

Aanvullende richtlijnen milieueffectrapportage

Plan-MER

Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Ter Biest in Wevelgem

Initiatiefnemer:

IKEA Belgium NV
Weiveldlaan 19
1930 Zaventem

30/08/2017
PLMER-234-RL

1. Inleiding

De dienst Mer heeft voor dit plan-MER op 15 februari 2017 richtlijnen betekend. Die richtlijnen werden opgesteld rekening houdende met de inspraakreacties en de adviezen ontvangen naar aanleiding van de terinzagelegging van het kennisgevingdossier van dit plan-MER. Deze aanvullende bijzondere richtlijnen dienen samen gelezen te worden met de kennisgeving en de richtlijnen van 15 februari 2017. Deze richtlijnen gaan specifiek over het trechteringsonderzoek van de alternatieven.

Het trechteringsonderzoek waarvan sprake in de eerder opgestelde richtlijnen werd uitgevoerd in het document "Alternatievenonderzoek" (kenmerk: 2300553030 - alternatievennota_v9.docx/cs, versie 27 juni 2017) (zie bijlage). Deze nota werd op 4 juli 2017 voor schriftelijk advies voorgelegd aan de verschillende adviesinstanties.

Een aantal adviesinstanties herhalen bepaalde elementen die ook reeds geformuleerd werden tijdens de kennisgevingsfase. Voor de motivering waarom deze elementen niet meegenomen moeten worden in het MER wordt verwezen naar de richtlijnen van 15 februari 2017.

De trechteringsnota moet aangepast worden op basis van deze aanvullende richtlijnen en geïntegreerd worden in het MER.

2. Trechtering alternatieven

In de trechteringsnota worden 3 fasen voorzien, met 5 werkstappen. Per werkstap worden een aantal toetsdoelen, met daaraan verbonden criteria voorgesteld. De aftoetsing moet per criterium afzonderlijk gebeuren om te kunnen concluderen of een alternatief als redelijk te beschouwen is. Toetsing aan de vooropgestelde planningshorizon is mogelijk, maar moet dan voor alle locaties en alle criteria (inclusief openbaar vervoer) consequent worden toegepast. Dit ontbreekt momenteel in de trechtering van alternatieven.

2.1 Stap 1 - Hotspotanalyse

In een eerste fase gebeurt een hotspotanalyse, waarbij de meest geschikte regio in West-Vlaanderen gezocht wordt. Hierbij moet verduidelijkt worden in hoeverre rekening gehouden werd met de IKEA-vestiging in Rijsel. Bovendien moet de hotspotanalyse aangevuld worden met de ontbrekende regio's in West-Vlaanderen.

Als conclusie voor deze stap wordt verwezen naar figuur 2-10 waaruit blijkt dat de hoogste score bekomen wordt voor de regio Kortrijk. Het doel van deze stap beperkt zich tot het zoeken van de meest geschikte regio in West-Vlaanderen, er moet dan ook niet ingegaan worden op individuele locaties.

2.2 Stap 2 – Longlist

De methodiek die in stap 2 gehanteerd wordt moet verder verduidelijkt worden. In de figuur op p.11 moeten eveneens de criteria opgenomen worden vermits de toetsdoelen voor de stappen 2, 3 en 4 quasi identiek zijn.

Een duidelijke conclusie na stap 2 over de redelijkheid van de alternatieven ontbreekt.

2.3 Stap 3 – Shortlist

In deze stap worden 4 criteria gehanteerd. De gehanteerde uitgangspunten bij criterium 1 (potenties tot voldoende openbaar vervoer) hebben bijkomende motivering nodig. Voor elke locatie aansluitend bij een regionaalstedelijk gebied is er immers een potentie tot openbaar vervoer, zo is bijvoorbeeld niet duidelijk waarom een afstand van 1 kilometer gehanteerd werd en niet een afstand van 700 meter. Ook moet verduidelijkt worden wat begrepen wordt onder "grenzen aan minimum een voorstadslijn". Bij criterium 1 wordt bij zoekzones 18 Leiekant oost, 19 Vliegveld Wevelgem en 20 Ter Biest verwezen naar een gewenst station Luchthaven. De Lijn werkt momenteel aan een ontwerp kernnet en aanvullend net voor proefregio's. Tegen eind 2018 verwacht De Lijn een ontwerp kernnet en aanvullend net te kunnen uittekenen voor heel Vlaanderen, met inbegrip van de regio Kortrijk. Voor de zoekzones 18, 19 en 20 is bijkomende motivering vereist of de beoordeling van dit criterium alsnog suboptimaal zou zijn als dit gewenst station niet gerealiseerd wordt.

Ook voor het tweede criterium (ruimte voor passende ontsluiting naar het hoger wegennet) is bijkomende verduidelijking bij een aantal zoekzones noodzakelijk. Voor zoekzones 5 Heule – De Warande en 6 Heule – Ringshopping wordt enerzijds aangegeven dat de bestaande ontsluiting toereikend is voor de omvang van het programma, anderzijds wordt vermeld dat de beschikbare ruimte om ook de kruispunten aan te passen mogelijks wel te krap is. Dit laatste impliceert dat de bestaande ontsluiting toch niet als toereikend mag beschouwd worden. Dit moet dan ook uitgeklaard worden.

Bij het derde criterium wordt nagegaan of de grootte en vorm van de beschikbare locaties binnen de zoekzone de inplanting van het voorgenomen programma mogelijk maakt. Bij de motivering worden echter ook andere criteria gehanteerd, zoals bijvoorbeeld "beschikbaarheid" voor zoekzone 3 Heule – Kuurne of "liggen binnen 1 km van op- en afrittencomplex" voor zoekzone 29 Lisbonna. Voor zoekzone 3 Heule – Kuurne wordt bovendien de vergelijking gemaakt met zoekzone 6 Heule – Ringshopping. Deze vergelijking is in de trechtering van alternatieven niet relevant, vermits voor elke zoekzone op zich moet afgewogen worden of dit al dan niet een redelijk alternatief is.

Als vierde criterium mogen er geen andere evidente ruimtelijke claims voor de zoekzones gelden. De motivering per zoekzone beperkt zich momenteel voor verschillende zoekzones tot het oplijsten van BPA's, RUP's of bestemmingen volgens het gewestplan. Verduidelijking of het nu al dan niet om een andere ruimtelijke claim gaat, is nodig.

Bij de conclusie van stap 3 wordt aangegeven dat uit de voorgaande werkstappen ook zoekzone 3 Heule – Kuurne een theoretisch potentiële locatie is. De motivering om deze site toch niet te weerhouden omdat deze vergelijkbaar is met zoekzone 6 Heule – Ringshopping is niet relevant in deze trechteringsnota. Bovendien wordt de specifieke zone voor het derde criterium als negatief beoordeeld. Als deze site toch een potentiële locatie is, moet deze verder meegenomen worden in het onderzoek. Dit moet dan ook verduidelijkt worden in het MER.

In de synthesesetabel wordt foutief aangegeven dat zoekzone 17 Leiekant west als suboptimaal beschouwd wordt volgens criterium 1. Bij de bespreking zelf werd deze zoekzone niet weerhouden op basis van dit criterium.

2.4 Stappen 4 en 5 – Capaciteit wegnen op macroniveau en ontwerp onderzoek

Een uitgebreid mobiliteitsonderzoek moet deel uitmaken van de discipline mens-mobiliteit in het MER. Stappen 4 en 5 van de trechtering moeten deel uitmaken van dit mobiliteitsonderzoek en kunnen dan ook geen deel uitmaken van de trechtering van alternatieven.

In stap 4 wordt het stedelijk verkeersmodel Kortrijk met als referentiejaar 2025 ingezet. In het MER moet duidelijk gemotiveerd worden waarom 2025 als referentie gekozen wordt, terwijl het plan een tijdshorizon 2020 heeft. Het is niet duidelijk of alle infrastructurele maatregelen ook reeds gerealiseerd zullen zijn in 2020, dit moet uitgeklaard worden in het MER. Eveneens moet bijkomend verduidelijkt worden of de relevante geplande ontwikkelingen in Wevelgem (o.a. ontwikkeling Kleine Molen) eveneens in het model opgenomen zijn. Ook moet verduidelijkt worden waarom naast een IKEA-vestiging uitgegaan wordt van een hypermarkt in combinatie met leisure voor de inschatting van de verkeersgeneratie. In de kennisgeving werd immers aangegeven dat 2 scenario's onderzocht zouden worden als programma-alternatief voor het complementair programma.

3. Conclusie

Na stap 3 worden nog 4 zoekzones als een redelijk alternatief weerhouden:

- zoekzone 6 Heule-Ringshopping
- zoekzone 13 Evolis
- zoekzone 14 Hoog-Kortrijk
- zoekzone 20 Ter Biest

Alle alternatieven die als redelijk beschouwd worden, moeten in het MER evenwaardig op milieueffecten voor de relevante disciplines onderzocht worden.



Tom De Saegher,
Afdelingshoofd
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten