antropogene talud van autosnelweg E40, waardoor ervan uitgegaan kan worden dat mogelijke archeologische vondsten onder het talud niet bedreigd worden.

Bodemreliëf

Het nieuwe fietstracé bevindt zich voor het overgrote deel binnen het talud langs de E40 autosnelweg. De fietssnelweg wordt er deels ingegraven en voorzien van keerelementen. De afgravingen worden zo voorzien dat de fietsinfrastructuur kan voldoen aan de maximale hellingsgraden die de fietssnelweg mag hebben conform het fietsvademeccum. In een restzone tussen de Everslaan en de F203-OD wordt een uitgraving voorzien in functie van het aan te leggen bufferbekken. De afgravingen blijven beperkt tot het strikt noodzakelijke voor de aanleg van de infrastructuur en aanhorigheden.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

Bij de aanleg van de fietssnelweg zal het werfverkeer zorgen voor een tijdelijke verhoging van het omgevingsgeluid. De volgende maatregelen worden genomen om de geluidshinder te beperken tijdens de aanlegfase:

- geen werkzaamheden tussen 19 uur 's avonds en 7 uur 's morgens;
- gebruik maken van de meest geluidsarme machines en technieken;
- luidruchtige machines afgeschermd opstellen.

Deze tijdelijke hinder treedt op in een zone die momenteel al een sterke geluidsbelasting ondervindt van het verkeer op de E40.

Tijdens de aanlegfase kunnen graafmachines en transportvoertuigen zorgen voor bijkomende emissies van fossiele brandstoffen. Bij droog weer kan in de omgeving van de werken stof opwaaien. Het gaat om een beperkt aantal machines die actief zullen zijn binnen de werfzone en een groter aantal vrachtwagens die ingezet zullen worden voor de aan- en afvoer van gronden en materialen. De vrachtwagens zullen slechts tijdelijk in de werfzone verblijven. Aangezien de werfzone voor het overgrote deel vlak langs de E40 is gelegen zal de lokale en

beperkte verhoging van de uitstoot tijdens de werf verwaarloosbaar zijn ten opzichte van de dagelijkse uitstoot in de omgeving van het projectgebied.

Hoewel er voornamelijk overdag gewerkt zal worden, is het mogelijk dat gedurende donkere periodes van de dag verlichting gebruikt zal worden om de werken veilig en correct te kunnen uitvoeren. Er wordt op toegezien dat de werfverlichting steeds strak op de werken gericht staat om lichtverstrooiing te vermijden

De hinder tijdens de aanlegfase is van tijdelijke aard en zal samen met de voortgang van de werken mee verschuiven. De hinder die mogelijk optreedt tijdens de bouwwerken is gelijkaardig aan de hinder die optreedt bij de bouw van eender welke constructie. Gelet op de tijdelijke aard van de bouwwerken kan er geen sprake zijn van onaanvaardbare hinder. Bovendien zal de hinder verwaarloosbaar zijn ten opzichte van de bestaande hinder afkomstig van de autosnelweg E40.

Ten zuiden van de E40 wordt de bestaande grondwal deels afgegraven om de fietssnelweg in te passen in de snelwegberm. Het hoogste punt van de grondwal blijft echter steeds behouden, waardoor de afgraving geen merkbaar effect zal hebben op de geluidsoverdracht van de E40 naar het zuidelijk gelegen gebied. Ten noorden van de E40, langsheen de wijk Armendaal is in de bestaande toestand reeds een geluidsscherm voorzien van circa 280 m lang. Daarnaast zijn over de gehele lengte van de wijk twee grondwallen aanwezig, één op openbaar domein en één binnen de private tuinen. Om de fietssnelweg te kunnen realiseren zal de grondwal binnen het openbaar gewestdomein gedeeltelijk worden afgegraven en zullen houtachtige gewassen en enkele losstaande bomen gerooid moeten worden. Deze ingrepen zullen slechts een zeer beperkt effect hebben op het geluidsniveau van de E40 omdat de grondwal binnen de private tuinen ongewijzigd blijft en het bestaande geluidsscherm steeds behouden blijft.

Voor de realisatie van de fietssnelweg zullen er op sommige plaatsen bomen gerooid worden. Het rooien van enkele rijen bomen heeft weinig effect op de luchtkwaliteit in de omgeving. Ter hoogte van de wijk Armendaal zijn geluidsmuren aanwezig die ook behouden blijven. Het effect van deze schermen op de luchtkwaliteit blijft dus ook behouden.

De fietssnelweg kan bijdragen aan de modal shift met verbetering van de luchtkwaliteit en een afname van de geluidsniveaus afkomstig van het verkeer tot gevolg. Er wordt echter niet verwacht dat de afname van het gemotoriseerd verkeer als gevolg van de realisatie van het project zodanig groot zal zijn dat er een significant effect is op de luchtkwaliteit of een waarneembare afname van het omgevingsgeluid.

De huidige geluidsschermen en grondwallen, die de achtergelegen woningen in de wijk Armendaal beschermen tegen geluidsoverlast, blijven maximaal behouden. Het behoud van deze afschermdende constructies zorgt er ook voor dat de fiets- en autosnelweg aan het zicht vanuit de tuinen onttrokken blijven en omgekeerd. Op die manier worden psychologische hindereffecten beperkt.

De aangevraagde werken omvatten geen functies of activiteiten die rechtstreeks een grote negatieve impact op de gezondheid of de veiligheid veroorzaken.

Aangezien de fietssnelweg deels samenvalt met een bestaand wandelpad wordt door bezwaarindieners gevreesd dat wandelaars deze route verliezen en dat zij zich moeten mengen tussen op snelheid gerichte gebruikers. Wandelaars mogen effectief gebruik maken van de nieuwe fietssnelweg. Indien nodig kan dit ter plaatse met verkeersborden worden aangeduid. Beide weggebruikers moeten rekening houden met elkaars aanwezigheid. De voetweg nr. 41,

die onderdeel is van het trage wegennet binnen de gemeente, alsook de aansluiting op verschillende andere voetwegen in de regio, blijft toegankelijk voor voetgangers.

De fietssnelweg wordt voorzien van openbare verlichting, om de verkeersveiligheid bij duister te kunnen garanderen en de sociale veiligheid en de attractiviteit van de route te vrijwaren. Er wordt verlichting voorzien in de vorm van lichtmasten en strijklucht op paaltjes en in de keerwanden. Om de stralingshinder voor de omliggende natuur te beperken, zal een tijds klok de verlichting sequentieel qua lichtintensiteit milderden op de late avonduren en in de nacht uitschakelen. Er wordt gewerkt met een verlichting op sensoren, die de fietsers begeleiden door 's nachts lokaal het licht wel op gemildere stand terug in te schakelen. Over het volledige wegvak zal een reflecterende randlijn en as-markering worden aangebracht zodat ook bij duister het fietspad wordt aangestraald door de verlichting van de fiets zelf. In de bestaande onderdoorgang onder de E40 wordt bijkomende verlichting voorzien.

Decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.2 tot en met artikel 4.3.8 van de VCRO

Direct werkende normen

Langs het openbaar snelwegdomein gelden geldt een principiële bouwverbod in de eerste 10 m en 30 m langs de autosnelweg. De volgende werken vallen binnen de 10-meterzone en binnen het autosnelwegdomein:

- aanleg van een fietssnelweg, inclusief bermen met groenaanplanting en keerconstructies,
- de aanleg, verplaatsingen, wijzigings- en uitbreidingswerken aan de nutsleidingen,
- de herinrichting van de tunnel onder de snelweg E40 op de Everslaan;
- aanpassingen aan de riolering en de grachten gerelateerd aan de snelweg of het omliggende landschap,

Hiervoor werd een afwijking gevraagd aan de bevoegde minister van Mobiliteit en Openbare Werken via het Agentschap Wegen en Verkeer (kenmerk dossier: AV/213/2024/00769). De afwijking werd verleend op 2 september 2024 en is toepasbaar op de infrastructuurwerken van deze aanvraag voor een gedeelte van het tracé voor de aanleg van de fietssnelweg F203 op het grondgebied van de gemeente Kortenberg en Zaventem.

Er werd door een van de beroepsindieners een verzoek tot nietigverklaring van deze beslissing ingediend bij de Raad van State.

Doelstellingen of zorgplichten (artikel 4.3.4 van de VCRO)

Het ongunstige advies van het ANB beroept zich op de zorgplicht zoals opgenomen in artikel 14, §1, van het Natuurdecreet. Gelet op bovenstaande beoordeling wordt geoordeeld dat, mits naleving van de voorwaarden, aan deze zorgplicht voldaan wordt.

Conclusie

De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.2 tot en met artikel 4.3.8. van de VCRO. Hieruit volgt dat deze artikels geen weigeringsgrond vormen.

Overige opmerkingen

In het advies van het college van burgemeester van schepenen van de gemeente Zaventem is opgenomen: "de voorwaarden van bijlage I stipt na te leven en te doen eerbiedigen. Deze bijlage maakt integrerend deel uit van deze vergunning". Aan de GOVC werd per e-mail bevestigd dat deze voorwaarde een vergissing betreft en mag genegeerd worden.

VERGUNNINGSTERMIJN

Conform artikel 68 van het Omgevingsvergunningsdecreet geldt de vergunning voor onbepaalde duur tenzij conform artikel 68, tweede lid, van het Omgevingsvergunningsdecreet in afwijking hiervan nog een beperkte termijn kan worden toegestaan

Voor deze aanvraag kan een vergunning voor onbepaalde duur worden verleend

BEZWAREN OPENBAAR ONDERZOEK

De bezwaren uit het openbaar onderzoek kunnen als volgt worden beantwoord:

- Elke aanvraag wordt op haar eigen merites beoordeeld. Het bezwaar dat er een alternatief traject kan uitgewerkt worden dat beter zou zijn voor het algemeen belang, doen geen afbreuk aan de conclusie van bovenstaande beoordeling dat het project verenigbaar is met de stedenbouwkundige voorschriften en dat de goede ruimtelijke ordening niet wordt geschonden. De bezwaren over de trajectkeuze van de reeds vergunde delen van de F203, gelegen buiten het voorwerp van deze aanvraag, kunnen in dat opzicht niet worden aangegrepen om deze vergunning te weigeren;
- Wat betreft de mobiliteitsimpact en de verkeersveiligheid wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling, waaruit blijkt dat de impact van aanvraag aanvaardbaar wordt geacht;
- Ontbossing kan overeenkomstig artikel 90bis, 1°, van het Bosdecreet worden toegestaan met het oog op handelingen van algemeen belang zoals bepaald in artikel 411, 5°, en artikel 4.4.7, §2, van de VCRO. De aanleg van de fietssnelweg betreft handelingen van algemeen belang, zoals blijkt uit de beoordeling van de ruimtelijke verenigbaarheid. Dat de ontbossing kan worden toegestaan overeenkomstig het decreet blijkt ook uit de goedkeuring van het compensatievoorstel door ANB;
- Wat de verwijzing naar de recent aangenomen Europese Natuurherstelwet (Verordening nr 2024/1991 van het Europees Parlement en de Raad van 24 juni 2024 inzake natuurherstel en tot wijziging van Verordening (EU) 2022/869) betreft, moet worden opgemerkt dat deze wetgeving geen verplichte toets bij projecten (of plannen) in het leven roept. Er liggen nog geen nationaal herstelplan of herstelmaatregelen voor waarmee de aanvraag in strijd kan zijn;
- Er wordt opgemerkt dat het deels ongunstige advies van ANB niet is gebaseerd op direct werkende normen zoals in het bezwaar aangehaald, maar op doelstellingen en zorgplichten, waarvan op gemotiveerde wijze kan worden afgeweken;
- Wat betreft het overstromingsrisico wordt verwezen naar de beoordeling onder de titel 'Water';
- Voor de bezwaren over de ontbossing, vermijdbare natuurschade en de impact op fauna, wordt verwezen naar de beoordeling onder de titel 'Natuur';
- Wat betreft het bezwaar over de impact van de ontbossing op de luchtkwaliteit wordt verwezen naar de beoordeling onder de titel 'Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen';
- Economische aspecten vormen geen beoordelingsgrond bij de evaluatie van een omgevingsvergunningsaanvraag;
- De vergunningverlenende overheid is niet bevoegd zich uit te spreken over de rechtsgeldigheid van de ministeriële beslissing waarbij de afwijking op het bouwverbod in de vrije stroken langs de autosnelweg werd verleend

Er kan bijgevolg gesteld worden dat de bezwaren deels gegrond worden verklaard en voldoende worden ondervangen door het opnemen van de noodzakelijke voorwaarden

MINDERHEIDSSTANDPUNT

Het Agentschap voor Natuur en Bos neemt een minderheidsstandpunt in en verwijst hiervoor naar het verleende advies, dat ongunstig is voor het deel van het traject ten zuiden van de E40.

Gelet op bovenstaande beoordeling (onder 'Natuur') wordt dit standpunt niet gevolgd.

Hierbij wordt nog opgemerkt dat deze aanvraag technisch niet kan opgesplitst worden in een apart noordelijk en zuidelijk deel. Het is dus niet mogelijk om de vergunning slechts deels te verlenen.

ALGEMENE CONCLUSIE: voorwaardelijk gunstig

De aanvraag is, onder de voorwaarden die hierna worden geformuleerd, in overeenstemming met de wettelijke bepalingen, met de toepassing van de afwijkingsmogelijkheden, alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.

Er bestaat bijgevolg aanleiding toe om de beroepen ongegrond te verklaren en de vergunning te verlenen.

De vergunning voor de aanvraag kan worden verleend voor onbepaalde duur.

BESLUIT VAN DE VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING EN LANDBOUW,

Artikel 1. De ontvankelijk bevonden beroepen worden ongegrond verklaard.

Art. 2. §1 Aan De Werkvennootschap, Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Brussel, wordt de vergunning verleend voor de volgende stedenbouwkundige handelingen voor de aanleg van de Fietssnelweg F203 – optioneel deel, gelegen te 1930 Zaventem, Bosdellestraat en 3070 Kortenberg, Everslaan.

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
R0-F203-OD-relief	Het relief van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Het ophogen en afgraven van talud, het dempen van grachten en het realiseren van grondkerende constructies voor de aanleg van de fietssnelweg
R0-F203-OD-verharding	Nieuwbouw of aanleggen	Het aanleggen van verharding voor de fietssnelweg inclusief aanhorigheden, geleideconstructies, verlichting, balustrades, ..
R0-F203-OD-bufferbekken	Het relief van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Het aanleggen van een bufferbekken
R0-F203-OD-ontbossen	Ontbossen	Het ontbossen voor de aanleg van de fietssnelweg

§2 Aan De Werkvennootschap, Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Brussel, wordt de vergunning verleend voor de wijziging van vegetatie, gelegen te 1930 Zaventem, Bosdellestraat en 3070 Kortenberg, Everslaan

Planaanduiding	Handeling	Beknopte beschrijving
R0-F203-OD-Gracht	Het uitgraven, verbreden, rechtekken of dichten van kleine landschapselementen	Het dempen van een gracht aan de zuidzijde van de E40
R0-F203-OD-Houtkant	Het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Het verwijderen van een houtkant langs de snelwegparking aan de noordzijde van de E40
R0-F203-OD-Talud	Het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Het verwijderen van soortenrijk permanent cultuurgrasland door de gedeeltelijke afgraving van het talud

Art. 3. De plannen en het aanvraagdossier waarop dit besluit gebaseerd zijn, maken er integraal deel van uit.

Art. 4. De omgevingsvergunning wordt verleend voor onbepaalde duur, die aanvangt op datum van de vergunning

Art. 5. De omgevingsvergunning wordt verleend onder de volgende voorwaarden en/of lasten die moeten nageleefd worden:

§1. Met betrekking tot de stedenbouwkundige handelingen.

- 1 De maatregelen in de archeologienota met referentienummer ID 26985, waarvan op 23 augustus 2023 akte werd genomen door het agentschap Onroerend Erfgoed, worden uitgevoerd overeenkomstig het programma geformuleerd in die archeologienota, inclusief de opgelegde voorwaarden, en het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013.
- 2 Bij de uitvoering wordt ervoor gezorgd dat het afstromende hemelwater van het deel van de fietsnelweg dat aansluit op de Bosdellestraat effectief naar de randzones afwatert en niet naar de Bosdellestraat
- 3 Boscompensatie.
 - De vergunning wordt verleend op grond van artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het compensatieformulier met kenmerk: 23-211959.
 - De te ontbossen oppervlakte bedraagt 5.141 m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet.
 - De resterende bosoppervlakte 221.600 m² blijft als bos behouden. Bijkomende kappingen in deze zone kunnen slechts uitgevoerd worden mits machtiging door het Agentschap voor Natuur en Bos. Het is evenmin toegelaten in deze zone constructies op te richten of ingrijpende wijzigingen van de bodem, de strooisel-, kruid- of boomlaag uit te voeren
 - De ontbossing kan alleen worden uitgevoerd conform het plan toegevoegd als bijlage bij het compensatieformulier, waarop ook de als bos te behouden zones zijn aangeduid.
 - De ontbossing mag niet uitgevoerd worden in de periode tussen 1 maart tot en met 30 juni.
 - De compenserende bebossing op het perceel 23080C0133/00P000 te Londerzeel over een oppervlakte van 1.755 m² en de compenserende bebossing

op het perceel 23065A0333/00L002 te Steenokkerzeel over een oppervlakte van 8.527 m² wordt uitgevoerd binnen 2 jaar vanaf de datum waarop gebruik mag gemaakt worden van deze vergunning. De compenserende bebossing te Londerzeel zal uitgevoerd worden door een derde, met name de heer Werner Ceulemans, Bontestraat 14, 1840 Londerzeel. De compenserende bebossing te Steenokkerzeel zal uitgevoerd worden door een derde, met name door het Domein van Perk nv, Kasteelhoekstraat 1, 1820 Steenokkerzeel. De aanvrager van de vergunning verbindt zich ertoe om minstens binnen 30 dagen voordat de compenserende bebossing wordt uitgevoerd dit aan het Agentschap voor Natuur en Bos te melden. Wanneer de compenserende bebossing volledig is uitgevoerd, kan men hiervan een attest bekomen bij de provinciale afdeling van het Agentschap voor Natuur en Bos.

4. Er mag tijdens het actieve vleermuizenzeizoen (half maart tot eind oktober) niet gewerkt worden tijdens de avond-, nacht- en ochtenduren (een half uur voor zonsopgang tot een half uur na zonsopgang).
5. Voor de verlichting wordt gebruik gemaakt van een kleurtemperatuur van 2700K of minder, met nadruk op een smalbandspectrum.
6. Voor de permanente verlichting van de fietssnelweg moet gebruik gemaakt worden van strijklucht op paaltjes en in de keerwanden. De lichtmasten langs het tracé mogen maximaal 5 m hoog zijn. De verlichting is neerwaarts gericht zodat de lichthinder door strooilicht beperkt blijft.
7. De vrije hoogte van het fietspad in de tunnel bedraagt minstens 4 m.
8. In de tunnel wordt aan de buitenzijde van het fietspad hetzelfde type verharding gebruikt als aan de binnenzijde.
9. Rondom de snelwegparking is een afsluiting/omheining voorzien. Deze wordt teruggeplaatst of indien nodig vervangen door een gelijkwaardig materiaal (met AWW te bespreken indien deze vervangen wordt).
10. Indien er na de afloop van de werken Japanse duizendknoop aanwezig is ter hoogte van de projectzone, zal de opdrachtnemer van het onderwerp van deze vergunning verantwoordelijk gesteld worden voor de verwijdering hiervan.
11. De omgevingsaanleg met de aanplant van de begroeiing van de schanskorven en de aanleg van extensief grasland, wordt gerealiseerd ten laatste in het eerste plantseizoen na de aanleg van de fietssnelweg.

§2. Met betrekking tot de vegetatiewijziging:

1. De kapping van KLE's wordt buiten de schoontijd (1 april - 30 juni) uitgevoerd.
2. De oppervlakte van de te kappen KLE wordt volledig gecompenseerd. De nieuwe zone sluit bij voorkeur aan op bestaande of nieuw aan te planten houtkanten.
3. Voor de heraanplanting moet gebruik gemaakt worden van inheems, streekeigen bosplantsoen, met een minimale plantmaat van 80/100, in een plantverband van maximaal 2 x 2 m.
4. De heraanplanting wordt uitgevoerd binnen het jaar na de beëindigen van de werken.

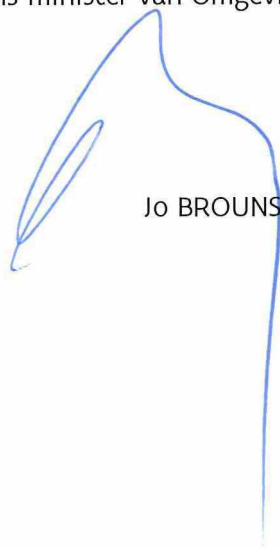
De vergunningverlenende overheid wijst op volgende aandachtspunten:

1. Bij het plannen van de werkzaamheden moet rekening gehouden worden met de locatie van de infiltratievoorzieningen. Deze locaties moeten vrijgehouden worden van zware belastingen om bodemverdichting te vermijden en om de infiltratiecapaciteit van dit deel van het terrein maximaal te vrijwaren tijdens de werken.
2. Verplaatsing van eventueel aanwezige beschermde soorten kan alleen gebeuren mits het verkrijgen van een aparte afwijking op het Soortenbesluit, na het opmaken van een degelijke inventarisatie.

Art. 6. De omgevingsvergunning vervalt van rechtswege in de gevallen en overeenkomstig de voorwaarden vermeld in de artikelen 99 en 101 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014

Brussel, **02 FEB 2025**

Vlaams minister van Omgeving en Landbouw



Jo BROUNS

U kan tegen deze beslissing een verzoekschrift tot vernietiging indienen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

U heeft hiervoor een vervaltermijn van 45 dagen die ingaat de dag na de betekening van deze beslissing.

Het verzoekschrift moet per beveiligde zending worden ingediend. Dit betekent:

1. hetzij via het digitaal loket van de Vlaamse Bestuursrechtscolleges
<https://www.dbric.be/digitaal-loket-van-de-vlaamse-bestuursrechtscolleges>

2. hetzij per aangetekende brief gericht aan:
Raad voor Vergunningsbetwistingen
p/a Dienst van de Bestuursrechtscolleges
Koning Albert II-laan 15 bus 130
1210 Brussel

3. hetzij door neerlegging ter griffie op het hierboven vermelde adres.
Marie-Elisabeth Belpairegebouw
Toren Noord (2de verdieping)
Simon Bolivarlaan 17
1000 Brussel

Als u voor een analoge indiening kiest (2. en 3.) moet:

- het verzoekschrift in vijfvoud worden ingediend, namelijk één origineel en vier afschriften (fotokopies of een digitale kopie);
- gelijktijdig met de indiening van het verzoekschrift, een afschrift van het verzoekschrift ter informatie aan de verwerende partij worden gestuurd (dit is de overheid die de beslissing genomen heeft).

Het verzoekschrift moet in ieder geval minstens de volgende gegevens bevatten:

- de naam, de hoedanigheid, de woonplaats of de zetel van de verzoekende partij, de gekozen woonplaats in België, een telefoonnummer en een e-mailadres;
- de naam en het adres van de verweerder;
- het voorwerp van het beroep of bezwaar;
- een uiteenzetting van de feiten en de ingeroepen middelen;
- een omschrijving van het belang van de verzoeker
- een inventaris van de overtuigingsstukken.

U bent een rolrecht verschuldigd van

- 200 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot vernietiging;
- 100 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot schorsing of tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid.

Gelijktijdig met de indiening van het verzoekschrift moet u het bewijs bezorgen dat een overschrijvingsopdracht is gegeven of dat een storting is uitgevoerd tot betaling van het rolrecht.

De procedure voor de Raad van Vergunningsbetwistingen wordt geregeld in het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges, het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning en het besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse Bestuursrechtscolleges.

Meer uitleg vindt u op de website van de Raad voor Vergunningsbetwistingen (<http://www.dbric.be/vergunningsbetwistingen>)