

Bezwaarschrift tegen project bedrijventerrein Biotech Innovation Village Wavre nord.

Dorpsraad Ottenburg, feitelijke vereniging erkend door het Schepencollege van de gemeente Huldenberg als participatieraad, in haar hoedanigheid van overkoepelend overleg-en samenwerkingsorgaan voor de bewoners van de deelgemeente Ottenburg,

formuleert bij deze bezwaar tegen de voorgestelde inplanting op de golf de la Bawette van een 17,5 ha groot bedrijventerrein, bestaande uit een R&D pool, een evenementenzaal annex hotel en restaurant, en een bedrijventerrein met in totaal 942 parkeerplaatsen.

Voor zover als nodig geldt dit bezwaar eveneens ten persoonlijke titel voor ondergetekende, als bewoner van het pand gelegen Ernest Langelezstraat 43, 3040 Ottenburg.

Het bezwaar berust op volgende gronden:

1. Miskenning voorwaarden geformuleerd in het milieueffectenrapport van september 1998, basis decreet Waalse regering van 25 november 1999.

Op pagina 33 van het rapport wordt gesteld:

“dans l'espace actuellement occupé par le golf, préserver un environnement de qualité en limitant la densité d'implantation, en imposant une verdurisation importante, en ménageant des espaces résiduels boisés en prévoyant un cordon boisé en limite Sud (zone tampon), le long du parcours de golf subsistant, afin de préserver la tranquillité de ce dernier. Pour ces bosquets et cordons boisés, accorder la préférence aux espèces ligneuses indigènes adaptées aux sols en place (assez sableux dans ce secteur) »

Het voorgesteld project is wegens de densiteit, de nood aan parkeerruimte (942 plaatsen, waarvan 566 op begane grond!) niet verenigbaar met de aldus gestelde voorwaarden.

2. Miskenning bij dading op 3 november 2005 aangegane verplichtingen door Stad Waver

Art. 1, 2° van de dading afgesloten door Waver met de vzw Milieusteunpunt Huldenberg, en waarvan de bewoners van Ottenburg en de Dorpsraad derde begunstigden zijn, stelt dat Wavre...

“garantit la limitation maximale des nuisances des activités exploitées (actuellement ou dans le futur) sur le Zoning Nord par l'imposition de la mise en œuvre des « meilleures techniques disponibles » au sens de l'article 1^{er}, 19 du décret de la Région wallonne du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement (et ses modifications éventuelles) et des conditions d'exploitation adéquates ; »

Het voorgesteld project beperkt geenszins, laat staan maximaal, de hinder veroorzaakt door de bedrijvigheid op dat deel van de zoning.

De bezorgdheid rond de impact van de zoning Wavre nord op wegenstructuur en de mobiliteit werd reeds aangegeven in p. 43 tot 45 van het milieueffectenrapport van september 1998. De realiteit heeft uitgewezen dat de echte impact veel groter is geweest. Activiteiten die 942 bijkomende parkeerplaatsen vergen, 3362 dagelijkse verplaatsingen (wanneer de voorspellingen niet opnieuw worden onderschat), en 400 tijdens de ochtendspits, zijn onverenigbaar met de verplichting tot maximale beperking van de verstoring.

Evenmin is de inplanting op de zoning van een evenementenzaal annex hotel-restaurant met 225 parkingplaatsen met meerdere dagelijkse bewegingen.

3. Mobiliteit en veiligheid

Voor de impact van het project op het gebied van mobiliteit en veiligheid kan worden verwezen naar de "Adviesnota mobiliteit Biotech Innovation Village te Wavre Nord" goedgekeurd door het Schepencollege van de gemeente Huldenberg op 5 september 2024, en door haar aan u overgemaakt.

Daaraan moet echter worden toegevoegd dat de problematiek vastgesteld in de Florivalstraat, het dorpscentrum en de Leuvensebaan, minstens even groot is in de smalle Neerpoortenstraat. Reden waarom de mobiliteitsambtenaar van de gemeente Overijse reeds zijn bezorgdheid heeft geuit voor het verkeer dat op de E411 afrit 5 vermijdt door via afrit 3 en Terlanen de zoning via de Neerpoortenstraat en de Leuvensebaan te vervoegen.

Een ernstige oplossing voor de mobiliteitsdruk, en de daaraan verbonden gevaren voor de verkeersveiligheid, is absoluut noodzakelijk vooraleer die druk verder te verhogen, laat staan in dergelijke mate.

Ottenburg, 17 oktober 2024

Dorpsraad Ottenburg

Tommestraat

3040 Ottenburg

Eric Laevens

Bestuurder



Eric Laevens

43 Ernest Langelezstraat

3040 Ottenburg



Adviesnota mobiliteit Biotech Innovation Village te Wavre Nord

Het bedrijf BVI.EU wil een nieuw bedrijventerrein van 17,5 hectare bouwen op het bestaande industrieterrein van 'Wavre Nord'. Het project bestaat uit drie onderdelen:

1. Een R&D-pool voor de biomedische sector bestaande uit 7 gebouwen met laboratoria, kantoren, conferentiezaal en een cafetaria. Er wordt een half-ondergrondse parking voorzien met 213 plaatsen en 33 bovengrondse plaatsen.
2. Een dienstenpool bestaande uit een hotel met 59 kamers, een restaurant, conciërgewoning en een evenementenzaal. Hier wordt een parking voorzien met 225 plaatsen.
3. Een bedrijvenpool bestaande uit 6 gebouwen voor gebruik door kleine en middelgrote ondernemingen (voor onder anderen de opslag- en distributiesector). Er wordt een parking voorzien met 411 plaatsen waarvan 103 plaatsen op het dak van één van de gebouwen.

De projectsite is gelegen ten oosten van het 'centrale' rondpunt van Wavre Nord (kruising N4 en Chaussée des Collines), zie onderstaande afbeelding.



Dit nieuwe bedrijventerrein zal voor toenemende verkeersdrukten zorgen. Wegens de mogelijke nadelige impact op de verkeersdrukten in Huldenberg (meer bepaald Ottenburg) stellen de diensten Patrimonium en Omgeving onderstaand advies op.

Mobiliteitsnota

De aanvraag bevat een zeer eenvoudige 'mobiliteitsnota' waar het aantal parkingplaatsen en voertuigbewegingen op staan, zonder interpretatie van deze cijfers. Er zouden in totaal 942 parkingplaatsen komen op de nieuwe site, waarvan 369 plaatsen in gebruik voor dagelijkse verplaatsing.

Volgens de mobiliteitsstudie zouden er 3362 dagelijkse verplaatsingen zijn éénmaal de site volledig is ontwikkeld (tegen 2030). Daarvan zijn er 236 vrachtwagens. Tijdens de ochtendspits (8-9 uur) en

avondspits (16-18 uur) zijn het respectievelijk 405 en 317 verplaatsingen (waarvan respectievelijk 31 en 6 vrachtwagens).

EMPLACEMENTS PARKING TOTAUX	107	180	62	225	157	55	32	124	942	
TOTAUX IMPACTANTS aux heures de pointes	104				109		32		124	369

total = 942 places*
*hors point mob

EIE ARIES

nombre de déplacements journaliers - extrait de l'Etude d'incidence sur l'environnement															
	Q4 2026		Q1 2027		Q3 2027		Q1 2027		Q3 2027		Q2 2028	Q3 2029	Q4 2029	Q4 2030	TOTAL
	L	M	NOP	A	K	I	J	BCFGO	Hpme	DE	H				
Voiture	389		351	318	137	427		445	162	429	468				3116
Camion	0		24	0	0	212		0	0	0	0				236
															3362
Heures de pointe du matin															
Voiture	35		22	46	12	49		65	14	63	68				374
Camion	0		3	0	0	28		0	0	0	0				31
															405
Heures de pointe du soir															
Voiture	29		52	33	10	37		45	12	44	48				311
Camion	0		0	0	0	6		0	0	0	0				6
															317

Milieu-effectenstudie

Hoofdstuk 9.4 van de milieu-effectenstudie gaat over de mobiliteitsimpact van het project. Daar spreken ze van 3945 dagelijkse bewegingen waarvan 475 tijdens de ochtendspits en 380 tijdens de avondspits op een gemiddelde werkdag. In het weekend spreekt men over 855 verplaatsingen per dag.

De studie bevestigt de 'significantte evolutie van de globale verkeerslast':

"De files zullen langer worden en een impact hebben op de rotonde tussen Chaussée des Collines (N257) en de Chaussée de Bruxelles (N4). Die langere files zullen ook een niet te verwaarlozen toename van het ongevalrisico met zich meebrengen en het risico dat er sluiptwegen zullen worden gebruikt, met name via Bierges."

In het besluit staat nog het volgende:

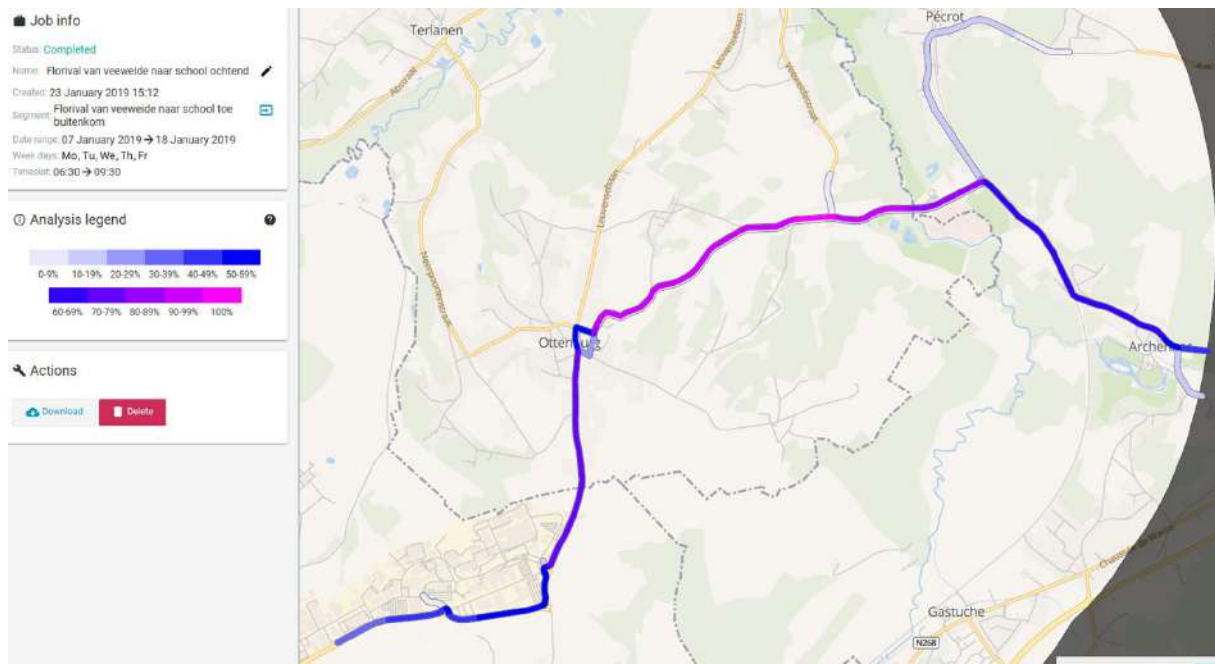
"De uitvoering van het project zal echter een impact hebben op de vlotheid van het verkeer, met filevorming op het bedrijventerrein en in de buurt daarvan. De langere files op de autosnelweg zullen het ongevalrisico en meer sluiptverkeer in de hand werken."

Tenslotte worden nog 21 aanbevelingen voorgesteld om de mobiliteitsimpact van het project te beperken. Deze gaan voornamelijk over een verbeterde fietsinfrastructuur (fietsverbindingen en fietsenstallingen) en meer parkeerplaatsen.

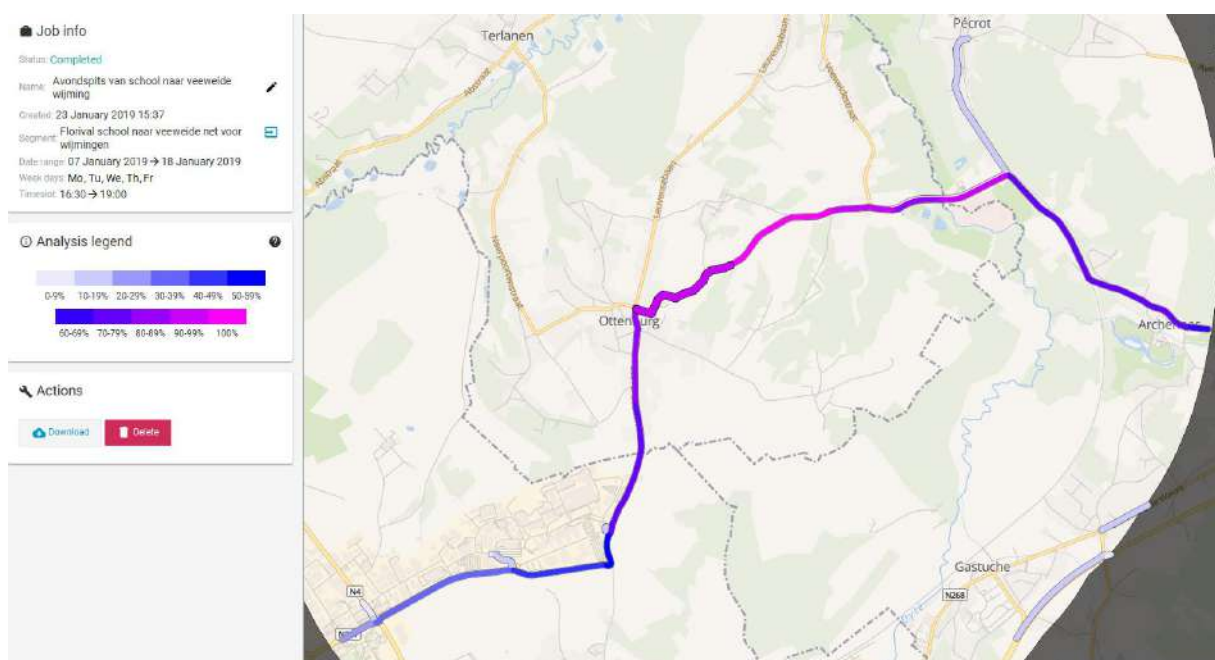
Floating car data en intensiteitsmetingen

Op basis van 'floating car' data kunnen we het huidige sluiptverkeer in beeld brengen. Onderstaande kaart toont het verkeer tijdens de ochtendspits (tussen 6u30 en 9u30 van 7 januari 2019 tot 18 januari 2019, enkel weekdays) op de Florivalstraat in de rijrichting van Pécrot naar Ottenburg centrum.

Uit deze gegevens blijkt dat ongeveer 8 op de 10 voertuigen op de Florivalstraat vanuit Archennes komen en de resterende 20% van Pécrot en dat ze zo goed als allemaal doorrijden naar GSK en Wavre. Het gaat dus om een verkeersstroom vanuit Wallonië naar Wavre die door Ottenburg centrum rijdt.



Voor de avondspits zien we hetzelfde fenomeen in de andere rijrichting. Onderstaande kaart toont het verkeer van de avondspits (tussen 16u30 en 19u van 7 januari 2019 tot 18 januari 2019, enkel weekdays) op de Florivalstraat in de rijrichting van Wavre naar Pécrot. Hier is het opnieuw duidelijk dat zo goed als al het verkeer in de Florivalstraat afkomstig is van Wavre Nord en dat 8 op de 10 wagens richting Archennes gaan en 2 op de 10 richting Pécrot.



Een beter beeld krijgen we wanneer we deze relatieve cijfers aanvullen met cijfers uit intensiteitsmetingen. In maart 2019 werden deze metingen uitgevoerd op de Florivalstraat (ter hoogte van de Wijmingenstraat), en gedurende de weekdays werden pieken gemeten van 200 tot 300 voertuigen per uur. Als we deze hoeveelheid omzetten in Personen Auto Equivalent per uur (PAE/uur, een veel gebruikte eenheid om de intensiteit van verkeer te meten) dan komen aan 610,5 PAE/uur. Een PAE/uur van boven de 600 PAE/uur wordt als druk beschouwd inzake

verkeersleefbaarheid. Ook opmerkelijk is het aandeel van zwaar vervoer (vrachtwagens) van 61,67% tijdens de hoogst gemeten piek van 300 voertuigen per uur (op een donderdag tussen 10u en 11u).

Een intensiteitsmeting uitgevoerd door GSK in 2013 geeft aan dat tijdens de ochtendspits (7u tot 9u30) 27% van de voertuigen die vanuit de Leuvensebaan aan het rondpunt komen richting GSK rijden (de rest rijdt door naar Wavre).

Besluit

Reeds in 2019 merkten we een duidelijke impact van het bedrijventerrein Waver Noord op ons grondgebied, met verkeersstromen uit voornamelijk Archennes (maar ook Pécrot) naar Wavre Nord in de ochtendspits en in omgekeerde richting tijdens de avondspits. Wij vermoeden dat de toegangen via de E411 en de N4 naar het industrieterrein (over)verzadigd zijn (onder anderen door GSK). Door de afwezigheid van een veilige en goed uitgeruste fietsverbinding en een goed georganiseerde verbinding via het openbaar vervoer tussen de N268 (Chaussée de Wavre) en het industrieterrein zoekt men met de wagen een weg via de kleinere verbindingswegen van en naar Wavre Nord. De Florivalstraat is niet uitgerust voor grotere verkeersstromen en loopt tevens langs een schoolomgeving en door een kleine dorpskern. De uitgevoerde intensiteitsmetingen geven al aan dat het spitsverkeer al als druk beschouwd moet worden en dat het aandeel van zwaar verkeer te groot is voor de huidige verbinding. Daarom zijn bijkomende verkeersstromen door het uitbreiden van de zoning Wavre Nord uit den boze en dient er onderzocht te worden hoe men een bijkomende verkeersbelasting van de Florivalstraat met personenwagens of vrachtverkeer kan vermijden.

De mobiliteitsambtenaar van Overijse laat weten dat er nu reeds gelijkaardig sluipverkeer is door Overijse omdat de afrit 5 (Bierges) al verzadigd is. Ze vrezen dan ook een toename van het sluipverkeer wegens dit project en een 'ondermijning' van de bereikbaarheid van de zoning. De milieueffectenstudie verwijst hier ook naar ('het ongevalrisico op de autosnelweg in de hand werken').

Advies

De dienst geeft het volgende advies omtrent de gevolgen van het project op de mobiliteit in Huldenberg:

- Een meer uitgebreide mobiliteitsstudie die weergeeft van waar het extra verkeer zou komen. De site ligt op een kruispunt van 2 belangrijke assen (N4 en Chaussée des Collines) en de verdeling van het verkeer tussen noord (vanuit Overijse), zuid (vanuit Wavre), oost (vanuit Ottenburg) en west (vanuit afrit E411) is niet gekend.
- Er worden aanpassingen gedaan aan de fietsinfrastructuur maar een goede fietsomsluiting vanuit Archennes en Pécrot is er momenteel niet. Dit lijkt ons de zwakke schakel voor het verkeer dat van het oosten moet komen. De realiseerbaarheid van zo'n traject moet dan ook onderzocht worden.
- Naast betere toegankelijkheid voor fietsers dient er ook meer ingezet te worden op een verbetering van de bereikbaarheid via het openbaar vervoer. Een verbetering van deze dienstverlening lijkt afwezig te zijn in het huidige voorstel.

Om deze redenen geeft de dienst een **voorwaardelijk gunstig** advies.

Aanwezig: Danny Vangoidtsenhoven, Burgemeester - voorzitter
Kamil Muyldermans, Philippe Vervoort, Luc Robijns, Greta Veeckmans, Schepenen
Bert Remmerie, Algemeen directeur wnd.
Verontschuldigd:
Afwezig:

Advies bouw Biotech Innovation Village te Wavre Nord.

Voorgeschiedenis

Brief van 23 juli 2024 van de Waalse overheid betreffende de vraag om advies te verlenen (aangepaste aanvraag).
Collegebeslissing van 22 juni 2023 betreffende het advies van de gemeente Huldenberg.
Brief van 11 mei 2023 van de Waalse overheid betreffende de vraag om advies te verlenen.
Collegebeslissing van 29 juni 2022 betreffende de publieke informatievergadering rond de milieueffectenstudie.
Email van 16 juni 2022 van Aries Consultants betreffende de aanvraag voor het bouwen van een nieuw bedrijventerrein te Wavre Nord door de firma BVI.EU NV.

Feiten en context

Het bedrijf BVI.EU NV wil een nieuw bedrijventerrein bouwen in de bestaande industriezone van Wavre Nord. De inplanting van het voorgestelde bedrijventerrein is voorzien op de hoek van de Chaussée de Bruxelles en de Chaussée des Collines, en naast het golfterrein 'Golf du Château de la Bawette', zie plan in bijlage.
In 2023 werd er al advies gevraagd aan het gemeentebestuur van Huldenberg maar toen werd de aanvraag onvolledig verklaard door de Waalse overheid. Ondertussen werd het dossier vervolledigd en krijgt Huldenberg opnieuw de vraag om advies te geven.
Het college heeft in haar beslissing van 22 juni 2023 al haar bezorgdheid geuit over de gevolgen op vlak van mobiliteit en afwatering. Het afvalwater van de site wordt verzameld via de openbare riolering van de Chaussée de Bruxelles (bladzijde 41 van de milieueffectenstudie). Het afvalwater kan dus niet voor hinder zorgen aan de waterzuivering aan de Billandestraat. De gevolgen op de mobiliteit werden verder onderzocht.

Argumentatie

De gemeentelijke diensten Patrimonium en Omgeving hebben een voorstel voor advies opgemaakt voor het deel mobiliteit (zie bijlage).

Besluit

Artikel 1:

Het college neemt kennis van de nieuwe adviesvraag van de Waalse overheid omtrent het bouwen van een nieuw industriepark in Wavre Nord.

Artikel 2:

Het college gaat akkoord met het voorgesteld advies. Het adviesdocument in bijlage maakt integraal deel uit van deze beslissing en zal integraal overgemaakt worden aan de Waalse overheid (via brief en e-mail zoals gevraagd).

Namens het schepencollege

Bert Remmerie
Algemeen directeur wnd.

Danny Vangoidtsenhoven
Burgemeester - voorzitter


Voor eensluidend uittreksel

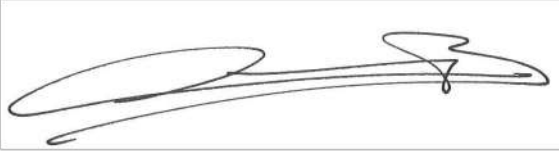
Algemeen directeur wnd.

Burgemeester - voorzitter

De handtekeningen staan op de laatste bladzijde van dit document.

Handtekening(en)

 Elektronisch ondertekend op 5/09/2024 door
Bert Pol Remmerie, Algemeen directeur,
waarnemend



 Elektronisch ondertekend op 5/09/2024 door
Danny Joseph Vangoidtsenhoven, Burgemeester

