

Goedkeuring milieueffectrapport

Eurostadium Brussels

Initiatiefnemer:

Ghelamco Invest nv
Zwaanhofweg 10
8900 Ieper

27 oktober 2016

PRMER-2225-GK

1. Inleiding

Het voorgenomen project betreft de herinrichting van de site van de huidige 'Parking C' in Grimbergen.

Het gaat om de bouw en exploitatie van:

- een multifunctioneel complex: een gebouw met recreatieve functie waaronder een voetbalstadion voor 60.000 toeschouwers, een ondergrondse parking met 1.000 parkeerplaatsen, en mogelijkheden voor horeca, hotelformule, kantoren en diensten,
- een ondergrondse parking met 10.000 parkeerplaatsen,
- een innovatiecampus: een multifunctioneel gebouw waarin diverse functies worden voorzien,
- een paviljoen: een gebouw waarin socio-culturele inrichtingen voorzien worden

en de aanleg van de bijhorende ontsluiting.

Het MER dient bij de vergunningsaanvraag (milieuvergunning en stedenbouwkundige vergunning) gevoegd te worden.

Deze activiteiten zijn onderworpen aan de m.e.r.-plicht volgens het project-m.e.r.-besluit¹, met name:

Bijlage II

10b Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen, met betrekking tot de bouw van 1000 of meer woongelegenheden, of met een brutovloeroppervlakte van 5.000 m² handelsruimte of meer, of met een verkeersgenererende werking van pieken van 1.000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur.

Voor categorieën van projecten opgenomen in bijlage II van het project-m.e.r.-besluit, is het indienen van een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de m.e.r.-plicht mogelijk. Door de initiatiefnemer wordt echter afgezien van dit verzoek.

De dienst Mer van de Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid verklaarde het kennisgevingsdossier volledig op 11 augustus 2015. De bijzondere richtlijnen dateren van 9 november 2015. Gezien de ligging van het project nabij Brussel Hoofdstedelijk Gewest werd een grensoverschrijdende procedure gevolgd.

De dienst Mer ontving het definitieve MER op 18 oktober 2016.

¹ Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, B.S. 17 februari 2005, zoals herhaaldelijk gewijzigd.

2. Inhoudelijke toetsing van het project-MER

In artikel 4.3.8. §2 van het DABM wordt gesteld dat de dienst Mer het project-MER inhoudelijk moet toetsen:

- 1° aan de beslissing, bedoeld in artikel 4.3.5, §1;
- 2° in voorkomend geval aan de overeenkomstig artikel 4.3.6, §3, door haar verstrekte aanvullende bijzondere richtlijnen;
- 3° aan de overeenkomstig artikel 4.3.7 vereiste gegevens.

Het resultaat van die toetsing is terug te vinden in dit project-MER-verslag.

Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 1° D.A.B.M.

Krachtens dit artikel moet het project-MER getoetst worden aan de “richtlijnen” van 9/11/2015. De dienst Mer is van mening dat het project-MER voldoet aan deze richtlijnen. Onder meer volgende overwegingen speelden een rol bij de toetsing:

Het project is complex doordat de verschillende constructies een multifunctioneel karakter hebben, en dit zowel wat betreft hun inrichting als wat betreft het gebruik ervan in de tijd. Het MER vraagt de nodige concentratie van de lezer om te begrijpen welke activiteiten zich – al dan niet simultaan - kunnen ontwikkelen. Dit houdt ook in dat het fragmentair lezen van het MER tot verkeerde inzichten kan leiden. Hiervoor is waakzaamheid geboden.

Met de beoordeling van het MER doet de dienst Mer geen uitspraken over de al dan niet juiste indeling van de projectactiviteiten binnen het GRUP van het VSGB. Mocht een activiteit verkeerd zijn ingedeeld, blijven de effecten ervan immers gelden. Een eventuele foute indeling verandert m.a.w. niets aan de effectbeoordeling in het MER.

In het MER wordt voldoende gemotiveerd dat er geen locatiealternatieven zijn. Naast het basisproject worden ook 2 inrichtingsalternatieven, 2 uitvoeringsalternatieven en 3 ontsluitingsalternatieven onderzocht en beoordeeld.

In het MER is aanvullend op de kennisgeving ingegaan op de afbakening van het studiegebied voor de discipline Mobiliteit. De deskundigen motiveren specifiek voor de verkeerswisselaar R0-A12 in Strombeek-Bever waarom de verwachte effecten van het project er beperkt zijn en verantwoorden op die manier hun keuze om de verkeerswisselaar niet op te nemen in het studiegebied.

Het mobiliteitsprofiel voor het totale project bestaat uit verschillende bouwstenen. Het project is onder andere een combinatie van functies die mobiliteit genereren in de doordeweekse ochtend- en avondspits (woon-werkverplaatsingen), logistiek verkeer en verkeer van klanten en evenementen met een eigen mobiliteitsprofiel (beperkt aantal mobiliteitspieken verspreid over het jaar en mogelijk laat op de avond of in het weekend).

De deskundigen hebben de effecten van verschillende functies in beeld gebracht: grote en kleinere evenementen, dagelijks woon-werkverkeer, gebruik van de parking als pendelparking en als logistieke parking voor de Heizelpaleizen en campusactiviteiten. Deze elementen samen geven de lezer een beeld van mogelijke mobiliteitsstromen gespreid over de dag en gespreid over het jaar. Ook cumulatie met verkeersgenererende activiteiten buiten het projectgebied komen aan bod in het MER.

De ligging van het projectgebied op de grens van twee gewesten, met kenmerken van een stedelijk gebied (wat betreft het aanbod van openbaar vervoer) en van een snelweggeoriënteerde locatie lag aan de basis van discussies over de kencijfers. De deskundigen mobiliteit hebben een motivering voor de door hen gehanteerde kencijfers toegevoegd aan het MER. Deze verantwoording is specifiek voor het bestudeerde project met inbegrip van de hoger beschreven eigenschappen qua projectcomplexiteit en ligging.

De onderzochte verkeersstromen voor de diverse functies van het project werden berekend op basis van een aantal aannames en statistieken, o.a. voor de vervoerswijzekeuze of modal split. In het MER wordt er op gewezen dat het menselijk gedrag een bepalende factor is in de voorspelde verkeersgeneratie. Gezien dit gedrag gekenmerkt wordt door een zekere mate van onvoorspelbaarheid, is dit een leemte. Het project gaat uit van een mogelijke sturing van het mobiliteitsgedrag en wil met een doorgedreven mobiliteitsbeleid een ambitieuze modal split realiseren. In Bijlage 19 worden in een eenzijdige mobiliteitsverbintenis van de initiatiefnemer de principes toegelicht en een overzicht van maatregelen gegeven. Deze verbintenis is niet beperkend, er zijn immers voortdurend nieuwe ontwikkelingen op vlak van mobiliteit, ook in combinatie met nieuwe technologische toepassingen.

Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 2° D.A.B.M.

Na de richtlijnenvergadering van 2/10/2015 is er nog informeel overleg geweest tussen de dienst Mer en de MER-deskundigen over de inhoud van het project-MER. Er werden geen aanvullende bijzondere schriftelijke richtlijnen opgemaakt.

Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 3° D.A.B.M.

In artikel 4.3.7 van het D.A.B.M. worden de onderdelen opgesomd die minstens in het project-MER opgenomen moeten worden.

De dienst Mer is van mening dat het project-MER al deze onderdelen in voldoende mate bevat.

3. Goedkeuring van het project-MER

Op basis van bovenstaande toetsing keurt de dienst Mer het voorliggende project-MER goed.

Digitaal getekend door

Paul Van Snick

Afdelingshoofd Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid