



---

## Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan

### 'Brielmeersen' te Deinze

---

SCOPINGNOTA

MAART 2024

## Colofon

### **Dit document is een publicatie van:**

Stad Deinze

Brielstraat 2

9800 Deinze

Dienst Omgeving

secretariaat: 09 267 07 11

**Plan-ID: RUP\_44083\_214\_00030\_00001**

### **Verantwoordelijke ruimtelijk planner:**

Peter Coppens

### **Dossierverloop**

opstart geïntegreerd planningsproces door schepencollege	17 januari 2023
goedkeuring startnota door schepencollege	18 juli 2023
raadpleging startnota	1 augustus 2023 – 1 oktober 2023
participatiemoment raadpleging	5 september 2023
beslissing scoping en methodiek MER door team Omgevingseffecten	25 maart 2024
goedkeuring scopingnota door schepencollege	26 maart 2024
goedkeuring voorontwerp RUP en ontwerp-MER door schepencollege	
voorlopige vaststelling door gemeenteraad	
openbaar onderzoek	
goedkeuring plan-MER door team Omgevingseffecten	
advies PROCORO	
Goedkeuring definitief MER en ontwerp-RUP door schepencollege	
definitieve vaststelling door gemeenteraad	

### **De normatieve delen van dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn:**

(Deze zijn verordenend)

- het grafisch plan
- de stedenbouwkundige voorschriften

# INHOUDSTAFEL

<b>1. INLEIDING</b>	<b>7</b>
1.1. OVERZICHT VAN REACTIES EN ADVIEZEN	8
1.2. VERSCHILLEN MET STARTNOTA	20
<b>2. PLANDOELSTELLINGEN</b>	<b>22</b>
<b>3. GEOGRAFISCHE AFBAKENING</b>	<b>23</b>
<b>4. PLANNINGSCONTEXT</b>	<b>24</b>
4.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (2011)	24
4.2. STRATEGISCHE VISIE VAN HET BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN	25
4.3. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN (2004, 2009 EN 2012)	25
4.3.1. GLOBALE ONTWIKKELINGSVISIE EN ONTWIKKELINGSVISIE VOOR DE DEELRUIMTE	25
4.3.2. GEWENSTE TOERISTISCH-RECREATIEVE STRUCTUUR	28
4.3.3. GEWENSTE MOBILITEIT EN LIJNINFRASTRUCTUREN	29
4.3.4. KWANTITATIEVE TAAKSTELLING INZAKE WOONBEHOEFTE	30
4.4. VOORONTWERP MAAK RUIMTE VOOR OOST-VLAANDEREN 2050 (2022)	32
4.4.1. WOONREGIO'S IN OOST-VLAANDEREN (2018)	36
4.4.2. VERTAALSLAG VOORONTWERP BELEIDSPLAN VOOR BRIELMEERSEN	37
4.5. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN DEINZE (2008) EN BELEIDSPLAN RUIMTE	38
4.5.1. HET GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN (GRS) DEINZE	38
4.5.2. BELEIDSPLAN RUIMTE GEMEENTE DEINZE	40
4.5.2.1. Algemeen over het planvormingsproces	40
4.5.2.2. De conceptnota 'Deinze 2040'	41
4.6. MOBILITEITSPLAN DEINZE (2017)	45
4.7. ONTWERP REGIONAAL MOBILITEITSPLAN (2023)	46
<b>5. FEITELIJK BESTAANDE TOESTAND</b>	<b>48</b>
5.1. SITUERING EN HISTORIEK	48
5.2. ANALYSE VAN DE BESTAANDE STRUCTUUR	49
5.2.1. STRUCTUUR VAN HET PARK	49
5.2.2. NATUURLIJKE STRUCTUUR	50
5.2.3. RELATIE MET DE STAD	50
5.2.4. RECENTE VERGUNNINGEN EN REALISATIES	51
5.2.4.1. Vergunning verbouwing stadion	51
5.2.4.2. Vergunningen omgevingsaanleg tijdelijke tribune	51
5.2.4.3. Vergunningen tijdelijke voetbaltribune	51
5.2.4.4. Vergunningen kunstgrasvelden sportcluster stad Deinze	52
5.2.4.5. Vergunningen en realisaties in het provinciaal domein Brielmeersen	52
5.3. FOTOREPORTAGE HUIDIGE TOESTAND	53

<b>6. JURIDISCH BESTAANDE TOESTAND</b>	<b>61</b>
<hr/>	
6.1. GEWESTPLAN	61
6.2. BPA'S EN RUP'S	62
PROVINCIAAL RUP 'AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED DEINZE' (6 APRIL 2012)	62
BPA'S IN DE OMGEVING	62
6.3. VERKAVELINGSVERGUNNINGEN	63
6.4. BUURT- EN VOETWEGEN	63
6.5. VEN EN IVON GEBIEDEN	65
6.6. RAMSAR-, VOGELRICHTLIJN- EN HABITATRICHTLIJNGEBIEDEN	66
6.7. BESCHERMDE MONUMENTEN, STADS- EN DORPSGEZICHTEN EN LANDSCHAPPEN	67
6.8. WATERSYSTEEM	68
6.9. DE POLITIEVERORDENING	69
<b>7. MASTERPLAN BRIELMEERSEN DEINZE</b>	<b>71</b>
<hr/>	
7.1. INLEIDING	71
7.2. ANALYSE EN OBSERVATIES	71
7.3. PARTICIPATIE	71
7.4. UITGANGSPUNTEN	72
7.5. ONTWERPEND ONDERZOEK IN DRIE MODELLEN	72
7.6. SCENARIO'S	72
7.6.1. GEKOZEN VOORKEURSSCENARIO	73
7.6.1.1 Algemeen concept	73
7.6.1.2 Gebouwd programma	74
7.6.1.3 Leieboord met variabele oplossingen	76
7.6.1.4 Nieuw watersysteem als motor voor natuur	77
7.6.1.5 Jachthaven	79
7.6.1.6 Fasering	80
7.6.2. OVERWOGEN ALTERNATIEVEN	84
7.6.2.1 Model van verspreide verdeling (model 2 in het masterplan)	84
7.6.2.2 Model van de geprogrammeerde kade (model 3 in het masterplan)	86
7.6.2.3 Scenario van geconcentreerde ontwikkeling (uitgangsscenario in het masterplan)	87
<b>8. EVENEMENTENVERVOERPLAN</b>	<b>89</b>
<hr/>	
<b>9. DETAILLERINGSNIVEAU EN REIKWIJDTE</b>	<b>90</b>
<hr/>	
9.1. DETAILLERINGSNIVEAU	90
9.2. REIKWIJDTE	91
9.3. NOTARIËLE AKTE GRONDENRUIL STAD DEINZE – PROVINCIE OOST-VLAANDEREN	91
9.4. SAMENWERKINGSOVEREENKOMST PROVINCIE OOST-VLAANDEREN- STAD DEINZE (APRIL 2023)	92
9.4.1. CONTEXT	92
9.4.2. DOEL EN VOORWERP VAN DEZE OVEREENKOMST	93
9.4.3. METHODIEK	93
9.4.4. TAAKOMSCHRIJVING VAN DE STAD	94
9.4.5. TAAKOMSCHRIJVING VAN DE PROVINCIE	94
9.4.6. COMMUNICATIE	94

<b>10. AANDACHTSPUNTEN REALISATIE MASTERPLAN</b>	<b>95</b>
<b>11. ONDERZOEK TOT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE</b>	<b>99</b>
<b>11.1. MILIEUEFFECTEN – SCOPING EN ALGEMENE METHODOLOGIE</b>	<b>99</b>
11.1.1. TOEPASSINGSGEBIED MER	99
11.1.2. TE BEHANDELEN ASPECTEN IN HET MER ALGEMEEN	100
11.1.3. AFBAKENING STUDIEGEBIED EN GRENSOVERSCHRIJDENDE EFFECTEN	100
11.1.4. REFERENTIESITUATIE, GEPLANDE SITUATIE EN ONTWIKKELINGSSCENARIO'S	101
11.1.5. SCOPING RELEVANTE EFFECTEN	105
11.1.6. WAARDESCHAAL EN EFFECTENBEOORDELING	107
11.1.7. KOPPELING RUP EN MER	108
11.1.8. TEAM VAN MER-DESKUNDIGEN	109
<b>11.2. MENS – MOBILITEIT</b>	<b>110</b>
11.2.1. AFBAKENING VAN HET STUDIEGEBIED	110
11.2.2. JURIDISCHE EN BELEIDSMATIGE CONTEXT	111
11.2.3. BESTAANDE TOESTAND/REFERENTIESITUATIE	111
11.2.4. EFFECTVOORSPELLING EN -BEOORDELING	112
<b>11.3. GELUID EN TRILLINGEN</b>	<b>117</b>
11.3.1. AFBAKENING VAN HET STUDIEGEBIED	117
11.3.2. JURIDISCHE EN BELEIDSMATIGE CONTEXT	117
11.3.3. BESTAANDE TOESTAND/REFERENTIESITUATIE	122
11.3.4. EFFECTVOORSPELLING EN -BEOORDELING	126
<b>11.4. LUCHT</b>	<b>127</b>
11.4.1. AFBAKENING VAN HET STUDIEGEBIED	127
11.4.2. JURIDISCHE EN BELEIDSMATIGE CONTEXT	128
11.4.3. BESTAANDE TOESTAND/REFERENTIESITUATIE	128
11.4.4. EFFECTVOORSPELLING EN -BEOORDELING	132
<b>11.5. BODEM</b>	<b>136</b>
11.5.1. AFBAKENING VAN HET STUDIEGEBIED	136
11.5.2. JURIDISCHE EN BELEIDSMATIGE CONTEXT	136
11.5.3. BESTAANDE TOESTAND/REFERENTIESITUATIE	137
11.5.4. EFFECTVOORSPELLING- EN BEOORDELING	146
<b>11.6. GROND- EN OPPERVLAKTEWATER</b>	<b>148</b>
11.6.1. AFBAKENING VAN HET STUDIEGEBIED	148
11.6.2. JURIDISCHE EN BELEIDSMATIGE CONTEXT	148
11.6.3. BESTAANDE TOESTAND	151
11.6.4. EFFECTVOORSPELLING EN -BEOORDELING	158
<b>11.7. BIODIVERSITEIT</b>	<b>161</b>
11.7.1. AFBAKENING VAN HET STUDIEGEBIED	161
11.7.2. JURIDISCHE EN BELEIDSMATIGE CONTEXT	161
11.7.3. BESTAANDE TOESTAND/REFERENTIE TOESTAND	162
11.7.4. EFFECTVOORSPELLING EN -BEOORDELING	167
<b>11.8. LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE</b>	<b>169</b>
11.8.1. AFBAKENING VAN HET STUDIEGEBIED	169
11.8.2. JURIDISCHE EN BELEIDSMATIGE CONTEXT	169
11.8.3. BESTAANDE TOESTAND	169
11.8.4. EFFECTVOORSPELLING EN -BEOORDELING	177
<b>11.9. MENS – RUIMTELIJKE ASPECTEN EN GEZONDHEID</b>	<b>179</b>
11.9.1. AFBAKENING VAN HET STUDIEGEBIED	179
11.9.2. JURIDISCHE EN BELEIDSMATIGE CONTEXT	180

11.9.3.	BESTAANDE TOESTAND	180
11.9.4.	EFFECTVOORSPELLING EN -BEOORDELING	184
<b>11.10.</b>	<b>KLIMAAT</b>	<b>186</b>
11.10.1.	AFBAKENING VAN HET STUDIEGEBIED	186
11.10.2.	JURIDISCHE EN BELEIDSMATIGE CONTEXT	186
11.10.3.	BESTAANDE TOESTAND	188
11.10.4.	EFFECTVOORSPELLING- EN BEOORDELING	188
<b>12.</b>	<b>IN TE ZETTEN INSTRUMENTARIUM</b>	<b>190</b>
<b>13.</b>	<b>BIJLAGEN</b>	<b>191</b>

---

# 1. INLEIDING

Voorliggend document is de scopingnota in functie van het geïntegreerde planningsproces voor het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) 'Brielmeersen' te Deinze in de zin van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO). De scopingnota bouwt verder op de startnota.

Op basis van de startnota werd een eerste participatiemoment en adviesronde gehouden. De scopingnota geeft weer hoe met de adviezen en inspraakreacties wordt omgegaan in het verdere planproces. Deze scopingnota is pas definitief bij de voorlopige vaststelling van het RUP en kan tijdens het planproces nog in beperkte mate bijgestuurd worden o.b.v. nieuwe of gewijzigde inzichten.

De scopingnota bestaat uit twee delen. Het eerste deel bestaat uit een samenvatting van de binnengekomen adviezen en inspraakreacties. In dit deel wordt ook een reactie gegeven op en aangegeven waarom er wel of niet rekening mee wordt gehouden.

Het tweede deel werd aangepast conform de verwerking van de adviezen en inspraakreacties in het eerste deel. Deel twee bevat alle onderdelen die ook in de startnota voorkwamen:

1. een beschrijving en verduidelijking van de doelstellingen van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan
2. een afbakening van het gebied of de gebieden waarop het plan betrekking heeft
3. een beknopte beschrijving van de alternatieven voor het ontwerpplan of voor onderdelen ervan, die de initiatiefnemer heeft overwogen, en een beknopte beschrijving van de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven
4. een beschrijving van de reikwijdte en het detailleringsniveau van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan en daaraan gekoppeld de reikwijdte en het detailleringsniveau van de te voeren effectonderzoeken zoals in die fase gekend
5. de relatie met het ruimtelijk structuurplan en, in voorkomend geval, met andere relevante beleidsplannen
6. de beschrijving van de te onderzoeken effecten en van de inhoudelijke aanpak van de effectbeoordelingen, met inbegrip van de methodologie, zoals bepaald door de wetgeving van de op te maken effectbeoordelingen en van andere onderzoeken die nodig zijn voor het plan. In voorkomend geval bevat de scopingnota ook een weergave van de gedane analyse, vermeld in artikel 4.2.6, § 1, 5°, en artikel 4.4.1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, met inbegrip van de redenen waarom geen planmilieueffectrapport, respectievelijk ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgemaakt
7. in voorkomend geval, relevante gegevens uit vorige effectbeoordelingen of uit de goedgekeurde rapporten die daaruit zijn voortgekomen
8. in voorkomend geval, de impact of het effect dat het geïntegreerde planningsproces kan hebben op mens of milieu in een ander gewest of land of op de gebieden die onder de federale bevoegdheid vallen
9. een overzicht van instrumenten die samen met het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan ingezet kunnen worden, als die al bekend zijn in deze fase.

## I.1. OVERZICHT VAN REACTIES EN ADVIEZEN

### Opmerkingen raadpleging bevolking

Mondelinge reacties	<ul style="list-style-type: none"><li>- Het is een belangrijke doelstelling om de flankerende mobiliteitsmaatregelen voor het domein juridisch voldoende te onderbouwen zodat ze procedurebestendig zijn.</li><li>- Een uitbater van jeugdkampen drukt de hoop uit dat er ook in de verdere uitbouw van het domein en de uitwerking van het masterplan voldoende ruimte zal blijven voorzien worden voor gelijkaardige exploitaties.</li><li>- Voldoende ruimte nodig binnen domein voor logistieke faciliteiten bij grote evenementen zoals veldloop.</li></ul>
Schriftelijke reacties	<ul style="list-style-type: none"><li>- “Gelieve de mobiliteitskwestie degelijk onder de loep te nemen. Mobiliteitsvisie die voor de lange termijn geschikt is”</li><li>- “Klopt het dat er nieuwe woongelegenheden komen aan de nieuwe parking in groen gebied?”</li></ul>
<b>Antwoord en verwerking</b>	<p>In het vernietigde PRUP werden in de stedenbouwkundige voorschriften geen restricties opgenomen wat de toegelaten bezoekersaantallen betrof. Er werd daarentegen gekozen om bijkomende veiligheidsmaatregelen op te nemen in een politieverordening, aangenomen door de stad Deinze. Deze verordening, die nog steeds van kracht is, bepaalt dat ieder evenement met meer dan 500 bezoekers of deelnemers binnen het plangebied voorafgaandelijk aan het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Deinze dient gemeld te worden, waarbij onder bepaalde voorwaarden een vervoersplan moet bijgevoegd worden. Het College ‘kan’ het evenement weigeren indien er geen vervoersplan wordt ingediend of indien het dat vervoersplan niet goedkeurt.</p> <p>De Raad van State vernietigde het eerdere PRUP omdat uit het plan-MER en MOBER bij dit PRUP bleek dat er bijkomende flankerende maatregelen noodzakelijk waren om een aanzienlijk verkeersinfarct bij wedstrijden met 8.000 supporters te vermijden, terwijl deze bijkomende flankerende maatregelen, zoals opgenomen in de politieverordening, geen deel uit maakten van de MER-studie en het PRUP. Er werden geen op wedstrijden tot 8.000 supporters concreet toegespitste maatregelen in het plan-MER beschreven of geëvalueerd, aldus de Raad. Ten tweede, concludeerde de Raad dat het feit dat het College van Burgemeester en Schepenen het gebruik van het stadion van KMSK Deinze in een bezetting tot 8.000 supporters, toch één van de drie hoofddoelstellingen van het PRUP, onder bepaalde omstandigheden kan ‘weigeren’, niet beantwoordt aan de definitie van de in artikel 2.2.5, § 2, tweede lid, VCRO bedoelde</p>

overeenkomst die (immers) moet toelaten om het bestreden PRUP 'te realiseren'.

Parallel aan dit planproces en voorafgaand aan de opstart van de plan-MER-studie werd in opdracht van de planinitiatiefnemende overheid derhalve een generiek evenementenvervoerplan opgemaakt. Dat plan is gebaseerd op een matrix en bevat afhankelijk van twee belangrijke parameters (aantal bezoekers en schaalgrootte van het evenement: lokaal, regionaal of (inter-) nationaal) mobiliteitsscenario's. Elk van deze mobiliteitsscenario's bevat een set van verplichte en facultatieve flankerende maatregelen. Het College zal in de toekomst het evenement enkel nog kunnen weigeren indien er geen passend gevolg is gegeven aan het remediëringstraject dat het College na melding van het evenement oplegt, het ingediende evenementvervoersplan of mobiliteitsplan op maat niet de verplichte maatregelen bevat die het generiek evenementenvervoerplan voorschrijft voor het overeenkomstig mobiliteitsscenario, het evenementenvervoerplan of mobiliteitsplan op maat niet de bijkomende maatregelen bevat die werden opgelegd in het kader van een eerdere negatieve evaluatie (na afloop van een gelijkaardig evenement) of in het geval van een zelf-evaluatie bij wederkerende evenementen.

Dit generiek evenementenvervoerplan maakt als bijlage integraal deel uit van deze scopingnota en zal voorwerp uitmaken van het plan-MER.

Een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) kent louter bestemmingscategorieën toe aan percelen en gebieden. Zo'n plan legt voor percelen en gebieden de bestemmingen en de inrichting via gedetailleerde (stedenbouwkundige) voorschriften vast. De Brielmeersen zal, conform het masterplan, een zone blijven voor dagrecreatieve activiteiten (met o.a. speelruimte, kinderboerderij, evenementenweide etc.).

In het masterplan werd inderdaad de mogelijkheid voorzien voor een stedelijke ontwikkeling aan het toegangsportaal van de Brielmeersen. In de loop van het traject, zijn er echter verscheidene elementen uit dit masterplan geschrapt als mogelijkheden. Zo ook de mogelijkheid tot het creëren van nieuwe woongelegenheden. Dit is te lezen op p. 86, met name: "Voortschrijdend inzicht heeft evenwel geleid tot het schrappen van deze mogelijkheid. In de zone aangeduid als 'portaal' op het RUP wordt derhalve geen bebouwing toegelaten en wordt een kwalitatieve toegangspoort voorzien die een zichtbare en functionele connectie vormt tussen het stadscentrum en het recreatiedomein".

## Adviezen van de adviesvraag startnota

<b>Agentschap voor Natuur en Bos</b>	<b>Voorwaardelijk gunstig</b>  Het Agentschap voor Natuur en Bos adviseert dat op basis van de startnota volgende zaken verder moeten worden onderzocht: <ol style="list-style-type: none"><li>1. Er moet worden onderzocht of er niet meer groenzones verdwijnen dan er worden bij gecreëerd. Een duidelijke ruimtebalans dient te worden becijferd. Het ANB kan niet akkoord gaan met een netto verlies aan oppervlakte vegetatie.</li><li>2. Waardevolle vegetatie, zoals bos, kan niet verdwijnen.</li><li>3. Het plan voor de vijver moet worden verduidelijkt.</li><li>4. De locatie en impact van het evenemententerrein moet worden verduidelijkt.</li></ol>
<b>Antwoord en verwerking</b>	<p>We zijn er ons van bewust dat een groene invulling van de site een positief effect heeft op sporters, recreanten, bezoekers etc. Er wordt binnen dit RUP gestreefd naar zo min mogelijk ontbossing (zie hoofdstuk 9, pagina 91). Om dit streven concreter te maken, zal gedetailleerder uitgezocht worden of de geplande voorzieningen/funcities passen binnen de daarvoor voorziene zones. Indien nodig, zullen enkele wijzigingen doorgevoerd worden t.o.v. het masterplan. De algemene principes van het masterplan (zoning in intensieve sportcluster, geprogrammeerde parkrand en extensief domein) blijven wel de basis voor het gemeentelijk RUP Brielmeersen. We zijn ons ervan bewust dat indien ontbossing het geval is, een ontheffing van het ontbossingsverbod noodzakelijk is. Bovendien geldt dan ook de boscompensatieplicht. Binnen het plan-MER zal een duidelijke ruimtebalans becijferd worden.</p> <p>Echter, willen we er op hameren dat het masterplan in grote lijnen schetst hoe de Brielmeersen er in de toekomst zouden kunnen uitzien. We houden zo veel als mogelijk vast aan de vooropgestelde zoning, maar we willen beklemtonen dat noch het masterplan, noch zijn zoning een bindend karakter heeft.</p> <p>Het plan voor de vijver wordt uitgebreid besproken in hoofdstuk 9, pagina 92.</p> <p>Een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) kent louter bestemmingscategorieën toe aan percelen en gebieden. Zo'n plan legt voor percelen en gebieden de bestemmingen en de inrichting via gedetailleerde (stedenbouwkundige) voorschriften vast. Kortom, de voorschriften zullen een evenemententerrein toelaten, evenwel wordt geen specifieke plaats vastgesteld. De impact van dit evenemententerrein wordt onderzocht in het plan-MER.</p>

<p><b>De Lijn</b></p>	<p><b>Ongunstig</b></p> <p>De Lijn stelt dat de site op een suboptimale plek ligt t.a.v. het (geplande) OV-aanbod. De toenemende vervoersvraag als gevolg van de geplande activiteitenuitbreidingen binnen het plangebied die te ver liggen van het OV-aanbod, in combinatie met de ruime aanwezigheid van publieke parkeerterreinen die aan het plangebied grenzen, zal dan ook bijkomende autoverplaatsingen genereren. Dit gaat in tegen de beoogde <b>modal shift</b>. Daarnaast kennen onze bussen op vandaag reeds doorstromingsproblemen in het centrumgebied van Deinze, voornamelijk rond het kruispunt N43 x Guido Gezellelaan. De bijkomende verkeersgeneratie dreigt op drukke periodes een negatieve weerslag op de doorstroming van onze <b>voertuigen</b> te hebben.</p> <p>Betreffende de opmaak voor de toekomstige MER heeft de Lijn volgende opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- We merken op dat de datums (12- en 13/04/2019) voor kruispunttellingen (p. 92) die als 'standaarddag' worden opgenomen tijdens een vakantieperiode vielen. De restcapaciteit dreigt mogelijks overschat te worden door lager dan normale verkeersintensiteiten.</li> <li>- We vrezen dat als gevolg van grote evenementen met piekintensiteiten, de weerslag op de verkeersstromen het afbakeningsgebied (p. 90) mogelijks zal overschrijden, waarbij onze bussen in de stationsomgeving en verder oostwaarts op de N43 hinder kunnen ondervinden. De mobiliteitseffecten dienen hierbuiten ook bekeken te worden.</li> </ul>
<p><b>Antwoord en verwerking</b></p>	<p><u>Een aantal opmerkingen aangaande het eerste onderdeel van het advies van De Lijn:</u></p> <p>Allereerst liggen de dichtstbijzijnde haltes (namelijk Deinze Station, Deinze Kerkhof en Deinze Knok) voor regulier openbaar vervoer allen op 1 km wandelafstand van de site. Bovendien gaat de nieuwe visie rond basisbereikbaarheid uit van een multimodale ketting van verplaatsingen. Zo kunnen OV-gebruikers aan het station van Deinze overstappen naar blue bike (waarvan het gebruik in Deinze voor de gebruiker kosteloos is). Dit soort multimodale verplaatsing is m.a.w. in lijn met de nieuwe visie rond basisbereikbaarheid.</p> <p>Ten tweede, wordt het beperkte aanbod aan regulier openbaar vervoer in grote mate door De Lijn zelf georganiseerd (uiteraard door beperkingen die aan De Lijn worden opgelegd). Zo is het OV-aanbod tijdens piekmomenten voor de site (in casu het weekend en 's avonds) suboptimaal: behoudens ritten naar Gent rijdt het openbaar vervoer in Deinze grotendeels in functie van schoolverkeer. De stad Deinze is al lang vragende partij om een regulier aanbod aan openbaar vervoer te krijgen</p>

van elke deelgemeente naar het centrum, maar door budgettaire krapte kan De Lijn dit aanbod niet afdoende voorzien. Bovendien is de stad al sinds jaren vragende partij om een buslijn te voorzien langs de route Kongoplein – Stadionlaan – Tweebruggenlaan, aangezien er dan potentie is om zowel het centrum van de stad als de site van de Brielmeersen van een volwaardige openbaar vervoerhalte te voorzien. Voor De Lijn is deze voorgestelde routing echter geen optie.

Ten derde, hebben de meeste bezoekers van de site een sterke lokale verankering. Zowel voor het recreatiedomein, de AC als K.M.S.K. Deinze geldt dat het merendeel van de bezoekers hoofdzakelijk uit Deinze en haar deelgemeenten komen. Uit benchmarkonderzoek blijkt dat ongeveer de helft van de reguliere bezoekers op minder dan 5 km van het domein woont. Door het hierboven aangehaald beperkt OV-aanbod, maar ook door de beperkte afstand, is de fiets in vele gevallen een valabeler alternatief.

Ten vierde, bevindt er zich op heden een belbushalte aan het stadion van K.M.S.K. Deinze.

Ten vijfde, moeten organisatoren van evenementen volgens het evenementenvervoerplan (zie bijlage van deze scopingnota) op de site verplicht rekening houden met het STOP-principe.

Een aantal opmerkingen aangaande het tweede onderdeel van het advies van De Lijn:

Ten eerste, is stad Deinze momenteel volop bezig met de voorbereiding van een dossier voor de aanleg van een busbaan langsheen de site Pericles die ervoor zal zorgen dan lijnbussen niet langer langs de N43 Kortrijkstraat – Tolpoortstraat – Statieplein naar het station dienen te rijden (met de nodige vertraging tot gevolg), maar een quasi volledig verkeersvrije busbaan krijgen langsheen de site Pericles en het station van Deinze, die de doorstroming van de bussen (en het gemotoriseerd verkeer) ten goede zal komen. Dit dossier bevindt zich reeds in de fase van de omgevingsvergunningsaanvraag.

Ten tweede, liggen de piekmomenten van een bezoek aan de site grosso modo op een ander moment dan de spitsmomenten van De Lijn. Zo vindt het professioneel voetbal op de site plaats op vrijdag- of zaterdagavond, dan wel zondag. Een eventuele impact op de doorstroming (die sterk betwijfeld kan worden o.b.v. de huidige toestand) zal m.a.w. miniem zijn.

Het plan-MER zal de effecten van dit plan op het programma/de doorstroming van De Lijn-bussen onderzoeken, en, wanneer noodzakelijk, milderende maatregelen

	<p>voorstellen. Het studiegebied zal binnen de plan-MER, wanneer dit nodig blijkt, uitgebreid worden voor wat betreft de discipline mobiliteit (en afgeleide effecten zoals lucht, geluid en gezondheid). Begin 2024 wordt een nieuwe meetcampagne georganiseerd, zowel op de bestaande als op nieuwe tellocaties.</p>
<p><b>Departement Mobiliteit en Openbare Werken</b></p>	<p><b>Gunstig met suggesties</b></p> <p>Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken stelt dat het ontwerp regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent zeer summier wordt aangehaald en raadt aan meer informatie uit het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan op te nemen in de startnota van het RUP. Volgende opmerkingen worden meegegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In hoofdstuk 4.7 wordt gemeld dat de vervoerregio een modal shift wil realiseren voor personenvervoer naar 50% duurzame verplaatsingen. Doch, op pagina 36 van het regionaal mobiliteitsplan is de doelstelling voor de modal shift van het personenvervoer per gemeente verder verfijnd. <u>Voor 2030 is de ambitie modal split voor de stad Deinze 58% duurzame vervoersmodi</u> (i.p.v. het algemene gemiddelde van 50% voor de volledige regio Gent).</li> <li>- In de startnota wordt enkel gesproken over de wegencategorisering van de N35 als regionale weg. Doch, <u>ook de N466 is geselecteerd als interlokale weg.</u> Het is raadzaam om een uittreksel van de kaart van de nieuwe wegencategorisering uit het RMP toe te voegen bij de planningscontext. De inrichting van deze wegen moet overeenkomen met de basisprincipes inrichting robuust wegenetwerk.</li> </ul>
<p><b>Antwoord en verwerking</b></p>	<p>In voorliggende scopingnota wordt het ontwerp regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent uitgebreid besproken, zie pagina 43 tot 44.</p> <p>Hoofdstuk 4.7. werd aangepast in lijn met de verfijnde doelstelling voor de <i>modal shift</i> van het personenvervoer voor Deinze zoals bedoeld in het ontwerp regionaal mobiliteitsplan.</p> <p>Er werd een uittreksel van de kaart van de nieuwe wegencategorisering uit het ontwerp regionaal mobiliteitsplan toegevoegd bij de planningscontext op pagina 44.</p>

<b>Departement Omgeving</b>	<b>Gunstig met suggesties</b>  Volgens het Departement Omgeving is de uitbouw van veilige dwarsverbindingen over de N35 van essentieel belang voor het welslagen van het plan en de projectopzet. Verder wordt gesteld dat een afstemming met de Vlaamse wegbeheerder (het Agentschap Wegen en Verkeer) van belang is om dergelijke flankerende maatregelen ook daadwerkelijk op het terrein te kunnen realiseren. Ook de uitbouw van de activiteiten langsheen de Leie en het afleidingskanaal van de Leie (jachthaven) is afhankelijk van de medewerking van De Vlaamse Waterweg als kanaalbeheerder.
<b>Antwoord en verwerking</b>	Het belang van de veilige dwarsverbinding over de N35 wordt in het masterplan duidelijk benadrukt. Agentschap Wegen en Verkeer benadrukt dat er momenteel sprake is van een veilige verbinding (verkeerslichten geregeld) en dat ze het belang van deze dwarsverbinding erkent.  Verder werd reeds van in het begin van het proces de medewerking van Agentschap Wegen en Verkeer én van het departement Mobiliteit en Openbare Werken vooropgesteld. Omwille van deze reden zijn ze dan ook lid van de stuurgroep en worden ze betrokken doorheen het gehele proces van de opmaak van het RUP. Bovendien is het de ambitie om vóór de definitieve vaststelling van dit RUP een overeenkomst op te maken met het Agentschap Wegen en Verkeer. Deze nieuwe overeenkomst zal de huidige overeenkomst, ondertekend op 8 maart 2020, tussen de provincie Oost-Vlaanderen (als vorige planinitiatief-nemende overheid) en het Agentschap Wegen en Verkeer vervangen.  Ook de medewerking van de Vlaamse Waterweg werd van in het begin van het proces vooropgesteld. Omwille van deze reden zijn ze dan ook lid van de stuurgroep en worden ze betrokken doorheen het gehele proces van de opmaak van het RUP. In hoofdstuk 9 werden dan ook al verscheidene aandachtspunten van de Vlaamse Waterweg benoemd i.k.v. de realisatie van het masterplan.

<b>Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening (GECORO)</b>	<b>Gunstig met suggesties</b>  De GECORO geeft nog volgende opmerkingen en suggesties mee: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De GECORO ondersteunt het planinitiatief voor de opmaak van het 'RUP Brielmeersen'. Het RUP draagt bij tot de <u>opwaardering als provinciaal domein</u>.</li> <li>2. Desondanks deze ontwikkeling zich situeert langsheen het kanaal suggereert de GECORO <u>bij verdere uitwerking aandacht te hebben voor de grootschaligheid van het project met bijhorend woonprogramma</u>. Er dient aandacht te zijn voor een</li> </ol>
---	--

	<p><u>kwaliteitsvolle verdichting en voor de woonkwaliteit</u> die beiden, voldoende verankert zijn in de stedenbouwkundige voorschriften.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Verder suggereert de GECORO bij uitwerking <u>aandacht</u> te besteden aan de <u>beeldkwaliteit</u> en de <u>opmaak van beeldkwaliteitsplannen</u>. Deze hebben geen verordend karakter doch zijn aanvullend binnen de bepalingen van de stedenbouwkundige voorschriften. Op deze manier wordt de kwaliteit en samenhang bewaakt bij de realisatie van de verschillende deelprojecten.</li> <li>4. De GECORO vindt het verder evident dat de <u>elementen geargumenteed in het arrest 254.022 van 16 juni 2022 van de Raad van State</u> en die tot vernietiging van het Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) hebben geleid opnieuw <u>voldoende worden onderzocht</u>. De mogelijke oplossingen dienen structureel van aard te zijn (en geen ad hoc benadering) met een duidelijk en transparant politiereglement.</li> <li>5. De GECORO bevestigt de <u>suggesties</u> die geformuleerd zijn in het verslag van maart 2020 over het PRUP Brielmeersen en stelt dat deze <u>moeten worden meegenomen</u> bij verdere uitwerking en onderzoek van het RUP.</li> </ol>
<p><b>Antwoord en verwerking</b></p>	<p>Bij de verdere uitwerking zal er voldoende aandacht zijn voor kwaliteit, zowel voor wat betreft verdichting als wonen inclusief verankering in stedenbouwkundige voorschriften. De beeldkwaliteit (kwaliteit en samenhang) zal in zijn geheel bewaakt worden. Daarnaast worden de elementen die beargumenteed worden in het arrest 254.022 van 16 juni 2022 van de Raad van State voldoende onderzocht. Er wordt gezocht naar structurele oplossingen. Finaal, zullen de suggesties zoals geformuleerd in het verslag van maart 2020 over het PRUP Brielmeersen meegenomen worden bij de verdere uitwerking en onderzoek van het RUP (zie bijlage 1).</p>
<p><b>Deputatie Oost-Vlaanderen</b></p>	<p><b>Gunstig met suggesties</b></p> <p>Mits oog voor volgende opmerkingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. In de startnota (pg. 22) wordt het ontwerp beleidsplan nog vermeld. Naar aanleiding van de provincieraad van 6 september 2023 werd dit ontwerp ingetrokken. De provincie maakt werk van een nieuw ontwerp Beleidsplan Ruimte. Gelieve in het verder planproces naar het voorontwerp Beleidsplan Ruimte te verwijzen.</li> <li>2. Dit advies doet geen uitspraken over de overeenstemming van de startnota voor het gemeentelijk RUP met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), (ontwerp) gewestelijke RUP's, direct werkende normen op gewestelijk niveau, het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) en direct werkende normen op gemeentelijk niveau. Het is de</li> </ol>

	<p>verantwoordelijkheid van het college van burgemeester en schepenen om de verenigbaarheid van het gemeentelijk RUP met het GRS en de direct werkende normen op gemeentelijk niveau te bewaken. Ook de naleving van de juridische vormvereisten behoort tot de gemeentelijke verantwoordelijkheid.</p>
<b>Antwoord en verwerking</b>	<p>In het verdere planproces zal verwezen worden naar het voorontwerp Beleidsplan Ruimte van de provincie Oost-Vlaanderen. Hoofdstuk 4.4. werd hieraan aangepast.</p> <p>Het College van Burgemeester en Schepenen is zich ervan bewust om de verenigbaarheid van het gemeentelijk RUP met het GRS en de direct werkende normen op gemeentelijk niveau ten allen tijde te bewaken. Dit wordt vevat in hoofdstuk 4 (pagina 21 tot 44).</p>

<b>Vlaamse Milieumaatschappij</b>	<p><b>Voorwaardelijk gunstig</b></p> <p>Organisatie van matches in voetbalstadion als activiteiten gegenereerd door recreatiepark = Evenementen.</p> <p>Evenementen hebben niet het ganse jaar een gelijkaardige verkeersgeneratie, maar zijn bijvoorbeeld seizoensgebonden (zoals themaparken). Bovendien genereren ze niet tijdens typische spitsperiodes verkeer (zoals voetbalstadions). Daarom vraagt de modelering van de luchtkwaliteit voor dergelijke evenementen een aangepaste methodiek. Om de verkeersgegevens correct in de luchtkwaliteitsmodellen toe te passen, moeten volgende gemiddeldes in beeld gebracht worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de daggemiddelde intensiteit zonder evenement</li> <li>- de daggemiddelde intensiteit in een situatie met evenement = daggemiddelde intensiteit zonder evenement + 2 x de verkeersgeneratie (zowel aankomst als vertrek)</li> </ul> <p>Vervolgens moet een <b>representatief jaarlijks daggemiddelde</b> berekend worden dat ingevoerd kan worden in de modellen IMPACT en CAR Vlaanderen. Het jaarlijks daggemiddelde kan als volgt berekend worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jaarlijks daggemiddelde = ((aantal dagen met evenement x daggemiddelde met evenement) + (aantal dagen zonder evenement x daggemiddelde zonder evenement))/totaal aantal dagen per jaar</li> </ul> <p>Op deze wijze kan een toetsing van de bijdrage van het plan/project aan de luchtkwaliteitsnormen (jaargemiddelden) gebeuren. Een beoordeling van de luchtkwaliteit op de dag(en) waarop een evenement plaatsvindt is volgens bovenstaande methodiek niet mogelijk. Dit kan wel door een toets te doen aan de <b>uurgrenswaarde</b> voor NO<sub>2</sub> (200 µg/m<sup>3</sup> die maximaal 18 keer per kalenderjaar mag overschreden worden). Zowel via modellering in IMPACT als in CAR Vlaanderen kan aan deze</p>
-----------------------------------	---

	<p>parameter getoetst worden. Hiervoor wordt in de modellen de verkeersgeneratie van het plan/project ingegeven alsof deze zich elke dag van het jaar zou voordoen. Indien uit de berekening van de geplande toestand blijkt dat er een <b>groot aantal overschrijdingsuren</b> (meer dan 18) worden ingeschat, dan dient de MER-deskundige de impact in het MER te duiden.</p> <p>De Vlaamse Milieumaatschappij vraagt deze methodiek toe te passen.</p>
<p><b>Antwoord en verwerking</b></p>	<p>De bepaling van de inputgegevens voor het luchtmodel en de methodiek voor de beoordeling van de effecten wordt conform deze richtlijnen toegepast in de plan-MER (zie §11.4.4).</p>

<b>Agentschap Wonen-Vlaanderen</b>	Geen advies
<b>Agentschap Innoveren en Ondernemen</b>	Geen advies
<b>De Vlaamse Waterweg nv</b>	Geen advies
<b>Agentschap Wegen en Verkeer</b>	<p>Laattijdig advies (21 december 2023):</p> <p>AWV kan een gunstig advies uitbrengen op de voorliggende startnota, met weliswaar volgend belangrijke opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer kan enkel vanaf de Volhardingslaan N466a gebeuren, en de aansluiting dient zo ver mogelijk van het bestaande kruispunt met de N35 Tweebruggenlaan te worden voorzien. De huidige voorgestelde aansluiting van de site en de parking ligt te dicht bij het kruispunt, waarbij slechts een zeer korte linksafslagstrook kan worden aangelegd van met moeite 20 m lengte. Aangezien de N35 een veel (de meest?) gebruikte aanrijroute voor het gemotoriseerd verkeer zal zijn, zal deze linksafslagstrook veel gebruikt worden en dus niet volstaan, daarbij zal het linksafslaand verkeer de rechtdoorgaande beweging blokkeren, wat mogelijks terugslag zal geven op het kruispunt met de N35 zelf, wat de veiligheid en de verkeersfunctie van de N35 in het gedrang zou brengen. (ter vergelijking: De huidige linksafbeweging naar de Brielmeersen gebeurt via een voorsorteerstrook van 165 m lang, terwijl deze tot minder dan 20 m worden gereduceerd in de nu voorgestelde ontsluiting, wat overduidelijk niet volstaat). AWV dringt aan op het verplaatsen van de inrit van de site in westelijke richting, zodat er een lange voorsorteerstrook met voldoende opstelcapaciteit ontstaat voor het linksafslaande verkeer. De capaciteit moet worden bepaald in verhouding tot de toekomstige parkeercapaciteit en verkeersstromen.</li> <li>• De ontsluiting van de site Brielmeersen via de Tweebruggenlaan kan enkel voor de zachte, actieve weggebruikers voorzien worden. De toegang hiervoor dient gebundeld te gebeuren in functie van veiligheid en leesbaarheid. Dit kan zeker ter hoogte van het huidige lichtengeregelde kruispunt met de Brielstraat gebeuren. AWV geeft mee dat de huidige lichtenregeling op het kruispunt zorgt voor een veilige oversteekbeweging vanuit het centrum. AWV neemt akte van de wens van de initiatiefnemer</li> </ul>

	<p>om op die plaats een ongelijkvloerse oversteek te realiseren. Dergelijk scenario dient evenwel goed te worden onderzocht inzake inpasbaarheid en ruimtelijke haalbaarheid: de N35 ligt op die plaats licht verhoogd omdat het wegvak gelegen is tussen twee bruggen over waterlopen waar een vrije doorvaarthoogte dient gerespecteerd te worden. De wens om de N35 op die plaats in te tunnelen lijkt moeilijk haalbaar, gelet op het lengteprofiel en de functie van de weg, met eisen inzake ondermeer de langshellingen van de weg, zichtlijnen, en noodzakelijke vrije hoogte boven het wegdek. De aanleg van een onderdoorgang voor de actieve weggebruiker onder de N35 lijkt dan een haalbaarder scenario, dat evenwel ook verder onderzoek vergt. Er bestaan bij AWW evenwel geen plannen om hiervoor een studie op te starten. Ter hoogte van de twee bruggen van de N35 zijn er al mogelijkheden voor de actieve weggebruikers om de Brielsemeersen te bereiken vanuit het centrum, zonder de N35 te moeten dwarsen.</p> <p><b>Antwoord en verwerking:</b>  Het toekomstig grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften van dit ruimtelijk uitvoeringsplan zullen ervoor zorgen dat de inrit van de site maximaal verwijderd ligt van het kruispunt. Op die manier ontstaat er voldoende opstelcapaciteit voor het linksafslaande verkeer. De andere bezorgdheden worden meegenomen in de nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen de stad Deinze en het Agentschap Wegen en Verkeer.</p>
<b>Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust</b>	Geen advies
<b>Vlaamse Milieumaatschappij Afdeling Operationeel Waterbeheer</b>	Geen advies
<b>Departement Cultuur, Jeugd, Sport en Media</b>	Geen advies
<b>Elia</b>	Geen advies
<b>Eandis</b>	Geen advies
<b>Toerisme Vlaanderen</b>	Gunstig advies – Geen opmerkingen
<b>Sport Vlaanderen</b>	Gunstig advies – Geen opmerkingen
<b>Departement Landbouw en Visserij</b>	Gunstig advies – Geen opmerkingen
<b>Fluxys</b>	Gunstig advies – Geen opmerkingen
<b>Adviesvraag RVR</b>	Er bevinden zich geen Seveso bedrijven in het plangebied en er kunnen geen ingeplant worden.

## 1.2. VERSCHILLEN MET STARTNOTA

De rest van de scopingnota volgt dezelfde structuur als de startnota en de hoofdstukken hebben dezelfde nummering. Aanpassingen en toevoegingen werden met een rood tekstkleur aangeduid.

Uit bovenstaande adviezen blijkt dat de opmaak van een evenementenvervoerplan noodzakelijk is (zie bijlage 6). Dit evenementenvervoerplan maakt integraal onderdeel uit van dit ruimtelijk uitvoeringsplan en zal binnen het plan-MER evenzeer op mogelijke milieueffecten geëvalueerd worden.

Het geïntegreerde planningsproces bestaat uit 5 fasen, waarbij het resultaat steeds geconsolideerd wordt in 1 van de volgende documenten.

- 1) Startnota
- 2) Scopingnota
- 3) Voorontwerp van RUP
- 4) Ontwerp van RUP
- 5) Definitief RUP

De Provincie Oost-Vlaanderen en de stad Deinze sloten in het verleden twee samenwerkingsovereenkomsten af met betrekking tot het Masterplan Brielmeersen Deinze en het PRUP Brielmeersen: een samenwerkingsovereenkomst met betrekking tot het Masterplan Brielmeersen Deinze van 20 juni 2016 en een samenwerkingsovereenkomst voor het geïntegreerd planningsproces voor de opmaak van het PRUP 'Brielmeersen' te Deinze van 26 juni 2018. Deze projectmatige samenwerking leidde tot volgende eindproducten:

1. Een masterplan dat maatschappelijk gedragen is en ruimtelijk een duurzame ontwikkeling garandeert, waarbij tegemoetgekomen wordt aan de huidige behoeften zonder deze van de toekomstige generaties in gevaar te brengen. Er wordt hierbij bijzondere aandacht besteed aan de integratie van en de synergie tussen de sociale, de ecologische en de economische dimensie van het project.
2. Een voorstel tot vervolgprojectstructuur om dit masterplan te realiseren en het beheer ervan te voorzien.
3. Een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) met planmilieueffectenrapport (plan-MER) en mobiliteitseffectenrapport (MOBER).

Het PRUP werd via arrest nr. 254.022 van 16 juni 2022 door de Raad van State vernietigd. Ten gevolge de vernietiging van het PRUP gelden de bestemmingen van het gewestplan Oudenaarde (KB 24 februari 1977) terug voor het gehele gebied.

Volgens het gewestplan is het **plangebied** gelegen in een zone voor dagrecreatie.

Beide besturen sloten in april 2023 een nieuwe samenwerkingsovereenkomst met betrekking tot een nieuw planinitiatief dat moet uitmonden in een gemeentelijk RUP. De provincie verleent delegatie aan de stad Deinze hiervoor.

Voorliggende scopingnota is de tweede formele stap binnen dit nieuw planinitiatief.

Het stadsbestuur

## 2. PLANDOELSTELLINGEN

Het plan heeft drie grote ruimtelijke doelstellingen:

### 1. Het recreatiedomein De Brielmeersen ontwikkelen als een provinciaal domein met groen-recreatieve functies op regionale schaal

Het recreatiedomein De Brielmeersen is recent in eigendom en beheer gekomen van de Provincie Oost-Vlaanderen. De Provincie heeft de ambitie om het recreatiedomein te ontwikkelen als een provinciaal domein met groen-recreatieve functies op regionale schaal. Er is bijvoorbeeld nood aan een nieuwe cafetaria en een betere locatie voor het evenemententerrein. Door te kiezen voor een vernieuwend recreatieconcept voor het gehele park, worden alle uitdagingen in één keer aangepakt.

### 2. Een nieuw stadion realiseren voor voetbalclub K.M.S.K. Deinze

SK Deinze heeft de ambitie om op korte termijn professioneel voetbal te beoefenen (stijgen naar 1<sup>ste</sup> klasse B). Om deze ambitie waar te maken, dient de club te beschikken over een stadion dat voldoet aan de infrastructurele eisen die zijn opgelegd door de Voetbalbond<sup>1</sup>. Concreet houdt dit op vandaag o.a. in dat de club dient te beschikken over een stadion met minimaal 8.000 plaatsen (waarvan 5.000 zitplaatsen). Het huidige stadion, met 850 overdekte zitplaatsen, 2.528 niet-overdekte zitplaatsen (tijdelijke tribune) en 2.980 staanplaatsen, voldoet niet aan deze voorwaarden. De totale veiligheids capaciteit van het stadion is volgens het protocolakkoord (addendum) K.M.S.K. Deinze voor het seizoen 2022-2023 beperkt tot 6.358 toeschouwers.

### 3. De kern van het plangebied linken aan het stadscentrum en aan andere functies in de omgeving

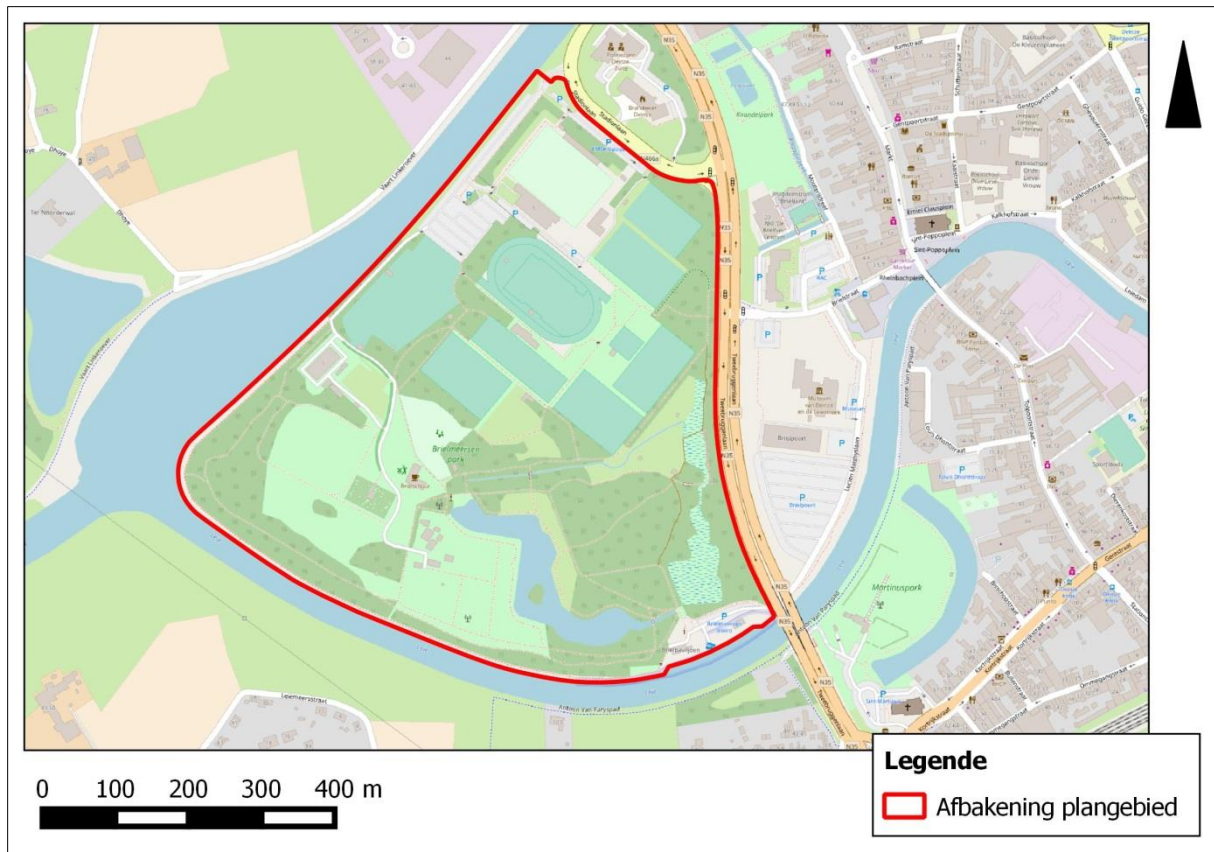
Doordat het gebied is ingeklemd tussen drukke **gewestwegen** (met name de Tweebruggenlaan (N35) en de Stadionlaan (N466)) en waterwegen zonder bruggen (**het Afleidingskanaal van de Leie en de rivier de Leie**), ligt het domein vrij geïsoleerd. De toegangen tot zowel het provinciaal domein als tot de sportinfrastructuur zijn lastig te vinden en moeilijk te bereiken. Nochtans zijn zowel het centrum van Deinze als het open landschap vlak buiten de stad zeer nabij. Het gebied heeft daardoor een groot potentieel als schakelgebied tussen de stad en het omliggende landschap. Om deze schakel te maken heeft het RUP als doel om enerzijds de stad op te zoeken en het isolement te verbreken, en anderzijds de landschappelijke en natuurlijke waarde van het domein te vergroten.

---

<sup>1</sup> De cijfers komen uit het bondsreglement te vinden via <https://www.belgianfootball.be/nl/competities/bondsreglement>

### 3. GEOGRAFISCHE AFBAKENING

Het plangebied van het RUP 'Brielmeersen' omvat het gehele provinciale domein en de huidige sportfaciliteiten (zie Figuur 1). De precieze afbakening van het plangebied loopt langs het Afleidingskanaal van de Leie in het noordwesten, de Stadionlaan (N466) in het noordoosten, de Tweebruggenlaan (N35) in het oosten en de rivier de Leie in het zuiden.

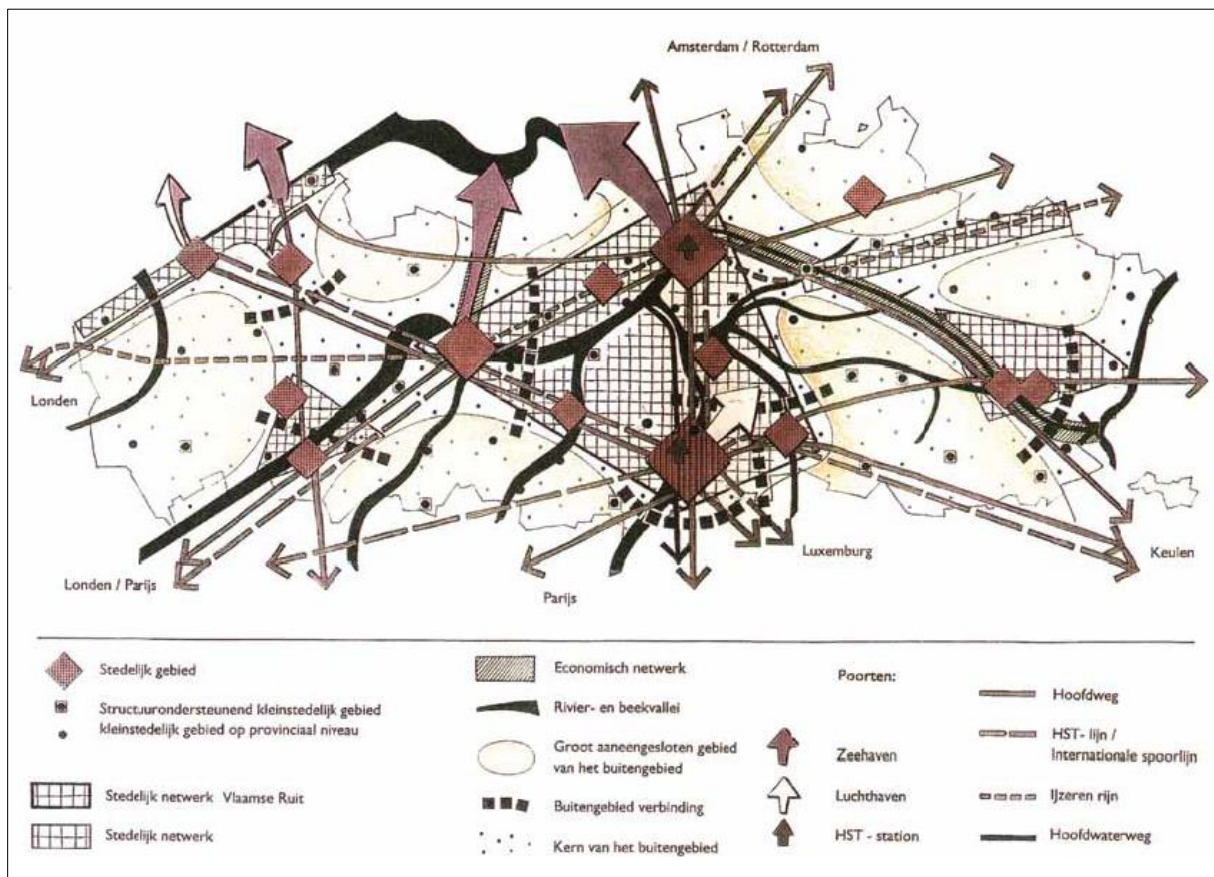


Figuur 1: Afbakening van het plangebied van het RUP 'Brielmeersen' (achtergrond: OSM)

## 4. PLANNINGSCONTEXT

### 4.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (2011)

Het plangebied is gelegen in de stad Deinze. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is Deinze aangeduid als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied (zie Figuur 2). Kleinstedelijke gebieden hebben potenties om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woonegelegenheden, stedelijke voorzieningen en economische activiteiten op te vangen. Dit houdt in dat een aanbodbeleid moet gevoerd worden om de stedelijke ontwikkeling te stimuleren en het buitengebied van stedelijke ontwikkeling te vrijwaren. In het RSV is de taakstelling voor het afbakenen van structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden aan de Provincies gegeven. Deze afbakening, in de vorm van een PRUP, heeft de Provincie Oost-Vlaanderen in 2012 vastgesteld (zie verder).



Figuur 2: Schematische weergave van de ruimtelijke visie op Vlaanderen

## 4.2. Strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Momenteel werkt Vlaanderen aan een opvolger van het RSV: het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van voorgenomen beleidsopties op lange termijn. Inhoudelijk voorziet het BRV een ruimtelijk ontwikkelingsbeleid dat voortbouwt op de grote lijnen van het RSV. De bestaande ruimtelijke structuur blijft de basis voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De werking van het BRV zal wel sterk afwijken van het RSV. Het allesomvattend en sterk regulerend karakter van het huidige ruimtelijk beleid wordt verlaten en de Vlaamse overheid wil evolueren naar een voorwaardenscheppende partner.

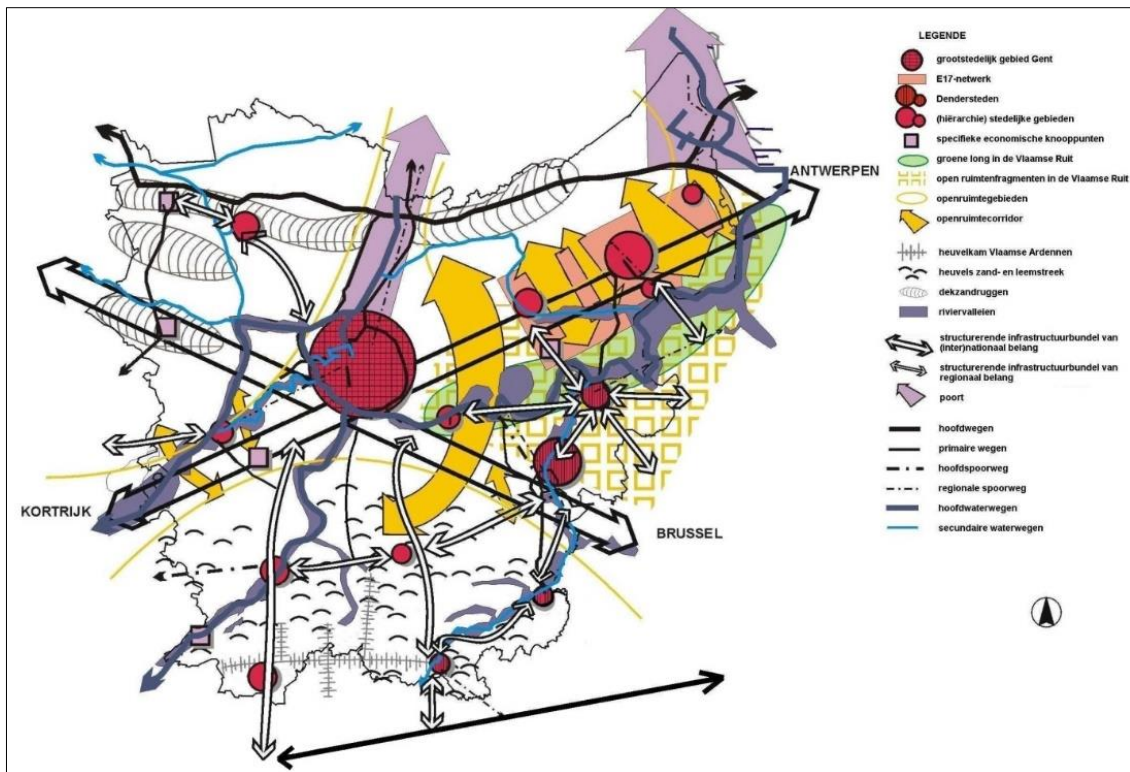
De strategische visie van het BRV heeft niet het statuut van een ontwerp van ruimtelijk beleidsplan, omdat er nog geen ontwerp-beleidskaders zijn goedgekeurd. Het biedt een basis voor regeringsbeslissingen ter realisatie van de visie. Vlaanderen zet vanuit de strategische visie in op het stimuleren van lokaal initiatief om de doelstellingen van de strategische visie van het BRV in de praktijk uit te rollen. Er worden goede voorbeelden gedetecteerd en in de kijker gezet en pilootprojecten en proeftuinen gelanceerd. Ook wordt ondersteuning aangereikt om aan de slag te gaan met lokale ruimtelijke beleidsplanning.

Vlaanderen wil een actief en sturend omgevingsbeleid voeren en stelt in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen een gebiedsgericht en realisatiegericht ruimtelijk ontwikkelingsbeleid voor. Binnen het departement staat daarom een gebiedsgerichte, projectmatige en geïntegreerde aanpak centraal met als doel op transparante wijze te kunnen komen tot realisaties op het terrein.

## 4.3. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (2004, 2009 en 2012)

### 4.3.1. Globale ontwikkelingsvisie en ontwikkelingsvisie voor de deelruimte

Volgens het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) maakt Deinze deel uit van de *Leieruimte*. Deze deelruimte vervult een bufferfunctie in het spanningsveld tussen de stedelijke netwerken van Gent en Kortrijk. In het spanningsveld tussen deze stedelijke netwerken moet de groei naar één aaneengesloten verstedelijkte band voorkomen worden. Tegelijkertijd ligt dit gebied op de overgang van twee belangrijke openruimtegebieden, namelijk het Westelijk en het Zuidelijk Openruimtegebied. In de globale ontwikkelingsvisie van het PRS (zie Figuur 3) is ook te zien dat Deinze enerzijds op de as Gent – Kortrijk ligt, maar ook omringd wordt door openruimtecorridors (de gele pijlen) die de openruimtegebieden ten noorden en zuiden met elkaar verbinden. Er wordt gestreefd naar het behoud van de relatie tussen het Westelijk en Zuidelijk Openruimtegebied en het creëren van een functionele en fysieke overgang tussen de ontwikkelingen in het Westelijk en Zuidelijk Openruimtegebied, en het Oost-Vlaams Kerngebied. De ecologische, landschappelijke en toeristische waarde van de Leie wordt behouden en versterkt.

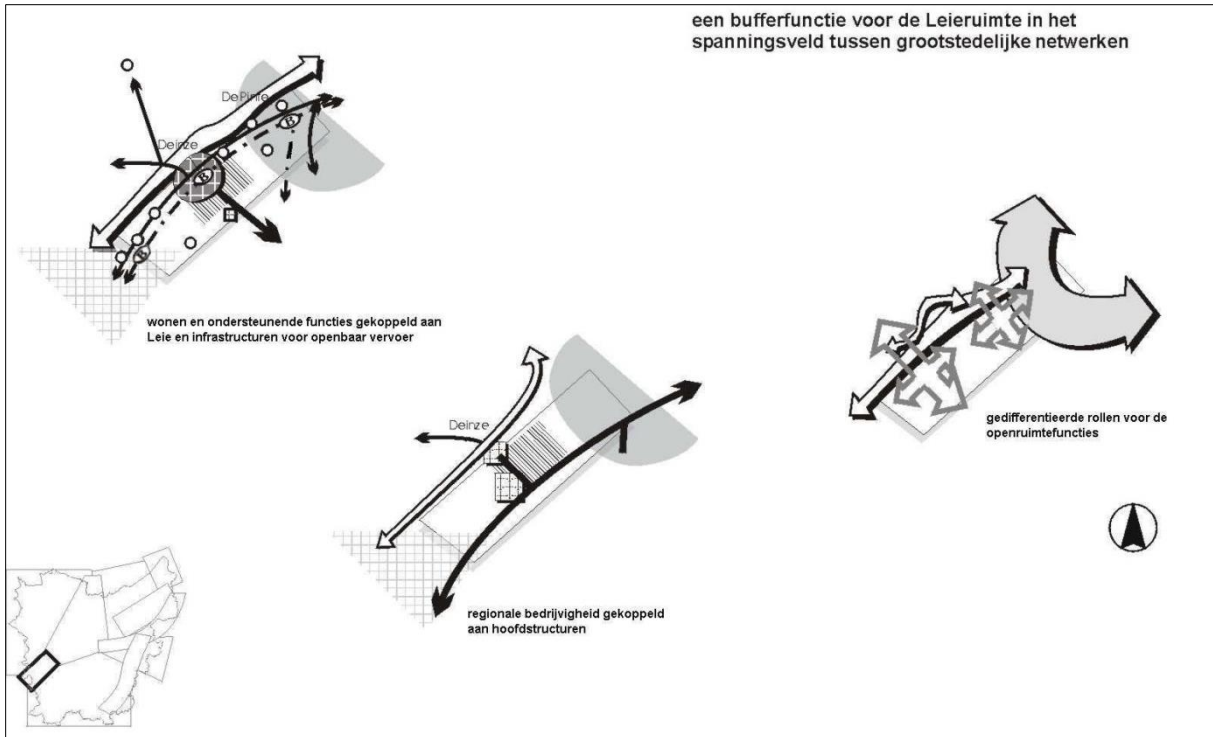


Figuur 3: Globale ontwikkelingsvisie in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan

Het PRS stelt in de deelruimte *Leieruimte* (zie Figuur 4) als beleid dat bijkomende ontwikkelingen geconcentreerd dienen te worden in de bestaande kernen langs de Leie. Het provinciaal beleid stelt hier expliciet dat Deinze als enige op kleinstedelijk niveau ontwikkeld kan worden, terwijl de ontwikkelingen in de andere kernen beperkt dienen te blijven tot het lokale niveau.

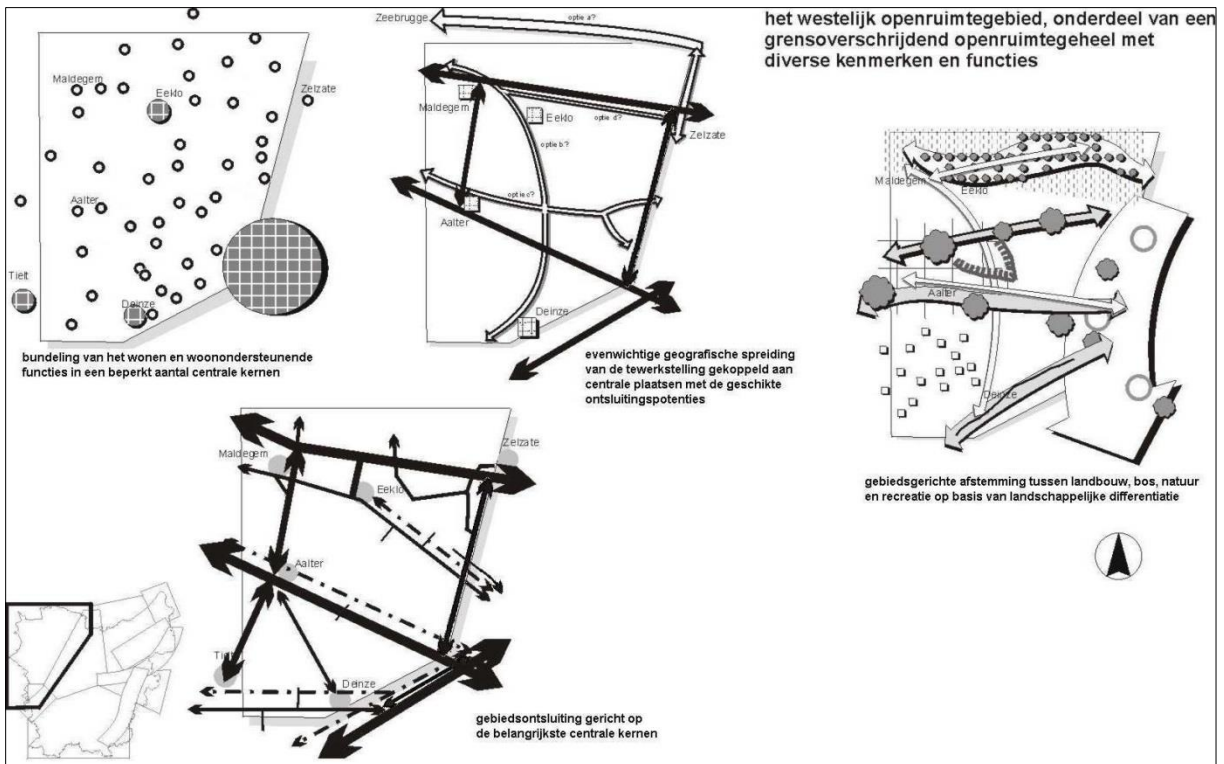
Het PRS kiest voor gedifferentieerde rollen voor de openruimtedelen van de Leieruimte. Concreet betekent dit dat de landschappelijke en ecologische kwaliteiten van de Leie en de omliggende open ruimte versterkt moeten worden.

Daarnaast stelt het PRS dat wonen en ondersteunende functies gekoppeld moeten worden aan de Leie. In de directe nabijheid van de rivier noemt het PRS de mogelijkheid recreatieve infrastructuur te ontwikkelen die de relatie tussen de rivier en de kernen landschappelijk en toeristisch-recreatief versterken. De doortocht van de Leie vormt als het ware een aanknopingspunt om de woonomgeving aantrekkelijker te maken.



Figuur 4: Ruimtelijke visie voor de Leieruimte

Deinze is tevens een stedelijke kern in de deelruimte *Westelijk Openruimtegebied* (zie Figuur 5). Binnen deze deelruimte ligt de nadruk op maatregelen ter versterking van de open ruimte. De Leievallei vormt hierbij een groene as. De verdere groei van wonen, woonondersteunende functies en lokale bedrijvigheid dienen gebundeld te worden in een beperkt aantal kernen, waaronder Deinze.

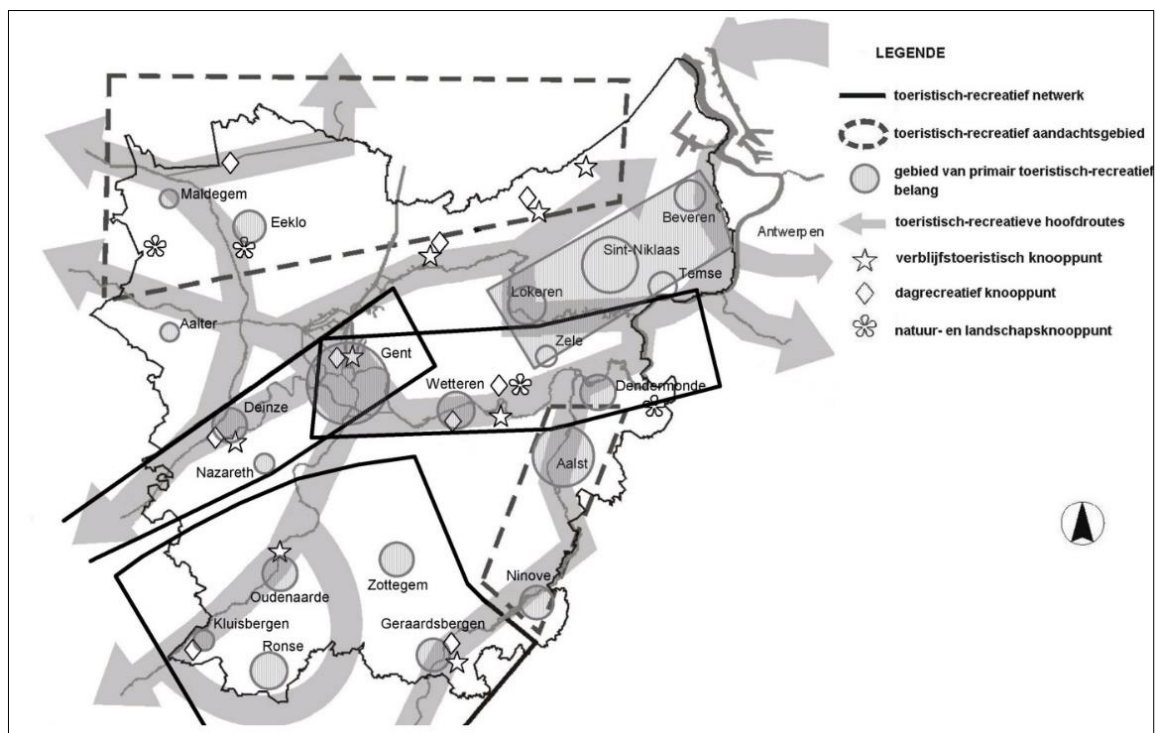


Figuur 5: Ruimtelijke visie voor het Westelijk Openruimtegebied

#### 4.3.2. Gewenste toeristisch-recreatieve structuur

Een ander onderdeel van het PRS dat relevant is voor het plangebied betreft de gewenste toeristisch-recreatieve structuur (zie Figuur 6). Volgens het provinciaal beleid mogen hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur enkel gesitueerd worden in gebieden van *primair toeristisch belang*. Deinze is in het PRS geselecteerd als een dergelijk gebied van primair toeristisch belang. Bovendien maakt de stad deel uit van het toeristisch-recreatieve netwerk 'Gent en Leiestreek'. De Leie, waar alle recreatieve activiteiten op en langs plaatsvinden, is het structurerende element in dit netwerk. Samen met De Blaarmeersen in Gent, wordt De Brielmeersen door het PRS expliciet genoemd als belangrijkste toeristisch-recreatieve knooppunt in dit netwerk. De Brielmeersen vormt volgens het PRS zowel een knooppunt voor verblijfsrecreatie, als voor dagrecreatie.

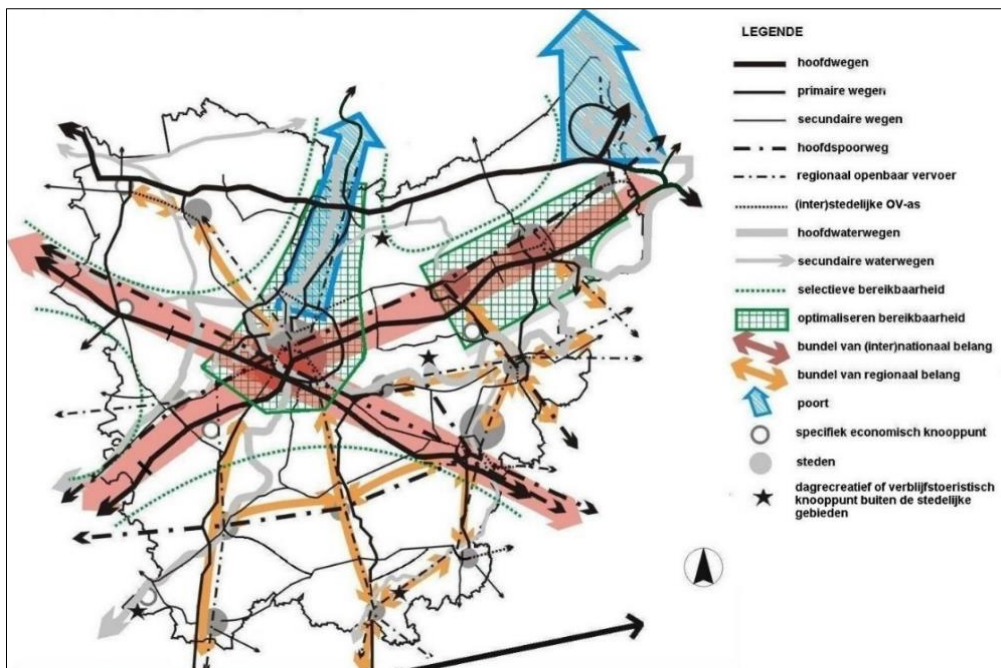
Bijkomende hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur mag volgens het PRS enkel gesitueerd worden in de stedelijke gebieden. Hierbij moet aandacht geschonken worden aan mogelijke conflicten tussen recreatie langs de Leie enerzijds, en wonen en natuur anderzijds. Ook moet rekening gehouden worden met de landschappelijke waarde van de Leievallei, mede in het belang van recreatie en toerisme in deze streek.



Figuur 6: Gewenste toeristische en recreatieve structuur

### 4.3.3. Gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren

In het PRS is voor elke deelruimte een gebiedsgerichte mobiliteitsvisie uitgewerkt. In de mobiliteitsvisie voor de Leieruimte nemen Deinze en de E17 een centrale rol op zich. Deinze vormt als kleinstedelijk gebied een centrale plaats ten aanzien van de omliggende gebieden. Het openbaar vervoer wordt opgehangen aan het station van Deinze dat op regionaal niveau zowel een verbindende als verzamelende functie uitoefent. Daarnaast fungeert de E17 met bijbehorende aftakkingen specifiek voor het autoverkeer als een hoofdinfrastructuur. De N35, die langs het plangebied loopt (Tweebruggenlaan), wordt in het PRS genoemd als secundaire weg. Als secundaire weg functioneert de N35 enerzijds als regionale verbinding tussen Tielt en Deinze en anderzijds als kleinstedelijke verzamelweg voor bedrijventerrein De Prikels en de E17.



Figuur 7: Gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren

#### 4.3.4. Kwantitatieve taakstelling inzake woonbehoefte

De taakstelling inzake woonbehoefte is gewijzigd in de partiële herziening van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (d.d. 2012).

Het Addendum bij het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geeft voor elke provincie een raming van de behoefte aan bijkomende wooneenheden<sup>2</sup> voor de periode 2007-2012. Voor Oost-Vlaanderen bedraagt deze raming naargelang een scenario van zwakke of sterke gezinsverdunding tussen de 18.804 en de 26.431 bijkomende woningen. De verdeling zoals vooropgesteld in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen naar het geheel van de stedelijke gebieden enerzijds en het buitengebied anderzijds blijft behouden. Dit betekent dat in Oost-Vlaanderen minstens 61% van de behoefte aan bijkomende woningen moet opgevangen worden in de stedelijke gebieden, en maximaal 39% in de hoofddorpen en woonkernen van het buitengebied.

Op een analoge basis wordt een verdeling gedaan van de wooneenheden voor de periode 2007-2020. Voor deze verdeling wordt gebruik gemaakt van een gesloten prognose alsook van de bevolkings- en huishoudenprognoses 2009-2030 van de Studiedienst van de Vlaamse Regering. Voor deze periode raamt de Studiedienst van de Vlaamse Regering het aantal bijkomende huishoudens op 63.220 eenheden voor de provincie Oost-Vlaanderen. Dit betekent dat er volgens deze toename 38.564 (61%) bijkomende wooneenheden in de stedelijke gebieden zouden moeten gesitueerd worden en 24.656 (39 %) in de kernen van de gemeenten van het buitengebied.

Voor de (delen van) gemeenten in de kleinstedelijke gebieden, is de kwantitatieve optie mee richtinggevend voor de afbakening van het betreffende stedelijke gebied. Binnen het stedelijk gebied moet immers minstens een juridische voorraad beschikbaar zijn om de vooropgestelde kwantitatieve optie voor het stedelijk gebied te kunnen realiseren. De kwantitatieve optie voor het stedelijk gebied is een minimum, dat eventueel overschreden kan worden indien tijdens het afbakeningsproces van de kleinstedelijke gebieden zou blijken dat de ruimtelijke potenties hiervoor aanwezig zijn.

Tabel 1: Kwantitatieve optie inzake woonbehoefte per fusiegemeente voor de periode 2007-2012 met een doorkijk 2007-2020. Deinze en Nevele dienen samen gerekend te worden gezien de fusie sinds 1 januari 2019.

gemeente	kwantitatieve optie (2007-2012)	LT kwantitatieve optie (2007-2020)	gemeente	kwantitatieve optie (2007-2012)	LT kwantitatieve optie (2007-2020)
Aalst	1050 - 1476	3056 - 3530	Lovendegem	81	167
Aalter	218	552	Maarkedal	33	106
Assenede	147	377	Maldegem	289	693
Berlare	188	445	Melle	125 - 176	312 - 422
Beveren	545 - 767	1586 - 1834	Merelbeke	260 - 366	876 - 1206
Brakel	89	184	Moerbeke Waas	80	170
Buggenhout	195	491	Nazareth	111	330
De Pinte	113 - 158	325 - 378	Nevele	151	395
Deinze	329 - 462	1106 - 1719	Ninove	438 - 616	1472 - 2017

<sup>2</sup> Onder alle woonmogelijkheden worden zowel bouwmogelijkheden als andere woonmogelijkheden (bv. huur- of koopwoningen of appartementen, serviceflats, etc.) verstaan. In deze kwantitatieve optie zitten ook het nog te realiseren sociaal objectief en de sociale koopwoningen en -kavels vervat.

De afbakening van het kleinstedelijk gebied Deinze is definitief vastgesteld in 2012 (zie paragraaf 4.1. van voorliggende scopingnota). De partiële herziening van het PRS is pas later definitief vastgesteld. Om die reden is tijdens het afbakeningsproces enkel rekening gehouden met het PRS zonder herziening (d.d. 2004). De taakstelling wonen voor de gemeente Deinze bedroeg op dat moment volgens het ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen 1.605 wooneenheden voor periode 1991-2007. Hiervan is de min. taakstelling voor het stedelijk gebied 1.154 woonegelegenheden en max. voor het buitengebied 451 woonegelegenheden. Op basis van de toename van het aantal gezinnen in de periode 1992-2002 en de periode 2003-2007 is een raming gemaakt van de invulling van de taakstelling. Uit deze toets kon geconcludeerd worden dat de taakstelling wonen tot 2007 voor het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied binnen het stedelijk gebied gerealiseerd is. De taakstelling voor het buitengebieddeel was op dat moment reeds ruim overschreden.

Tabel 2: Confrontatie van aanbod en vraag

<b>Aandeel huishoudens 1991 tov de gemeente</b>	<b>52%</b>	<b>55%</b>	<b>63%</b>	<b>66%</b>	<b>RSV (61 %)</b>
<b>Confrontatie vraag en aanbod</b>	<b>SG zAS</b>	<b>SG zAS (2)</b>	<b>SG AS</b>	<b>SG AS (2)</b>	
<b>2007-2012</b>					
<b>aanbod</b>	235	268	290	323	
<b>vraag</b>	187 tot 271	194 tot 282	227 tot 330	235 tot 341	<b>218 tot 317</b>
<b>2012-2017</b>					
<b>aanbod</b>	508	541	563	596	
<b>vraag</b>	161 tot 208	168 tot 216	196 tot 253	202 tot 261	<b>188 tot 243</b>
<b>2007-2017</b>					
<b>aanbod</b>	743	809	853	919	
<b>vraag</b>	<b>348 tot 479</b>	<b>362 tot 498</b>	<b>423 tot 583</b>	<b>437 tot 601</b>	<b>407 tot 560</b>

vraag = prognose SVR Zwakke Verdunning (ZV) en Sterke Verdunning (SV)

aanbod = woonmogelijkheden binnen de juridische voorraad

Uit bovenstaande tabel blijkt dat kwantitatief beschouwd binnen de juridische voorraad in de periode 2007-2017 en afhankelijk van de aanname van stedelijk gebied 743 tot 919 wooneenheden kunnen gerealiseerd worden, waarvan er 235 tot 323 kunnen gerealiseerd worden in de periode tot 2012 en 508 tot 596 in de periode 2012-2017.

## 4.4. Voorontwerp Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050 (2022)

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan dat een langetermijnvisie bevat voor het gebruik van de ruimte in de Provincie Oost-Vlaanderen dateert van 2004. Om haar ruimtelijk beleid te actualiseren is de Provincie Oost-Vlaanderen gestart met de opmaak van het Provinciaal Ruimtelijk Beleidsplan. De Provincie kijkt voor haar ruimtelijk beleid richting 2050.

Een ruimtelijk beleidsplan bestaat uit een strategische visie en één of meerdere beleidskaders. De opmaak van een beleidsplan volgt een formele procedure waarbij het ontwerp de laatste versie is vooraleer er toegewerkt wordt naar een definitief beleidsplan. Het ontwerp lag in openbaar onderzoek van 21 april 2023 t.e.m. 19 juli 2023. **Op 6 september 2023 besliste de Provincieraad om de voorlopige vaststelling van het ontwerp beleidsplan 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050'<sup>3</sup> in te trekken o.b.v. informele en formele reacties waaruit werd geconcludeerd dat het ontwerp beleidsplan onvoldoende gedragen werd. De basisprincipes zoals verwoord in het aanvankelijke voorontwerp van dat beleidsplan (goedgekeurd op 7 april 2022) blijven overeind. Op basis van de principes uit het voorontwerp zal gewerkt worden aan een nieuw ontwerp van beleidsplan. De Provincie Oost-Vlaanderen streeft naar een voorlopige vaststelling van een nieuw ontwerp beleidsplan in de loop van 2027.**

In de Strategische Visie van het voorontwerp ziet de Provincie vier grote uitdagingen en strategische doelstellingen voor de lange termijn.

### Uitdagingen:

1. Het verlies van biodiversiteit en ecosysteemdiensten
2. Eindige grondstoffen, energie en ruimte
3. Maatschappelijke groei en verandering
4. Klimaatverandering

### Strategische doelstellingen:

1. Het fysisch-natuurlijk systeem, de biodiversiteit en ecosysteemdiensten versterken
2. Ciculair en geïntegreerd denken en handelen
3. Duurzame maatschappelijke groei realiseren
4. Klimaatgezond zijn

Deze Strategische Visie stelt waarden, ruimtelijke principes en werkvelden voorop richting 2050 en houdt rekening met nieuwe tendensen, ontwikkelingen en onzekerheden.

### Waarden:

1. Gezondheid en veiligheid
  - Ruimte zodanig organiseren dat overlast, hinder of gevaar tot een minimum worden beperkt.
  - Ruimtelijke ingrepen kunnen helpen om de levenskwaliteit en de potentiële gezondheid van mensen in de omgeving te verhogen.
  - Ruimte voor ontspanning, recreatie en weerbaarheid tegen de klimaatverandering.
2. Kwaliteit en comfort
  - 'Ruimte maken voor mensen' door maximale interactie tussen verschillende activiteiten.

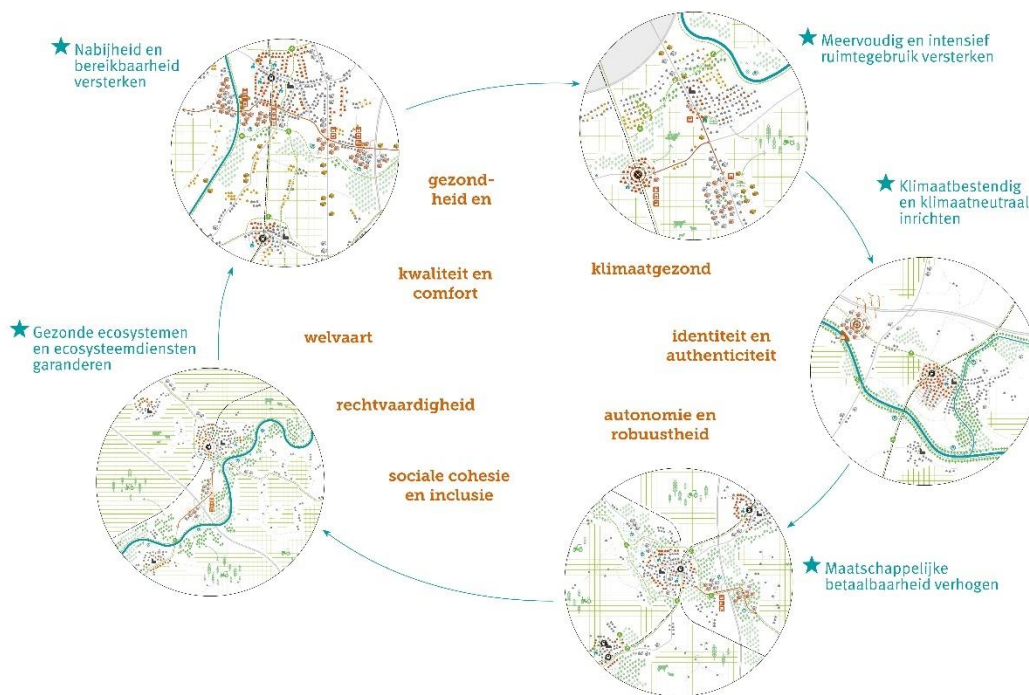
---

<sup>3</sup> Alle informatie is terug te vinden op: [Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050](#)

- Centraal: positieve beleving en hoge verblijfswaarde van de ruimte.
3. Klimaatgezond
    - Niet langer bijdragen aan klimaatcrisis, provincie weerbaar maken tegen klimaatschokken.
    - Nabijheid, ruimtelijke bundeling en balans van groen en verharding.
  4. Identiteit en authenticiteit
    - Open dialoog tussen eigen identiteit (of 'couleur locale') van een bepaalde plek, en de nieuwe maatschappelijke tendensen die elk project, studie en plan met zich meebrengen.
    - Voortdurende evenwichtsoefening tussen verschillende actoren.
  5. Autonomie en robuustheid
    - Onafhankelijke, zelfvoorzienende, sterke en veerkrachtige provincie die eigen (natuurlijke, economische...) bronnen maximaal benut en buffers voorziet om tijden van schaarste te overbruggen.
    - Proactieve en evenwichtige attitude, die rekening houdt met de lange termijn.
  6. Welvaart
    - Welvarende regio die voorziet in de behoeften van al haar inwoners.
    - Economische troeven met elkaar verbinden en met de buitenwereld.
  7. Rechtvaardigheid
    - Evenwicht bewaken tussen lusten (vlot bereikbare voorzieningen, ontspanningsmogelijkheden...) en lasten (disproportioneel grote kosten of hindernissen) in alle projecten en plannen.
  8. Sociale cohesie en inclusie
    - Sterke samenhang binnen de maatschappij.
    - Ruimtelijk beleid kan breuklijnen voorkomen of herstellen en ontmoetingen tussen verschillende bevolkingsgroepen stimuleren.

Verder wordt in het voorontwerp gesteld dat een ommekeer in de manier waarop we onze ruimte gebruiken nodig zal zijn om de strategische doelstellingen te realiseren. Het beleidsplan 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050' wil dan ook het evenwicht tussen open en bebouwde ruimte, en de ruimtelijke draagkracht herstellen door bijkomende ontwikkelingen te concentreren op plekken die strategisch gelegen zijn. Zo kiest de Provincie ervoor om open ruimte niet zomaar verder aan te snijden en gaat ze op zoek naar ruimte voor ontwikkelingen binnen het huidige ruimtebeslag. De focus wordt gelegd op het versterken van steden en kernen binnen de bebouwde ruimte op plekken met een duurzame bereikbaarheid en voorzieningen. Er wordt gewerkt aan een gezonde leefomgeving die voldoende ruimte biedt aan biodiversiteit en ecosysteemdiensten. Het ruimtegebruik wordt georganiseerd volgens de meest strategische plekken. Een gebiedsgerichte transformatie of hergebruik van ruimte is daarbij noodzakelijk.

Naast de acht kernwaarden worden vijf ruimtelijke principes naar voor geschoven die vormgeven hoe deze ommekeer concreet zal aangepakt worden:



Finaal tonen de vijf werkvelden aan hoe de Provincie de inhoudelijke ambities uit haar beleidsplan concreet wil uitvoeren:

1. Ruimtelijke governance: van participatie een automatisme maken. Partnerschappen en co-creatie staan hier centraal.
2. Sensibilisering en transitie management: uitdagingen benoemen, doelstellingen onderschrijven en plannen samen opmaken. Met sensibilisering en een duidelijke transitieaanpak worden juiste oplossingen gezocht.
3. Sterkere gebiedsgerichte benadering: specifiekere aanpak die oog heeft voor lokale en regionale kansen om in samenwerking met lokale partners 'families en opgaven' aan te pakken.
4. Instrumenten en hefboomen: nodige aanvullingen op het instrumentarium en de ontwikkeling van alternatieve actief ondersteunen.
5. Realisatiegericht aan de slag: daadkrachtig beleid uitstippelen dat actoren actief op kansen wijst en die kansen ook zelf benut.

De transities die nodig zijn om de visie voor 2050 waar te maken worden vormgegeven in drie beleidskaders, een transitie naar: een robuuste en veerkrachtige ruimte, een circularie samenleving en een solidaire (be)leefomgeving. De beleidskaders bevatten concrete doelstellingen en het operationele beleid tot 2035.



circulaire benadering van de ruimte

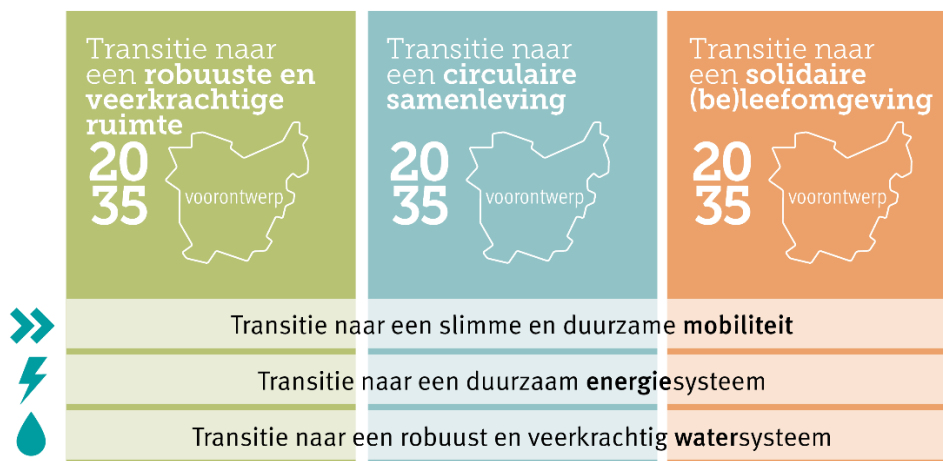
- inzetten op koppelkansen
- meervoudig ruimtegebruik, verweven van activiteiten
- samenwerken

De beleidskaders vormen de puzzelstukken van het transitieverhaal en staan ook met elkaar in verbinding: de keuzes in het ene beleidskader ondersteunen de ambities van de andere. Doorheen deze transities zitten bovendien ook transversaal drie paden verweven:

1. De transitie naar een duurzaam energiesysteem
2. De transitie naar een robuust en veerkrachtig watersysteem
3. De transitie naar slimme en duurzame mobiliteit

De Strategische Visie overkoepelt het geheel.

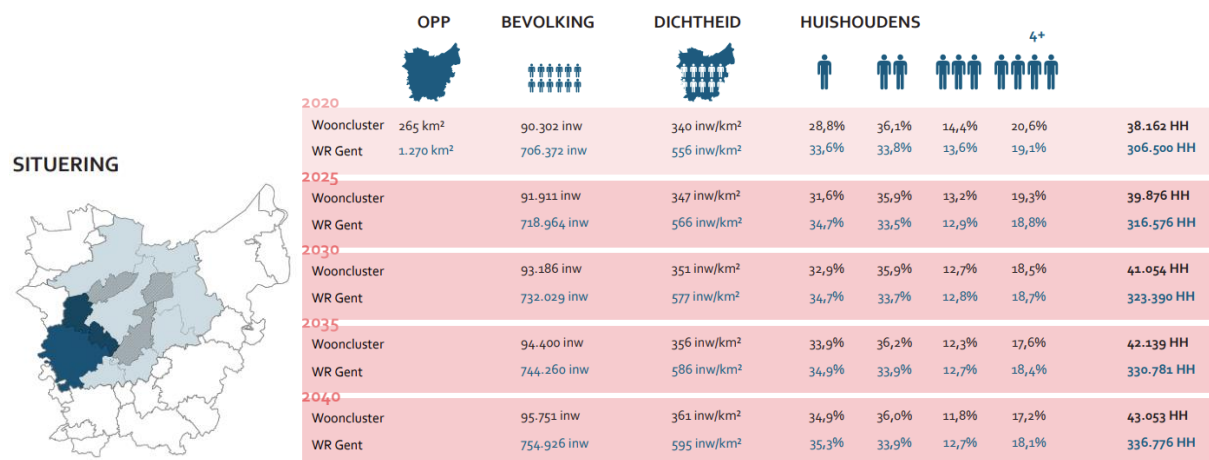
## Strategische Visie 2050



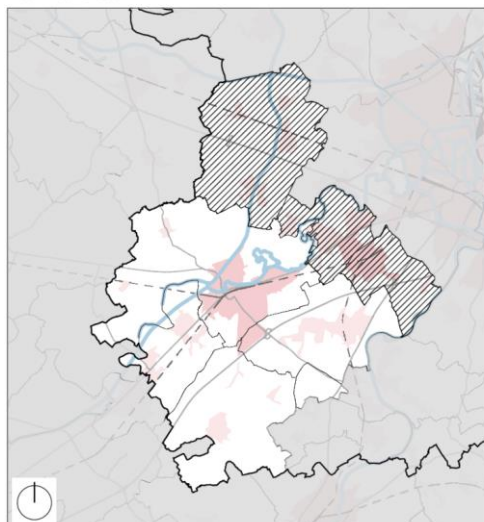
#### 4.4.1. Woonregio's in Oost-Vlaanderen (2018)

In het kader van de opmaak en verdere uitwerking van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte werd een studie gevoerd omtrent de woonregio's in Oost-Vlaanderen. Dit omdat de Provincie vooral initiatief wil nemen inzake bovenlokale aspecten, zoals het verdeelvraagstuk van de woonopgave en de demografische uitdaging. In deze studie wordt inzicht gegeven in de gemeentelijke woonbehoeften op het niveau van de woonregio, een autonoom migratiebekken met een eigen migratiedynamiek.

Deinze is een aparte cluster binnen de Gentse woonregio. Tussen 2017 en 2035 wordt een bevolkingsgroei voorspeld van 89.221 inwoners naar 95.754 inwoners. Ook wordt er groei voorspeld in het aantal huishoudens, namelijk in het aantal éénpersoons- en tweepersoonshuishoudens. Zo zouden in 2035 29,5% van de huishoudens één persoon omvatten en 37,1% van de huishoudens twee personen.



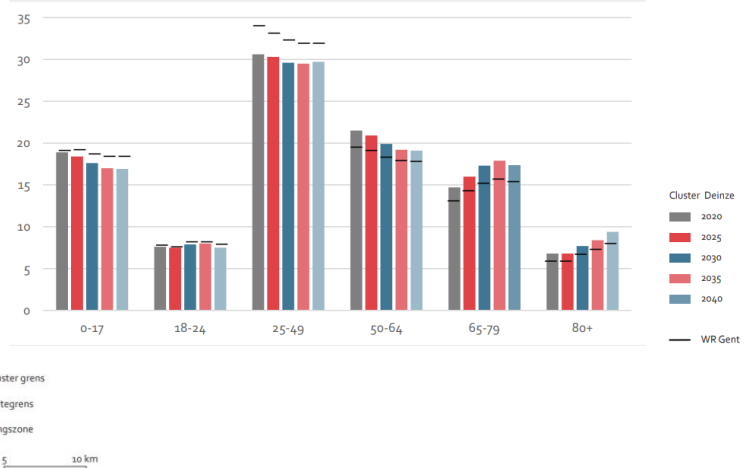
Detail Wooncluster



Autonomie



LEEFTIJDVERDELING



#### 4.4.2. Vertaalslag voorontwerp beleidsplan voor Brielmeersen

Het provinciaal domein van de Brielmeersen is gelegen binnen het stedelijk gebied van Deinze en grenst aan de stedelijke kern 'Deinze'. De stad wordt beschouwd als een kern die:

- voorzieningen biedt voor een grotere regio o.a. omwille van een hoofdwinkelgebied,
- uitermate goed bereikbaar is,
- meer dan 10 000 inwoners heeft.

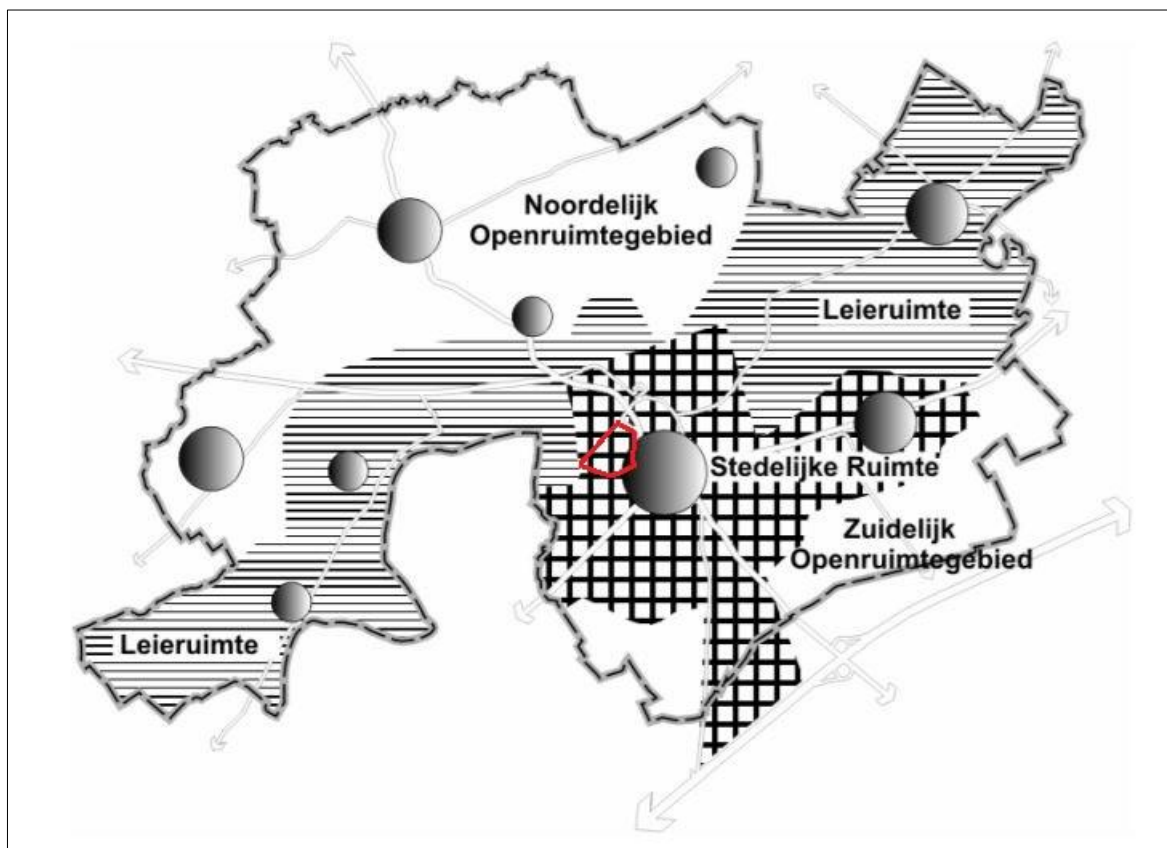
In het voorontwerp beleidsplan worden kansrijke plekken in kaart gebracht voor de robuuste openruimtegehelen. Het provinciaal domein van de Brielmeersen wordt aangeduid als een potentiële robuuste natuurverbinding. Deze verbindingen zijn geënt op de robuuste gehelen natuur om zo bestaande leefgebieden te vergroten en met elkaar te verbinden.

Daarnaast wordt ook het belang van verweving van openruimtefuncties benadrukt. Het verweven van meerdere functies die hand in hand kunnen gaan, zoals bijvoorbeeld biodiversiteit en recreatie, wordt beklemtoond. In het geval van de Brielmeersen is het belangrijk om de aanwezige recreatie op een kwalitatieve manier te verweven met het groen aanwezig op het domein.

## 4.5. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Deinze (2008) en Beleidsplan Ruimte

### 4.5.1. Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) Deinze

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) van Deinze ziet vier verschillende deelruimten: de Stedelijke Ruimte, de Leieruimte en een Noordelijk en Zuidelijk Openruimtegebied. Het plangebied ligt volledig in de Stedelijke Ruimte (zie Figuur 8). Het GRS stelt voor deze deelruimte een ontwikkelingsperspectief voorop met een sterke stedelijke dynamiek. Het gaat om een ruimtelijk zeer verdichte ruimte met de aanwezigheid van lokale en bovenlokale functies. De Brielmeersen functioneert hierbinnen als stedelijke recreatievoorziening.



Figuur 8: De vier deelruimtes volgens het GRS Deinze

Op de Gewenste Ruimtelijke Structuur (zie Figuur 9) van het GRS staat de Brielmeersen aangegeven als *stedelijk groengebied*. Het park wordt bovendien bestempeld als *kerngebied voor sport en recreatie* (aangegeven met een blauwe ster). Dit duidt erop dat de locatie als bijzonder geschikt voor recreatie wordt geacht en dat de stad de ambitie heeft om het domein als bijzondere vorm van recreatie te bestemmen.

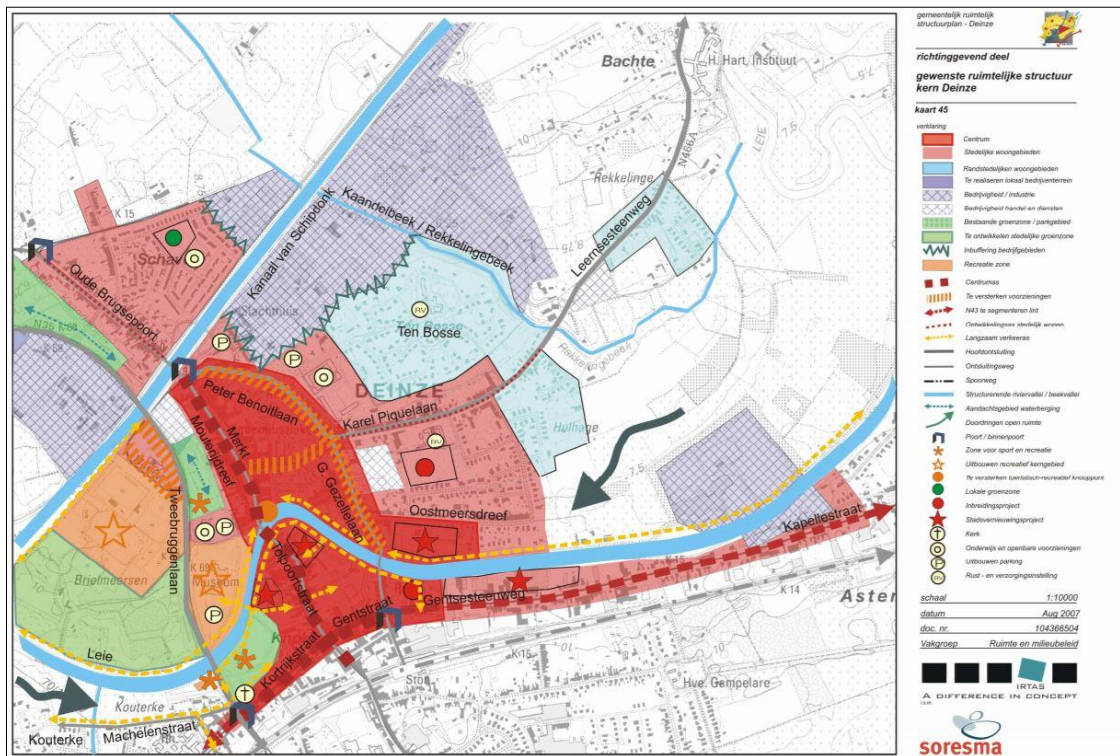
Daarnaast wordt vooropgesteld om langs de Leie-arm een groene, landschappelijke verbinding te maken vanuit de binnenstad tot in het buitengebied (de groene gestippelde pijl). De zuidkant van het plangebied vormt onderdeel van de Leie-arm en vormt daarmee onderdeel van de ambitie om hier een natuurverbindingzone van te maken. Ten slotte liggen vlak buiten het plangebied (ten zuiden en ten oosten) enkele andere knooppunten op vlak van sport en recreatie.



Figuur 9: Gewenste Ruimtelijke Structuur volgens het GRS Deinze

De ambities van de stad Deinze komen, meer in detail, ook naar voren in de Gewenste Ruimtelijke Structuur voor de kern (zie Figuur 10). Te zien is dat er een opdeling van de Brielmeersen wordt voorgesteld. Het noordelijk deel wenst men als recreatiezone te ontwikkelen (oranje) en uit te bouwen als recreatief kerngebied (oranje ster). Het zuidelijk deel wordt aangegeven als stedelijke groenzone.

Ook is op dit plan te zien dat de zone tussen het plangebied en het centrum van Deinze wordt ontwikkeld in het kader van recreatie, openbare voorzieningen en andere stedelijke functies.



Figuur 10: Gewenste Ruimtelijke Structuur voor de kern volgens het GRS Deinze

Voor de volledigheid vermelden wij dat de stad Deinze sinds 1 januari 2019 gefusioneerd is met de gemeente Nevele en dat de gemeente Nevele sedert 9 april 1998 over een bij MB goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan beschikt, zoals recent herzien (Beslissing deputatie 22 maart 2018). Nu het toekomstige gemeentelijk RUP voor de Brielmeersen zich uitsluitend bevindt op het grondgebied van de toenmalige stad Deinze, wordt het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Nevele hier niet *in extenso* opgenomen. De informatie (tekst- en kaartenbundels) over dit gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Nevele is net zoals deze over het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Deinze integraal terug te vinden op de stedelijke website: Ruimtelijke structuurplannen – Stad Deinze.

## 4.5.2. Beleidsplan Ruimte Gemeente Deinze

### 4.5.2.1. Algemeen over het planvormingsproces

Het huidige Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Deinze (GRS Deinze) dat een langetermijnvisie bevat voor het gebruik van de ruimte op het grondgebied van de toenmalige stad Deinze (vóór de inwerkingtreding van de fusie vanaf 1 januari 2019) dateert van 2008. Om haar ruimtelijk beleid te actualiseren is de stad Deinze gestart met de opmaak van het Beleidsplan ruimte. Bij de aanvang van het planproces voor het RUP Brielmeersen is de stad bezig met de opmaak van de beleidskaders en de strategische visienota.

Volgende procedurestappen zijn eraan voorafgegaan:

- Op dinsdag 8 oktober 2019 was er een inspiratiesessie met **voormalig** Vlaams Bouwmeester Leo Van Broeck, dat gold als startmoment voor de opmaak van het beleidsplan ruimte voor de stad Deinze. Aansluitend op de plenaire presentatie werden brainstormsessies gehouden met de aanwezigen. Deze input wordt meegenomen voor de opmaak van de **conceptnota** die in bijlage ook de resultaten van deze sessie bevat.
- Op 28 november 2019 heeft de gemeenteraad van de fusiestad Deinze het principe van de opmaak van een beleidsplan ruimte goedgekeurd.
- Op 23 februari 2021 nam het schepencollege kennis van het participatief traject voor kinderen en jongeren in het kader van de opmaak van het beleidsplan ruimte.
- Het college van burgemeester en schepenen keurde in zitting van 26 oktober 2021 de **procesnota** goed. De procesnota is de wegwijzer voor de opmaak van het beleidsplan en houdt conform artikel 2.1.12, derde lid VCRO en artikel 36 van het uitvoeringsbesluit, de procesinformatie bij. Hij bevat alle stappen naar de goedkeuring van het beleidsplan ruimte Deinze.
- Het college van burgemeester en schepenen keurde in zitting van 17 mei 2022 de **conceptnota** goed (zie hieronder: 4.5.2.2. De conceptnota).
- **Raadpleging van het publiek – deel 1 (art. 2.1.11, § 2 VCRO):** Gedurende een periode van 30 dagen (15 juni t.e.m. 14 juli 2022) kon elke burger de conceptnota digitaal consulteren op de stedelijke informatiekanalen zoals de stedelijke website en het platform goedgezegd.deinze.be. Men kon van half juni tot half juli 2022 de nota ook raadplegen in het Dienstencentrum Leiespiegel waar het beleidsplan ruimte ook gevisualiseerd werd met een mobiele expositie. Ook in het infomagazine D17 werden de krachtlijnen van de conceptnota worden verbeeld.
- De conceptnota werd voorgelegd aan de gemeenteraad en de GECORO alsook ook aan het departement Omgeving van de Vlaamse overheid, de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen en de colleges van burgemeester en schepenen van de aangrenzende steden en gemeenten. De verschillende instanties en adviesorganen kregen de mogelijkheid om te reageren op de inhoud van de conceptnota.

- **Raadpleging van het publiek – deel 2 (art. 2.1.11, § 2 VCRO):** Vanaf het najaar van 2022 tot het voorjaar 2023 werd een participatieproject georganiseerd in de zeventien dorpen, bestaande uit gesprekavonden onder de noemer **‘Ronde van de Dorpen’**, waarvan de input wordt meegenomen bij de opmaak van het beleidsplan Ruimte.
- Het College van Burgemeester en Schepenen keurde in zitting van 9 mei 2023 het document **‘Plan-MER Beleidsplan Ruimte Gemeente Deinze-kennisgeving’** goed (artikel 4.2.8. Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, zoals gewijzigd bij art. 4 Decr. VI. Parl. 27 april 2007 (B.S., 20 juni 2007). Het document vormt de formele kennisgeving voor het milieueffectentrappoot (MER) dat wordt opgesteld in het kader van het planvormingsproces voor het Beleidsplan Ruimte Deinze. De kennisgeving wil de administraties en bredere bevolking informeren over de onderzoeksmethodologie die zal gebruikt worden om het milieueffectenonderzoek voor het Beleidsplan Ruimte te voeren. Daarnaast krijgen adviesinstanties en publiek via de kennisgeving eveneens de kans hun bemerkingen op de onderzoeksmethodes van het plan-MER kenbaar te maken. Gezien de beoordeling van de milieueffecten parallel verloopt met het planvormingsproces voor het Beleidsplan Ruimte bevat deze kennisgeving eveneens een eerste milieueffectenbeoordeling van de voorliggende strategische visie. **De kennisgeving van het plan-MER voor het beleidsplan ruimte Deinze lag ter inzage van 6 november 2023 tot en met 5 december 2023. Op 29 januari 2024 heeft Team Omgevingseffecten, overeenkomstig artikel 4.2.8 §6 van het Decreet algemene bepalingen milieubeleid (DABM), een beslissing genomen met betrekking tot de richtlijnen voor het opstellen van het plan-MER voor het Beleidsplan Ruimte Deinze. Onder het nummer PL0307 werden deze richtlijnen gepubliceerd op [www.omgeving.vlaanderen.be/mer-dossierdatabank](http://www.omgeving.vlaanderen.be/mer-dossierdatabank). De richtlijnen zijn bedoeld om richting te geven aan de inhoud van het op te stellen plan-MER. Het plan-MER moet voldoen aan deze richtlijnen.**

#### 4.5.2.2. De conceptnota ‘Deinze 2040’

Het besluit van de Vlaamse regering van 30 maart 2018 houdende nadere regels voor de opmaak, de vaststelling en de herziening van ruimtelijke beleidsplannen stelt dat een conceptnota op hoofdlijnen aangeeft welk ruimtelijk beleid een gemeente in de toekomst wil voeren. Zij geeft kernachtig de ambities op dit vlak weer. Zij vormt het voorwerp van een publieke consultatie. Dat betekent dat alle bewoners, de GECORO, de gemeenteraadsleden, de nabuurgemeenten, de andere overheden enz. kunnen reageren op de geformuleerde ambities. De spelregels van deze publieke consultatie zijn vastgesteld in bovengenoemd besluit. Stad Deinze heeft in haar conceptnota zo duidelijk mogelijk aangegeven welke krachtlijnen zij wil hanteren voor het toekomstig ruimtelijk beleid en welke de mogelijke gevolgen zijn op het vlak van ruimtelijke ordening. Uiteraard is dit geen beslist beleid, maar wel een aanzet voor verdere discussie en visievorming. Ook wordt aangegeven welk onderzoek noodzakelijk is om de visie en de krachtlijnen goed en gemotiveerd te onderbouwen.

De conceptnota is als volgt opgebouwd in twee hoofdstukken:

- In het hoofdstuk ‘Deinze vandaag’ geeft de planinitiatiefnemer beknopt weer welk ruimtelijk beleid er reeds is gevoerd op het grondgebied van Deinze en welke projecten hieruit zijn voortgevloeid.
- Het hoofdstuk ‘Deinze 2040’ geeft kernachtig de ambities weer voor het toekomstig ruimtelijk beleid en illustreert dit met enkele toonaangevende voorbeelden of verduidelijkt welke plannen de stad Deinze als planinitiatiefnemer heeft om deze ambities te realiseren.

## **Hoofdstuk 'Deinze vandaag'**

Het ruimtelijk beleid van de stad Deinze hangt nauw samen met de onderscheiden ruimtelijke structuren:

### Het stedelijk gebied

De beleidsvisie is geënt op het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, en meerdere masterplannen en conceptstudies die op hun beurt aan de basis liggen van de stadskernvernieuwing in het stadscentrum van Deinze en in de randstedelijke woonkernen Petegem en Astene.

### De dorpen

De stad Deinze ambieert ook dorpskernvernieuwing in haar veertien dorpen die tot het landelijk gebied behoren.

### De open ruimte

Het beleid met betrekking tot de open ruimte focust onder meer op het versterken van rivier- en beekvalleien, beheer van kouter- en bulkenlandschappen, recreatief medegebruik en een gedifferentieerde, gebiedsgerichte aanpak die resulteert in de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen (zoals bijvoorbeeld voor de parkbosbegraafplaats).

### Bedrijventerreinen

Het beleid zet in op de zorg voor de vier grote en de lokale bedrijventerreinen, een versterkend beleid rond regionale bedrijvigheid (knooppunt E17) en ontwikkelingsperspectieven voor zonevreemde bedrijven.

### Het overkoepelend beleid

Het overkoepelend beleid wordt vormgegeven door middel van sectorale beleidsplannen zoals het mobiliteitsplan (2016-2017), het strategisch commercieel plan Deinze (2015) en het klimaatplan 2022.

## **Hoofdstuk Deinze 2040**

Vertrekkend vanuit het bestaande beleid worden de ambities en doelstellingen per ruimtelijke structuur geformuleerd:

### Ambities voor de open ruimte

- Deinze vrijwaart haar open ruimte en herleidt bijkomend ruimtebeslag binnen de open ruimte minstens tot nul.
- Deinze zet haar gedifferentieerd open ruimte beleid verder. Dit beleid houdt rekening met de eigenheid van elk open ruimte gebied en versterkt de diverse landschappelijke structuren.
- Deinze versterkt haar rivier- en beekvalleien zodat zij de nodige ruimte voorzien voor water en natuurontwikkeling. Zij moeten klimaatrobuust worden ingericht.
- Deinze gaat samen met de landbouwers en de landbouwactoren op zoek naar duurzame oplossingen. Landbouwbedrijven moeten behouden blijven en de mogelijkheid krijgen zich verder kwalitatief te ontplooien.
- Deinze zet in op de versterking van de natuurrijke gebieden en brengt ze met elkaar in verbinding omwille van hun ecologische en/of maatschappelijke meerwaarde.
- Deinze verhoogt de beleving van de open ruimte door in te zetten op de heterogene landschapskenmerken die de open ruimte van Deinze kenmerken. De open ruimte moet beter doorwaadbaar en toegankelijk worden gemaakt voor alle Deinzenaars en haar bezoekers met behulp van een kwalitatief fiets- en wandelnetwerk.

### Ambities voor de dorpen

- Deinze behoudt en versterkt de identiteit van elk dorp. Dit betekent niet dat er een stolp over wordt geplaatst en er geen dorpskernvernieuwing meer mogelijk is.
- Deinze verliest de dorpen niet uit het oog en versterkt de verbondenheid tussen het stedelijk gebied en de dorpen.
- Deinze maakt verder werk van actieve buurtwerking en een versterking van het gemeenschapsleven. Elk dorp moet een kwalitatief dorpshuis huisvesten.
- Deinze richt de steenwegen op een veiligere, meer kwalitatieve en aantrekkelijke manier in en integreert ze meer in het dorpsweefsel.
- Deinze behoudt en versterkt alle grote en kleine groenblauwe structuren en bouwt ze verder uit. Hiervoor gaat Deinze actief op zoek naar bijkomende ontharding.
- Deinze zet in op de dorpsranden zodat zij zachte overgangen vormen tussen de dorpen enerzijds en de open ruimte anderzijds. Een goede beleving en beeldkwaliteit staan hierbij voorop.

### Ambities voor het stedelijk gebied

- Deinze integreert stadsvernieuwingsprojecten, op de juiste plek en met de nodige kwaliteit op vlak van schaal, architectuur, publieke ruimte enz., in de huidige stedelijk woonkern. Zij zet in op een projectmatige benadering waarbij een hoge leefkwaliteit wordt nagestreefd.
- Deinze zet in op een goede mix aan woningen in het stedelijk gebied, die zowel jongeren als ouderen evenals meer kwetsbare gezinnen met elkaar verweven.
- Deinze versterkt het kernhandelsgebied (Tolpoortstraat - Markt) als de hotspot voor horeca- en detailhandelszaken. Deinze zet maximaal in op de nabijheid van kleine tot middelgrote (weinig hinderende) bedrijvigheid. Hierbij richt Deinze zich nog meer op startende ondernemers, maakindustrie en korte keten bedrijvigheid die te verweven zijn met het stedelijk gebied.
- Deinze vermijdt monofunctionele wijken in het stedelijk gebied en voorziet binnen wandelafstand van elke (woon)wijk dagelijkse voorzieningen zoals onderwijs, zorg en ontspanning.
- Deinze voorziet voldoende stadsparken, sport-, spel- en ontspanningsmogelijkheden op maat van elke wijk en voor elk seizoen.
- Deinze versterkt het huidige vrijetijdsaanbod en blijft zoeken naar bijkomende en meer gevarieerde socio-culturele activiteiten, geclusterd bij het bestaand aanbod en toegankelijk voor alle Deinzenaars.
- Deinze houdt en maakt de vele voorzieningen en publieke ruimten nabij en goed bereikbaar.
- Deinze gaat daarbij uit van het principe van de vijftienminutenstad, waarbij alles binnen de vijftien minuten met de fiets of te voet bereikbaar is, in haar stedelijk gebied.
- Deinze bouwt verder aan een sterke stadsboulevard. Goed uitgebouwde toegangswegen en -poorten met randparkings takken hierop aan, evenals volwaardige trage verbindingen richting en binnenin het autoluw stadscentrum.
- Deinze richt het station in als interregionaal Hoppin-punt, waar alle mogelijke duurzame vervoersmiddelen worden samengebracht (openbaar vervoer, (deel)fietsen en deelwagens, oplaadpunten enz.). Zij richt de stationsbuurt in als aangename woon- en werkomgeving.
- Deinze versterkt haar groenblauwe ruimten binnen het stedelijk gebied, vermits zij de dragers van leefkwaliteit en stadsvernieuwing vormen.

### Ambities voor de bedrijventerreinen

- Deinze geeft niet te verweven ondernemingen een plaats op de bedrijventerreinen en doorbreekt de monofunctionaliteit van deze terreinen door ondersteunende functies voor de bedrijven er te integreren. Bijkomend maakt Deinze de nodige ruimte vrij voor nieuwe geïnteresseerde en groeiende ondernemers.
- Deinze ambieert dat elk bedrijventerrein aandacht heeft voor en inzet op hernieuwbare energiebronnen, circulaire economische activiteiten, groenblauwe dooradering en voldoende publieke open ruimten.
- Deinze stimuleert en faciliteert de multimodaliteit van de bedrijventerreinen, waarbij aandacht gaat naar openbaar vervoer, goede en veilige fietsverbindingen tot aan en doorheen de bedrijvenszones en watergebonden bedrijvigheid.
- Deinze waakt over een goede inpassing van de bedrijven(terreinen) in de directe omgeving.

Het plangebied van het RUP Brielmeersen situeert zich op volgende manier binnen de ambities van de conceptnota: de toekomstplannen voor de opwaardering van de sport- en recreatiecluster Brielmeersen is net zoals deze van de Palaestra prioritair. De Brielmeersen worden namelijk verder uitgebouwd tot provinciaal recreatiedomein en sportcluster en de realisatie van het nieuw stadionproject illustreert de hoge ambitiegraad (Deel II, p 66).

### **Onderzoekstrajecten**

De conceptnota bevat vervolgens een aantal vervolgtrajecten die uitmonden in volgende beleidskaders:

- Open ruimte
- Stedelijk gebied
- Dorpen
- Bedrijventerreinen

### **Resultaten gelopen participatietraject**

De conceptnota bevat tenslotte de resultaten van de sessies 'Deinze 2040' en de resultaten van de inspiratiesessie met Leo Van Broeck.

## 4.6 Mobiliteitsplan Deinze (2017)

Het huidige mobiliteitsplan van de stad Deinze werd definitief vastgesteld op 28 juni 2018.



Figuur 11: Eindbeeld 2030 volgens het ontwerp Mobiliteitsplan Deinze

Het mobiliteitsplan zet volop in op duurzame mobiliteit. Bereikbaarheid met de auto van alle voorzieningen wordt gevrijwaard, maar er wordt voorrang gegeven aan de bereikbaarheid te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer (STOP-principe).

Het centrum van de stad bestaat uit een autoluwe zone. Deze autoluwe zone sluit vrijwel aan bij het plangebied voor het RUP Brielmeersen. Naast het autoluwe centrum, zet de stad in het mobiliteitsplan ook volop in op fijnmazigheid en doorwaadbaarheid voor voetgangers en fietsers. Er wordt ook prioriteit gegeven aan het wegwerken van barrières zoals de Leie, kanalen en drukke gewestwegen voor zachte weggebruikers middels bruggen en tunnels. Het plangebied wordt dankzij het fijnmazig netwerk voor zachte weggebruikers goed ontsloten voor voetgangers en fietsers. Tegelijkertijd zal de Tweebruggenlaan een belangrijke verkeersas blijven voor het gemotoriseerde verkeer, met name voor de verbinding tussen het noorden en het zuiden van de stad. Het plangebied zal dus voor zowel zacht als gemotoriseerd verkeer een goed bereikbare locatie blijven.

## 4.7 Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan (2023)

In 2019 werd Vlaanderen ingedeeld in 15 vervoerregio's. Deinze werd, samen met 22 andere steden en gemeenten, ondergebracht in de vervoerregio Gent. Deze vervoerregio beslaat een oppervlakte van ca. 1200 km<sup>2</sup>. Eén van de belangrijkste taken van de vervoerregio is de vaststelling van een regionaal mobiliteitsplan (RMP). Het ontwerp RMP werd op 22 maart 2023 voorlopig vastgesteld door de vervoerregioraad en op 8 mei 2023 is het ontwerp RMP door de minister goedgekeurd. Het voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en het ontwerp plan-MER voor de vervoerregio Gent lagen in openbaar onderzoek van 31 mei tot en met 29 juli 2023. Het Regionaal Mobiliteitsplan 2030-2050 voor de vervoerregio Gent werd door de Vervoerregioraad op 21 december 2023 definitief vastgesteld en vervolgens keurde de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Lydia Peeters, dit plan officieel goed. Dit plan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn (2030) vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi.

Op 7 juli 2020 keurde de Gentse vervoerregio de oriëntatienota goed. Het vormt een eerste stap in de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. Deze nota omschrijft enerzijds hoe onze mobiliteit georganiseerd is, hoe de bestaande netwerken gebruikt worden, hoe we ons verplaatsen, welke verplaatsingsrelaties er zijn etc. Anderzijds komen knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen aan bod. Samengevat geeft de oriëntatienota een beeld van de bestaande toestand van mobiliteit in de vervoerregio Gent.

Op 28 januari 2022 werd de visienota goedgekeurd door de vervoerregioraad. Deze nota omvat de visie op de gewenste mobiliteit in 2030 binnen de vervoerregio en zet de strategische lijnen uit die de basis vormen voor het uitwerken van mobiliteitsnetwerken. Het mobiliteitsplan wordt de leidraad voor de mobiliteit in de vervoerregio Gent. Er worden zeven ambities geformuleerd met daaraan gekoppeld strategische doelstellingen. Er worden evenzeer concrete operationele doelstellingen voorgesteld.

### Ambities:

1. Bereikbaar
2. Klimaatgezond
3. Attractief
4. Gezond en veilig
5. Inclusief
6. Innovatief en welvarend
7. Partnerschap

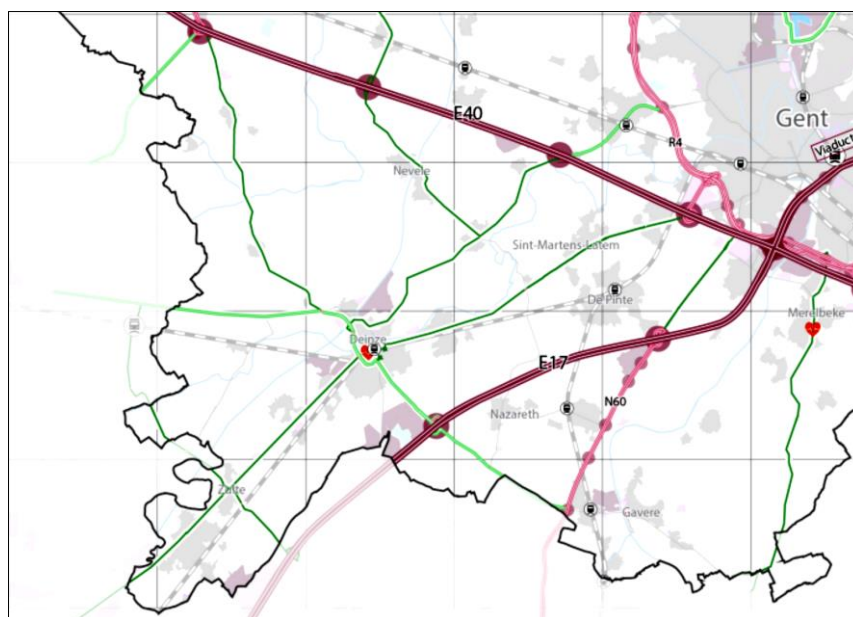
De strategische doelstellingen die gekoppeld worden aan bovenstaande ambities worden vertaald naar operationele doelstellingen:

1. Modal shift personenvervoer: auto-aandeel tegen 2030 terugbrengen tot 50% en het aandeel duurzame modi verhogen naar 50%. Tegen 2040 is het de ambitie om het auto-aandeel in de vervoerregio verder te laten dalen tot 40% (en dus 60% duurzame modi).
  - a. De som van de knooppuntwaarden voor openbaar vervoer en fiets te Deinze is 5 op 8. Het vormt een objectieve maatstaf voor het 'potentieel tot modal shift'. Dit in vergelijking met Gent die 8 op 8 scoort.
  - b. Verder wordt de ambitie voor de modal shift van het personenvervoer verder verfijnd. Voor 2030 is de ambitie modal split voor de stad Deinze 58% duurzame vervoersmodi. Kortom, hoger dan het algemene gemiddelde van 50% voor de volledige vervoerregio Gent.
2. Modal shift logistiek vervoer: het aandeel spoor en binnenvaart in de modale verdeling van het logistieke transport neemt toe tot 30%.

3. Verkeersdoden en -gewonden: het streven naar nul verkeersdoden (cfr. 'Vision Zero' van de Vlaamse Overheid).

Ook wordt in het ontwerp RMP een nieuwe wegcategorisering vastgelegd (zie Figuur 12) met als doel een robuust wegennet voor vlot en veilig verkeer te realiseren. De categorisering valt uiteen in het hoofdwegennet (zorgt voor vlotte afwikkeling van doorgaand verkeer en is drager van het doorgaand vrachtverkeer), het dragend wegennet (bestaat uit verbindingswegen die ingeschakeld kunnen worden bij calamiteiten of onderbrekingen in het hoofdwegennet, ondersteund het hoofdwegennet) en het lokaal wegennet (bestaat uit lokale wegen zonder verbindingfunctie).

Het plangebied van het RUP Brielmeersen wordt in het oosten afgebakend door de Tweebruggenlaan (N35). De N35 wordt gecategoriseerd als regionale weg (RW) (onderdeel van het dragend wegennet). Een RW maakt verbinding tussen de grootste gemeenten onderling (waarbij een verbinding via enkel het hoofdwegennet een te grote omrijfactor heeft), alsook tussen die gemeenten en het hoofdwegennet en tussen het hoofdwegennet en regionale logistieke knopen. Het plangebied van het RUP Brielmeersen wordt in het noordoosten afgebakend door de Stadionlaan (N466), gecategoriseerd als interlokale weg (IW) (onderdeel van het dragend wegennet). Een IW verbindt niet-aanpalende gemeenten en ontsluit belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. De interlokale wegen kunnen als laagste niveau van verbindingswegen ingeschakeld worden om capaciteitsproblemen op het hoofdwegennet op te vangen. De inrichting van deze wegen moet overeenkomen met de basisprincipes inrichting robuust wegennet.



Figuur 12: Wegencategorisering ontwerp regionaal mobiliteitsplan

## 5. FEITELIJK BESTAANDE TOESTAND

Zie 'Topografische kaart' en 'Orthofoto' in de bijlagen 2 en 3.

### 5.1. Situering en historiek

Deinze is een stad met circa 45 000 inwoners gelegen aan verschillende waterlopen. De stad is ontstaan aan de rivier de Leie. Vanwege de meanderende vorm van de rivier is deze in de 19<sup>e</sup> eeuw gekanaliseerd, waardoor de rivier ten westen van de stad een andere loop kreeg. Ter verbetering van de vaarroute tussen Deinze en Gent en als route naar de Noordzee, is in deze zelfde periode het Afleidingskanaal van de Leie gegraven, die de kern van Deinze aan de noordkant passeert. Zodoende is de stad op een kruising van waterwegen komen te liggen. Het plangebied is direct gelegen aan deze kruising.

Het plangebied was van oudsher onderdeel van het natte valleilandschap van de Leie. De natte gras- en hooilanden langs de rivier, ook wel meersen genoemd, gaven het gebied zijn naam. Met de komst van het Afleidingskanaal van de Leie kwamen de Brielmeersen al redelijk geïsoleerd te liggen. In de jaren '70 wordt tussen de Brielmeersen en het centrum van Deinze de Tweebruggenlaan aangelegd. Hiermee is het isolement van de Brielmeersen compleet. De Brielmeersen zelf worden in deze periode ingericht als sport- en recreatiedomein. Deinze kent in deze periode een sterke groei, vooral aan de oostzijde, en de Brielmeersen zijn hierdoor meteen een belangrijke aantrekkingspool voor de bewoners van Deinze, maar ook voor bezoekers uit de wijde omgeving.

Het plangebied heeft een grootte van ca. 41 ha, gelegen vlak naast het stadscentrum van Deinze. Het bestaat uit een recreatief domein in eigendom van de Provincie Oost-Vlaanderen (ca. 28 ha) en een sportsite met een reeks van sportvelden in eigendom van de stad Deinze (onder meer een atletiekpiste en oefenvelden voor het voetbal, waaronder vier kunstgrasvelden) en een voetbalstadion, waarvan de stadiongronden in eigendom zijn van Dakota Vastgoed bv. De Koninklijke Maatschappij Sportkring Deinze (KMSK Deinze vzw; Stadionlaan 5, 9800 Deinze) is opstalhouder van de hoofdtribune en de daarbij horende lokalen. De tijdelijke tribune wordt gehuurd door Deinze Football Club nv, Stadionlaan 5 te Deinze, die er de bouwheer van is. Hoewel het gebied enigszins geïsoleerd gelegen is, is zowel het centrum van Deinze, als de open ruimte vlak buiten de stad, zeer nabij. Het gebied heeft met andere woorden, samen met het gebied van de Brielpoort, het Leietheater, Dienstencentrum Leiespiegel en het Mudel, een groot potentieel als schakelgebied tussen stad en omliggend landschap.

## 5.2. Analyse van de bestaande structuur



*Figuur 13: Bestaande structuur*

### 5.2.1. Structuur van het park

Bij een bezoek aan de Brielmeersen valt vooral de grote versnippering van het domein op. Deze versnippering zorgt ervoor dat het voor de bezoeker soms moeilijk is om zich te oriënteren. Hierdoor worden sommige delen van het domein weinig gebruikt en andere juist zeer veel. Door de vele barrières in het gebied zoals grondlichamen, bosfragmenten en verspreide bebouwing, is de openruimtestructuur van het gebied niet eenduidig en slecht leesbaar. Daarnaast is er onvoldoende hiërarchie binnen de bouselementen te ontdekken. Ook het gebrek aan hiërarchie in de padenstructuur versterkt het beeld van versnippering.

Ook op het laagste schaalniveau en op vlak van beeldkwaliteit is er een gebrek aan identiteit en samenhang. Er is verschil in de aanleg van paden (materiaal, breedte), straatmeubilair, verlichting, vuilnisbakken en ook de hekwerken en terreinafsluitingen verschillen doorheen de ganse site. De inzet van eenduidige landschappelijke elementen ontbreekt zowel op de sportsite als op het recreatief domein.

### 5.2.2. Natuurlijke structuur

Door de oeverinrichting van zowel de Leie als het Afleidingskanaal van de Leie, lijken beide erg veel op elkaar. Hierdoor is de leesbaarheid van de Leie als natuurlijke rivier (waar de stad Deinze aan ontstaan is) grotendeels verdwenen. Toch is het water van de Leie redelijk goed beleefbaar vanaf het jaagpad. Door de dichte bebossing tussen het jaagpad en de Brielmeersen is de relatie tussen het domein en de Leie echter op de meeste plaatsen minimaal. De Leie bezit de potentie om de bezoekers vanaf het centrum van Deinze naar de Brielmeersen te begeleiden, maar deze route is gefragmenteerd en niet altijd goed leesbaar en herkenbaar. Daarnaast doet de inrichting van de oevers ter hoogte van de jachthaven, met siergrassen en harde kades, afbreuk aan de herkenbaarheid van de Leie als natuurlijke rivier.

Binnen het **plangebied** is water vooral op een kunstmatige, parkachtige manier toegevoegd. Bij de aanleg van het park was het water voor de bezoeker een belangrijke begeleider doorheen het park. Doorheen de jaren is deze structuur en logica verdwenen. Doordat het watersysteem binnen het domein niet in verbinding staat met de Leie, zijn de gebruiksmogelijkheden eenzijdig.

Er liggen nog veel kansen om door middel van omvorming van de bestaande groentypen de ecologische waarde binnen het gebied te vergroten. Er zijn momenteel veel inheemse soorten met een beperkte ecologische waarde aanwezig. Ook ontbreken er ecologisch interessante overgangen in het domein, zoals bosranden. Bovendien wordt de ecologische waarde van het park beperkt door het intensieve beheer van het domein, met name van de gazons.

### 5.2.3. Relatie met de stad

Deinze is als centrumstad erg in ontwikkeling. Stedelijke vernieuwingsprojecten zoals het Stedelijk Wonen aan de Leie I en II (reconversie van de Molens van Deinze tot een nieuwe stadswijk 'Leiehof' en de omvorming van de oude stadsgasfabriek in de Louis Dhontstraat tot een woonsite met twee woontorens, 'Leietop') en de nieuwe beeldbepalende stedelijke gebouwen van de KADE (Leiedam-Kalhofstraat), Leiespiegel en Leietheater (Brielstraat) zorgen voor een ruimtelijke kwalitatieve impuls waar het domein de Brielmeersen op in kan haken. In veel van de ontwikkelingen wordt gezocht naar relaties tussen de verschillende stedelijke fragmenten. Zo werd op 15 mei 2021 een nieuwe brug over de Leie in gebruik genomen ('Brielpoortbrug') die de Tolpoortstraat verbindt met de Brielpoort. Dit speelt indirect een rol voor de Brielmeersen.

Het isolement van het domein van de Brielmeersen hangt sterk samen met de moeilijke bereikbaarheid en het haast onzichtbaar zijn van het domein. De Tweebruggenlaan (**N35**) is een verkeersader die voor het grootste deel hoger ligt dan het domein. Een groenscherm langs de westzijde van deze N-weg, geeft geen enkele vorm van herkenning of zichtbaarheid. De verhoogde positie van de weg en de beperkte landschappelijke inpassing versterken het gevoel van isolement.

De toegangen naar het domein liggen op moeizame, haast onzichtbare plaatsen. De hoofdtoegang tot zowel het provinciaal domein als tot de sportinfrastructuur zit aan de 'achterzijde' van het gebied. Een moeilijke afslag vanaf de Stadionlaan net halverwege de bocht, leidt naar een parkeerveld. Langs hier ligt de toegang tot het provinciaal domein, maar ook naar de atletiek en het voetbal.

Onder het viaduct van de Tweebruggenlaan (N35), in het verlengde van de Lucien Matthyslaan, bereik je via het parkeerterrein van de jachthaven de andere toegang tot het provinciaal domein. Een moeizame onderdoorgang onder de N-weg waar de begeleiding door de Leie verloren gaat, een rommelige inrichting en een overmaat aan verharding, een veelheid aan hekwerken, zorgen ook hier voor een weinig kwalitatieve toegang tot het domein.

Tot slot is er een toegang voor voetgangers en fietsers aan de Tweebruggenlaan (N35). Die was tot voor kort niet meer dan een kleine poort in het hekwerk, met een paadje naar de sportvelden. Recent is er in het verlengde van de Brielstraat echter een breder pad voor voetgangers en fietsers aangelegd.

#### 5.2.4. Recente vergunningen en realisaties

##### 5.2.4.1. *Vergunning verbouwing stadion*

De stad Deinze heeft op 8 mei 2018 een omgevingsvergunning onder voorwaarden verleend voor de verbouwing van het stadion.

##### 5.2.4.2. *Vergunningen omgevingsaanleg tijdelijke tribune*

Op 31 maart 2022 heeft de stad Deinze in eerste aanleg een omgevingsvergunning verleend voor reliëfwijziging, sloopwerken en rooien bomen.

Er werd beroep aangetekend tegen deze vergunning bij de deputatie. In zitting van 20 juli 2022 heeft de deputatie het beroep onontvankelijk verklaard.

Tegen deze beslissing werd door bv Deinze Koopcenter beroep ingesteld bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

In zitting van 13 juli 2023 heeft de Raad voor Vergunningsbetwistingen de beslissing van de deputatie vernietigd.

De deputatie heeft de omgevingsaanleg opnieuw vergund in zitting van 5 oktober 2023.

##### 5.2.4.3. *Vergunningen tijdelijke voetbaltribune*

De stad heeft een omgevingsvergunning afgeleverd op 7 februari 2023. De aanvraag omvatte een omgevingsvergunning van bepaalde duur, meer bepaald voor 24 maanden, voor de oprichting van een supportertribune waarbij de capaciteit van het stadion slechts beperkt toeneemt van 7.515 naar 8.012 plaatsen.

Tegen deze vergunning werd beroep ingesteld bij de deputatie (7 maart 2023).

De deputatie heeft de tijdelijke voetbaltribune in beroep vergund in zitting van 29 juni 2023.

De procedure m.b.t. de tijdelijke voetbaltribune loopt momenteel voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

#### 5.2.4.4. Vergunningen kunstgrasvelden sportcluster stad Deinze

De deputatie heeft in zitting van 25 mei 2023 een omgevingsvergunning onder voorwaarden verleend voor de aanleggen van recreatieve terreinen, ontbossen (3 x), hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos, aanleggen wegen/infrastructuur en een aanmerkelijke wijziging van het reliëf van de bodem.

Tegen deze beslissing werd beroep ingesteld. De Minister heeft de vergunning in laatste administratieve aanleg verleend in oktober 2023.

#### 5.2.4.5. Vergunningen en realisaties in het provinciaal domein Brielmeersen

- Maart 2021: plaatsen serre voor korte keten kweekgroenten
- December 2021: weghalen bamboe doolhof en vervangen door graszone
- Februari 2022: omvormen van het grote grasplein aan troostplek naar bloemenweide
- 2022: Het aanvullen van de vijver met grondwater en het rondpompen van water tussen de grote vijver – gracht en oostelijke vijvers (kunstmatige watercirculatie) werd stopgezet en er werd gekozen voor een fluctuerend waterpeil. De gracht krijgt dan eerder een functie als waterbuffering/wadi en voor de oostelijke vijvers wordt gekozen voor een moerasbos waar het droog staan van de vijvers geen probleem vormt.
- 23 juni 2022 – verlenging concessie team adventure en wijziging locatie. Als gevolg van de grondenruil tussen Stad Deinze en de Provincie Oost-Vlaanderen diende de Provincie Oost-Vlaanderen een deel van de gronden over te dragen aan de Stad Deinze. Op de restzone was geen sanitair noch andere nutsvoorzieningen aanwezig. Team Adventure wou zijn activiteiten blijven verderzetten en er werd binnen het domein gezocht naar een tijdelijke oplossing.
- 2023: uitbreiding toestellen intensieve sportbeoefening (naast reeds bestaande streetworkout toestellen) met 2 toestellen in afwachting van verhuis naar intensieve parkrand.
- 2024: aanvraag omgevingsvergunning voor de realisatie van de nieuwe cafetaria met inplanting aan de vijver alsook de omgevingsaanleg in de buurt van de cafetaria inclusief speelzone voor kleine kinderen. De omgevingsvergunning voor de cafetaria werd ingediend in december 2023.

### 5.3. Fotoreportage huidige toestand



Afb. 1: grondplan recreatiedomein 'De Brielmeersen'



*Afb. 2: speeltuin voor diverse leeftijdsgroepen*



*Afb. 3: cafetaria zit vlak naast de speeltuin*



*Afb. 4: parking t.h.v. jachthaven, verlengde van Lucien Matthyslaan*



*Afb. 5: jachthaven en havenpaviljoen worden gescheiden via een lang hekwerk*



*Afb. 6: lineaire opzet van de jachthaven*



*Afb. 7: het Brielpaviljoen als 1 van de gemeenschapszalen te Deinze*



*Afb. 8: extensief natuurlijk gedeelte van De Brielmeersen*



*Afb. 9: looppad bestaande uit schors loopt doorheen het domein*



*Afb. 10: beschutting voor de dieren met groendak*



*Afb. 11: onderdeel van de kinderboerderij met het looppad naast*



*Afb. 12: vervolg van het looppad langs de bloemenweide*



*Afb. 13: fitnessstoestel langs het looppad*



*Afb. 14: geen consistentie in het meubilair*



*Afb. 15: geen consistentie in het meubilair*



*Afb. 16: geen consistentie in het meubilair*



*Afb. 17: beperkte fietsenstalling ter hoogte van de cafeteria*



*Afb. 18: geen consistentie in het meubilair*



*Afb. 19: Tweebruggenlaan als harde scheiding met het centrum. Groene buffer langsheen de Tweebruggenlaan*



*Afb. 20: de Leie als harde grens. Het jaagpad wordt voornamelijk gebruikt door fietsers.*



*Afb. 21: groene buffer tussen de Tweebruggenlaan, de Stadionlaan en de Brielmeersen*



*Afb. 22: Stadionlaan als harde grens. Vanaf de Stadionlaan is het domein bereikbaar met de auto*



*Afb. 23: samenloop tussen het Afleidingskanaal van de Leie en de oude Leiearm. In de toekomst wordt een fietsersbrug voorzien t.h.v. dit punt*



*Afb. 24: secundaire ingang tot het domein t.h.v. de Tweebruggenlaan. Hier komt je uit bij de sportvelden*



*Afb. 25: verlengde van de secundaire toegang*



*Afb. 26: weg langsheen Afleidingskanaal van de Leie om naar de parking te gaan. Voetpad ligt enkel langsheen de Brielmeersen. Parkeren kan langs beide kanten van de weg.*



*Afb. 27: toegang met wagen tot het stadion*



*Afb. 28: huidige parking aan hoofdingang. Dient voor elke bezoeker aan het domein (stadion, sportvelden, park, speeltuin, etc.)*



*Afb. 29: toegang tot het stadion. Parkeerplaatsen en busplaatsen zijn hier voorzien*



*Afb. 30: gescheiden toegang tot het stadion*



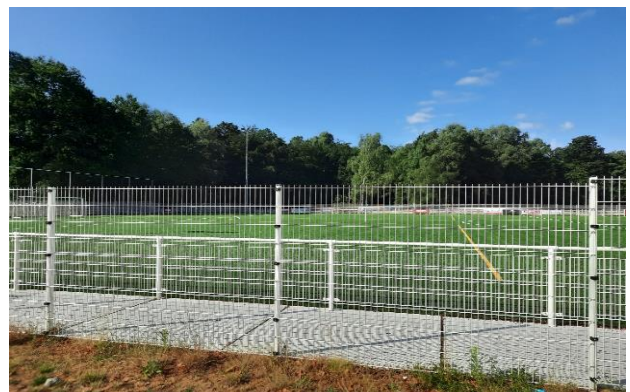
*Afb. 31: diversiteit aan sportterreinen*



*Afb. 32: diversiteit aan sportterreinen*



*Afb. 33: diversiteit aan sportterreinen*



*Afb. 34: diversiteit aan sportterreinen*



*Afb. 35: jaagpad langsheen Afleidingskanaal van de Leie als toegang tot de loods*



*Afb. 36: de loods waar materiaal wordt in opgeslagen*



*Afb. 37: huidige gebouwen van het stadion*



*Afb. 38: huidige gebouwen van het stadion*



*Afb. 39: de atletiekpiste met bijhorend gebouw*

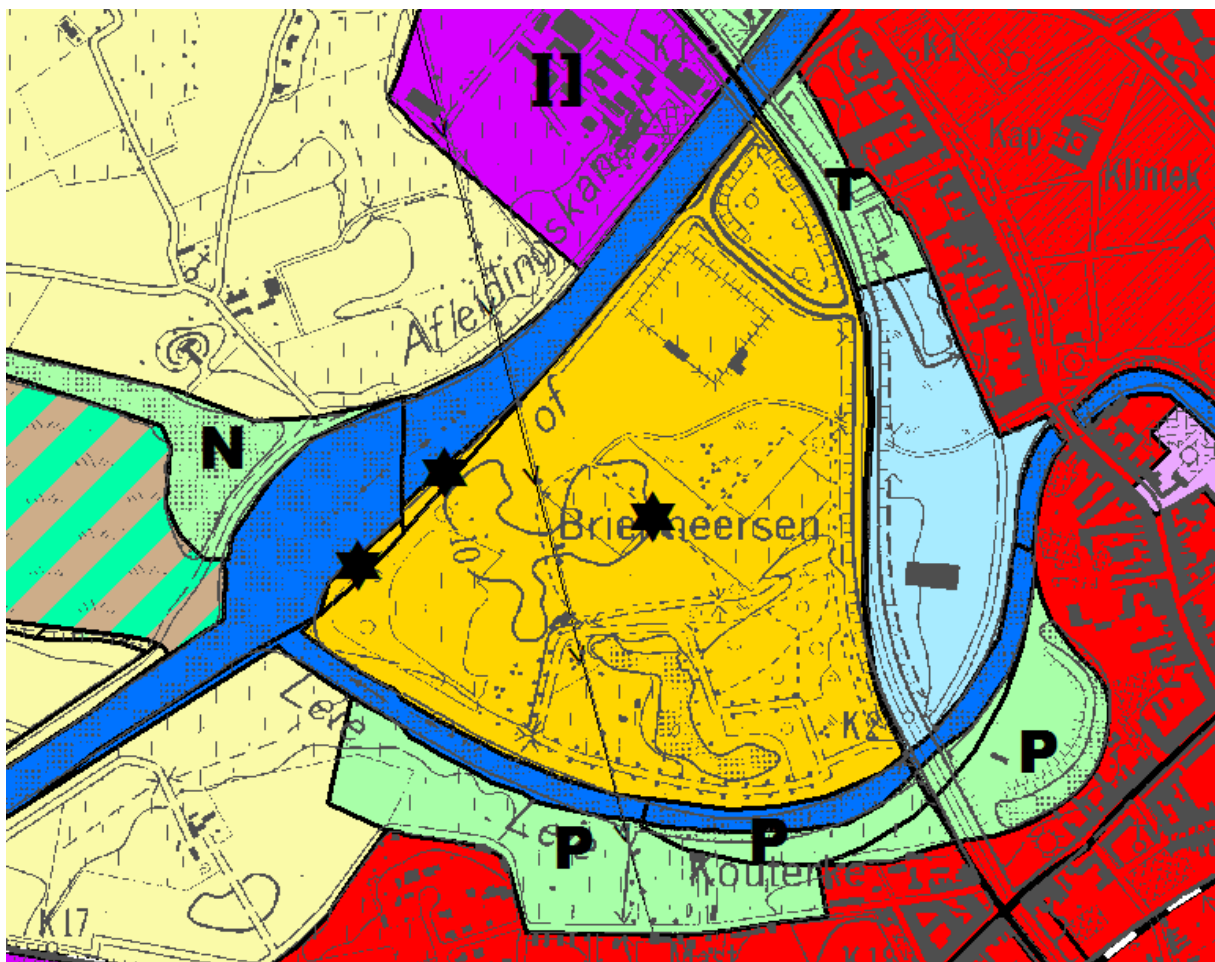
## 6. JURIDISCH BESTAANDE TOESTAND

### 6.1. Gewestplan

Zie 'Gewestplan' in bijlage 4.

Deinze is gelegen in het gewestplan 'Oudenaarde', vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 2 juni 1978. Op het gewestplan is het plangebied van het gemeentelijk RUP Brielmeersen gelegen in een zone voor dagrecreatie.

De zone voor dagrecreatie loopt door ten noorden van het plangebied. Zodoende is ook de site waar nu de brandweer- en politiekazernes gelegen zijn, aan de overzijde van de Stadionlaan, op het gewestplan bestemd als zone voor dagrecreatie. Ten oosten van het plangebied ligt een zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen. Momenteel is deze zone ingenomen door onder andere: parkeerplaatsen, evenementenhal de Brielpoort, het streekmuseum Mudel, het Leietheater, dienstencentrum De Leiespiegel, kinderopvang Brielpunt en jeugdcentrum Brieljant. De wateren om het plangebied zijn op het gewestplan opgenomen als waterwegen. Aan de overzijde van het water liggen volgens het gewestplan zones voor milieubelastende industrie (noorden), agrarisch gebied (noorden en zuidwesten), natuurgebied (westen) en parkgebied (zuiden).



Figuur 14: Gewestplan van plangebied en omgeving

## 6.2. BPA's en RUP's

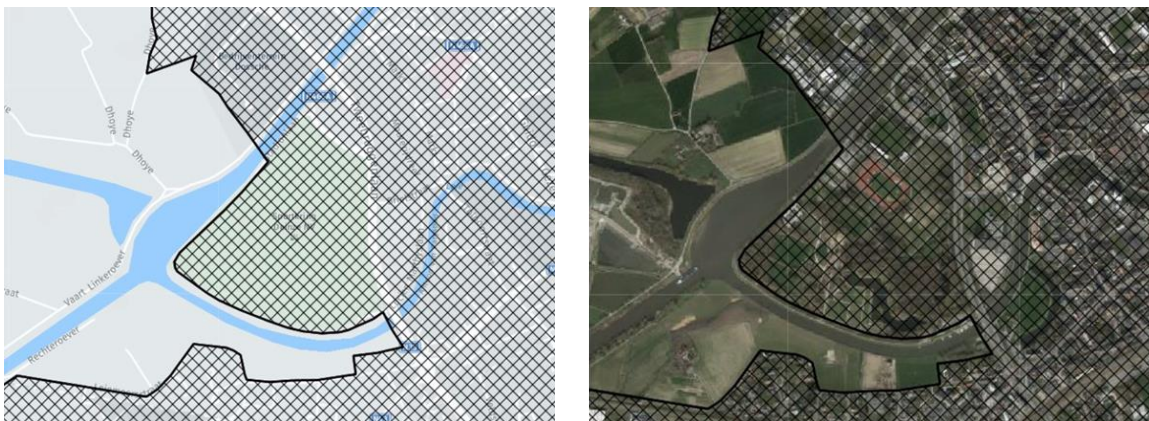
Zie kaart 'BPA's en RUP's' in bijlage 5.

### PROVINCIAAL RUP 'AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED DEINZE' (6 APRIL 2012)

In uitvoering van het stedelijk gebied-beleid, van het RSV, kregen de provincies de taakstelling om voor de kleinstedelijke gebieden de grens te bepalen. Door middel van het PRUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Deinze' (06/04/12) is de afbakingslijn vastgesteld die de contouren aangeeft van het kleinstedelijk gebied van Deinze. Binnen deze afbakening zijn groei, concentratie en verdichting wenselijk.

Het plangebied en de directe omgeving is gesitueerd binnen het kleinstedelijk gebied van Deinze. Ter hoogte van het plangebied volgt de grenslijn van het stedelijk gebied de loop van de Leie en het Afleidingskanaal van de Leie. De landelijke gebieden ten westen van het plangebied, aan de overzijde van het water, vallen buiten de afbakening. Ook de parkzone ten zuiden van het plangebied, aan de andere kant van de Leie, valt niet binnen het stedelijke gebied.

Het plangebied werd niet opgenomen in een deelplan van het PRUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Deinze'. Er werd in het plangebied dus geen herbestemming doorgevoerd.



*Figuur 15: Afbakening Kleinstedelijk Gebied Deinze ter hoogte van het plangebied*

### BPA'S IN DE OMGEVING

In de onmiddellijke omgeving van het plangebied zijn volgende bijzondere plannen van aanleg (BPA's) van toepassing:

- Ten noorden van het plangebied: het BPA 'Stadionlaan' (29/09/06), dat de sites van de politie en de brandweer bestemt
- Ten noordoosten van het plangebied: het BPA 'Brielmeersen' (25/20/02), dat de ruimte tussen de Tweebruggenlaan en de Markt bestemt
- Ten zuidoosten van het plangebied: het BPA 'Zonevreemde recreatie' (10/01/05), dat het zonevreemd jeugdlokaal 't Brielhof en de omgeving van het Martinuspark bestemt

### 6.3. Verkavelingsvergunningen

In het plangebied zijn geen goedgekeurde, niet-vervallen verkavelingsvergunningen gelegen.

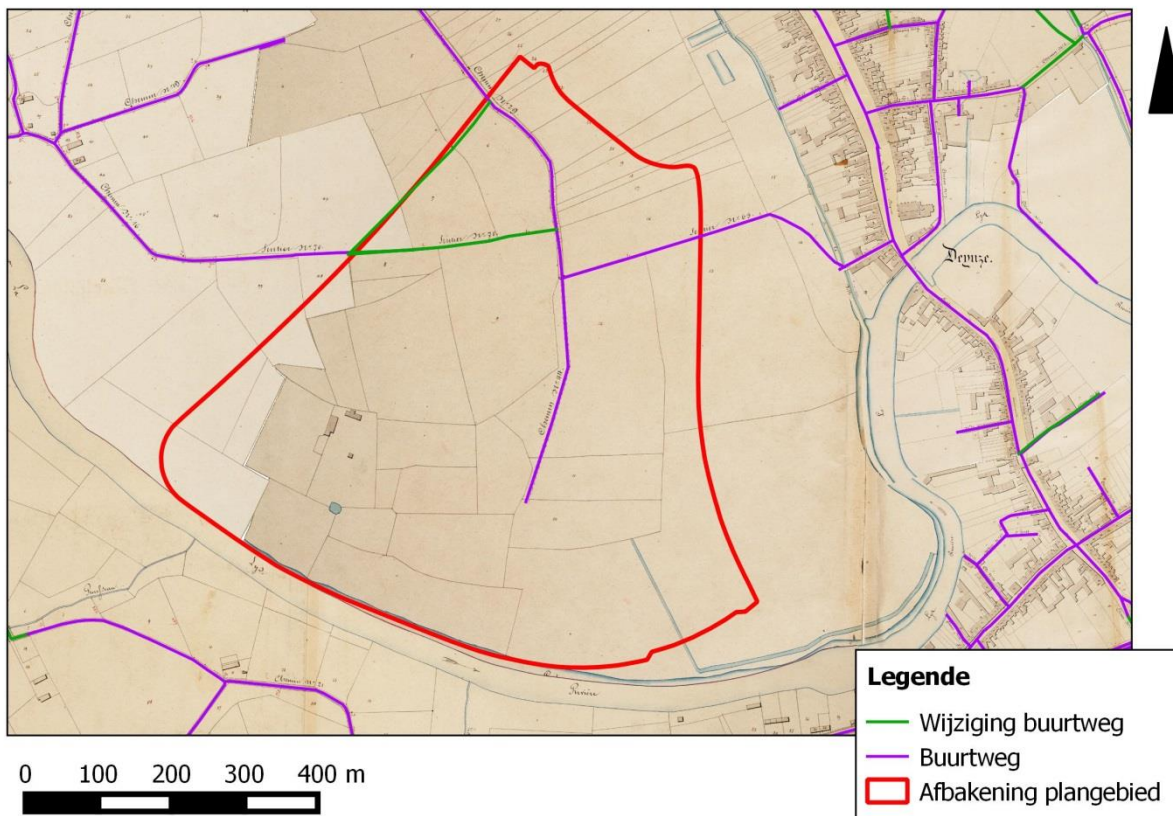
### 6.4. Buurt- en voetwegen

In het plangebied zijn er verschillende buurtwegen gelegen:

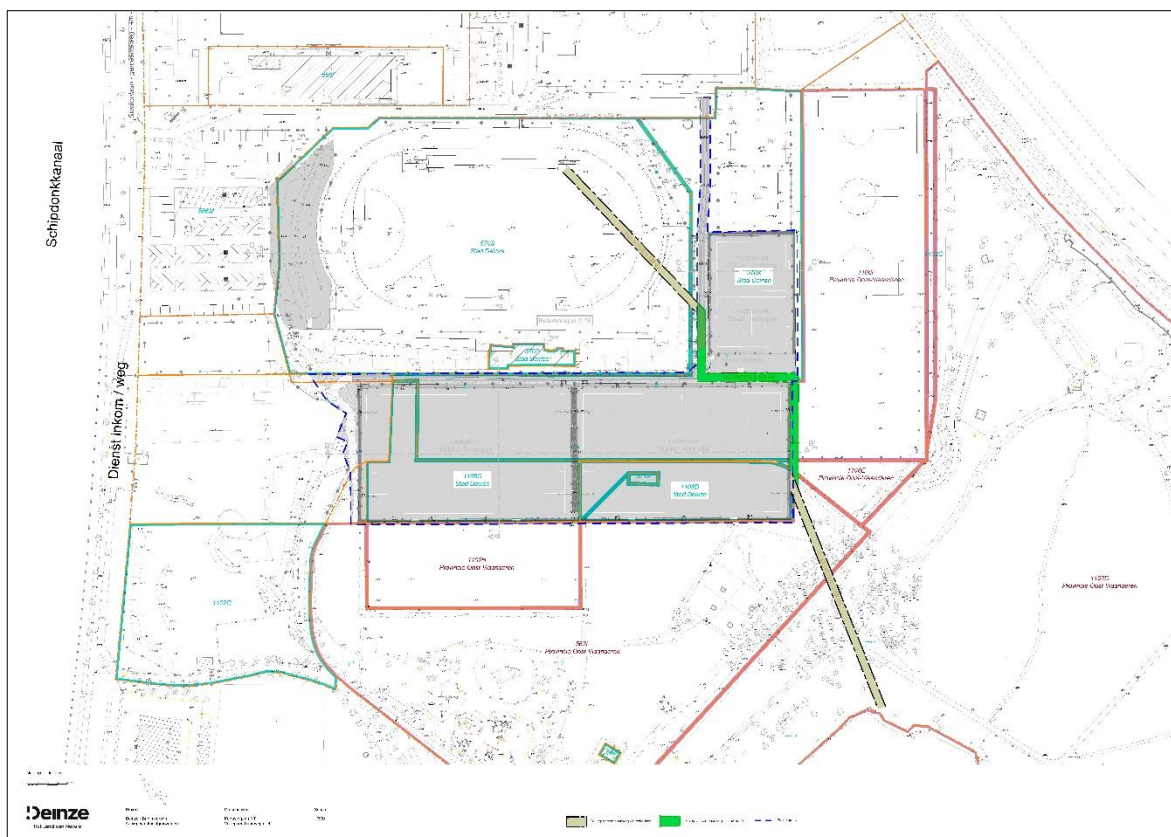
- Chemin nr. 29, die niet meer terug te vinden is op het terrein
- Chemin nr. 44, in het verlengde van chemin nr. 29, die niet meer terug te vinden is op het terrein
- Sentier nr. 65, die chemin nr. 29 en 44 verbindt met het centrum van Deinze en die niet meer terug te vinden is op het terrein
- Sentier nr. 70, die met de aanleg van het Afleidingskanaal van de Leie werd gewijzigd, enkel het gewijzigde deel langs het Afleidingskanaal van de Leie is nog terug te vinden op het terrein

De gemeenteraad heeft in zitting van 27 april 2023 besloten tot de wijziging van een gemeenteweg, in de betekenis van een gedeeltelijke verlegging van buurtweg ('chemin') 44, met behoud van de breedte van vier meter, waarbij het gedeelte dat dwars over het kunstgrasveld loopt, verplaatst wordt naar de contouren of omtrek van het veld, hoofdzakelijk uitgevoerd in gras en slechts verhard in de vorm van een dubbel sporen-pad met beton waar logistiek strikt noodzakelijk.

De buurtweg ligt huidig op 1e Afd., sectie A, nrs. 570s, 563L, 570x, 1102d, 1108c en 1108d. De buurtweg komt na de verplaatsing (en deel te behouden) te liggen op: 1e Afd., sectie A, nrs. 570s, 570x, 563L, 1102d, 1108e en 1108f.

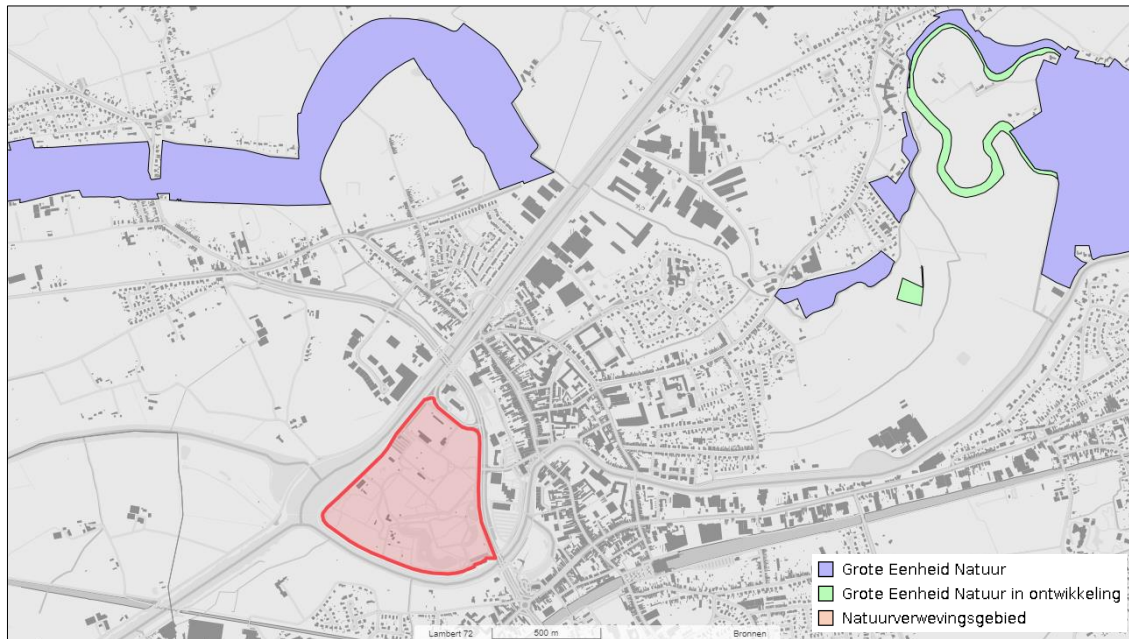


Figuur 15a: Atlas der buurtwegen ter hoogte van plangebied



Figuur 15b: nieuwe toestand na gemeenteraadsbeslissing 27 april 2023

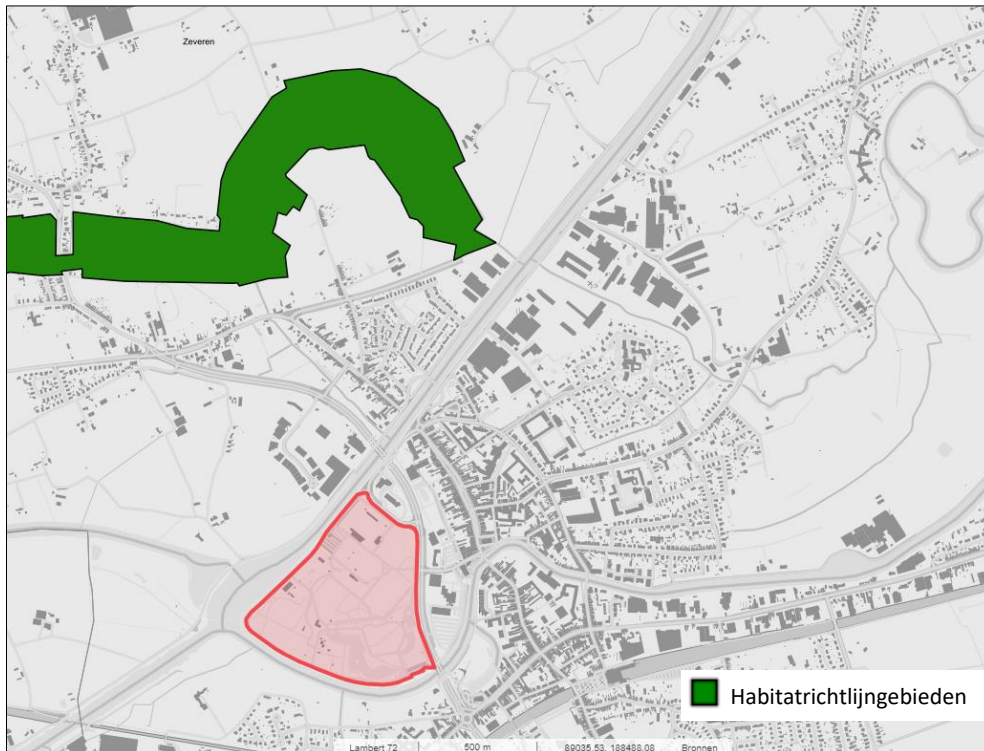
## 6.5. VEN en IVON gebieden



Figuur 16: VEN en IVON gebieden (bron: Geopunt)

In of in de onmiddellijke omgeving van het plangebied zijn geen gebieden gelegen die behoren tot het Vlaams Ecologisch Netwerk. De dichtstbijzijnd gelegen VEN-gebieden zijn 'De Vallei van de Zeverenbeek' op 1 km van het plangebied en 'De Vallei van de Benedenleie' op 1,5 km van het plangebied.

## 6.6. Ramsar-, vogelrichtlijn- en habitatrictlijngebieden



Figuur 17: Ramsar-, vogelrichtlijn- en habitatrictlijngebieden (bron: Geopunt)

In of in de onmiddellijke omgeving van het plangebied zijn geen ramsar-, vogelrichtlijn-, of habitatrictlijngebieden gelegen. **Het dichtstbijzijnd gelegen habitatrictlijngebied is 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen oostelijk deel' op 1 km van het plangebied.**

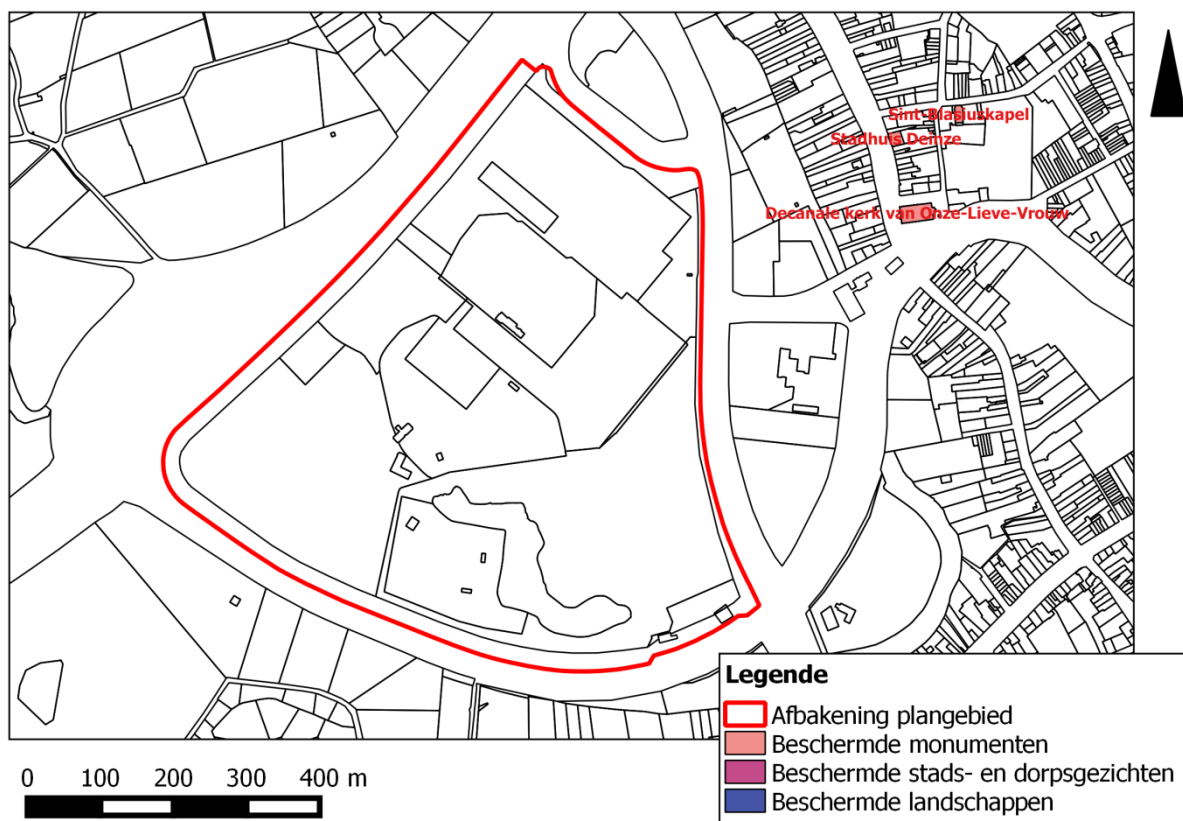
## 6.7. Beschermd monumenten, stads- en dorpsgezichten en landschappen

In het plangebied zijn geen beschermd monumenten gelegen.

Ten oosten van het plangebied zijn volgende beschermd monumenten gelegen:

- Sint-Blasiuskapel
- Stadhuis Deinze
- Decanale kerk van Onze-Lieve-Vrouw

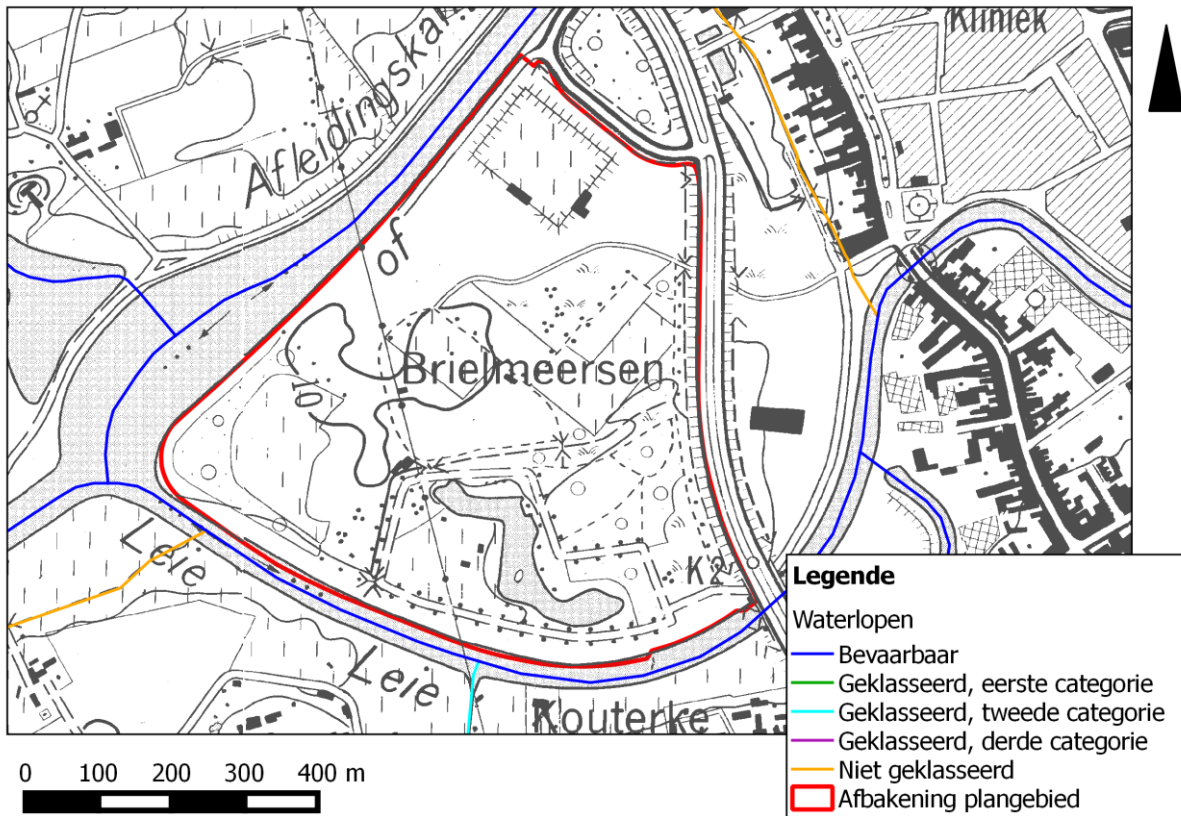
In of in de onmiddellijke omgeving van het plangebied zijn geen beschermd stads- en dorpsgezichten of landschappen gelegen.



Figuur 18: Beschermd monumenten, stads- en dorpsgezichten en landschappen ter hoogte van plangebied

## 6.8. Watersysteem

In het plangebied zelf lopen geen waterlopen. In het zuiden grenst het plangebied aan de Leie, een bevaarbare waterloop. In het noordwesten grenst het plangebied aan het Afleidingskanaal van de Leie, een bevaarbare waterloop. Ten noordoosten van het plangebied ligt ook nog een niet geklasseerde waterloop.



Figuur 19: Waterlopen ter hoogte van plangebied

## 6.9. De politieverordening

Ter realisatie van het vorige PRUP Brielmeersen werd een overeenkomst gesloten tussen de provincie Oost-Vlaanderen als plannende overheid en de stad Deinze, zoals goedgekeurd door het schepencollege op 14 juli 2020.

Tussen de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen en het schepencollege van de stad Deinze werd in dit contract overeengekomen dat ter realisatie van een mobiliteitsbeleid dat de in het MER vastgestelde potentieel mobiliteitseffect kan ondervangen, stad Deinze een politiereglement zou opmaken en aannemen.

In dit politiereglement zou een systematiek worden voorzien waardoor het college zicht heeft op verwachte mobiliteitsgeneratie op de Tweebruggenlaan en wordt voorzien in remediërende ingrepen ter voorkoming van een negatief mobiliteitseffect.

Stad Deinze verbindt er zich in deze overeenkomst toe dit politiereglement aan te houden en te evalueren. Eventuele aanpassingen gebeuren steeds in het kader van het algemeen belang, en met het oog op een goede verkeersafwikkeling op de Tweebruggenlaan.

De politieverordening Deinze, zoals laatst gewijzigd in zitting van de gemeenteraad van 27 mei 2021, vindt men onder “hoofdstuk 8: Politieverordening met betrekking tot het organiseren van evenementen op de site Brielmeersen” de volgende voorschriften.

### 8.3. Het organiseren van evenementen

*§1. Elk evenement binnen het toepassingsgebied van dit reglement dient gemeld te worden via het meldingsformulier aan het College van Burgemeester en Schepenen en minstens 10 weken vóór de geplande datum.*

*§2. Indien er op de site Brielmeersen (een) evenement(en) georganiseerd worden waar meer dan 1600 bezoekers verwacht worden op éénzelfde tijdstip, dan dient door de organisator(en) een vervoersplan opgemaakt te worden. De organisator van het grootste evenement neemt hierbij de leiding. Dit vervoersplan wordt voorgelegd aan het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Deinze.*

*§3. De grens van 1600 bezoekers geldt zowel voor individuele evenementen als wanneer er gelijktijdig verschillende evenementen worden georganiseerd en er cumulatief 1600 bezoekers of meer verwacht worden. In dat geval dient door de organisatoren van de verschillende evenementen één gemeenschappelijk vervoersplan opgemaakt te worden waarbij de programmatie van de verschillende evenementen op elkaar afgestemd wordt.*

*§4. Organisatoren die meermaals op één jaar gelijkaardige of identieke evenementen plannen, kunnen deze gezamenlijk aanvragen.*

### 8.4. Veiligheid

*§1. Bij alle evenementen wordt bij de ingang van het evenement een parkeerplaats voor hulpdiensten voorzien.*

*§2. Er moet een gemakkelijke doorgang worden voorzien tussen de parkeerplaats voor hulpdiensten en de openbare weg zodat een ziekenwagen zonder probleem tot bij de ingang van het evenement kan komen.*

§3. Voor evenementen vanaf 1.600 bezoekers wordt ten laatste vier weken voor het evenement plaatsvindt een coördinatievergadering gehouden met de orde- en veiligheidsdiensten.

## **8.5. Vervoersplan**

§1. Het vervoersplan omvat minimaal volgende onderdelen:

- Een mobiliteitsscan waarbij de huidige mobiliteit van en naar de Brielmeersen wordt bekeken. Belangrijk bij deze scan zijn de aspecten: mobiliteitsgebruik bezoekers, bereikbaarheid voor alle weggebruikers en een inventarisatie van de bestaande maatregelen voor duurzame mobiliteit.
- Een vervoersplan waarin de doelstellingen en prioriteiten van het mobiliteitsplan vermeld worden, een opsomming van de verschillende maatregelen die zullen uitgevoerd worden, hoe deze maatregelen zullen uitgevoerd worden, welke timing er vooropgesteld wordt, wie verantwoordelijk is voor welke maatregelen, hoe er over de maatregelen zal gecommuniceerd worden en wat de kosten zijn van deze maatregelen.
- In geval van wederkerende evenementen dient aangegeven te worden hoe deze maatregelen geëvalueerd zullen worden. Op basis hiervan dient het vervoersplan gemonitord en geëvalueerd te worden.

§2. Het vervoersplan omvat minimaal volgende maatregelen die worden gerealiseerd door de organisator:

- Tijdelijke fietsstalplaatsen die worden voorzien bovenop het bestaand aantal fietsparkeerplaatsen.
- Een routebegeleidingsplan voor fietsers dat gecommuniceerd wordt via allerlei kanalen (website, facebook,...).
- Zorgen voor voldoende parkeergelegenheid, met voldoende garantie voor de verkeersveiligheid, zowel voor het in- als uitgaand verkeer, als voor de geparkeerde voertuigen.

## **8.6. Beoordeling**

§1. De melding tot het organiseren van een evenement (al dan niet met vervoersplan) wordt kwalitatief beoordeeld. Uit de ingediende melding met de eventuele maatregelen moet duidelijk blijken dat er geen hinder of veiligheidsproblematiek wordt veroorzaakt en dat voor zover een vervoersplan dient te worden bijgevoegd er op basis van de voorgestelde maatregelen geen mobiliteitsproblematiek zal ontstaan.

§2. De aanvragen binnen dit toepassingsgebied zullen altijd getoetst worden aan andere evenementen in het stadscentrum van Deinze die op hetzelfde moment worden georganiseerd. Wanneer deze samengeteld de grens van 1.600 bezoekers kunnen overschrijden, kan het College aan de organisator(en) van evenementen op de site van de Brielmeersen een bijkomend vervoersplan of bijkomende vervoersmaatregelen voor het vervoersplan voorzien. Zelfs indien de evenementen buiten de site van de Brielmeersen later worden gemeld.

§3. Indien er geen vervoersplan wordt ingediend of het vervoersplan niet wordt goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen, kan het evenement geweigerd worden.

### **Negatieve evaluatie**

§1. Bij een negatieve evaluatie van de milderende maatregelen opgenomen in het vervoersplan kunnen andere en/of extra maatregelen worden opgelegd door het College van Burgemeester en Schepenen bij de organisatie van een volgende editie.

## 7. MASTERPLAN BRIELMEERSEN DEINZE

Als voorbereiding voor de opmaak van het PRUP 'Brielmeersen', werd een gedragen masterplan met actieprogramma opgemaakt. Voor dit masterplan werd een rapport van het voorkeursscenario zowel door de deputatie (op 22 februari 2018) als door het college van burgemeester en schepenen van Deinze (op 27 februari 2018) goedgekeurd. Het voorkeursscenario is vervolgens verder uitgewerkt en het eindrapport voor het masterplan is op 6 september 2018 door de deputatie goedgekeurd. Het college van burgemeester en schepenen heeft het eindrapport op 11 september 2018 goedgekeurd.

**(!)** Het masterplan geeft een beeld van hoe het gebied zich in de toekomst zou kunnen ontwikkelen. Het is een soort schets die de grote lijnen voor verdere ontwikkeling vastlegt. Het uitgewerkte voorkeursscenario voor het Masterplan Brielmeersen Deinze vormt het inhoudelijke uitgangspunt voor het **gemeentelijk RUP**, maar heeft geen bindend karakter. Indien elementen niet voorkomen in de stedenbouwkundige voorschriften van het **gemeentelijk RUP**, dan is er geen enkele juridische steun om deze elementen uit te voeren.

### 7.1. Inleiding

In januari 2017 startten Blauwdruk Stedenbouw en Lama Landschapsarchitecten met de opdracht voor de opmaak van een masterplan voor het gebied van de Brielmeersen in Deinze. Ndvr als communicatie- en participatie-experten maken eveneens deel uit van het team. Gedurende het proces is ook Orientes als deel van het team aan de slag gegaan met de financiële haalbaarheid van het geheel. In opdracht van de Provincie Oost-Vlaanderen en de stad Deinze werkte het ontwerpteam in de schoot van de stuurgroep aan een totaalplan voor de site van het provinciaal domein en de sportsite, waar ook SK Deinze deel van uitmaakt. In het totaalplan werden bovendien linken met de omgeving bekeken, bijvoorbeeld de link met het stadscentrum en het Leielandschap.

Om de huidige situatie van het totale gebied te verbeteren, heeft het multidisciplinair team ingezet op ontwerpend onderzoek en het in beeld brengen van de kansen voor vernieuwing.

### 7.2. Analyse en observaties

Allereerst heeft het team een grondige analyse van het bestaande materiaal en het terrein gemaakt, aangevuld met eigen kennis en inzichten.

### 7.3. Participatie

Om input te krijgen voor de uitwerking van het masterplan, is vervolgens een uitgebreid participatief traject doorlopen met diepte-interviews, drie thematische interactieve bijeenkomsten, twee werkateliers en een interactieve bijeenkomst waarop iedereen welkom was.

De belangrijkste conclusies vanuit het participatief traject waren:

- De integratie van sport en recreatiedomein vormt een uitdaging.
- De identiteit van de Brielmeersen ligt in de relatie met water en landschap.
- De Brielmeersen is een atypisch recreatiedomein omdat het relatief klein is maar toch een grote landschappelijke potentie heeft.
- De Brielmeersen heeft nood aan een duidelijk 'verhaal'.

- De Brielmeersen heeft baat bij een educatief gebruik, op maat.
- De Brielmeersen kan gezien worden als schakel in het Leie-landschap.
- De Brielmeersen vormt een interface tussen stad en landschap.
- De Brielmeersen heeft een sterk lokaal belang voor de stad, het fungeert vandaag als stadspark voor de Deinzenaars.
- Clusteren van functies kan, zolang de doorwaadbaarheid beschermd wordt.
- Er moet zorgvuldig omgegaan worden met de 'draagkracht' van het domein Dat houdt in dat keuzes moeten worden gemaakt.

## 7.4. Uitgangspunten

Samen met de stuurgroep legde het ontwerpteam volgende uitgangspunten voor de ontwikkeling van het masterplan vast:

- De locatie van het voetbalstadion en het atletiekstadion blijven behouden.
- Het aantal sportterreinen blijft behouden. De locatie ervan kan wel wijzigen.
- Het voetbalstadion wordt uitgebouwd tot een stadion voor professioneel voetbal (1<sup>ste</sup> klasse B): op vandaag betekent dit 8000 plaatsen, waarvan 5000 zitplaatsen (die capaciteit wordt als een maximum beschouwd). De financiering voor de bouw van het nieuwe stadion gebeurt door projectontwikkeling.
- Op het provinciaal domein moet op korte termijn de bouw van een nieuwe cafetaria mogelijk zijn.
- In het provinciaal domein moet plaats voorzien worden voor een evenemententerrein.

## 7.5. Ontwerpend onderzoek in drie modellen

Vervolgens startte het ontwerpteam op basis van de input van het participatief traject en de uitgangspunten met het ontwerpend onderzoek waarin met drie verschillende modellen de mogelijkheden voor het **plangebied** onderzocht werden. De verbinding tussen de ruimtelijke aspecten, het ecologische systeem en de economische aantrekkelijkheid (vooral met betrekking tot het voetbalstadion) maakten deel uit van het onderzoek.

De drie modellen vertrekken enerzijds vanuit 'out of the box' ontwerpen en anderzijds vanuit concrete, realistische ruimtelijke aanknopingspunten. Het was bij het opstellen van de modellen niet de bedoeling om uit de verschillende modellen te kiezen, maar om van ze te leren en om de interessante elementen uit elk model te selecteren en mee te nemen.

## 7.6. Scenario's

De stuurgroep koos uiteindelijk voor model 1 als basis voor het verder uitwerken van scenario's. Modellen 2 en 3 worden kort beschreven als overwogen alternatieven **in paragraaf 7.6.2. van voorliggende scopingnota.**

Er werden binnen model 1 een tweetal alternatieve scenario's uitgewerkt: het uitgangsscenario en het voorkeursscenario. Er zijn overeenkomsten tussen de twee scenario's, maar het is duidelijk dat het voorkeursscenario ambitieuzer is en meer samenhang vertoont tussen de verschillende planonderdelen. De stuurgroep koos uiteindelijk voor het voorkeursscenario.

Het voorkeursscenario, een schakeling van verschillende kansrijke bouwstenen tot één integraal verhaal gebracht, vormt het inhoudelijke uitgangspunt voor het **gemeentelijk RUP 'Brielmeersen'**. Het wordt verder beschreven in **paragraaf 7.6.1. van voorliggende scopingnota**.

Het uitgangsscenario komt kort aan bod bij de beschrijving van de overwogen alternatieven in **paragraaf 7.6.2. van voorliggende scopingnota**.

### 7.6.1. Gekozen voorkeursscenario

Dit scenario bouwt op een expliciete wijze verder op model 1 van het masterplan: een compacte logisch gestructureerde sportcluster te midden van een extensieve recreatieve parkopzet. De parkrand (tussen sportcluster en extensief park) is een ontworpen planonderdeel, opgeladen met de meest intensieve parkprogramma-onderdelen.

De intensieve sportcluster wordt herschikt rond het te behouden voetbalstadion en de atletiekpiste. Een nieuwe positie van de parking laat op logische wijze het dubbelgebruik toe tussen sport en recreatie. Een verdeling van het gebouwd programma zorgt voor een ruimtelijk evenwicht, een verdeling van dynamiek en een ruimtelijke kwaliteit.

#### 7.6.1.1 *Algemeen concept*



*Figuur 20: Algemeen concept: portaal als toegangspoort tot het volledige gebied (cirkel), stedelijke as voor zacht verkeer (pijl) en opdeling in 3 globale zones: intensieve sportcluster (1), geprogrammeerde parkrand (2) en extensief domein (3)*

Bedoeling is om het gebied een duidelijke toegang te geven die in directe relatie staat met het centrum van de stad. In het verlengde van de Brielstraat wordt een portaal voorzien als toegangspoort tot het

volledige gebied voor zacht verkeer. Vanaf het portaal begint een stedelijke as voor zacht verkeer (fietsers en voetgangers) die loopt tot aan het Afleidingskanaal van de Leie.

Verder zijn er drie globale zones te onderscheiden: de intensieve sportcluster, de geprogrammeerde parkrand en het extensief domein.

De intensieve sportcluster bestaat uit het vernieuwde voetbalstadion, het atletiekstadion en de geherstructureerde sportvelden. De meest dynamische zone ligt ten noorden van de stedelijke as voor zacht verkeer in het verlengde van de Brielstraat.

De geprogrammeerde parkrand zal bestaan uit een parkzone met strakke inrichting waar verschillende functies, die zich nu nog verspreid over het terrein bevinden, samenkomen. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan de evenementenweide en de kinderboerderij. Deze zone vervult daarnaast een bufferfunctie tussen de intensieve sportcluster en het extensief domein.

De derde zone is het extensief domein en zal een zeer natuurlijke uitstraling hebben, geënt op het Leielandschap. Het landschap van het extensief domein is minimaal geprogrammeerd en biedt ruimte voor spontane toe-eigening zoals BBQ, fietsen, lopen, vissen, ... Dit deel zal ingezet worden voor 'natuurlijk beheer' en kan ecosysteemdiensten ondersteunen, bijvoorbeeld door als waterberging te dienen voor het Leiesysteem.

#### *7.6.1.2 Gebouwd programma*

Een groot gedeelte van het gebouwde programma zit geconcentreerd rondom het voetbalstadion, een deel van het stedelijk programma bevindt zich aan het portaal in het verlengde van de Brielstraat. Hierdoor ontstaat een verdeling van programma en stedelijke dynamiek: zowel het opladen van de nieuwe as in het verlengde van de Brielstraat, dwars door de sportcluster, als ook een gezicht van het nieuwe stadion aan de Stadionlaan, maken deel uit van dit opzet. Het voorstel is bovendien marktconform.

Verder wordt met de mogelijke inzet van stedelijk programma aan het portaal in het verlengde van de Brielstraat ingezet op een zichtbare en functionele verbinding met de centrumstad. Stad Deinze steekt de N-weg over.

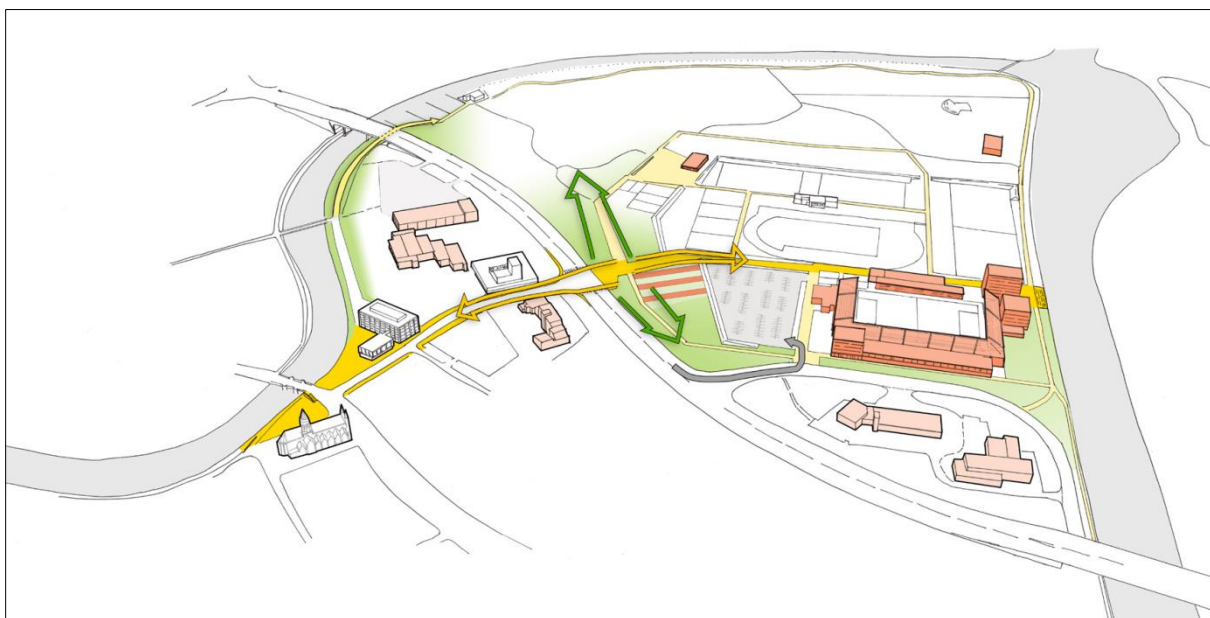
Er gaat veel aandacht naar de visuele kwaliteit van het stadion en de bijhorende ontwikkelingen. In het bijzonder van op de Tweebruggenlaan moeten het stadion en de bijhorende ontwikkelingen visueel aantrekkelijk zijn. Het stadion en de bijhorende ontwikkelingen moeten als een gesloten geheel worden ervaren, zonder dat hierbij ononderbroken wanden hoger dan de tribunes worden gecreëerd.

Om de stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit van het stadion en de bijhorende ontwikkelingen te waarborgen, wordt gewerkt met een stedenbouwkundige ontwerpwedstrijd met een onafhankelijke jury.

Alle opbrengsten die de stad ontvangt van de ontwikkelingen op de stadiongrond zullen terug worden geïnvesteerd in het **plangebied**.



*Figuur 21: Eindbeeld na realisatie van het voorkeurscenario*



*Figuur 22: 3D-visualisatie van het eindbeeld na realisatie van het voorkeurscenario*

### 7.6.1.3 Leieboord met variabele oplossingen

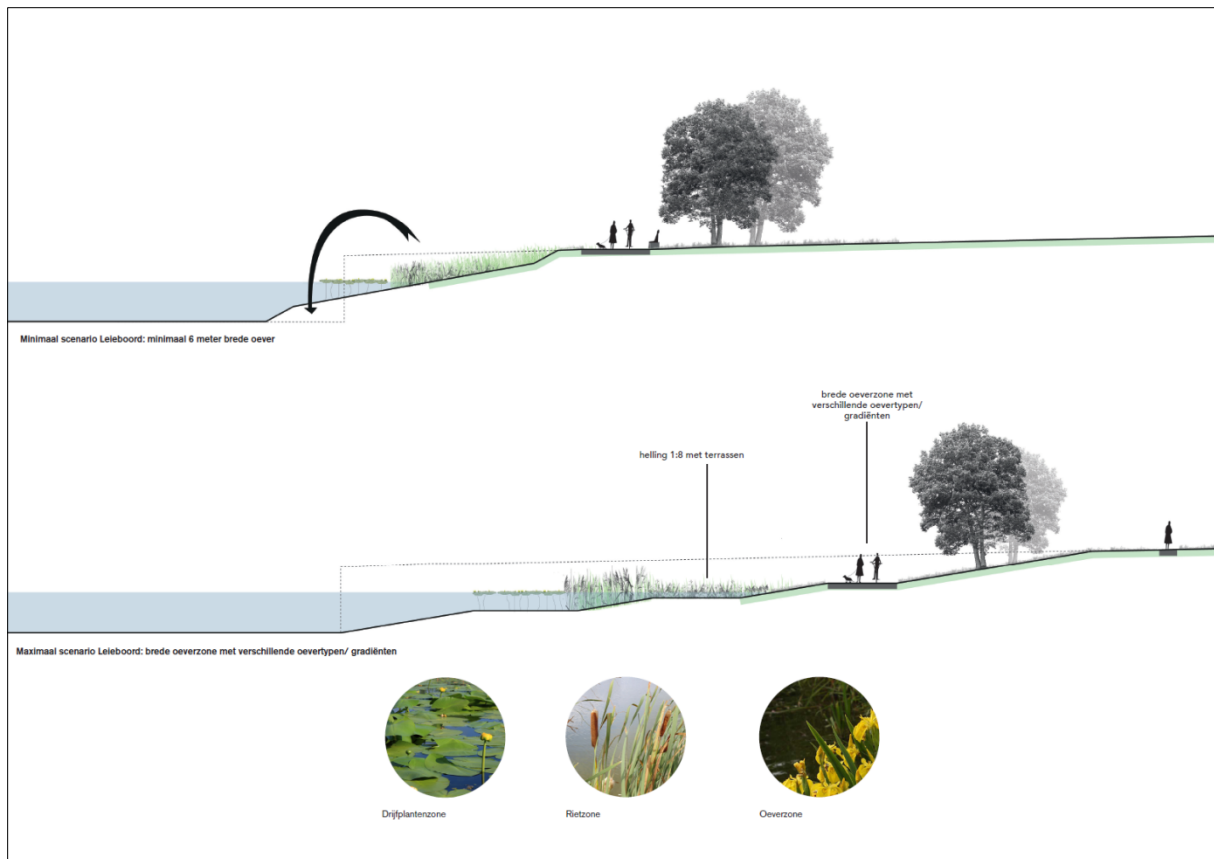
Om de Leie haar natuurlijke karakter terug te geven en de attractieve waarde, ecologische waarde en waterbergend vermogen te vergroten, wordt per locatie een typeprofiel toegepast dat op maat van de locatie een maximale verbetering meegeeft. Hoe breder de oeverzone gemaakt kan worden, hoe beter dit is voor de ecologie, waterberging en vooral de belevingswaarde van de Leieoever. Een brede oever maakt het mogelijk om te spelen met de positie van de bezoeker ten opzichte van het water en geeft een maximale variatie aan de oever in het lengteprofiel van de oever. Zes meter is de minimale maat voor een ecologische oever waarbinnen de verschillende natuurlijke zones een plaats kunnen krijgen zoals moeraszone, drijfplantenzone en rietzone.

Er dient wel altijd rekening gehouden te worden met een goede oeverstabiliteit om afkalving door golfslag te voorkomen. Dit kan opgelost worden door palenschermen of door de juiste hellingshoek te voorzien.

Ook moet rekening gehouden worden met het al aangelegde fietspad aan de overkant van de Leie (dat in de toekomst nog wordt doorgetrokken). Het is immers niet de bedoeling om dit recent aangelegde fietspad te verplaatsen.



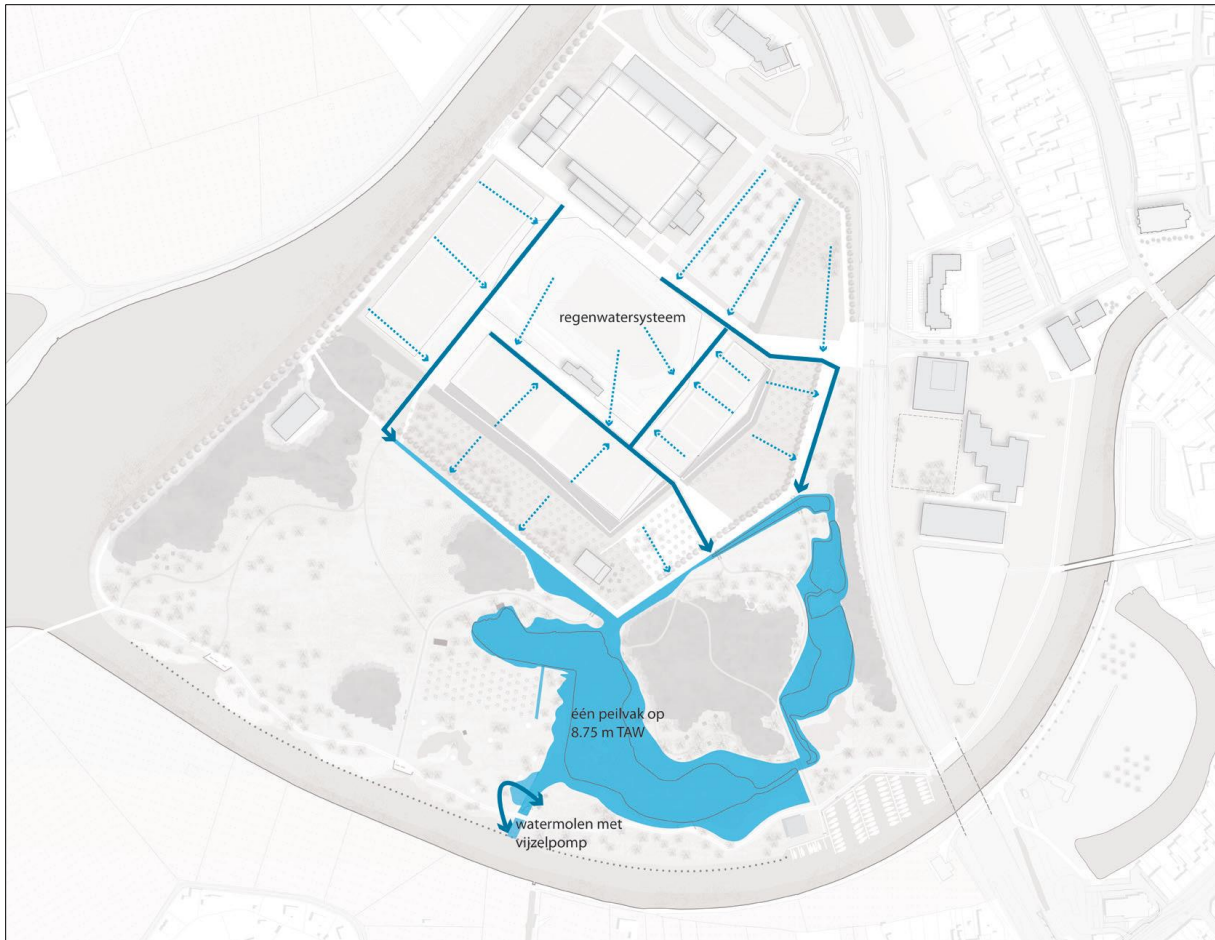
Figuur 23: Typeprofielen voor de Leieboord



*Figuur 24: Minimaal en maximaal scenario voor natuurlijke oeverinrichting*

#### 7.6.1.4 Nieuw watersysteem als motor voor natuur

Momenteel worden in het domein verschillende waterpeilen gehanteerd. Er worden meerdere elektrische pompen gebruikt om water vanuit de Leie in de centrale vijver en de beek ten noorden van de vijver te pompen. De hoogteligging van het huidige terrein in combinatie met het hoogste gehanteerde waterpeil van 8.75m TAW in de beek, bieden kansen om door middel van een aangepast watersysteem het domein te verduurzamen, beheersbaarder te maken en ecologisch meer waarde te geven. Vandaag heeft vooral de grote vijver zeer steile oevers waardoor er weinig ruimte is voor de ontwikkeling van oevervegetatie. Bovendien komt dit ook de belevingswaarde voor de bezoeker niet ten goede. Het opzetten van het waterpeil tot 8.75 m TAW zorgt ervoor dat er ondiepe zones aan de randen van de vijvers gecreëerd worden waar oevervegetatie tot ontwikkeling kan komen. Hierdoor wordt de ecologische waarde van de waterpartijen enorm vergroot maar zal ook de ruimtelijke kwaliteit sterk verbeteren. Door middel van de al aanwezige verhogingen en het aanleggen van verhoogde paden kan er met beperkte aanpassingen een nieuwe contour van de waterpartijen ontstaan (zie Figuur 23).



*Figuur 25: Nieuwe contour watersysteem Brielmeersen op 8.75 m TAW*

De aan elkaar geschakelde waterpartijen en beek kunnen fungeren als waterbuffer en zuiveringsinstallatie voor het hemelwater dat afkomstig is vanuit de parkrand en de intensieve sportcluster. Het zal dus een rol vervullen voor het stedelijk watersysteem op de site zelf. Daarnaast kan er water vanuit de Leie in de waterpartijen worden gepompt. Dit water zal eerst worden gezuiverd door een helofytenfilter om de visuele en ecologische kwaliteit van het water op het domein te vergroten. Indien gewenst kan er nog gekeken worden of er door een flexibeler peilbeheer op het domein een meerwaarde kan ontstaan voor het watersysteem van de Leie, bijvoorbeeld door in natte perioden extra water te bufferen.

Om het domein met water te voorzien blijft een pomp noodzakelijk. Om het systeem duurzamer te maken is er gekozen om de elektrische pompen te vervangen door één nieuwe, door de wind aangedreven, vijzelpomp of vijzelmolen. Dit systeem van waterpompen kan op een duurzame manier, door middel van een schroef van Archimedes, water oppompen tot 5 meter hoogte. De nieuwe watermolen kan een belangrijke bijdrage leveren aan de nieuwe eigentijdse identiteit van het domein. De molen kan bijvoorbeeld de vorm aannemen van een eigentijdse (kunst)installatie.

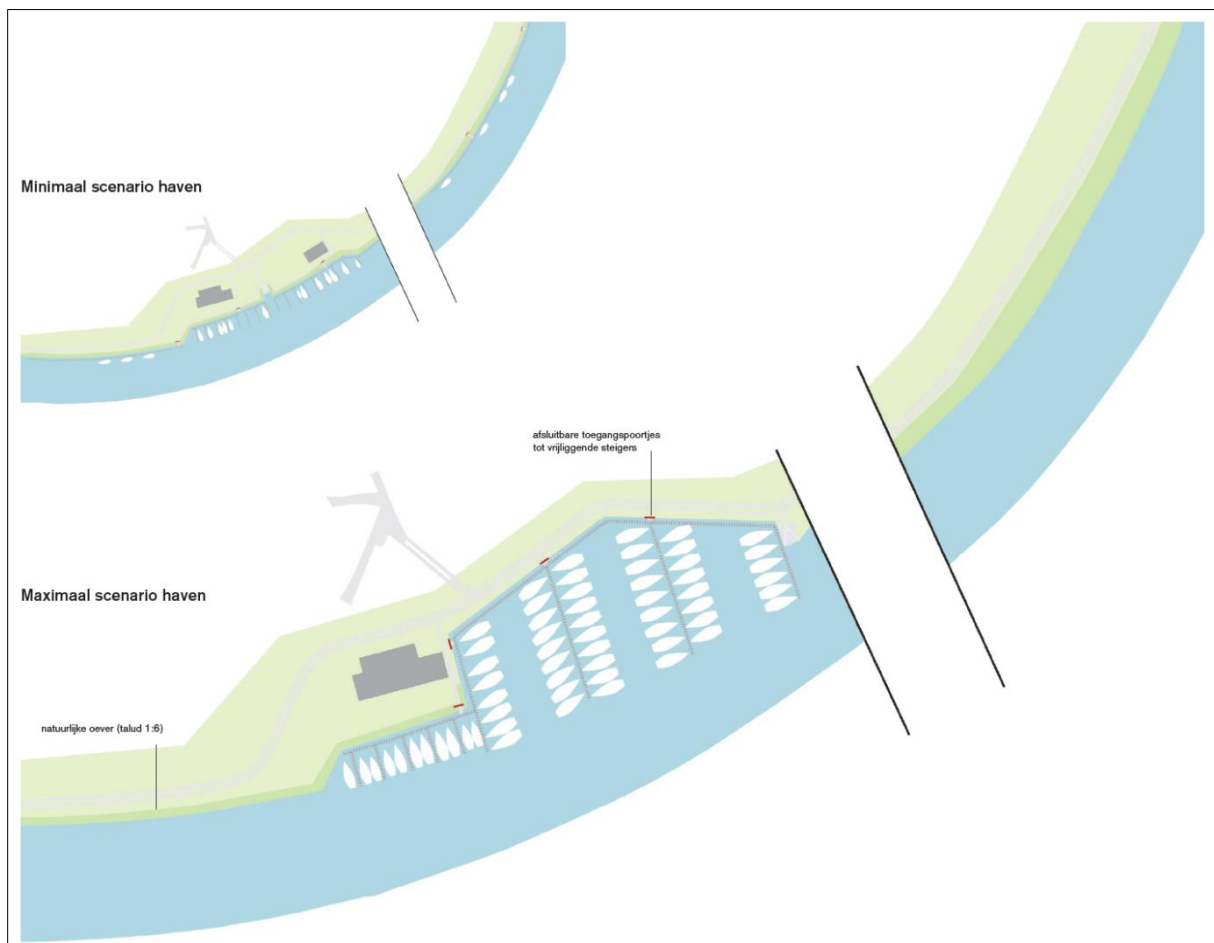
### 7.6.1.5 Jachthaven

Uit de analyse en gesprekken met de uitbater van de jachthaven blijkt dat er noodzaak is voor een verbeterde structuur van de jachthaven en haar omgeving. Doordat de jachthaven zeer lineair van karakter is, is deze vandaag moeilijk controleerbaar en beheersbaar. Dit is de grootste reden van het privatiseren van de oever met hekwerken. Hieronder zijn twee opties uitgewerkt die op de korte en langere termijn een verbetering voor de Leieoever kunnen betekenen en meer gebruik maken van de kwaliteiten die een jachthaven kan bieden.

Voor de korte termijn zit de meeste winst in het loskoppelen van de steigers van de oevers. Door op bepaalde plaatsen afsluitbare toegangspoortjes met loopplanken te voorzien richting de steigers, kan het hekwerk op de oever komen te vervallen.

Op de langere termijn liggen er kansen bij het herdefiniëren van de gehele jachthaven tot een compacte haven. Dit biedt grote voordelen voor het functioneren van de haven (controle), maar kan de haven vooral laten transformeren tot een recreatief aantrekkelijke verblijfsplek als schakel tussen de binnenstad en het recreatiedomein. Bij een compacte jachthaven zou een bijpassend gebouw ontwikkeld kunnen worden met terras aan het water, als icoon, waar plaats is voor een horecafunctie of functies die een synergie aangaan met de Brielpoort.

Het is van belang om een bevaarbare ruimte van ten minste 29,90 m vrij te houden voor de scheepvaart. Op de meeste plaatsen lijkt dit geen problemen te geven.



Figuur 26: Minimaal en maximaal scenario voor de jachthaven

#### 7.6.1.6 Fasering

De ontwikkeling is voorzien in twee fases.

##### **Eerste fase**

In de eerste fase dient het programma rondom het voetbalstadion gerealiseerd te worden. Zowel de bouw van de nieuwe tribunes, als de bouw van een programma in het kader van wonen en winkels worden in deze 1<sup>ste</sup> stap voorzien.

Het behoud van de twee oefenvelden aan het jeugdcomplex en de bestaande parking zijn in deze fase het uitgangspunt. De overige sportterreinen worden geherstructureerd.

Binnen de eerste fase zal ook een dubbelrichtingsfietspad tussen het atletiekstadion en het Kongoplein worden aangelegd op de oever van het Afleidingskanaal van de Leie.

Ter hoogte van het kruispunt van de Tweebruggenlaan met de Brielstraat worden binnen de eerste fase kwalitatieve gelijkvloerse oversteekplaatsen met duidelijke wegmarkeringen en een optimaal afgestemde lichtenregeling voorzien.

Bovendien wordt het minimale scenario voor de jachthaven uitgewerkt. Dit komt neer op een verbetering van de huidige situatie met vrijliggende steigers waardoor het hekwerk beperkt kan worden (zie ook verder).

De eerste fase behelst volgende ontwikkelingen:

- private ontwikkeling van maximaal 18.000 m<sup>2</sup> bruto-vloeroppervlakte (BVO) op de stadiongrond (in eigendom van SK Deinze), met een onderscheid tussen:
  - ontwikkeling van maximaal 15.000 m<sup>2</sup> BVO, te verdelen over de functies 'wonen' (maximaal 10.000 m<sup>2</sup> BVO) en 'sport- of recreatiegerelateerde commerciële activiteiten, incl. gezondheidscentrum' (maximaal 5000 m<sup>2</sup> BVO)
  - ontwikkeling van een hotel of vergelijkbare verblijfsrecreatieve functie (tijdelijk verblijf, geen domicilie mogelijk, bv. zorghotel), (maximaal 5000 m<sup>2</sup> BVO)
- ontwikkeling portaal als toegangspoort tot het volledige gebied in het verlengde van de Brielstraat
- ontwikkeling stedelijke as voor zacht verkeer tussen de Brielstraat en het Afleidingskanaal van de Leie
- herstructurering intensieve sportcluster (2 oefenterreinen aan jeugdcomplex blijven binnen deze fase behouden)
- begin ontwikkeling geprogrammeerde parkrand en extensief domein
- bouw cafetaria in geprogrammeerde parkrand



*Figuur 27: Aanduiding van de zones die ongewijzigd blijven gedurende de eerste fase*



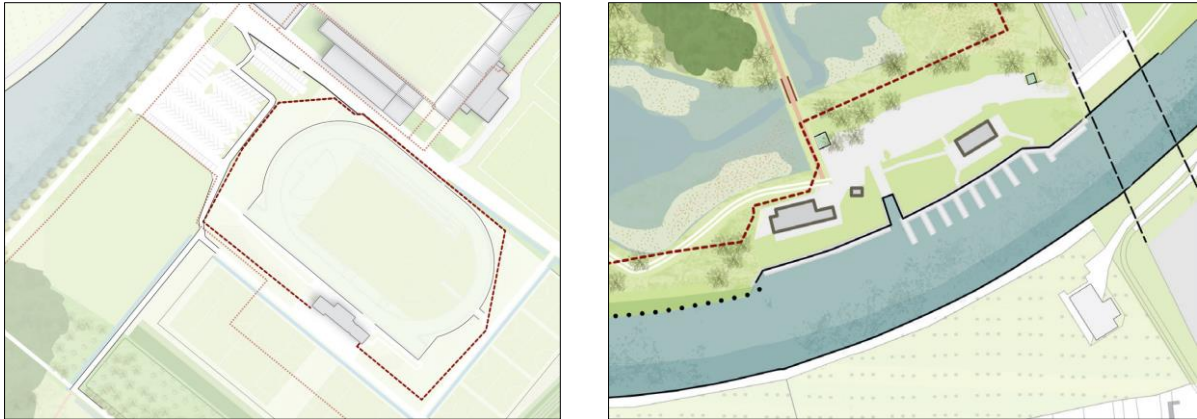
*Figuur 28: Visualisatie na uitvoering van de eerste fase*

Binnen de eerste fase kan er onderscheid gemaakt worden tussen ontwikkelingen op korte termijn en ontwikkelingen op middellange termijn. De ontwikkeling van het stadion, de centrale as voor zacht verkeer en het portaal ter hoogte van de Brielstraat kan direct van start gaan. Ook de gefaseerde ontwikkeling van het extensieve natuurdomein kan in principe meteen starten. Daarnaast ambieert de provincie om op korte termijn over te gaan tot de bouw van een nieuw bezoekerscentrum met cafetaria. In principe kan het zuidelijk deel van de intensieve parkrand, tot aan het nieuwe bezoekerscentrum direct ontwikkeld worden. Pas op de middellange termijn kan ook het andere ‘been’ van de intensieve parkrand door ontwikkelen.



*Figuur 29: Ontwikkelingen op korte termijn gedurende de eerste fase*

Binnen de eerste fase zijn nog verschillende opties mogelijk. De jachthaven kan mee ontwikkelen als een compacte, vernieuwde haven in het extensief natuurdomein, of behoudt voorlopig haar langgerekte opzet langs de Leieboord. Ook voor het pad tussen de huidige parking en het atletiekstadion zijn er twee mogelijkheden. Het pad kan de centrale as en de intensieve parkrand met een rechte lijn verbinden waardoor deze op de huidige locatie van de verhoogde berm van het stadion komt te liggen. Of de situatie blijft zoals vandaag.



*Figuur 30: Scenario's binnen de eerste fase*

### **Tweede fase**

Tijdens de tweede fase wordt in de intensieve sportcluster een gemeenschappelijke centrale parking aangelegd ter hoogte van de twee oefenvelden die in de eerste fase behouden bleven. Deze parking, met capaciteit van circa 300 plaatsen, zal door zijn centrale ligging ook voor het provinciaal domein beschikbaar zijn. Op de locatie van de huidige parking aan het Aflidingskanaal van de Leie worden twee nieuwe oefenvelden aangelegd.

Aan het portaal kan de stedelijke as in het verlengde van de Brielstraat mogelijk versterkt worden door een stedelijke ontwikkeling. Hierdoor zou deze stedelijke as opgeladen worden en wordt de verbinding tussen het nieuwe voetbalstadion en de binnenstad van Deinze versterkt. Verder overleg hierover is noodzakelijk. Bedoeling is om via een participatief traject een oplossing met draagvlak te bekomen. Zodra er meer duidelijkheid is omtrent de mogelijke invulling(en) als stedelijke ontwikkeling, zullen de relevante milieueffecten, op een correcte wijze, in beeld gebracht worden in het plan-MER.

De geprogrammeerde parkrand en het extensief domein worden tijdens de tweede fase voltooid.

In de tweede fase zou het kruispunt van de Tweebruggenlaan met de Brielstraat het best ontwikkeld worden tot een ongelijkvloerse kruising. De T-splitsing voor gemotoriseerd verkeer komt dan halfverzonken te liggen, terwijl een of twee bruggen voor zacht verkeer ervoor zorgen dat er één continue as ontstaat tussen het stadscentrum en de Brielmeersen. Samenwerking met het Agentschap voor Wegen & Verkeer is noodzakelijk om dit mogelijk te maken.

De tweede fase behelst volgende ontwikkelingen:

- mogelijke stedelijke ontwikkeling die de portaalfunctie visueel accentueert en ondersteunt aan het portaal in het verlengde van de Brielstraat (bedoeling is om via een participatief traject een oplossing met draagvlak te bekomen)
- verplaatsing van de 2 oefenterreinen van de huidige locatie aan het jeugdcomplex naar de nieuwe locatie aan het Aflidingskanaal van de Leie
- ontwikkeling van de gemeenschappelijke centrale parking
- verdere ontwikkeling geprogrammeerde parkrand en extensief domein

Ten aanzien van het atletiekstadion blijven twee opties mogelijk:

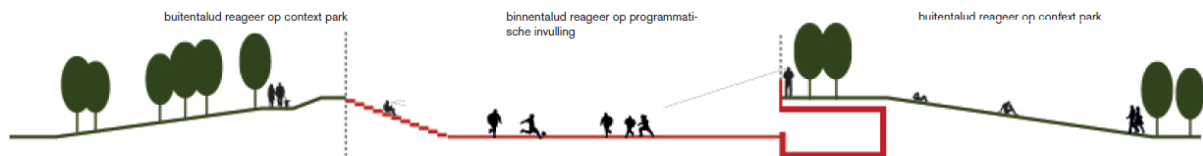
- Ofwel werken we het bestaande talud weg en leggen we centraal een (continu) pad tussen centrale doorgang en extensief parkrandpad (in dat geval moet wel een alternatief gezocht worden om de wind tegen te houden)
- Ofwel wordt de bestaande situatie behouden, en komt het pad aan de rand van het tweede hek van de atletiek te liggen. De eerste optie verdient een duidelijke voorkeur, zowel omwille van de continuïteit van het pad, als omwille van de afstanden t.o.v. de sportvelden.

## 7.6.2. Overwogen alternatieven

### 7.6.2.1 Model van verspreide verdeling (model 2 in het masterplan)

Een gespreide verdeling van intensief geprogrammeerde clusters in een extensieve parkopzet is het uitgangspunt voor dit model. Een verbindende route vertrekkend vanaf de Stadionlaan en het verlengde van de Brielstraat loopt tussen atletiek en stadioncluster, naar de evenementencluster, tot aan de Leie-arm, langsheen de jachthaven en steekt de N35 onder aan de Brielpoort.

De clusters krijgen d.m.v. een landschappelijke rand een geïsoleerde positie in het park. De rand biedt mogelijkheden voor een zeer locatiespecifieke invulling. Zo kan de rand richting parkzone parkfuncties in haar opnemen en aan de binnenzijde van een cluster bijvoorbeeld transformeren naar tribune of gebouw.



Figuur 31: Dwarsdoorsnede van model van verspreide verdeling



*Figuur 32: Model van verspreide verdeling*

De stuurgroep aanvaardde dit model niet omwille van volgende redenen:

- Het model voorziet in een totale herschikking van het gebied. Deze optie is niet realistisch omdat ze niet financieel haalbaar is en omdat de overgangsfase waarin het domein maar beperkt toegankelijk zou zijn te lang zou duren.
- De verspreide inplanting van sportclusters zorgt ervoor dat het recreatief gedeelte erg versnipperd wordt. Het lijkt om een louter sportpark te gaan.
- Een aantal voorzieningen zou in elke cluster apart moeten ingericht worden. Dat gaat dubbel gebruik van infrastructuur tegen en is niet efficiënt.

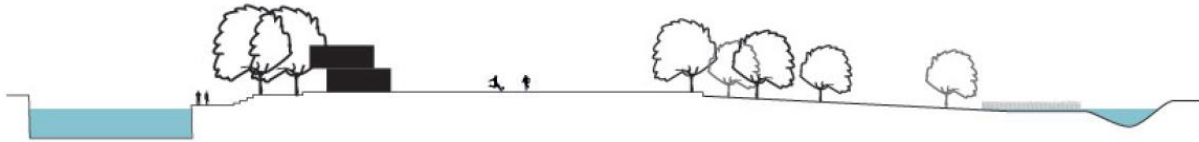
### 7.6.2.2 Model van de geprogrammeerde kade (model 3 in het masterplan)

In dit model worden de twee watersystemen en hun verschillen tot leidmotief gemaakt: Een geprogrammeerde kanaalkade versus een natuurlijke Leie-oever.

De sportvoorzieningen en intensieve recreatieve programma's worden langsheen het Afleidingskanaal van de Leie voorzien, langsheen een verhard aangelegde kade. Een maximale toegankelijkheid en verspreid parkeren in combinatie met grootschalige voorzieningen zorgen ervoor dat de kade als een nieuw soort stedelijke ruimte voor Deinze vorm krijgt. Het contrast met de extensieve Leie-oever wordt uitgespeeld.



Figuur 33: Model van de geprogrammeerde kade



*Figuur 34: Dwarsdoorsnede van model van de geprogrammeerde kade*

De stuurgroep aanvaardde dit model niet omwille van volgende redenen:

- De kade snijdt zeer diep in het gebied. Hierdoor gaan grote stukken van het recreatief gedeelte verloren.
- Het model zorgt voor een volledig nieuw stadsdeel dat zeer moeilijk in relatie te brengen is met de bestaande stad.

### *7.6.2.3 Scenario van geconcentreerde ontwikkeling (uitgangsscenario in het masterplan)*

De oorspronkelijke wens van SK Deinze, nl. een ontwikkeling van het bijkomende programma voor de financiering van de nieuwe tribunes, wordt in dit scenario gerealiseerd rondom het stadion.

Het realiseren van ca. 20.000 m<sup>2</sup> omheen het stadion levert een zeer verdichte site op, zowel langs de Stadionlaan als langs het Afleidingskanaal van de Leie. In beeld kan het vergeleken worden met (een gedeelte van) de ontwikkeling langsheen het spoor bij het station Brugge (buitenzijde stad). Een gevellengte van 140 meter (langs de Stadionlaan) met een reeks van volumes over 5 bouwlagen levert een beeld op van een dens bebouwd, moeilijk begrijpbaar en geïsoleerd stukje stad op.

Behalve een geconcentreerde uitbreiding omheen het stadion, wordt de gehele sportcluster herschikt zodat een efficiënte schikking ontstaat, die maximaal ruimte laat voor het omliggende park. De parking blijft liggen op de huidige locatie, de toegang verloopt via de Stadionlaan. De sportcluster wordt afgeschermd van het park d.m.v. een vernieuwd talud rondom.

Voor het recreatiedomein wordt uitgegaan van een minimale optimalisatie, vertrekkend vanuit de kwaliteiten van het bestaande. Het scenario gaat uit van het versterken en verbeteren van de bestaande structuren door bijvoorbeeld een nieuwe hiërarchie in de padenstructuur en het watersysteem aan te brengen. Laanstructuren definiëren verschillende gebruiksruidtes binnen een patchwork dat geënt is op het oude Leielandschap.



*Figuur 35: Scenario van geconcentreerde ontwikkeling*

De stuurgroep aanvaardde dit scenario niet omwille van volgende redenen:

- De ruimtelijke impact van de voorziene stedelijke ontwikkelingen op de stadiongrond is te groot omdat een hoge continue wand met veel extra hoogteaccenten wordt gecreëerd.
- Het scenario voorziet in een geïsoleerde ontwikkeling op de stadiongrond, waardoor de relatie met het bestaande stadscentrum problematisch is. Ook is de ontwikkeling te monofunctioneel met een maximale inzet op wonen en winkels zonder andere functies.
- De inrichting van het recreatief gedeelte is weinig innovatief en weinig ambitieus.

## 8. EVENEMENTENVERVOERPLAN

De Raad van State vernietigde het eerdere PRUP omdat uit het plan-MER en MOBER bij dit PRUP bleek dat er bijkomende flankerende maatregelen noodzakelijk waren om een aanzienlijk verkeersinfarct bij wedstrijden met 8.000 supporters te vermijden, terwijl deze bijkomende flankerende maatregelen, zoals opgenomen in de politieverordening, geen deel uit maakten van de MER-studie en het PRUP. Er werden geen op wedstrijden tot 8.000 supporters concreet toegespitste maatregelen in het plan-MER beschreven of geëvalueerd, aldus de Raad. Ten tweede, concludeerde de Raad dat het feit dat het College van Burgemeester en Schepenen het gebruik van het stadion van KMSK Deinze in een bezetting tot 8.000 supporters, toch één van de drie hoofddoelstellingen van het PRUP, onder bepaalde omstandigheden kan 'weigeren', niet beantwoordt aan de definitie van de in artikel 2.2.5, § 2, tweede lid, VCRO bedoelde overeenkomst die (immers) moet toelaten om het bestreden PRUP 'te realiseren'.

Parallel aan dit planproces en voorafgaand aan de opstart van de plan-MER-studie werd in opdracht van de planinitiatiefnemende overheid derhalve een generiek evenementenvervoerplan opgemaakt. Het doel van het evenementenvervoerplan is om de mobiliteitsimpact vooraf zo correct mogelijk in te schatten en erop in te spelen met een gepast maatregelenpakket. In het evenementenvervoerplan worden in eerste instantie de mobiliteitsnoden van diverse types evenementen beschreven. Op basis van deze noden wordt een maatregelenpakket op maat van het evenement samengesteld. Hieruit volgen een matrix en mobiliteitsscenario's die afhankelijk zijn van twee belangrijke parameters: aantal bezoekers en schaalgrootte van het evenement.

Tabel 3: Matrix voor mobiliteitsscenario's bij evenementen in de Brielmeersen (bron: Evenementenvervoerplan, Scelta)

Aantal bezoekers ↓	Schaal →	LOKAAL	REGIONAAL	(INTER)-NATIONAAL
< 1.000 bezoekers		A		
1.000 - 2.200 bezoekers		B	C	
2.200 - 4.000 bezoekers		C	D	E
> 4.000 bezoekers		D	E	E

In het evenementenvervoerplan worden voor elk mobiliteitsscenario een aantal conclusies geformuleerd die de aanzet vormen tot het maatregelenpakket. Met andere woorden, elk van deze mobiliteitsscenario's bevat een set van verplichte en facultatieve flankerende maatregelen.

Het college zal in de toekomst het evenement enkel nog kunnen weigeren indien er geen passend gevolg is gegeven aan het remediëringstraject dat het college na melding van het evenement oplegt, het ingediende evenementenvervoersplan of mobiliteitsplan op maat niet de verplichte maatregelen bevat die het generiek evenementenvervoerplan voorschrijft voor het overeenkomstig mobiliteitsscenario, het evenementenvervoerplan of mobiliteitsplan op maat niet de bijkomende maatregelen bevat die werden opgelegd in het kader van een eerdere negatieve evaluatie (na afloop van een gelijkaardig evenement) of in het geval van een zelf-evaluatie bij wederkerende evenementen.

Dit generiek evenementenvervoerplan maakt integraal deel uit van het gemeentelijk RUP en zal voorwerp uitmaken van het plan-MER.

## 9. DETAILLERINGSNIVEAU EN REIKWIJDTE

### 9.1. Detailleringniveau

Het **gemeentelijk RUP** 'Brielmeersen' heeft als doel de bestemmingen in het plangebied vast te leggen. Hierbij zullen per zone stedenbouwkundige voorschriften worden vastgelegd. Deze voorschriften leggen voorwaarden op over de mogelijkheden en inrichting van de zones.

Het **gemeentelijk RUP** zal enkel de hoofdlijnen van het voorkeursscenario juridisch vastleggen. Dat betekent bijvoorbeeld dat geen exacte footprints van individuele gebouwen zullen worden ingetekend. Dit om de nodige flexibiliteit te bewaren. Om de stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit van het stadion en de bijhorende ontwikkelingen te waarborgen, wordt gewerkt met een stedenbouwkundige ontwerpwedstrijd<sup>4</sup> met een onafhankelijke jury.

Volgende elementen van het gekozen voorkeursscenario (zie paragraaf 7.6.1. van voorliggende scopingnota) worden opgenomen in het RUP:

- Erkenning van de drie globale zones: De intensieve sportcluster bestaat uit het vernieuwde voetbalstadion, het atletiekstadion en de geherstructureerde sportvelden. De geprogrammeerde parkrand zal bestaan uit een parkzone met strakke inrichting waar verschillende functies samenkomen, zoals een evenementenweide en kinderboerderij. Deze zone vervult eveneens een bufferfunctie tussen zone 1 en 3. De derde zone is het extensief domein en zal een zeer natuurlijke uitstraling hebben, gebaseerd op het Leielandschap. Het landschap is minimaal geprogrammeerd en biedt ruimte voor spontane toe-eigening zoals BBQ, fietsen, lopen, vissen, e.d.m. Dit deel zal ingezet worden voor 'natuurlijk beheer' en kan ecosysteemdiensten ondersteunen zoals waterberging voor het Leiesysteem.
- Aanduiding van het portaal als toegangspoort tot het volledige gebied in het verlengde van de Brielstraat en bijhorende stedenbouwkundige voorschriften.
- Aanduiding van de stedelijke as voor zacht verkeer tussen de Brielstraat en het Afleidingskanaal van de Leie en bijhorende stedenbouwkundige voorschriften.
- Mogelijkheid voor private ontwikkeling van maximaal 18.000 m<sup>2</sup> bruto-vloeroppervlakte (BVO) op de stadiongrond:
  - ontwikkeling van maximaal 15.000 m<sup>2</sup> bruto-vloeroppervlakte (BVO), te verdelen over de functies 'wonen' (maximaal 10.000 m<sup>2</sup> BVO) en 'kantoren, dienstverlening en vrije beroepen' (maximaal 5.000 m<sup>2</sup> BVO)
  - ontwikkeling van een hotel of vergelijkbare verblijfsrecreatieve functie (tijdelijk verblijf, geen domicilie mogelijk, bv. zorghotel) (maximaal 5.000 m<sup>2</sup> BVO)
- Garantie visuele kwaliteit van het stadion en de bijhorende ontwikkelingen: het stadion en de bijhorende ontwikkelingen moeten visueel aantrekkelijk zijn van op de Tweebruggenlaan en moeten als een gesloten geheel ervaren worden, zonder dat hierbij ononderbroken wanden hoger dan de tribunes worden gecreëerd. Hoogteaccenten hoger dan de tribunes zijn mogelijk.

In het masterplan werd nog de mogelijkheid voorzien voor een stedelijke ontwikkeling (vanaf 1/1/2026) in de portaalzone in het verlengde van de Brielstraat, die de portaalfunctie visueel en functioneel zou ondersteunen. Voortschrijdend inzicht heeft evenwel geleid tot het schrappen van deze mogelijkheid. In de zone aangeduid als "portaal" op het RUP wordt derhalve geen bebouwing toegelaten en wordt een kwalitatieve toegangspoort voorzien die een zichtbare en functionele connectie vormt tussen het stadscentrum en het recreatiedomein.

---

<sup>4</sup> Het architectenbureau Goedefroo + Goedefroo is aangesteld om het stadion te ontwerpen

## 9.2. Reikwijdte

De afbakening van het RUP is gebeurd op basis van de aanwezige elementen in de omgeving. Het water van de Leie en het Afleidingskanaal van de Leie vormen een logische en natuurlijke grens. Ook de Tweebruggenlaan vormt een logische afbakening aangezien het een drukke weg is die bovendien hoger gelegen is dan het plangebied zelf. De Stadionlaan ten slotte markeert de grens tussen het sport- en recreatiedomein en de kazernes van de politie en brandweer. Deze functies wijken dusdanig af en vormen geen onderdeel van de probleemstelling van het masterplan, zodat het niet logisch zou zijn deze zone op te nemen in het RUP.

Het RUP komt op die manier volledig overeen met het gebied met als bestemming 'dagrecreatie' zoals afgebakend in het gewestplan (zie bijlage 4 in voorliggende **scoping**nota).

Wat betreft de impact op de omgeving heeft het RUP als doel een link te leggen met de binnenstad van Deinze en de Leievallei. Momenteel is het domein vrij geïsoleerd gelegen. Vanuit Deinze is het niet gemakkelijk toegankelijk en zijn de ingangen niet aantrekkelijk vormgegeven. Landschappelijk gezien is er ook sprake van isolatie doordat het domein wordt begrensd door een dichte groene laag van bebossing. Het doel van het RUP is het gebied landschappelijk in te passen in het Leielandschap en tegelijkertijd het domein te verbinden met de stad. Het RUP zal dus ook buiten de grenzen van het plangebied een positieve impact hebben.

## 9.3. Notariële akte grondenruil stad Deinze – provincie Oost-Vlaanderen

In uitvoering van de samenwerkingsovereenkomst tussen de provincie Oost-Vlaanderen en de stad Deinze werd het masterplan voor de nieuwe ontwikkeling van recreatiedomein 'De Brielmeersen' opgemaakt. Dit masterplan werd door beide partijen goedgekeurd.

Gekoppeld aan dit masterplan werd een voorstel vervolgpjectstructuur goedgekeurd waarin de te nemen vervolgstappen voor de uitvoering van het masterplan opgenomen zijn.

Aan de hand van dit voorstel vervolgpjectstructuur werd er overleg gepleegd in de stuurgroep en werden er afspraken gemaakt tussen het provinciebestuur en het stadsbestuur die de uitvoering van het masterplan Brielmeersen bewerkstelligen.

In het kader van het geïntegreerd planningsproces dient een grondenruil te gebeuren tussen het provinciebestuur en de stad, waarbij volgende principes voorop staan:

- de intensieve sportcluster wordt volledige eigendom van de stad Deinze,
- de geprogrammeerde parkrand en het extensief domein worden volledige eigendom van de provincie.

De eigendomsgrenzen werden m.a.w. in overeenstemming gebracht met het masterplan tussen de provincie Oost-Vlaanderen en de stad Deinze.

Deze grondenruil werd bij authentieke akte verleden in 2020.

## 9.4. Samenwerkingsovereenkomst provincie Oost-Vlaanderen-stad Deinze (april 2023)

### 9.4.1. Context

De Provincie Oost-Vlaanderen en de stad Deinze sloten in het verleden twee samenwerkingsovereenkomsten af met betrekking tot het Masterplan Brielmeersen Deinze en het PRUP Brielmeersen (samenwerkingsovereenkomst met betrekking tot het Masterplan Brielmeersen Deinze van 20 juni 2016 en samenwerkingsovereenkomst voor het geïntegreerd planningsproces voor de opmaak van het PRUP 'Brielmeersen' te Deinze van 26 juni 2018). Deze projectmatige samenwerking leidde tot volgende eindproducten:

1. Een masterplan dat maatschappelijk gedragen is en ruimtelijk een duurzame ontwikkeling garandeert, waarbij tegemoet gekomen wordt aan de huidige behoeften zonder deze van de toekomstige generaties in gevaar te brengen. Er wordt hierbij bijzondere aandacht besteed aan de integratie van en de synergie tussen de sociale, de ecologische en de economische dimensie van het project.
2. Een voorstel tot vervolprojectstructuur om dit masterplan te realiseren en het beheer ervan te voorzien.
3. Een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) met planmilieueffectenrapport (plan-MER) en mobiliteitseffectenrapport (MOBER).

Het PRUP werd via arrest nr. 254.022 van 16 juni 2022 door de Raad van State vernietigd. Ten gevolge de vernietiging van het PRUP gelden de bestemmingen van het gewestplan Oudenaarde (KB 24 februari 1977) terug voor het gehele gebied. Volgens het gewestplan is het **plangebied** gelegen in een zone voor dagrecreatie.

Door middel van een nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen beide besturen werd overeengekomen om het planproces te hernemen. Door een beperkte capaciteit binnen de provincie Oost-Vlaanderen werd na overleg overeengekomen dat de stad Deinze trekker zal worden van het planinitiatief, dat moet uitmonden in een gemeentelijk RUP. De provincie verleent delegatie aan de stad Deinze hiervoor.

Om het geïntegreerd planningsproces te hernemen, is dus een nieuwe samenwerkingsovereenkomst afgesloten die aanvangt op 1 mei 2023 en eindigt op de datum waarop het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan definitief uitvoerbaar is geworden hetgeen betekent dat het RUP niet meer kan aangevochten worden voor een administratief rechtscollege.

### 9.4.2. Doel en voorwerp van deze overeenkomst

Het doel bestaat erin om het **plangebied** te herbestemmen in overeenstemming met wat het rapport voor het voorkeursscenario van het Masterplan Brielmeersen Deinze voorstelt door middel van de opmaak van een gemeentelijk RUP met plan-MER en -MOBER. Dit RUP houdt de krijtlijnen aan van het eerder opgemaakt, doch vernietigd provinciaal RUP Brielmeersen. Dit betekent dat de principes van het masterplan en het eerder vernietigd PRUP de basis vormen voor het gemeentelijk RUP met plan-MER en -MOBER. Het RUP met plan-MER en -MOBER volgt de in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) voorziene procedure van het geïntegreerd planningsproces, wat o.a. betekent dat het RUP bij definitieve vaststelling er anders kan uitzien dan wat in de startnota wordt voorgesteld. De partners behandelen dergelijke afwijkingen in de schoot van de stuurgroep.

Het voorwerp van deze overeenkomst is het hernemen van het geïntegreerd planningsproces voor de participatieve opmaak van het gemeentelijk RUP 'Brielmeersen' te Deinze met plan-MER en -MOBER.

### 9.4.3. Methodiek

Er wordt een geïntegreerd planningsproces gevoerd met het oog op de participatieve opmaak van een gemeentelijk RUP met plan-MER en -MOBER.

De provincie verleent hiervoor delegatie van haar planningsbevoegdheden aan de stad Deinze. Een formeel delegatiebesluit wordt verleend uiterlijk op de plenaire vergadering.

Voor de opvolging van het geïntegreerd planningsproces wordt de bestaande stuurgroep, die de opmaak van het Masterplan Brielmeersen Deinze en het eerder PRUP Brielmeersen heeft opgevolgd, behouden. Deze stuurgroep bestaat uit:

- Leden met beslissingsrecht:
  - o Provincie Oost-Vlaanderen
  - o Stad Deinze
  
- Permanent adviserende leden:
  - o De Vlaamse Waterweg NV
  - o Agentschap Wegen & Verkeer
  - o Eigenaar stadiongronden
  - o Departement Mobiliteit en Openbare Werken

De partners verbinden zich ertoe de in de eerste samenwerkingsovereenkomst (SWO van 20 juni 2018) omschreven besluitvormingsmethodiek (stuurgroep, werkgroepen, projectcoördinatie) in het kader van deze samenwerkingsovereenkomst verder te zetten, het huishoudelijk reglement wordt hiertoe geactualiseerd.

Gelijktijdig met het RUP-proces starten de partners acties op voor de realisatie van die projectonderdelen die anticipatief ontwikkeld kunnen worden (passend binnen de gewestplanbestemming en de masterplanvisie), specifiek voor wegenis en parking die voor meerdere functies gebruikt zal worden.

#### 9.4.4. Taakomschrijving van de stad

De stad voert het geïntegreerd planningsproces voor de opmaak van het gemeentelijk RUP met plan-MER en -MOBER volgens de procedure voorzien in de VCRO.

Daarnaast staat de stad ook in voor de projectcoördinatie van het geïntegreerd planningsproces. Dit houdt o.a. in dat de stad op regelmatige basis de stuurgroep bijeenbrengt.

De stad staat in voor het participatief binnen het geïntegreerd planningsproces voor de opmaak van het RUP met plan-MER en -MOBER.

#### 9.4.5. Taakomschrijving van de provincie

De provincie levert alle nodige en nuttige informatie aan voor het geïntegreerd planningsproces voor de opmaak van het gemeentelijk RUP met plan-MER en -MOBER. De delegatie voor de opmaak van het RUP vanuit de provincie naar de stad toe zal gebeuren van zodra de stuurgroep het eens is over het ontwerp van de startnota voor het RUP en uiterlijk voor de plenaire vergadering.

De Provincie werkt actief mee aan het geïntegreerd planningsproces en engageert zich voor continue deelname aan het planteam, waarvoor minimaal één gemandateerd contactpersoon vanuit de provincie wordt aangeduid als SPOC.

#### 9.4.6. Communicatie

De Provincie en de stad communiceren éénduidig over het geïntegreerd planningsproces voor de participatieve opmaak van een gemeentelijk RUP met plan-MER en -MOBER.

De stad coördineert de communicatie over het geïntegreerd planningsproces voor de participatieve opmaak van een gemeentelijk RUP met plan-MER en MOBER.

## 10. AANDACHTSPUNTEN REALISATIE MASTERPLAN

Voor de realisatie van het masterplan moet er rekening worden gehouden met onderstaande aandachtspunten:

- De opzet van het masterplan en RUP is het creëren van een meer natuurlijk en waterrijk domein in tegenstelling tot de huidige intensieve parksituatie. Het uitgangspunt bij de ontwikkeling van het nieuwe extensieve parklandschap is het creëren van een groentypologie die aansluit op het omliggende meersenslandschap, eigen aan de Leiestreek, gecombineerd met een grotere boszone, deels bestaand en verder te ontwikkelen en de integratie van de grote vijver. De typologie van de extensieve parkzone wordt bijgevolg ongeveer voor de helft een gevarieerd 'halfopen parklandschap' met zichten in het zuiden op de ruimere omgeving met de Leie en de weides aan de overkant. Voor de andere helft wordt de bestaande centrale boszone gevrijwaard en versterkt. Tegen de Tweebruggenlaan kan de bestaande beplanting rond de kleinere vijvers en gracht verder bebossen, ook als moerasbos in de vijvers die geen extra water meer zullen krijgen in de nabije toekomst door het afkoppelen van het pompsysteem. De bebossing aan de zijde van het Schipdonkkanaal wordt behouden en verder aangevuld om de logistieke site landschappelijk te bufferen. Aansluitend hierop wordt deze boszone bovendien verder aangevuld met een bomenstructuur en groenbuffer in de intensieve parkrand.
- De bestaande grasvelden en intensieve weides zouden sterk vereenvoudigd worden tot enkele grotere graasblokken waarbinnen de dieren ingezet worden voor een natuurvriendelijk groenbeheer. De bestaande losse bomen kunnen verder aangevuld worden met losse bomen om de perspectieven te versterken en schaduw te genereren voor dieren en bezoekers. De graasblokken worden verder verfijnd met ruigtevegetaties en allerlei houtachtige groenvormen (bomen, hakhout, heggen...). Wat de intensieve parkrand betreft, zocht de provincie naar een alternatieve locatie t.o.v. het masterplan voor de cafetaria met minder impact op het waardevol stuk bos in deze intensieve parkrand. De definitieve locatie voor de cafetaria wordt voorzien aan de rand van de vijver (zie plan) om zo ontbossing in een stuk biologisch waardevol bos (cf. advies ANB) te vermijden. Als gevolg dienen slechts enkele bomen geroid te worden. Voor deze hele beperkte ontbossing wordt een compensatie voorzien in De Brielmeersen zelf (zie pijl op plan). Gebruiksdruk op de boszones wordt beperkt gehouden door een doordachte inplanting van onder andere de nieuwe speelzones voor 6-12 jaar in de open ruimte van de intensieve parkrand. Door zonering van de functies en gestuurde verbindingen (bv via stapstammen en/of smalle paadjes) kan het bestaande bos maximaal gevrijwaard blijven. Boscompensatie die voorzien wordt in het recreatiedomein de Brielmeersen, betreft boscompensatie voor projecten van de Provincie Oost-Vlaanderen. De ontbossing nodig voor de nivellering van de gronden overgedragen van de POV aan de stad Deinze werd opgenomen in de OMV voor de regularisatie van de kunstgrasvelden.



*Figuur 36: Inplanting cafeteria*

- Indien een derde partij natuurvriendelijke oevers wenst aan te leggen, dient dit in overleg met De Vlaamse Waterweg te gebeuren en dient er rekening mee te worden gehouden dat ook het beheer van deze oevers ten laste zal zijn van de derde partij.
- Indien de waterpartijen in de Brielmeersen aangelegd worden zoals in het masterplan en dus connectie zullen maken met de Leie dient dit in overleg te gebeuren met De Vlaamse Waterweg.
- In september 2020 werd de milieuvergunning voor de exploitatie van het provinciaal recreatiedomein verlengd voor onbepaalde duur met uitzondering van de aanvulling van de vijver met 20.400 m<sup>3</sup>/jaar Leiewater. Via een hydrogeologische studie diende aangetoond te worden dat de sectorale voorwaarden werden nageleefd. Indien niet, dan diende de kunstmatige aanvulling van het grondwater stopgezet te worden. Na uitgebreid hydrologisch onderzoek is het duidelijk dat het waterpeil van de grote vijver overeenkomt met het grondwaterpeil en dus in contact staat met het grondwater. Er werd niet voldaan aan de sectorale voorwaarden waardoor de vijver niet langer kunstmatig aangevuld kan worden met water uit de Leie. Dit werd als gevolg stopgezet.

Gezien de steeds groter wordende schommelingen in het waterpeil en het feit dat er geen Leiewater meer binnengepompt wordt, dient de inrichting herbekeken te worden. Het is de bedoeling de vijver dieper te maken en de oevers af te schuinen zodat een gezond watersysteem zich kan ontwikkelen met een rijke watervegetatie, zowel op de oevers als onder water. Het schommelende waterpeil maakt deel uit van de gevarieerde beleving gedurende de seizoenen en het open wateroppervlak zal deels vergroenen. De oostelijke

vijvers/gracht worden behouden, maar er is kans op droogstaande gracht/oostelijke vijvers in de zomer. Gracht krijgt functie als waterbuffering en voor de oostelijke vijvers wordt gekozen voor een moerasbos, waar het droog staan van de vijvers geen probleem vormt.

- Met betrekking tot het flexibel watersysteem vraagt de Vlaamse Waterweg om bij voorspellingen van neerslag en door toegenomen verharding (en regenwaterafvoer) waterpeil gebied Brielmeersen actief te sturen om overstort richting Leie op piekmomenten te minimaliseren. De provincie Oost-Vlaanderen heeft hiermee inmiddels rekening gehouden. De overloop van de vijvers van de Brielmeersen richting de Leie werd opgetrokken om maximaal in te zetten op waterbuffering in het domein zelf. In principe zou er geen overloop meer mogen zijn naar de Leie toe. De vraag van de Vlaamse Waterweg wordt in ieder geval ter harte genomen.
- De Vlaamse Waterweg merkt tevens op dat het bij droogte niet de bedoeling kan zijn om water uit de Leie te pompen richting Brielmeersen. Dit kan eventueel wel voor bescherming van natuurwaarden. De provincie neemt dit advies ter harte. Water oppompen uit de Leie en het kunstmatig aanvullen van de vijver werd stopgezet gezien de vergunning hiervoor niet verlengd werd.
- Het jaagpad maakt inmiddels deel uit van een fietssnelwegroute. In se kunnen jaagpaden onderdeel uitmaken van een fietssnelweg. Indien het jaagpad daarvoor in de toekomst gewijzigd zou moeten worden (bv. verbreding) zal dit ten laste vallen voor de derde partij en dus niet ten laste vallen van De Vlaamse Waterweg.
- De benodigde buffercapaciteit kan in principe zonder problemen opgevangen worden in de aan elkaar geschakelde waterpartijen en beek in het plangebied, op voorwaarde dat in natte perioden een flexibeler waterpeilbeheer toegepast wordt en enkel hemelwater opgevangen wordt.
- Het plangebied bevat potentieel mogelijke overstromingsgevoelige gebieden (zie hoofdstuk 11.6 Grond- en oppervlaktewater) waarmee rekening moet gehouden worden bij de realisatie van nieuwe (ondergrondse) infrastructuur.
- In principe komt van het plangebied enkel hemelwater in het oppervlaktewater terecht, maar een zekere verontreiniging kan nooit uitgesloten worden. Om negatieve effecten op de waterkwaliteit van de vijver, het Afleidingskanaal van de Leie en de Leie zelf te vermijden, mag het bemalingswater niet zomaar in het oppervlaktewater geloosd worden. Tijdens de bemalingsperiode dient het bemalingswater regelmatig geanalyseerd te worden.
- In het masterplan wordt voor de jachthaven een minimaal en maximaal scenario uitgewerkt. Op basis van de bezwaarschriften in het openbaar onderzoek van het vorige planproces van het PRUP werd aangetoond dat het maximaal scenario (scenario 2) van de jachthaven een niet realistisch scenario is. Indien een overheidsinstantie bepaalde ambities zou hebben met betrekking tot de jachthaven, zullen er operationele afspraken binnen het verordenend kader van het RUP gemaakt dienen te worden met o.a. de Yachtclub en de Vlaamse waterweg.

- Er is aandacht voor de groene invulling van het plangebied. Een becijfering van innames van groen door verharding toont een duidelijke ruimtebalans. Groen is en blijft een belangrijk onderdeel van de ruimtelijke invulling van het gebied. De drie zones zoals afgebakend in het masterplan moeten getoetst worden aan de huidige groene invulling. De stedelijke ontwikkeling in de portaalzone (in het verlengde van de Brielstraat) wordt geschrapt. In deze zone kan enkel bos verdwijnen voor de toegangspoort en bijhorende stedelijke as (mits boscompensatie elders in het provinciaal domein).

# 11. MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

## 11.1. Milieueffecten – scoping en algemene methodologie

### 11.1.1. Toepassingsgebied MER

De wettelijke eisen van de inhoud van het MER zijn opgenomen in het DABM (Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid). Het decreet verplicht om bepaalde plannen van administratieve overheden van gewestelijk, provinciaal of lokaal niveau te onderwerpen aan een milieueffectenonderzoek, vooraleer zij definitief goedgekeurd kunnen worden. Wie een plan met mogelijk aanzienlijke milieueffecten wil opmaken, moet eerst de milieueffecten en de eventueel redelijke alternatieven in kaart brengen.

Het **gemeentelijk RUP** ‘Brielmeersen’ omvat kortweg het ontwikkelen van het recreatiedomein de Brielmeersen als een provinciaal domein met groen-recreatieve functies op regionale schaal, het realiseren van een nieuw stadion voor voetbalclub K.M.S.K. Deinze en het linken van de kern van het **plangebied** aan het stadscentrum en andere functies in de omgeving. Volgens de geldende regelgeving moet er een plan-MER voor het RUP worden opgemaakt, omdat het (1) een plan betreft inzake o.a. waterbeheer en ruimtelijke ordening, (2) het niet het gebruik regelt van een klein gebied op lokaal niveau of geen kleine wijziging betreft, (3) aanzienlijke effecten vooraf niet uit te sluiten zijn (wordt nog onderzocht) en (4) het plan het kader kan vormen voor de latere vergunning van projecten uit de bijlagen van het project-m.e.r.-besluit<sup>5</sup>.

Volgende rubrieken zijn mogelijk van toepassing:

Bijlage II. Rubriek 10 Infrastructuurprojecten

b) stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen

Dit in combinatie met de geijkte wijzigings- en uitbreidingsrubrieken (bijlage II, rubriek 13b).

In een milieueffectrapport (MER) worden de milieueffecten vastgesteld door middel van een vergelijking van de referentiesituatie (vaak, maar niet altijd de huidige toestand van het studiegebied) met de toestand van het studiegebied na de uitvoering van het planvoornemen (= de geplande situatie).

Bij voorliggend **RUP** wordt een volwaardig plan-MER toegevoegd, waarbij mogelijke (permanent) significante milieueffecten onderzocht worden. In dit hoofdstuk wordt de algemene methodologie toegelicht en wordt een overzicht gegeven van de te onderzoeken disciplines.

Het team Omgevingseffecten – Milieueffectrapportage van het Departement Omgeving maakt onderdeel uit van het planteam en zorgt op deze wijze voor een continue kwaliteitswaarborging van het milieueffectenonderzoek. De kwaliteitsbeoordeling over de inhoudsafbakening van het plan-MER door het team Omgevingseffecten zit vervat in deze scopingnota. Het team Omgevingseffecten gaat akkoord met het voorgestelde team van erkende MER-deskundigen die het plan-MER zullen opstellen (zie paragraaf 11.1.8 van de scopingnota).

---

<sup>5</sup> Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 (en wijzigingen) houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage.

### 11.1.2. Te behandelen aspecten in het MER algemeen

Bij elke discipline in het MER worden achtereenvolgens behandeld:

- Afbakening van het **studiegebied** (het invloedsgebied van de effecten): deze hangt af van het type effect;
- Beschrijving van de **juridische en beleidscontext**, voor zover deze nog niet beschreven werd, en het beoordelings- en significantiekader voor de effecten;
- Beschrijving van de **referentiesituatie**: in deze **scoping**nota wordt reeds bondig een beschrijving van de referentiesituatie weergegeven, deze informatie wordt in het MER zelf nog verder uitgedetailleerd en aangevuld;
- Beschrijving van de **geplande toestand** en beoordeling van de effecten: Er wordt hierbij gefocust op de potentiële permanente effecten van het voorgenomen **RUP** (dit zijn de permanente effecten die gepaard gaan met de geplande ontwikkelingen). De kwetsbaarheden en effecten die tijdens het onderzoek naar voor komen en van belang zijn voor de vergunningen van specifieke projecten en flankerend beleid worden aangehaald, maar hierop ligt de focus noch het doel van dit milieueffectenonderzoek. De economische en maatschappelijke effecten en relaties tot handhaving behoren niet tot de decretaal vereiste onderzoekaspecten van een plan-MER en worden hier dan ook niet behandeld. Daar zijn andere, meer geschikte instrumenten voor;
- Een **conclusie**;
- Een beschrijving van de noodzakelijke **milderende maatregelen** die een verankering vereisen in het RUP. Waar vanuit het milieueffectenonderzoek kwetsbaarheden of tijdelijke effecten relevant voor het projectniveau worden gedetecteerd, kunnen er aanbevelingen geformuleerd worden.

Na de beschrijving en beoordeling per MER-discipline bevat het MER, conform de MER-regelgeving, nog volgende algemene hoofdstukken:

- Leemten in de kennis (onzekerheden omtrent het plan zelf, kennis over de bestaande milieutoestand of de effectinschatting) en indien relevant, voorstellen met betrekking tot monitoring;
- Eindbespreking: synthese van milieueffecten en milderende maatregelen/aanbevelingen; er volgt een geïntegreerde evaluatie over de disciplines heen;
- De eventueel (gewest)grensoverschrijdende effecten;
- Niet-technische samenvatting (als apart leesbaar geheel).

### 11.1.3. Afbakening studiegebied en grensoverschrijdende effecten

#### *Afbakening studiegebied*

Het studiegebied wordt globaal gedefinieerd als het plangebied met daarbij het invloedsgebied van de effecten. De afbakening van het studiegebied is afhankelijk van het invloedsgebied van de afzonderlijke ingrepen en milieukarakteristieken. Dit kan per milieueffect verschillen.

In principe wordt voor iedere discipline een aparte afbakening van het studiegebied gemaakt. Maar voor de meeste disciplines beperkt het studiegebied zich tot het plangebied zelf (“in het plangebied”) en haar directe omgeving (“naar en van omgeving”). 200 m wordt aangenomen als standaardgrens voor de mogelijke omvang van de directe invloedssfeer (voor de discipline geluid is dit al een wettelijk vastgelegde beoordelingsafstand).

Voor de discipline Mens – Mobiliteit en de daarvan afgeleide effecten inzake geluid, lucht en mens (hinder- en gezondheidseffecten) omvat het studiegebied alle wegen waar significante wijzigingen in verkeersintensiteit te verwachten zijn t.g.v. het voorziene programma (“op netwerken”, zie discipline Mobiliteit).

#### *Grensoverschrijdende effecten*

Het plangebied ligt (in vogelvlucht) op meer dan 24 km van de grens met Wallonië en meer dan 33 km van de grens met Frankrijk. Gezien de aard van het planvoornemen en de afstand tot de gewest- en landsgrens, kan geconcludeerd worden dat er geen grensoverschrijdende effecten te verwachten zijn.

### **11.1.4. Referentiesituatie, geplande situatie en ontwikkelingsscenario's**

#### *Referentiesituatie*

De referentiesituatie is de toestand van het plangebied waarnaar gerefereerd wordt in functie van de effectbeoordeling. Hierbij kan de referentiesituatie gelijk gesteld worden aan de huidige toestand, maar ook aan een toekomstige toestand, afhankelijk van het tijdspectief van het voorgenomen plan.

De referentiesituatie voor de milieubeoordeling kan enerzijds de feitelijke toestand van het plangebied betreffen en anderzijds de juridische planologische toestand. De feitelijke referentietoestand is gebaseerd op de feitelijke (vergund of vergund geachte) situatie op het terrein. De juridische referentiesituatie is gebaseerd op een (fictieve) invulling van het terrein volgens de geldende planologische bestemming. Voor dit plan-MER wijkt de feitelijk bestaande situatie niet af van de juridisch planologische situatie, nl. een zone voor dagrecreatie. Bijgevolg zal de milieubeoordeling gebeuren ten aanzien van het feitelijk gebruik/juridisch-planologisch gebruik waarvoor één omschrijving volstaat.

#### *Geplande situatie en beoordeling effecten*

Het MER zal de mogelijkheid tot realisatie van het planvoornemen bekijken. In verschillende disciplines wordt onderzocht wat de effecten zijn van het bijkomend programma **en het nieuwe evenementenvervoerplan**, en (cijfermatig) beoordeeld. In **§11.2 tot en met §11.10** wordt concreet ingezoomd op de te onderzoeken milieueffecten per discipline en is de scoping en methodologie voor de milieubeoordeling per discipline opgenomen.

#### *Ontwikkelingsscenario's*

In het plan-MER zal aangegeven worden met welke ontwikkelingsscenario's rekening gehouden wordt of juist niet bij de beschrijving van de referentiesituatie. Er zal daarnaast aangegeven worden voor welke disciplines de ontwikkelingsscenario's al dan niet relevant zijn.

#### *Alternatieven binnen het MER-onderzoek*

Het plan-MER heeft als doel om het voorgenomen plan binnen zijn context te toetsen, het zo nodig te beperken en/of randvoorwaarden op te leggen. Het onderzoek naar redelijke alternatieven of varianten is vereist vanuit de plan-MER. De milieubeoordeling van het voorgenomen plan omvat de beoordeling van deze redelijke alternatieven of varianten die op het respectievelijke planniveau van belang zijn. Het betreft alternatieven die realistisch en uitvoerbaar zijn, met name deze die een oplossend vermogen hebben. Het zijn deze alternatieven die rekening houden met het doel en de geografische werkingsfeer, onder meer in functie van de mogelijke milieueffecten van het voorgenomen plan.

Het **nulalternatief** betekent dat het voorgenomen plan niet doorgaat of met andere woorden dat het plangebied verder wordt ingevuld binnen de geldende bestemmingsvoorschriften (behoud van de bestaande planologische situatie en het feitelijk (vergund of vergund geacht) gebruik), wel rekening houdend met andere ontwikkelingen die reeds te verwachten zijn in het plangebied en de omgeving. Concreet komt dit er hier op neer dat het gewestplan van kracht blijft waarin het plangebied is aangeduid als zone voor dagrecreatie. Een groot aantal elementen die in het **RUP** aan bod komen, kunnen op vandaag gerealiseerd worden.

Het nulalternatief betreft de juridische referentiesituatie waaraan in dit plan-MER getoetst zal worden, zodat het impliciet aan bod zal komen.

Aangezien het specifiek om de inrichting en bestemming van het provinciaal recreatiedomein De Brielmeersen gaat, worden er geen **locatiealternatieven** voorgesteld.

Met betrekking tot de **inrichtingsalternatieven** zijn uit het ontwerpend onderzoek van het masterplan Brielmeersen 3 modellen en 2 scenario's voortgekomen. De modellen en scenario's worden op een objectieve wijze getoetst aan de plandoelstellingen, aan de financiële haalbaarheid en aan hun ruimtelijke efficiëntie.

#### Scenario 2 – Compacte logisch gestructureerde sportcluster te midden van een extensief recreatieve parkopzet = Gekozen voorkeursscenario

Model 1 gaat uit van een compact, maar gescheiden opzet waar intensieve (sport-) programma-onderdelen worden gebundeld temidden van een extensieve parkruimte. Op die manier ontstaat een contrast tussen het functioneel recreatief gebeuren en het extensief natuurlijk domein. Scenario 2 (het gekozen voorkeursscenario) bouwt op een expliciete wijze verder op model 1. Dit scenario gaat uit van een compacte logisch gestructureerde sportcluster temidden van een extensief recreatieve parkopzet. Tussen de sportcluster (die herschikt wordt rond het te behouden stadion en de atletiekpiste) en het extensief park ligt de parkrand. Het is een ontworpen planonderdeel, opgeladen met de meest intensieve parkprogramma-onderdelen.

Dit scenario bestaat uit drie globale zones: de intensieve sportcluster (de meest dynamische zone), de geprogrammeerde parkrand (bufferfunctie tussen intensieve sportcluster en extensief domein) en het extensief domein (natuurlijke uitstraling, geënt op het Leielandschap). Op die manier wordt het recreatiedomein De Brielmeersen ontwikkeld als een provinciaal domein met groen-recreatieve functies op regionale schaal. De afbakening van drie zones, vormt een vernieuwend recreatieconcept. Kortom, dit scenario voldoet aan de eerste plandoelstelling.

De sportcluster voorziet in de realisatie van een nieuw stadion voor K.M.S.K. Deinze inclusief een private ontwikkeling op de stadiongrond (eigendom van SK Deinze) (maximaal 18.000 m<sup>2</sup> bruto-vloeroppervlakte) en voldoet zo aan de tweede plandoelstelling, namelijk: "Een nieuw stadion realiseren voor K.M.S.K. Deinze". Het gebouwde programma heeft oog voor een ruimtelijk evenwicht en een verdeling van de dynamiek. Hierdoor ontstaat een grote ruimtelijke kwaliteit en efficiëntie. Dit scenario voorziet de mogelijkheid voor een stedelijke ontwikkeling in de portaalzone (in het verlengde van de Brielstraat). Echter, werd deze mogelijkheid geschrapt, er wordt een kwalitatieve toegangspoort voorzien die een zichtbare en functionele connectie vormt tussen het stadscentrum en het recreatiedomein. Vanaf dit portaal begint een stedelijke as voor zacht verkeer (fietsers en voetgangers) die loopt tot aan het Afleidingskanaal van de Leie. Op die manier voldoet dit scenario aan de derde plandoelstelling, met name: "De kern van het plangebied linken aan het stadscentrum en aan andere functies in de omgeving".

De private ontwikkeling op de stadiongrond (eigendom van SK Deinze) omvat maximaal 18.000 m<sup>2</sup> bruto-vloeroppervlakte en ligt dus lager dan bij scenario 1 (zie verder). Enerzijds ontstaat een grotere ruimtelijke kwaliteit door een terugschaling van de private ontwikkeling en bijgevolg wordt dit niet beschouwd als een geïsoleerd stukje stad. Anderzijds wordt die ruimtelijke kwaliteit doorgetrokken door de duidelijk leesbare connectie met de stad. Aangezien enkel de nu nog verspreide functies over het terrein herschikt worden binnen de parkrand is dit een financieel haalbaar en ruimtelijk efficiënt scenario.

#### Scenario 1 – Geconcentreerde ontwikkeling

Scenario 1 bouwt evenzeer verder op het eerste model, met name: een compact, maar gescheiden opzet waar intensieve (sport-) programma-onderdelen worden gebundeld temidden van een extensieve parkruimte. Op die manier ontstaat een contrast tussen het functioneel recreatief gebeuren en het extensief natuurlijk domein.

Dit scenario voldoet aan de plandoelstelling om een nieuw stadion te realiseren voor K.M.S.K. Deinze. In dit scenario wordt de nadruk gelegd op de wens van SK Deinze om een ontwikkeling van het bijkomend programma te realiseren rondom het stadion. Dit voor de financiering van de nieuwe tribunes. De stedelijke ontwikkelingen resulteren in een zeer verdichte site met hoge continue wand en veel extra hoogteaccenten (ca. 20.000 m<sup>2</sup>). Kortom, een dens bebouwd, moeilijk begrijpbaar en geïsoleerd stukje stad (relatie met bestaande stadscentrum is problematisch) met een erg grote ruimtelijke impact. Daarnaast herschikt dit scenario de gehele sportcluster, die maximaal ruimte laat voor het omliggende park. Echter, wordt voor het recreatiedomein uitgegaan van een minimale optimalisatie, vertrekkend vanuit de kwaliteiten van het bestaande. Bestaande structuren worden verbeterd en versterkt door bijvoorbeeld een nieuwe hiërarchie in de padenstructuur en het watersysteem aan te brengen. Laanstructuren definiëren verschillende gebruiksruidtes binnen een patchwork dat geënt is op het oude Leielandschap. Het recreatiedomein De Brielmeersen wordt in dit scenario ontwikkeld als een provinciaal domein met groen-recreatieve functies op regionale schaal. Echter, is er hier geen sprake van een 'vernieuwend' recreatieconcept. De inrichting van het recreatief gedeelte is weinig innovatief en ambitieus. Kortom, de eerste plandoelstelling wordt niet gehaald. Bovendien, zorgt de geïsoleerde ontwikkeling op de stadiongrond voor nog meer isolement. Hierdoor kan gesteld worden dat scenario 1 niet voldoet aan de derde plandoelstelling, met name: "De kern van het plangebied linken aan het stadscentrum en aan andere functies in de omgeving".

Concluderend, een haalbaar financieel plaatje en an sich ruimtelijk efficiënt. Echter, houdt scenario 1 onvoldoende rekening met het doorbreken van isolement. Bovendien, is hier geen sprake van een 'vernieuwend' recreatieconcept zoals de eerste plandoelstelling naar voren schuift. Model 1 – Scenario 1 vormt daarom geen redelijk alternatief.

#### Model 2 – Gespreide verdeling van intensief geprogrammeerde clusters in een extensieve parkopzet

- Verbindende route tussen atletiek en stadioncluster, naar de evenementencluster, langsheen jachthaven
- Clusters krijgen door landschappelijke rand een geïsoleerde positie in het park

Model 2 voldoet aan twee van de drie plandoelstellingen. Zo wordt het recreatiedomein van De Brielmeersen ontwikkeld als provinciaal domein met groen-recreatieve functies op regionale schaal en kan er, binnen dit model, een nieuw stadion gerealiseerd worden voor K.M.S.K. Deinze. Echter, voorziet dit model in een totale herschikking van het recreatiedomein. Er is bijgevolg geen sprake van een 'kern' die gelinkt kan worden aan het stadscentrum en aan andere functies in de omgeving. Meer nog, dit model maakt het recreatiedomein moeilijk leesbaar door versnippering en benadrukt het isolement van de verscheidenheid aan functies nog meer i.p.v. dit te verbreken. Bovendien werkt de

totale herschikking een vergroting van de landschappelijke en natuurlijke waarde van het domein in de hand.

Kortom, deze totale herschikking is weinig realistisch, niet financieel haalbaar en ruimtelijk inefficiënt (omdat er bijvoorbeeld in elke cluster voorzieningen moeten worden ingeplant). Model 2 vormt hierdoor geen redelijk alternatief.

#### Model 3 – Geprogrammeerde Schipdonkkade versus natuurlijke Leie-oever

- Sportvoorzieningen, en intensieve recreatieve programma's worden langsheen het Schipdonkkanaal voorzien, langsheen een verhard aangelegde kade (nieuw soort stedelijke ruimte)
- Staat in contrast met extensieve Leie-oever

Tevens maakt model 3 van het recreatiedomein De Brielmeersen een provinciaal domein met groen-recreatieve functies op regionale schaal. Bovendien kan er binnen dit model een nieuw stadion gerealiseerd worden voor K.M.S.K. Deinze. Evenwel, vormt de geprogrammeerde Schipdonkkade voor een nieuw soort stedelijke ruimte die ruimtelijk zeer moeilijk in relatie te brengen is met het stadscentrum en andere functies in de omgeving. De geprogrammeerde Schipdonkkade ligt veeleer geïsoleerd door de extensieve Leie-oever. Hierdoor voldoet model 3 niet aan de derde plandoelstelling, met name: "De kern van het plangebied linken aan het stadscentrum en aan andere functies in de omgeving". Op vandaag ligt het recreatiedomein enigszins geïsoleerd, dit model werkt deze isolatie nog meer in de hand. Een concentratie van sportvoorzieningen en intensieve recreatieve programma's op één plaats (hier de verhard aangelegde kade) is enerzijds ruimtelijk efficiënt, maar anderzijds zorgt deze herschikking voor een hoog financieel plaatje.

Ter conclusie, model 3 voldoet niet aan de derde plandoelstelling. De extensieve Leie-oever isoleert de geprogrammeerde Schipdonkkade van het stadscentrum. Bovendien, zorgt de geprogrammeerde Schipdonkkade voor een ruimtelijke blokkade tussen het omliggende landschap en de stad. Opnieuw, geen redelijk alternatief.

Aangezien scenario 1, model 2 en model 3 niet voldoen aan alle plandoelstellingen en dus in het kader van dit planproces niet als redelijk te beschouwen zijn, worden deze niet verder besproken in het plan-MER. Er wordt uitgegaan van het uitgewerkte voorkeursscenario.

In het plan-MER worden twee geplande toestanden beschouwd o.b.v. de fasering:

1. Na realisatie van fase 1: vnl. voetbalstadion en bijhorende woon- en commercieel programma.
2. Eindtoestand na realisatie van fase 2: fase 1, verdere uitbouw programma parkrand en extensief domein, en nieuwe parking met circa 300 plaatsen (= vnl. verschuiving van bestaande capaciteit).

In relatie tot het nieuwe **evenementenvervoerplan** (zie ook §8) worden in het plan-MER de effecten van de verschillende scenario's uit dit evenementenvervoerplan besproken ten aanzien van een situatie zonder dit nieuw evenementenvervoerplan. De wijze waarop dit gebeurt wordt nader omschreven in de discipline Mobiliteit.

### 11.1.5. Scoping relevante effecten

In onderstaande tabel wordt aangegeven welke effectgroepen (mogelijk) relevant zijn voor het plan en op welk schaalniveau (binnen plangebied, in de directe omgeving of op netwerken). De effectgroepen aangeduid met 'O' zijn met zekerheid te onderzoeken in het plan-MER. De effectgroepen met 'N' worden niet relevant geacht voor onderhavig plan. De effectgroepen met 'M' zijn relevant op projectniveau (waarbij doorgaans gewoon moet voldaan worden aan de sectorale regelgeving), maar niet relevant of onderscheidend op planniveau.

Naar aanleiding van de scoping wordt duidelijk dat de volgende disciplines in het plan-MER zullen worden behandeld door een MER-deskundige:

- Mens – Mobiliteit
- Geluid
- Lucht
- Bodem en grondwater
- Oppervlaktewater
- Biodiversiteit
- Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- Mens – Ruimtelijke aspecten
- **Mens – Gezondheid**

		ONDERZOEK		ONDERZOEK		ONDERZOEK
	IN HET PLANGEBIED		NAAR EN VAN OMGEVING		OP NETWERKEN	
<b>BODEM</b>						
Verharding	verlies onverharde bodems	O				
Bodemkwaliteit	mogelijke verontreiniging	M				
Bodemkwaliteitsrisico's	risicobeperking, -verhoging	M				
Bodemstabiliteit	impact uitgravingen en ophogingen op stabiliteit	M	impact uitgravingen en ophogingen op stabiliteit	M		
Erfgoedwaarde	verlies waardevolle bodems (archeologie)	M				
<b>WATER</b>						
Wateroppervlak	verlies/winst wateroppervlak	O				
Oppervlaktewaterkwaliteit			wijziging waterkwaliteit	M		
Waterberging	verlies/winst overstroombare ruimte, waterberging	O				
Grondwater & -kwaliteit			risico verandering grondwaterpeil en afgeleide effecten	M		
Afvoergedrag water			wijziging afvoer oppervlaktewater en effecten op wateroverlast	O	effecten op waterbeschikbaarheid, wateroverlast	O
<b>BIODIVERSITEIT</b>						
Biotopen/habitats (Europees)	verlies/winst biotopen	O				
Leefgebied soorten	verlies/winst leefgebieden	O				
Connectiviteit natuurgebieden					versnipperen, ontsnipperen	O
Migratie soorten					versnipperen, verbinden, risico op slachtoffers	O

LANDSCHAP					
Erfgoedwaarde	verlies/winst erfgoedwaarde	O			
Visuele kwaliteit / landschapsstructuur			wijziging visuele kwaliteit omgeving	O	
MENS - RUIMTE					
Landbouw	verlies landbouwooppervlakte of -functie	O			
Recreatie	impact op recreatieve functie	O			
Bedrijvigheid	impact op bedrijvigheid	O			
Overig ruimtegebruik	directe impact op andere functies	O	indirecte (visuele) impact op functies in omgeving	O	
Leidingennetwerk				effecten op leidingennetwerk	N
MENS - MOBILITEIT					
Mobiliteit				impact op verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid	O
Wegenis				effecten op verkeersnetwerken door nieuwe infrastructuur	O
Kanalen, Spoorwegen				impact op spoor- en waterwegennet	N
MENS - HULPBRONNEN					
Oppervlaktedelfstoffen	verlies/valorisatie oppervlaktedelfstoffen	N			
Afval	productie/hergebruik afval - secundaire grondstoffen	M			
Water	duurzaam hergebruik water	M			
Energie	duurzame energievoorziening	M			
LUCHT					
Verontreiniging			effecten verkeersgeneratie en -verschuivingen op lokale luchtkwaliteit	O	
Geur			geurhinder	N	
KLIMAAT					
lokaal			negatief effect/mitigatie op lokaal klimaat (wind, ...)	N	
bovenlokaal			impact wijziging CO2-uitstoot	N	
GELUID/TRILINGEN					
Verstoring			effecten verkeer en recreatie op geluidsklimaat t.h.v. bewoning	O	
VEILIGHEID					
			verkeersveiligheid wordt behandeld onder mobiliteit; externe veiligheid is apart luik	N	
LICHTHINDER					
			impact verlichting (wegenis, stadion)	O	

Deze scopingnota is pas definitief bij de voorlopige vaststelling van het RUP en kan tijdens het planproces nog in beperkte mate bijgestuurd worden o.b.v. nieuwe of gewijzigde inzichten.

Enkel effecten op planniveau worden besproken. Dit zijn de permanente of langdurige effecten ten gevolge van de aanlegfase en de permanente effecten tijdens de exploitatiefase. Aspecten die niet aan bod komen op planniveau zijn onder meer specifieke gebouwemissies gezien deze op planniveau nog niet gekend zijn, alsook zaken gerelateerd aan de werffase, waaronder grondverzet, werfroutes, tijdelijke geluidshinder...

De focus van het milieuonderzoek op dit **gemeentelijk** planniveau ligt op het onderzoek en indien nodig op het milderen van mogelijk aanzienlijke milieueffecten.

Enkele effectgroepen zullen wellicht slechts in beperkte mate (kunnen) worden onderzocht, vooral de elementen die op projectniveau verder worden geregeld en bestudeerd en die bijgevolg niet onderscheidend zullen zijn in de keuze van de locaties op de schaal van dit ruimtelijk uitvoeringsplan (bijvoorbeeld de invloed op specifieke bodemaspecten) **of een aanpassing zouden vergen van het grafisch plan of stedenbouwkundige voorschriften om potentiële milderende maatregelen te kunnen toepassen indien tijdens de projectfase alsnog aanzienlijk negatieve effecten worden verwacht.**

#### 11.1.6. Waardeschaal en effectenbeoordeling

In dit MER houdt de bespreking, beoordeling en evaluatie van de effecten van het plan (voor de verschillende milieu-disciplines) rekening met globale ingreep-effectrelaties. De beoordeling baseert zich op:

##### **Wat is de kwetsbaarheid van het milieu?**

Het belang van het effect van de ingreep op het desbetreffende onderdeel wordt beoordeeld met de termen 'kwetsbaarheid' (zeer, matig, weinig). De significantie is een rechtstreeks gevolg van de kwetsbaarheid van het gebied voor een bepaald onderdeel van een discipline. Wanneer een gebied als kwetsbaar werd getypeerd voor een onderdeel, kan een ingreep die hierop een invloed heeft significant zijn vanaf een bepaalde grootteorde. Significant betekent niet hetzelfde als aanzienlijk, maar wel dat er een effect optreedt dat niet meer als verwaarloosbaar wordt beschouwd (vanaf score +1 of -1).

##### **Wat is de omvang van de effecten?**

De omvang van de effecten wordt vastgesteld en uitgedrukt in termen als 'groot', 'matig' en 'gering/beperkt'. Het vaststellen van de omvang van de effecten gebeurt a.d.h.v. de criteria die hierboven werden beschreven, en dit naargelang de milieudiscipline waarop deze effecten invloed uitoefenen.

##### **Wat is het waardeoordeel?**

Het waardeoordeel van het effect wordt met de termen 'positief' en 'negatief' uitgedrukt. Hierin worden nog gradaties onderscheiden.

Er wordt bij de beoordeling van de effecten zowel rekening gehouden met de omvang/schaal van de impact van het plan of haar onderdelen, als met de kwetsbaarheid van de omgeving voor het betreffende milieuaspect. Een combinatie van deze elementen geeft verschillende mogelijkheden, samengevat in volgend algemeen beoordelingskader:

kwetsbaarheid	schaal	grote impact		matige impact		gering/beperkte impact	
zeer kwetsbaar		-3	+3	-2	+2	-1	+1
matig kwetsbaar		-2	+2	-1/-2	+1/+2	0/-1	0/+1
weinig kwetsbaar		-1	+1	0/-1	0/+1	0	

Voor bepaalde MER-disciplines (geluid, lucht) en effectgroepen (bijvoorbeeld verkeers-doorstroming) bestaan in het richtlijnenboek vastgelegde of algemeen aanvaarde gekwantificeerde significantiekaders, die uiteraard toegepast zullen worden.

Om een overzicht te verkrijgen van het belang van de verschillende effecten wordt voor elk effect volgende indelingswijze gehanteerd over de verschillende disciplines heen:

aanzienlijk negatief (-3)	aanzienlijk positief (+3)
negatief (-2)	positief (+2)
beperkt negatief (-1)	beperkt positief (+1)
geen effect/verwaarloosbaar effect (0)	

Hierbij duidt een positieve score op een gewenst effect. Dit kan bijvoorbeeld een verhoging, ondersteuning of versterking van de betrokken eigenschap zijn. Een negatieve score wijst op een ongewenst effect. Dit kan bijvoorbeeld gaan om het verdwijnen, een verlaging of een aantasting van een bepaalde eigenschap. Voor elk relevant effect wordt een beoordelingskader geschetst dat zal gebruikt worden bij de bepaling van het significantieniveau.

Op basis van de grootte van de cijfergegevens kan vervolgens snel afgeleid worden in hoeverre de deskundigen een effect als belangrijk beoordeeld hebben.

Op basis van de impactbeoordeling (van -3 tot +3) kan afgeleid worden in hoeverre een maatregel of aanbeveling dient/kan worden voorgesteld en welke de impact is van de maatregel/aanbeveling (resterend effect): de milderende maatregelen/aanbevelingen worden gekoppeld aan de impactbeoordeling.

In het digitaal richtlijnsysteem milieueffectrapportage 'Algemene methodologische en procedurele aspecten' (2022) op de website van Team Omgevingseffecten is een kader opgenomen waar de koppeling van effectbeoordeling met milderende maatregelen is gemaakt.

Beoordeling van het effect	Koppeling met milderende maatregelen
beperkt negatief (score -1)	Onderzoek naar milderende maatregel is minder dwingend.
negatief (score -2)	Er dient onderzoek te gebeuren naar milderende maatregelen.
aanzienlijk negatief (score -3)	Er dienen in elk geval milderende maatregelen voorgesteld te worden.

Voor alle gevallen geldt: indien er geen milderende maatregelen voorgesteld kunnen worden dient dit gemotiveerd te worden.

In het MER zal een onderscheid gemaakt worden tussen milderende maatregelen en aanbevelingen ter optimalisatie.

#### 11.1.7. [Koppeling RUP en MER](#)

Er wordt de aandacht op gevestigd dat in de beschrijving van milderende maatregelen en aanbevelingen binnen de verschillende disciplines, er een onderscheid wordt gemaakt tussen het niveau van doorwerking van deze maatregelen en aanbevelingen.

De focus ligt op het onderzoeken van maatregelen op het RUP-niveau:

- De milderende maatregelen/aanbevelingen op niveau van het RUP, die voortvloeien uit het MER-onderzoek, zullen/kunnen aanleiding geven tot aanpassingen/verfijningen aan de bestemmingszones of stedenbouwkundige voorschriften van het RUP;

- De maatregelen en aanbevelingen die moeten/kunnen doorwerken in het RUP vallen qua uitvoering onder de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het RUP (zijnde **stad Deinze**).

Het plan-MER verloopt volgens een iteratief proces. Alle maatregelen (en aanbevelingen) die ruimtelijk kunnen doorvertaald worden, zullen worden ingepast in het **RUP**. Het uiteindelijke plan-MER bestaat er dan uit om alle resterende effecten (waarvoor er dus geen maatregelen voorgesteld/beschikbaar zijn die ruimtelijk kunnen doorvertaald worden), weer te geven. Waar dit een toegevoegde waarde heeft, kunnen naar aanleiding van de effectbeoordeling milderende maatregelen worden onderzocht die zich niet meer op planniveau bevinden maar bijvoorbeeld wel relevant kunnen zijn op het niveau van de vergunning of het flankerend beleid. Onderzochte maatregelen onder andere niveaus zoals vergunningen of andere instrumenten zijn niet uit te werken via het RUP.

#### 11.1.8. Team van MER-deskundigen

Het team van MER-deskundigen is als volgt samengesteld:

Tabel 4: Overzicht van de MER-deskundigen

Deskundige	Discipline	Erkenningsnummer	Erkend tot
Paul Arts	Coördinator	GOP/ERK/MERCO/2019/00004	Onbepaalde duur
	Mens-Ruimtelijke aspecten	MB/MER/EDA-664-V1	Onbepaalde duur
	Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	MB/MER/EDA-664-B	Onbepaalde duur
Koen Slabbaert	Mens-Mobiliteit	MB/MER/EDA-805	Onbepaalde duur
Inge Van der Mueren	Bodem	MB/MER/EDA-692-V1	Onbepaalde duur
	Water	MB/MER/EDA-692-B	Onbepaalde duur
Liesbet Van den Schoor	Biodiversiteit	ERK/MER/EDA-741-B	Onbepaalde duur
Dirk Dermaux	Lucht	MB/MER/EDA-645-V2	Onbepaalde duur
Sven Loridan	Geluid	MB/MER/EDA-798	Onbepaalde duur

Hinder- en gezondheidsaspecten zullen worden behandeld door de deskundige mens – ruimtelijke aspecten (op basis van input vanuit lucht en geluid).

Inzake klimaat worden de relevante klimaataspecten besproken bij de verschillende disciplines zoals lucht, biodiversiteit en water, in overeenstemming met de handleiding ‘klimaat’ opgesteld door team Omgevingseffecten. De bevindingen worden door de coördinator gebundeld in een apart hoofdstuk in het MER.

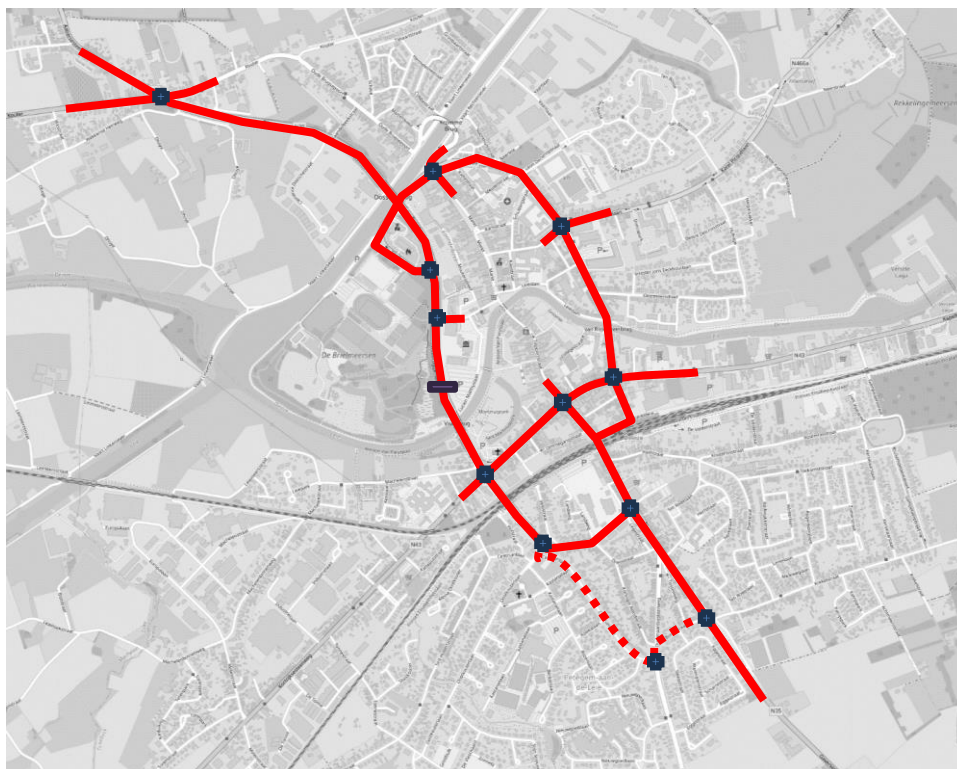
## 11.2. Mens – Mobiliteit

### 11.2.1. Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied voor de discipline Mens-Mobiliteit omvat het plangebied en de belangrijkste ontsluitingswegen en kruispunten waar, rekening houdend met de logica van de wegencategorisering, mogelijks significante effecten op de verkeerssituatie te verwachten zijn.

De N35 (Gaversesteenweg – Volhardingslaan – Tweebruggenlaan – Kouter) vormt de hoofdontsluiting van het plangebied, dat via het kruispunt met de Stadionlaan wordt ontsloten. Ten NW van het gebied verbindt de N35 (Kouter) Deinze met Tielt en de N409 (Aaltersesteenweg) Deinze met Aalter en de E40. Ten ZW leidt de N43 (Kortrijksesteenweg) naar Waregem en Kortrijk (ZW) en naar Gent (NO). In het ZO ten slotte vormt de N35 (Gaversesteenweg) de verbinding met de E17, de N60 (Gavere) en de N494 (Kruishoutem-Oudenaarde).

Aangezien richting Nevele vaak ook de route wordt genomen Stadionlaan – brug over Leie – Vaart Linkeroever, wordt deze route bijkomend opgenomen in het studiegebied. Verder is er ook een (sluip)route richting E17 bestaande uit Centrumlaan – Oudenaardse Steenweg – Boomstraat – Gaversesteenweg (N35) om de hoek van de N35 af te snijden. Bijgevolg wordt ook deze route bijkomend opgenomen in het studiegebied (zie Figuur 35). Om de doorstroming van openbaar vervoer voldoende in kaart te brengen, wordt de route Stadionlaan – Peter Benoitlaan (N466) – Guido Gezellelaan – Gentstraat (N43) – Tolpoortstraat of George Martensstraat en Statieplein – Gaversesteenweg mee opgenomen in het studiegebied.



*Figuur 37: Afbakening studiegebied mobiliteit*

Alle in de figuur opgenomen kruispunten worden mee onderzocht. De belangrijkste ontsluitende kruispunten zijn (van NW naar ZO):

- N35 x N409 x N466
- N35 (Tweebruggenlaan) x Stadionlaan
- N35 x Brielstraat
- N35 x N43
- N35 x Gaversesteenweg

### 11.2.2. Juridische en beleidsmatige context

Naast de aspecten die reeds vermeld staan onder §6 zijn voor de uitwerking van de discipline Mens – Mobiliteit vooral beleidsplannen relevant die betrekking hebben op het (toekomstige) vervoeraanbod:

- Regionaal Mobiliteitsplan vervoerregio Gent (2023)
- Gemeentelijk mobiliteitsplan Deinze (2018)
- (in afwachting van de definitieve goedkeuring van het regionaal mobiliteitsplan) het richtinggevend en bindend gedeelte met betrekking tot de gewenste verkeers- en vervoersstructuur en de wegencategorisering conform de ruimtelijke structuurplannen op verschillende beleidsniveaus,
- Bovenlokale functionele en recreatieve fietsroutes
- OV-plan 2021 vervoerregio Gent

De meest relevante elementen hiervan zullen worden meegenomen in de bespreking van de verschillende netwerken in de referentiesituatie.

### 11.2.3. Bestaande toestand/referentiesituatie

De beschrijving van de referentiesituatie omvat het bereikbaarheidsprofiel van het plangebied, meer bepaald de ontsluitingsinfrastructuur voor de verschillende vervoersmodi, en de verkeersintensiteiten en verzadigingsgraden op basis van beschikbare gegevens en verkeerskundige studies. **Als referentiejaar wordt 2024 toegepast, gezien begin 2024 nog nieuwe tellingen uitgevoerd zullen worden.**

De bereikbaarheid van het plangebied wordt in beeld gebracht volgens het STOP-principe.

- De bereikbaarheid van het plangebied voor voetgangers en fietsers wordt beschreven op basis van de aanwezige voetgangers- en fietsnetwerken en de daarvoor aanwezige infrastructuur.
- Het huidige (en toekomstige) aanbod van het openbaar vervoer wordt op basis van de netplannen en uurregelingen van De Lijn in beeld gebracht.

De bereikbaarheid van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer wordt mee beschreven op basis van de wegencategorisering. Het druktebeeld wordt in kaart gebracht aan de hand van **nieuwe tellingen begin 2024, meer bepaald:**

- doorsnedetellingen (24/24h) op de N35 Tweebruggenlaan
- kruispunttellingen op onderstaande kruispunten:
  - N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter
  - N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan
  - N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat
  - N35 Tweebruggenlaan x N43 Kortrijkstraat x **N43 Kortrijksesteenweg**

- N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg
- Stadionlaan x N466b Vaart Rechteroever x N466 x Markt
- N466 Peter Benoitlaan x N466 Karel Picquélaan x Gentpoortstraat x Guido Gezellelaan
- Guido Gezellelaan x N43 Gentstraat x Georges Martensstraat
- Tolpoortstraat x N43 Kortrijkstraat x N43 Gentstraat
- Oostkouterlaan x N35 Volhardingslaan
- N35 Volhardingslaan x Gaversesteenweg
- Centrumlaan x Oudenaardse Steenweg
- Boomstraat x N35 Gaversesteenweg

*Wegens werkzaamheden op de N409 richting Aalter is deze weg volledig afgesloten. Indien relevant, wordt een extra meetpunt voorzien op het kruispunt N466b x Vaart Linkeroever, gezien dit mogelijks de tijdelijke route Deinze – Aalter is.*

Op basis van de resultaten van de kruispunttellingen zal geëvalueerd worden welke kruispunten verder in detail zullen onderzocht worden. Om de verkeersafwikkeling op deze kruispunten te beoordelen, wordt er een gedetailleerde statische analyse uitgevoerd in PTV Vistro waarbij de verzadigingsgraden op wegvakniveau in beeld worden gebracht.

Voor verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid wordt gefocust op:

- Situering bestaande risicopunten voor ongevallen op basis van de interactieve ongevallenkaart (accident flanders) en de dynamische lijst voor gevaarlijke punten van AWW;
- Op de oversteekbaarheid van een aantal maatgevende oversteeklocaties binnen het studiegebied

In de referentiesituatie wordt onderscheid gemaakt tussen een standaarddag zonder evenement en dag met evenement, met voetbalwedstrijden als maatgevend type-evenement, waarbij wedstrijddagen nog kunnen onderverdeeld worden in volgende subcategorieën:

- Match met ca. 1000 bezoekers: gemiddelde wedstrijd in huidige situatie
- Match met ca. 4000 bezoekers: vergunde maximum volgens de licentievoorwaarden van de voetbalbond in de situatie voor de plaatsing van de 'tijdelijke' tribune
- Match met ca. 7500 bezoekers: maximale capaciteit volgens de stedenbouwkundige vergunning in de situatie voor de plaatsing van de 'tijdelijke' tribune.

Motivering om de situatie voor de plaatsing van de 'tijdelijke' tribune is tweeledig:

- deze tijdelijke tribune is in het seizoen 2022-2023 gezet om te voldoen aan de licentievoorwaarden van de voetbalbond, maar mocht in de praktijk niet gebruikt worden;
- het betreft een tijdelijk vergunde tribune en de club heeft bij opmaak van voorliggende scopingnota geen garantie dat de vergunning verlengd wordt (zonder tijdslimiet).

#### 11.2.4. Effectvoorspelling en -beoordeling

De effecten van de voorgenomen activiteit worden conform het MER-richtlijnenboek Mens-Mobiliteit en het Richtlijnenboek MOBER in beeld gebracht voor volgende aspecten:

##### *Verkeersgeneratie*

Op basis van het voorgenomen programma wordt een prognose gemaakt van de verkeersgeneratie van het **planvoornemen** op de maatgevende momenten. Naar analogie met de beschrijving van de referentiesituatie wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen:

- een standaarddag zonder evenement;
- dagen met evenement.

Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende scenario's van het nieuwe evenementenvervoerplan dat mee deel uitmaakt van het planvoornemen.

Het (ontwerp) evenementenvervoerplan maakt onderscheid tussen 3 types van evenementen: lokaal, regionaal en (inter)nationaal en gebruikt daarbij een aantal drempelwaarden inzake aantal gelijktijdige bezoekers om zo tot 5 verschillende scenario's te komen, gaande van A tot E (zie ook §8).

Om de mobiliteitseffecten van deze scenario's uit het nieuwe evenementenvervoerplan te evalueren worden "voetbalwedstrijden" als maatgevend type-evenement gebruikt. Conform het (ontwerp) evenementenvervoerplan valt voetbal onder de noemer "regionale evenementen".

In lijn met de drempelwaarden uit het (ontwerp) evenementenvervoerplan worden volgende typewedstrijden besproken:

- wedstrijd met 1000 bezoekers (bovengrens scenario A)
- wedstrijd met 2200 bezoekers (bovengrens scenario C)
- wedstrijd met 4000 bezoekers (bovengrens scenario D)
- wedstrijd met ca. 8000 supporters (scenario E) wat overeenstemt met de maximumcapaciteit van het toekomstig stadion en daarmee ook het feitelijk maximum voor de gehele site Brielmeersen, vermits het nieuwe evenementenvervoerplan vanaf scenario E geen cumul van evenementen binnen de site toelaat.

Scenario B uit het (ontwerp) evenementenvervoerplan is enkel van toepassing bij lokale evenementen en wordt kwalitatief besproken op basis van de resultaten van een wedstrijd met 1000 bezoekers.

Daarbij gebeurt telkens ook de vergelijking van de situatie met het nieuwe evenementenvervoerplan versus de situatie zonder nieuwe evenementenvervoerplan.

Voor de prognoses wordt gebruik gemaakt van kencijfers uit het Richtlijnenboek MOBER (Vlaams overheid, 2018), Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen en met name wat voetbal betreft ook van de prognoses uit de aanmelding van het (ontwerp-)project-MER "Ontwikkeling stadion Deinze" (Antea Group, 2022)<sup>6</sup>.

#### *Functioneren verkeerssysteem*

##### *Voetgangers en fietsers*

Kwalitatieve beoordeling van de wijze waarop de interne ontsluitingen voor fietsers en voetgangers georganiseerd worden en connectie vinden met het bestaande fiets- en voetgangersnetwerk; met focus op veiligheid en doorwaadbaarheid.

##### *Openbaar vervoer*

Toetsing in hoeverre het OV-potentieel van het plan een significante invloed heeft/kan hebben op het huidige aanbod aan openbaar vervoer t.h.v. de site. Indicatoren zijn haltebereik en dienstregeling. Verder wordt ook de impact van de door het plan gecreëerde verkeersstromen op de doorstroming van het openbaar vervoer onderzocht.

##### *Gemotoriseerd verkeer*

Toetsing van de impact van het bijkomend verkeer op het ontsluitende wegennet. Gezien het regionaal verkeersmodel (RVM) minder geschikt is voor evenementen – het model bestaat enkel voor werkdag

---

<sup>6</sup> MER-databank dossiercode PR3461

en bevat ook geen todelingsmatrix voor evenementen - wordt hiervoor geen modellering met het RVM voorzien.

Hiertoe gebruiken we het verkeerskundig softwarepakket PTV Vistro waarin een lokaal verkeersmodel uitgewerkt wordt en middels statische capaciteitsberekeningen inzicht geeft op de te verwachten verkeersafwikkeling. Toedeling van de verwachte verkeersgeneratie gebeurt op basis van de herkomstverdeling die kan afgeleid worden uit de tellingen.

#### *Mobiliteitsaspecten verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid*

Kwalitatieve beoordeling van de mate waarin bestaande (potentieel) gevaarlijke situaties aangepakt worden, dan wel toenemen in risico omwille van het bijkomende verkeer en van het risico op sluisverkeer, ondersteund met kwantitatieve toetsing aan toetskaders voor overstekbaarheid (van voetgangers) uit het MER-Richtlijnen-boek Mobiliteit en het mengen/scheiden van fietsers volgens het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Parkeerbalans: aftoetsen parkeerbehoefte aan het voorziene aanbod en mate waarin eventuele tekorten **ongecontroleerd (= niet passend binnen het nieuwe evenementenvervoerplan)** afgewenteld worden op het openbaar domein. **De parkeerbalans wordt tevens bekeken in relatie tot de in kader van het regionaal mobiliteitsplan beoogde modal shift naar maximum 58% autoverplaatsingen (in 2030).**

#### *Beoordelingscriteria en significantiekaders*

Voor de beoordeling van de bovenstaande effectengroepen worden conform het MER-richtlijnenboek Mens-Mobiliteit onderstaande beoordelingscriteria en significantiekaders in acht genomen:

Effecten	Criterium	Methodiek	Basis beoordeling significantie
Verkeersgeneratie	Productie/attractie bestaande en geplande functies in plangebied	Bestaande functies: o.b.v. verkeerstellingen Geplande functies: o.b.v. kengetallen en/of extrapolatie bestaande toestand	Inputgegevens > geen effectbeoordeling
Functioneren verkeerssysteem	Verandering in bereikbaarheid van (bestaande) functies binnen het studiegebied	Kwalitatieve analyse (eventuele) wijzigingen circulatie fietsers en voetgangers	Al dan niet gegarandeerde bereikbaarheid van (bestaande) functies
	Effecten wijziging verkeersintensiteit op doorstroming (belasting kruispunten en wegvakken)	Kwantitatieve beoordeling op basis van verzadigingsgraad kruispunten	Evolutie verzadigingsgraad gepland vs. bestaand (verbetering/status quo/ verslechtering) <i>(zie hieronder)</i>
Verkeersveiligheid en -leefbaarheid	Conflicten tussen autoverkeer en langzaam verkeer	Kwalitatieve beoordeling potentieel onveilige situaties en fiets- en voetgangerscomfort	Ongevalsrisico, comfortniveau (kwalitatief) Toetsing aan drempelwaarden voor aanleg

Effecten	Criterium	Methodiek	Basis beoordeling significantie
		Toetsing of er significante verkeerstoename is in straten zonder fietspad	fietsvoorzieningen cfr. Vademecum Fietsvoorzieningen (zie hieronder)
	Barrièrewerking / oversteekbaarheid	Kwantitatieve beoordeling oversteekbaarheid	Evolutie gemiddelde wachttijd (zie hieronder)
	Parkeerdruk	Vergelijking parkeervraag met - capaciteit	Bezettingsgraad parkings

#### Significantiekader doorstroming

Bij de beoordeling van de verzadigingsgraad van de kruispunten zal onderstaand significantiekader uit het MER-richtlijnenboek Mens-Mobiliteit mee gebruikt worden als vertrekbasis. Dit kader houdt zowel rekening met de absolute verzadigingsgraad als met de evolutie daarvan.

Dit significantiekader wordt als vertrekbasis gebruikt, maar zal in functie van voorliggend MER niet de eindscore bepalen. Gezien het feit dat een aantal kruispunten dicht bij elkaar liggen, zal bij de beoordeling ook rekening gehouden worden met de wachttijd en of er geen terugslag van wachtrijen optreedt tot aan andere kruispunten. Zeker bij lichtengeregelde kruispunten, waar de capaciteit efficiënter benut en onder controle kan gehouden worden, zijn hogere verzadigingsgraden acceptabel als hierdoor de cyclustijd en wachtrijlengte kort kan gehouden worden. Bij de beoordeling van occasionele piekmomenten, zoals bij topwedstrijden, mag zelfs uitgegaan worden van een waarde van 95% als acceptabel.

Tabel 5: Significantiekader beoordeling I/C verhouding conform MER richtlijnenboek Mens-Mobiliteit

Verzadigingsgraad toekomstige situatie (incl.plan)	Evolutie t.o.v. verzadigingsgraad referentietoestand (in procentpunt*)								
	Toename verzadigingsgraad				Verschil < 5%-punt	Afname verzadigingsgraad			
	> 50%-punt	20 à 50%-punt	10 à 20%-punt	5 à 10%-punt		5 à 10%-punt	10 à 20%-punt	20 à 50%-punt	> 50%-punt
>100%	---	---	---	--	0	0	0	+	+
90-100%	---	---	--	-	0	0	+	++	++
80-90%	--	--	-	-	0	+	++	+++	+++
<80%	-	-	0	0	0	+	+++	+++	+++

\* procentpunt: rekeneenheid waarmee de verandering van een percentage wordt uitgedrukt. Een stijging van 40% naar 80% is een verhoging van 100% of een verhoging van 40 procentpunten.

### Significantiekader oversteeikbaarheid

De gemiddelde wachttijd voor voetgangers wordt kwantitatief beoordeeld volgens volgende tabel.

Tabel 6: Significantiekader oversteeikbaarheid conform MER richtlijnenboek Mens-Mobiliteit

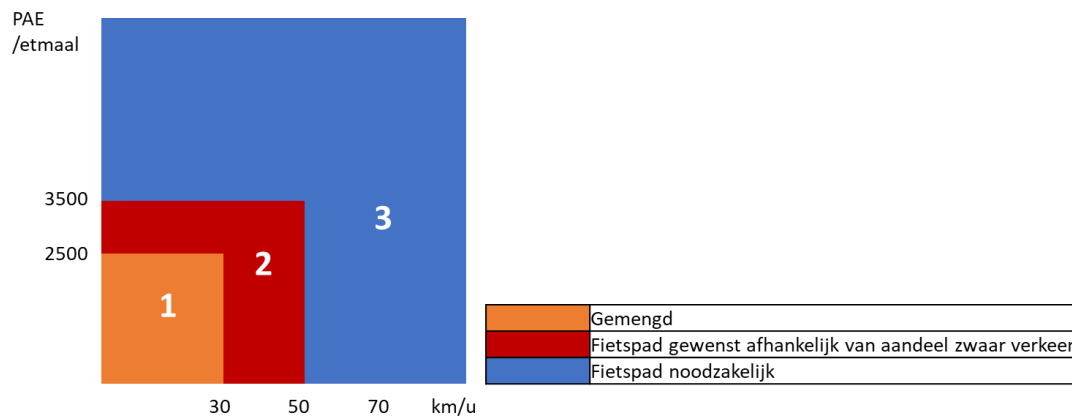
Gemiddelde wachttijd	Beoordeling	Score
0-5 sec.	Goede oversteeikbaarheid	+2
5-10 sec.	Redelijke oversteeikbaarheid	+1
10-15 sec.	Matige oversteeikbaarheid	0
15-30 sec.	Slechte oversteeikbaarheid	-1
30-60 sec.	Zeer slechte oversteeikbaarheid	-2
> 60 sec.	Onaanvaardbaar slechte oversteeikbaarheid	-3

Dit significantiekader is een absoluut significantiekader, wat impliceert dat dit kader eerst moet worden toegepast op zowel de toestand met plan als op de referentietoestand. Op basis van de resulterende scores wordt vervolgens nog een relatieve beoordeling uitgevoerd.

### Veiligheid fietsinfrastructuur

Intensiteit en snelheid van gemotoriseerd verkeer zijn belangrijke factoren bij de evaluatie van de verkeersveiligheid van fietsvoorzieningen. In onderstaande grafiek die afgeleid is uit het Vademecum Fietsvoorzieningen (versie juli 2022) wordt de mate van scheiding tussen fietsers en auto's bepaald aan de hand van de maximaal toegelaten snelheid van het gemotoriseerde verkeer en de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer, uitgedrukt in pae (personenauto-equivalent) per etmaal voor beide rijrichtingen samen.

De intensiteit van het fietsverkeer zelf wordt niet beschouwd als een factor die de noodzakelijkheid van een fietspad beïnvloedt; wel van de fietspadbreedte.



Figuur 38: Keuzegrafiek wenselijkheid fietsvoorzieningen (bron: Vademecum Fietsvoorzieningen, juli 2022)

Hierbij geldt onderstaande onderverdeling:

- Gebied 1: een gemengd profiel (weginrichting zonder fietspaden) is wenselijk.
- Gebied 2: de wenselijkheid aan fietspaden mee af van het aandeel zwaar verkeer (vrachtwagens en bussen). Tot 10% zwaar verkeer kan gemengd verkeer overwogen worden. Is dat meer dan 10% zijn fietspaden wenselijk.
- Gebied 3: fietspaden altijd noodzakelijk.

In geval een fietspad wenselijk is, volstaan tot 50 km/u aanliggende fietspaden. Boven de 50 km/u zijn vrijliggende fietspaden de regel.

Vervolgens wordt het verschil tussen toekomstige situatie en referentiesituatie als volgt beoordeeld:

Tabel 7: Relatief significantiekader conflicten tussen weggebruikers

positie in grafiek		beoordeling		
referentie	toekomst	geen fietsinfra aanwezig	Fietsinfra aanwezig	
			niet-conform vademecum	conform vademecum
gebied 1	gebied 1	0	0	
	gebied 2	--	-	0
	gebied 3	---	--	0
gebied 2	gebied 1	++	0 (-1)*	
	gebied 2	0	0	
	gebied 3	-2	-	0
gebied 3	gebied 1	+++	0 (-1)*	
	gebied 2	+	0	
	gebied 3	0	0	

\* "-1" indien fietspad wegdoen effectief veiliger zou zijn

## 11.3. Geluid en trillingen

### 11.3.1. Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied komt overeen met het gebied waarbinnen de invloed van geluids- en trillingsbronnen gegeneerd door het plan te verwachten is. Enerzijds gaat het om de geluidsproductie binnen het plangebied zelf, in casu van het nieuwe voetbalstadion e.a.<sup>7</sup>, anderzijds het geluid van het verkeer dat door het plan gegeneerd en verschoven wordt.

Ter hoogte van de planontwikkelingen wordt conform VLAREM II het studiegebied bepaald tot op 200m rondom de perceelsgrenzen. Hierin zitten de geplande woningen t.h.v. het stadion evenals de woningen te Mouterijdreef vervat. We merken op dat, ondanks het feit dat de bewoonde vertrekken te Dhoye alsook het natuurgebied (Noorderwal) zich op een afstand van meer dan 200 meter tot de perceelsgrens bevinden, deze toch worden opgenomen in de effectbespreking.

Het studiegebied inzake verkeersgeluid zal bepaald worden op basis van de te verwachten effecten van het plan. Bij een toename van meer dan 25% in zgn. "geluids-pae" (of een afname met meer dan 20%) is een significant geluidseffect te verwachten. Het studie/modelgebied rond de wegen met significante effecten wordt bepaald conform de methodiek vastgelegd in de MER-fiche "wegverkeersgeluid".

### 11.3.2. Juridische en beleidsmatige context

#### Titel II van het Vlarem

Het wettelijk toetsingskader voor hinderlijke inrichtingen – waaronder een **voetbalstadion** – is titel II van het Vlarem. Voor nieuwe inrichtingen worden grenswaarden afgeleid op basis van de ligging van de immissiepunten volgens hun bestemming<sup>8</sup> en het oorspronkelijke omgevingsgeluid<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> Evenementen in het recreatiedomein buiten het stadion wijzigen niet t.o.v. de bestaande toestand en zijn dus geen effect van het plan

<sup>8</sup> Rekening houdend met het gewestplan / RUP / BPA

<sup>9</sup> Vlarem II – Art. 1.1.2 – Omgevingsgeluid dat aanwezig is vóór het exploiteren of veranderen van een inrichting.

Volgens de voorschriften van Vlare II 'Bijlage 2.2.1. milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht' gelden de richtwaarden (RW) voor het  $L_{A95,1h}$  van het oorspronkelijk omgevingsgeluid zoals weergegeven in de tabel hieronder. Ter beoordeling van het geluid van 'bestaande' inrichtingen gelden deze waarden in dB(A) als richtwaarden waaraan het specifieke geluid van de inrichting wordt getoetst. Hier houdt men dus geen rekening met het heersende oorspronkelijke omgevingsgeluid.

De VLAREM-wetgeving is van toepassing op de ingedeelde inrichtingen en is niet van toepassing op de gebruikers en bezoekers van als hinderlijk beschouwde inrichtingen. Zie ook de definitie van specifiek geluid in art. 1.1.2 van titel II van het VLAREM: "Tot het specifieke geluid van een inrichting wordt eveneens geluid (lawaai) gerekend, voortgebracht door transport, laad- en losverrichtingen, verkeer, het opwarmen en laten draaien van motoren op het terrein van de inrichting, evenals door het in- en uitgaande verkeer". De wetgever heeft hierbij niet de bedoeling gehad om het geluid veroorzaakt door het publiek van openbare inrichtingen te reglementeren. Niettemin toetsen we indicatief toch aan de Vlare-normen.

Tabel 8: Milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht (dB(A),  $L_{A95}$ )

Categorie	Richtwaarde in dB(A)		
	overdag	's avonds	's nachts
1. Landelijke gebieden en gebieden voor verblijfsrecreatie	40	35	30
2. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500 m van industriegebieden niet vermeld in punt 3 of van gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen	50	45	45
3. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500 m van gebieden voor ambachtelijke bedrijven en middelgrote ondernemingen, van dienstverleningsgebieden of van ontginningsgebieden tijdens de ontginning	50	45	40
4. Woongebieden	45	40	35
5. Industriegebieden, dienstverleningsgebieden, gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen en ontginningsvoorzieningen tijdens ontginning	60	55	55
6. Recreatiegebieden uitgezonderd gebieden voor verblijfsrecreatie	50	45	40
7. Alle andere gebieden, uitgezonderd: bufferzones, militaire domeinen en deze waarvoor in bijzondere besluiten richtwaarden worden vastgesteld	45	40	35
8. Bufferzones	55	50	50
9. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500 m gelegen van voor grindwinning bestemde ontginningsgebieden tijdens ontginning	55	50	45
10. Agrarische gebieden	45	40	35

Opmerking: Als een gebied valt onder twee of meer punten van de tabel dan is in dat gebied de hoogste richtwaarde van toepassing.

Dag: van 07.00 tot 19.00 uur

Avond: van 19.00 tot 22.00 uur

Nacht: van 22.00 tot 07.00 uur

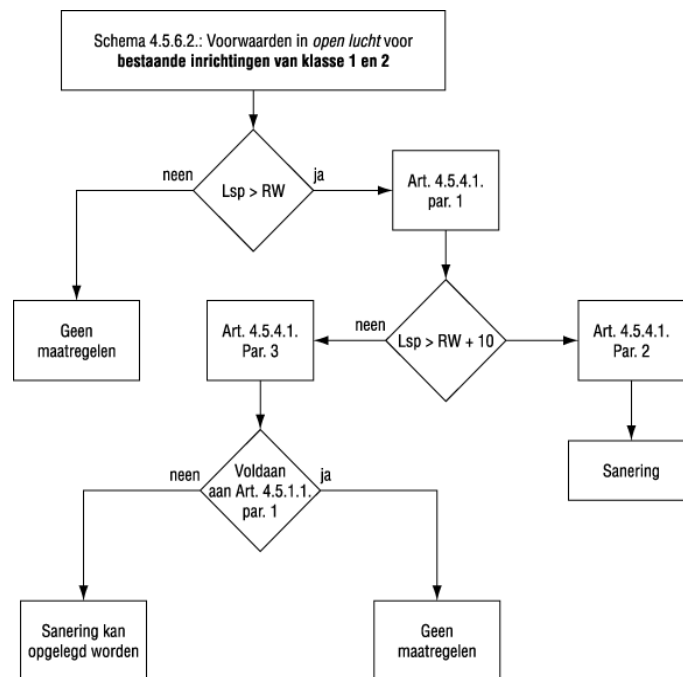
### Bestaande inrichting

Voor een bestaande inrichting van klasse 1 en 2 is volgend artikel in VLAREM II van belang:

Art. 4.5.4.1. § 3:

*“Indien het volledige akoestische onderzoek uitwijst dat het specifieke geluid in open lucht voortgebracht door de inrichting(en) de in bijlage 4.5.4. bij dit besluit bepaalde richtwaarden met minder dan 10 dB(A) overschrijdt, kan de vergunningverlenende overheid, op advies van de afdeling Milieuvergunningen voor de inrichtingen van de 1<sup>ste</sup> klasse en van de bevoegde gemeentelijke milieudienst voor inrichtingen van de 2<sup>de</sup> klasse, een saneringsplan ter uitvoering opleggen overeenkomstig de bepalingen van bijlage 4.5.3. bij dit besluit.”*

Onderstaande figuur geeft de beslissingstabel voor bestaande inrichtingen weer.



Figuur 39: Beslissingstabel voor bestaande inrichtingen

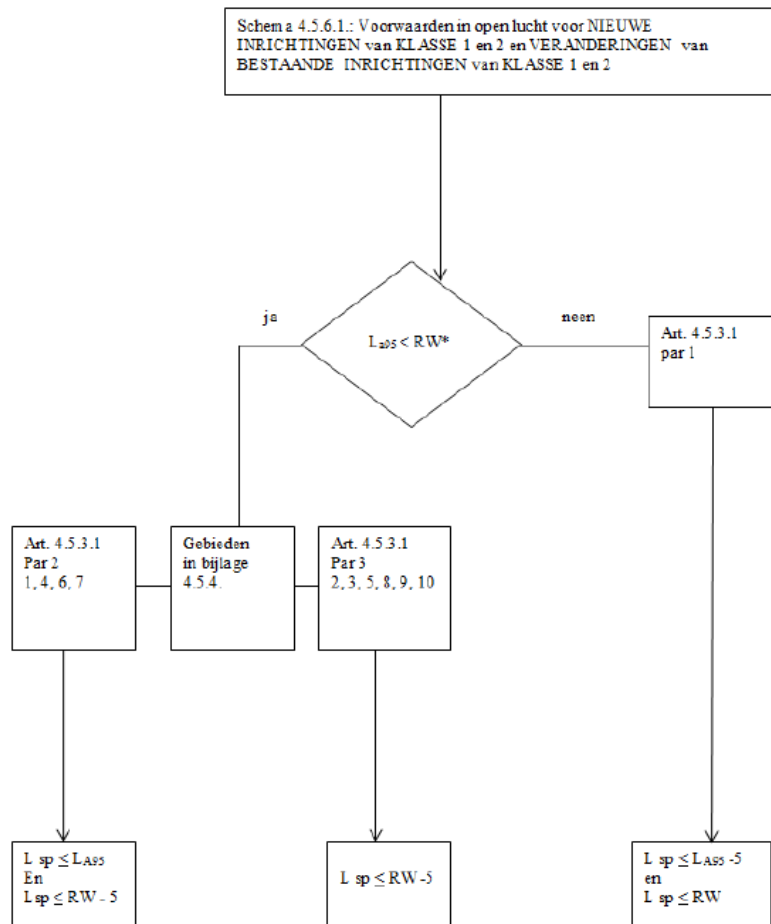
### Nieuwe inrichtingen

Het specifieke geluid van een nieuwe inrichting dient aan volgende voorwaarden te voldoen:

*“Indien het  $L_{A95,1h}$  van het oorspronkelijk omgevingsgeluid gelijk aan of hoger dan de milieukwaliteitsnorm van bijlage 2.2.1. bij VLAREM II is, moet de continue component van het specifiek geluid, voortgebracht door de nieuwe inrichting beperkt worden tot het  $L_{A95,1h}$  van het oorspronkelijk omgevingsgeluid verminderd met 5 dB(A) enerzijds alsmede tot de in bijlage 4.5.4. bij VLAREM II vermelde richtwaarde anderzijds.*

*Indien het  $L_{A95,1h}$  van het oorspronkelijk omgevingsgeluid lager is dan de richtwaarde in de gebieden onder 2°, 3°, 5°, 8°, 9° of 10 van bijlage 2.2.1. bij VLAREM II, moet de continue component van het specifiek geluid voortgebracht door de nieuwe inrichting voor deze gebieden beperkt worden tot de in bijlage 4.5.4. bij het VLAREM II bepaalde richtwaarde verminderd met 5 dB(A)”.*

Onderstaande figuur geeft de beslissingstabel voor nieuwe inrichtingen weer.



Figuur 40: Beslissingstabel voor nieuwe inrichtingen

### Piekgeluid

Als het geluid in open lucht van de inrichting een incidenteel, fluctuerend, intermitterend of impulsachtig karakter vertoont (bvb. piekgeluiden tijdens een voetbalwedstrijd), dan worden de in bijlage 4.5.5. bij VLAREM II aangegeven richtwaarden toegepast. De toepasselijke waarde is de in bijlage 4.5.4. bij VLAREM II aangegeven richtwaarde voor de verschillende gebieden (voor nieuwe inrichtingen verminderd met 5).

Volgende bovengrens (afhankelijk van het tijdstip waarop de match gespeeld wordt) dient aan het specifiek geluid opgelegd te worden:

Aard van het geluid	Richtwaarden uitgedrukt als $L_{Aeq,1s}$ in dB(A)		
	Dag	Avond	Nacht
fluctuerend incidenteel	Toepasselijke waarde + 15	Toepasselijke waarde + 10	Toepasselijke waarde + 10
impulsachtig intermitterend	Toepasselijke waarde + 20	Toepasselijke waarde + 15	Toepasselijke waarde + 15

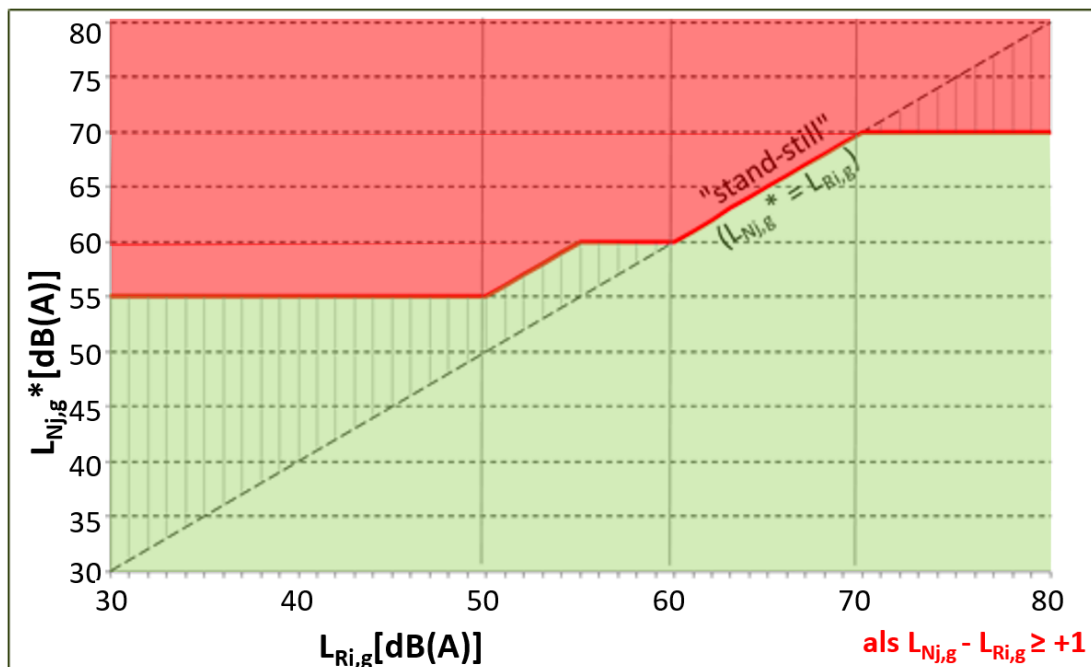
Toepasselijke waarde voor nieuwe inrichtingen : richtwaarde in bijlage 4.5.4. bij VLAREM II verminderd met 5.

Toepasselijke waarde voor bestaande inrichtingen : richtwaarde in bijlage 4.5.4. bij VLAREM II

Deze richtwaarden zijn niet van toepassing op het in- en uitgaande weg- en luchtverkeer.

#### Oriëntatiegrafiek MER-richtlijnen wegverkeersgeluid

Ten aanzien van wegverkeersgeluid bestaan geen wettelijke normen, maar de MER-fiche "wegverkeersgeluid" geeft wel een kader om te bepalen of de geluidseffecten t.g.v. de verkeersgeneratie van een plan aanvaardbaar zijn en of er milderende maatregelen genomen moeten worden. Deze toetsing gebeurt o.b.v. de zgn. Oriëntatiegrafiek. Per bewoond gebouw en andere geluidsgevoelige bestemming wordt het maximaal gewenste geluidsniveau  $L_{Nj,g}^*$  ( $L_{den}$ ) bepaald dat afhangt van het geluidsniveau in de referentiesituatie  $L_{Ri,g}$ . Dit wordt getoond met de rode lijn in onderstaande grafiek:



Figuur 41: Oriëntatiegrafiek MER-richtlijnen wegverkeersgeluid

Indien het geluidsniveau in de geplande situatie  $L_{Nj,g}$  groter is dan het maximaal gewenste geluidsniveau  $L_{Nj,g}^*$  (=zone boven rode lijn in de grafiek), dan moet dit teruggebracht worden met een reductiewaarde  $RED_{Nj,g}$  gelijk aan het verschil tussen beide door gebruik te maken van milderende maatregelen.

De oriëntatietabel bestaat uit **verschillende zones**:

$L_{Ri,g} < 50 \text{ dB} \rightarrow L_{Nj,g} \leq 55 \text{ dB}$	Het plan of project mag in alle gevallen 55 dB(A) genereren.
$50 \text{ dB} < L_{Ri,g} \leq 60 \text{ dB} \rightarrow L_{Nj,g} \leq L_{Ri,g} + 5 \text{ én } L_{Nj,g} \leq 60 \text{ dB}$	Bij een geluidsniveau in de referentiesituatie tussen 50 en 60 dB(A) mag het plan of project iets meer dan 55 dB(A) genereren met een overgangszone naar 60 dB(A) toe.
$60 \text{ dB} < L_{Ri,g} \leq 70 \text{ dB} \rightarrow L_{Nj,g} \leq L_{Ri,g}$	Bij een geluidsniveau in de referentiesituatie tussen 60 en 70 dB(A) mag het plan of project niet meer genereren dan de referentiesituatie (stand-still).
$L_{Ri,g} > 70 \text{ dB} \rightarrow L_{Nj,g} \leq 70 \text{ dB}$	En tot slot, mag het plan of project in geen geval waarden boven de 70 dB(A) genereren indien er sprake is van een negatieve plan- of projectimpact ( $L_{Nj,g} - L_{Ri,g} \geq 1 \text{ dB(A)}$ ). Een stand-still is hier niet voldoende. Milderende maatregelen moeten er in de mate van het mogelijke voor zorgen dat het resulterend geluidsniveau $L_{Nj,g}$ maximaal 70 dB(A) is.

### 11.3.3. Bestaande toestand/referentiesituatie

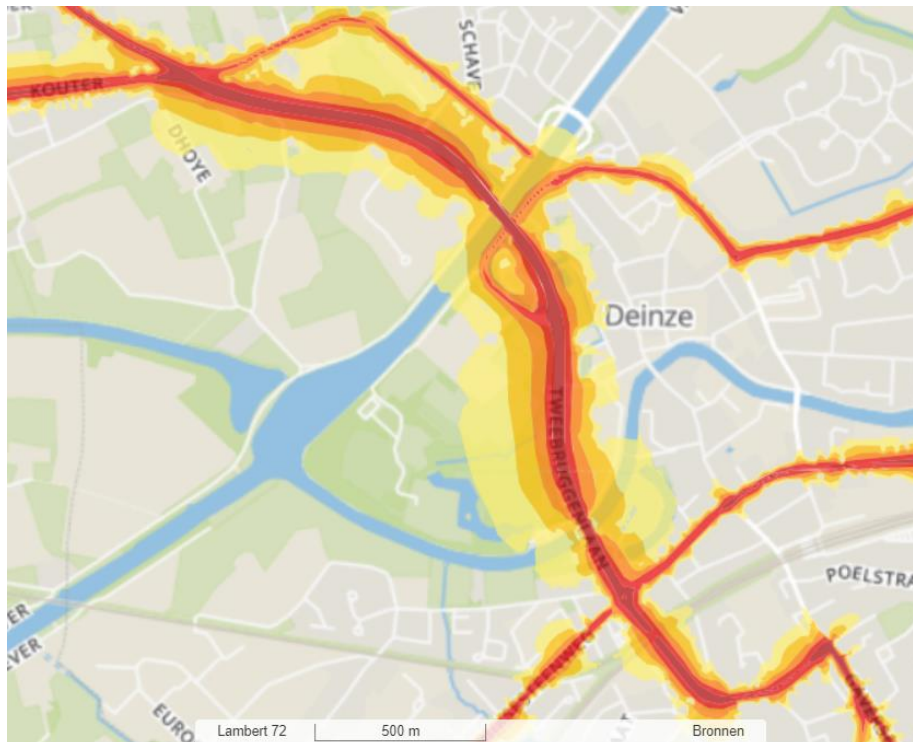
*Strategische geluidsbelastingkaarten volgens RL 2002/49EG voor wegen en spoorwegen in het studiegebied*

Op 6/10/2023 keurde de Vlaamse Regering de strategische geluidsbelastingkaarten voor het referentiejaar 2021 voor de belangrijke wegen en spoorwegen goed. In onderstaande figuur geven we het gedeelte van de strategische geluidsbelastingkaarten dat betrekking heeft op het studiegebied van dit MER.

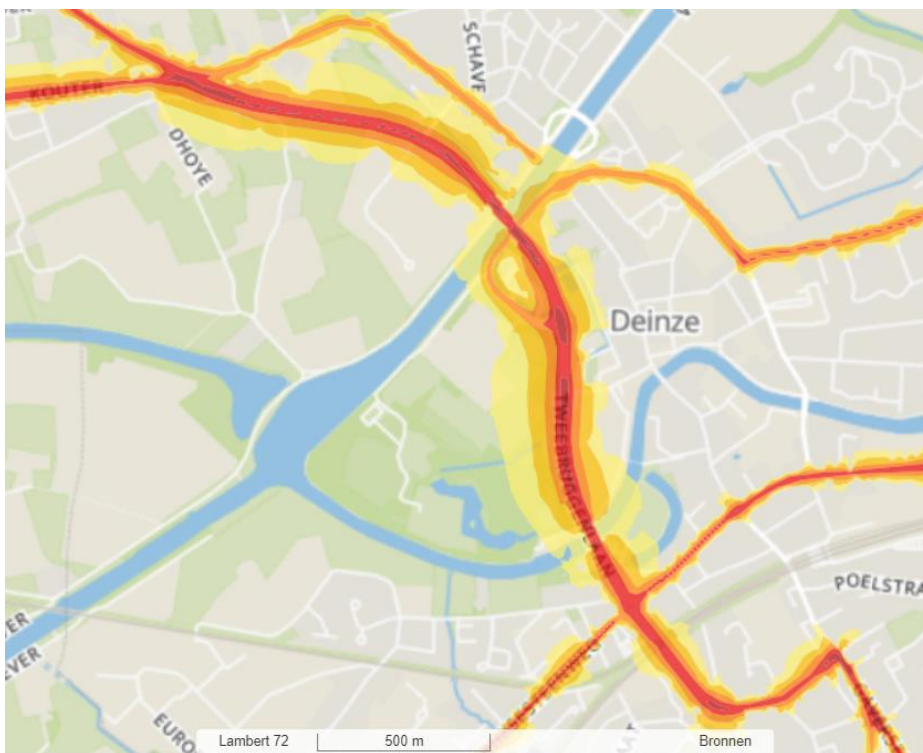
Uit deze strategische geluidsbelastingkaarten blijkt dat de N35 (Tweebruggenlaan) en de N466A (Stadionlaan) de drukste wegen zijn die (logischerwijs) de hoogste geluidsniveaus in de nabije omgeving van het stadion.

Het spoorweggeluid (lijnen Gent-Kortrijk en Gent-De Panne, die in Deinze splitsen) is ook een relevante geluidsbron ten zuiden van het recreatiegebied, maar de contour van 55 dB(A) Lden reikt niet tot binnen het studiegebied.

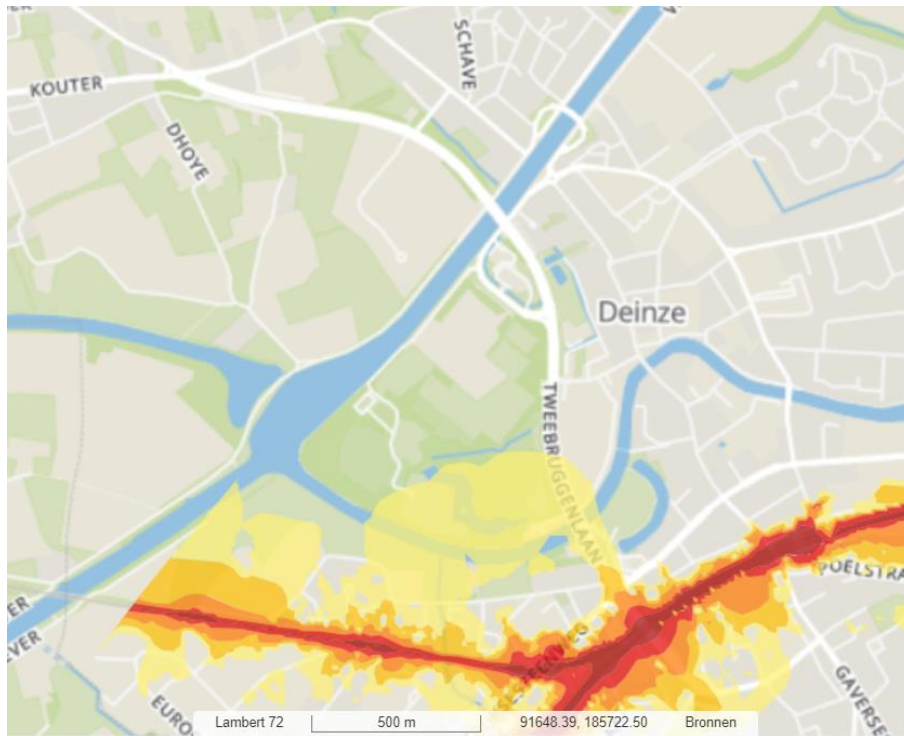
De geluidsbelasting op een punt zoals die op een geluidskaart wordt aangegeven, is het resultaat van een berekening. Deze berekening houdt rekening met een aantal parameters, zoals voor wegverkeerslawaai: de verkeersintensiteit, het aandeel zwaar vervoer, het type wegdek, de toegelaten snelheid, de geometrie van de omgeving, de aanwezigheid van afschermende of reflecterende objecten, ...



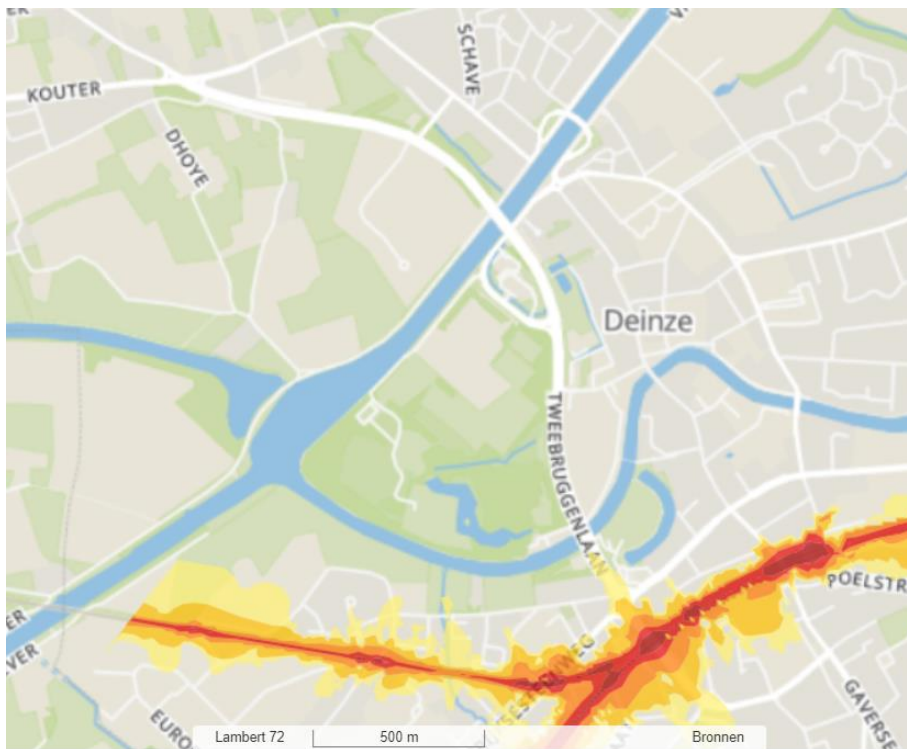
Figuur 42: Strategische geluidsbelastingkaart wegverkeer Lden referentiejaar 2016, belangrijke en aanvullende wegen, Lden, Vlaamse Overheid - Dep. Omgeving (BJO) en AWV (Afdeling Wegenbouwkunde)



Figuur 43: Strategische geluidsbelastingkaart wegverkeer Lnight referentiejaar 2021, belangrijke en aanvullende wegen, Lden, Vlaamse Overheid - Dep. Omgeving (BJO) en AWV (Afdeling Wegenbouwkunde)



Figuur 44: Strategische geluidsbelastingkaart spoorwegen Lden referentiejaar 2021, belangrijke spoorwegen, Lden, Vlaamse Overheid - Dep. Omgeving (BJO) en AWV (Afdeling Wegenbouwkunde)

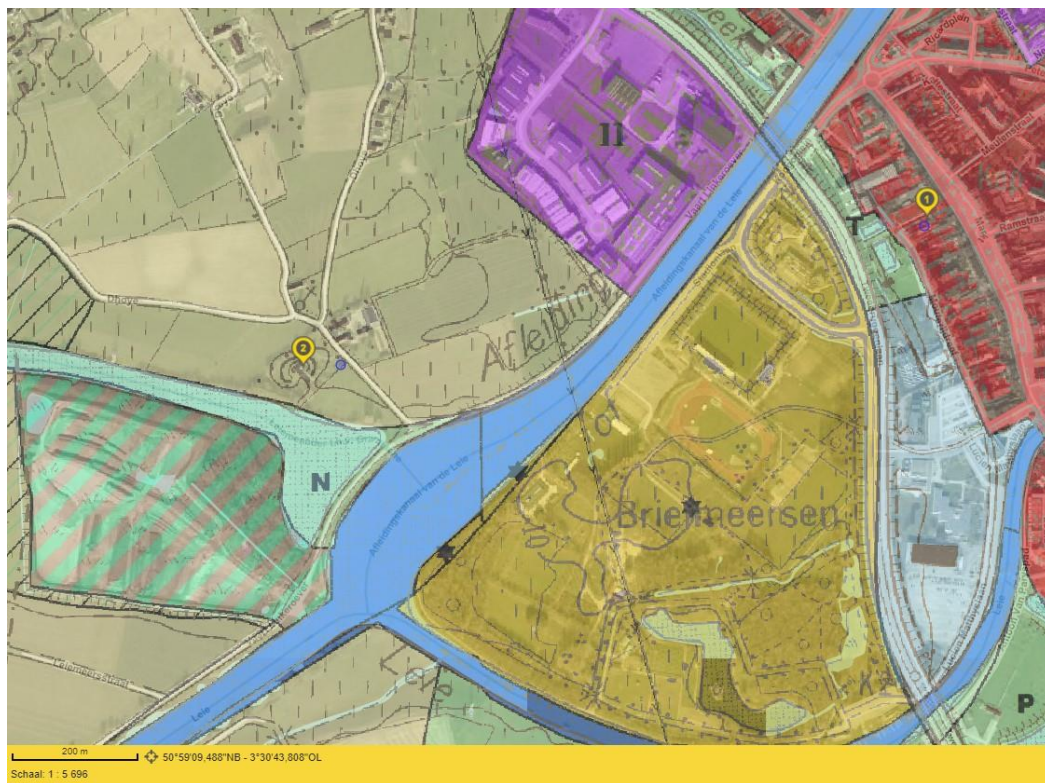


Figuur 45: Strategische geluidsbelastingkaart spoorwegen Lnight referentiejaar 2021, belangrijke spoorwegen, Lnight, Vlaamse Overheid - Dep. Omgeving (BJO) en AWV (Afdeling Wegenbouwkunde)

### Immissiemetingen en meetsituatie geluid

Het omgevingsgeluid ter hoogte van de inrichting wordt beschreven op basis van twee continue immissie-metingen, uitgevoerd van woensdag 29/09/2021 t.e.m. dinsdag 19/10/2021 en van 6/10/2021 t.e.m. 19/10/2021 in het kader van het (ontwerp-)project-MER voor het stadion van Deinze. De meetpunten werden geselecteerd i.f.v. de activiteiten in en rondom het huidig stadion, het betreffen de meest nabijgelegen woningen in de Mouterijdreef en Dhoye:

Meetpunt		Bestemming / Indeling volgens de tabel in bijlage 2.2.1. en 4.5.4. bij Vlarem II	LB-72	
			X	Y
1	Mouterijdreef 71, Deinze	2° woongebied < 500m tot een gebied voor gemeenschapsvoorziening en openbaar nut	900743	186476
2	Dhoye 25, Deinze	2° Agrarisch gebied < 500m tot een gebied voor gemeenschapsvoorziening en openbaar nut	89733	186247



Figuur 46: Orthofoto/gewestplan met aanduiding meetpunten geluid

De metingen werden uitgevoerd conform bijlage 4.5.1. van het VLAREM II. De meetresultaten worden getoetst aan de richtwaarden uit VLAREM II in functie van de bestemming van het meetpunt.

#### 11.3.4. Effectvoorspelling en -beoordeling

Voetbalwedstrijden zijn veruit de belangrijkste geluidsbron binnen het plangebied. De geluidseffecten van de andere activiteiten binnen het plangebied worden kwalitatief beoordeeld.

Tijdens een voetbalwedstrijd is er enerzijds het effect van de activiteiten/gebeurtenissen in het stadion zelf en anderzijds het verkeer naar het stadion voor de wedstrijd en na de wedstrijd. Ook de supporters in en rondom het stadion zorgen meestal voor heel wat geluid. Het geluidsniveau afkomstig van de activiteiten in en rond het stadion is variabel en kan afkomstig zijn diverse zaken zoals de omroepinstallatie, muziek, applaus, toeters, gezang,... en kan tijdens de wedstrijd hoge piekniveaus bereiken.

De geluidsimpact van het toekomstig stadion met 8.000 supporters ("worst case") kan niet eenvoudig afgeleid worden van het waargenomen geluid afkomstig van het bestaand voetbalstadion. Daarvoor is het verschil tussen de huidige en de geplande toestand, zowel qua stadionconfiguratie als qua aantal supporters te groot. Indicatief kan wel gesteld worden dat een toename van ongeveer 4.000 supporters (t.o.v. huidige licentie met 4000 supporters) het geluidsemissieniveau met 3 dB(A) verhoogt. Maar omdat het geplande stadion een geheel andere configuratie kent met meer afscherming zal de geluidstoename t.h.v. de bewoning normaliter beperkter zijn.

Om het effect tijdens de voetbalwedstrijd te bepalen steunen we op geluidsemissiemetingen die werden uitgevoerd in en rondom Joseph Mariën Stadion van Union Sint-Gillis tijdens een wedstrijd op 10/4/2022 tussen Union Sint-Gillis en Germinal Beerschot. Tijdens deze wedstrijd waren er ca. 7000 toeschouwers aanwezig.

Tijdens de betrokken wedstrijd werd een gemiddeld geluidsniveau van 81,1 dB(A) opgemeten. Aangezien het in theorie mogelijk is dat er in de geplande situatie 8000 supporters aanwezig zijn in het stadion van Deinze wordt er voor deze worst-case situatie een berekening uitgevoerd voor het gemiddelde geluidsniveau (uitgedrukt in  $L_{Aeq}$ ) alsook voor het piekgeluid (uitgedrukt in  $L_{Aeq,1s}$ ). Een procentuele toename van 14% stemt immers overeen met een toename van het geluidsvermogeniveau met 0,6 dB(A).

Op basis van deze gegevens, die uiteraard slechts indicatief zijn en sterk afhangen van de prestaties van de thuisploeg, werd in het MER een geluidsvermogeniveau toegekend van 81,7 dB(A)/m<sup>2</sup> voor het gemiddeld geluid. Dit geluidsvermogeniveau neemt echter sterk af omdat het stemgeluid eerder hoogfrequent is, de geluidsisolatie erin vervat zit en naarmate de afstand vergroot. De berekende geluidsniveaus werden ook getoetst met de werkelijk gemeten geluidsniveaus aan het gelijkaardig stadion (Joseph Mariën Stadion).

Voor de geluidspieken tijdens gebeurtenissen zoals een goal van de thuisploeg, een rode kaart, een applausvervangend...enz.. ligt het geluidsniveau 23 dB(A) hoger zodat we op een geluidsvermogeniveau van 104,7 dB(A)/m<sup>2</sup> uitkomen. Op basis van deze gegevens wordt een modellering uitgevoerd (het dakvlak werd gemodelleerd als een vlakke afstralende bron).

De mogelijke geluidseffecten worden bestudeerd a.d.h.v. een geluidsoverdracht vanuit het stadion naar de omgeving, rekening houdende met de interactie van de bouwkundige samenstelling van het stadion op de geluidsverspreiding naar de kritische bebouwing. De locatie van het stadion in het gebied, de ligging ten opzichte de nabijgelegen woongebieden en het achtergrondniveau zijn bijgevolg bepalend voor het effect. Het effect zal kwantitatief beschreven en beoordeeld worden voor de weerhouden locatie van het nieuwe stadion. De modellering gebeurt met het akoestisch rekenprogramma Geomilieu (V2021.1). Dit rekenmodel maakt het mogelijk om zowel afschermende als reflecterende geluidseffecten van de onderdelen (wanden, dak, enz.) van het (toekomstig) stadion

mee op te nemen in de overdrachtsberekening naar de omgeving. De geluidsoverdrachtsberekening wordt uitgevoerd volgens de internationale standaard ISO 9613-2.

Er zal ook aandacht besteed worden aan de vaste geluidsbronnen die gerelateerd zijn aan de bouw van het stadion zoals bijvoorbeeld installaties voor de energievoorziening.

De mogelijke geluidsimpacten t.g.v. het bestemmingsverkeer worden bepaald door middel van een numeriek berekeningsmodel waarbij berekeningen worden uitgevoerd op basis van de standaardrekenmethode (SRM) II. De geluidseffecten tgv de gewijzigde verkeersintensiteiten worden onderzocht voor de geluidsbelastings-indicatoren Lden en Lnight (bijlage 2.2.4.1 van Vlarem II). Met de berekeningsresultaten voor de referentiesituatie en de exploitatiesituatie wordt nagegaan of er mogelijk maatregelen vereist zijn.

Tot slot kijken we naar de mogelijkheden m.b.t. de muziekactiviteiten. Zo kunnen ervoor, tijdens en na de wedstrijd muziekactiviteiten plaatsvinden in het stadion enerzijds en in de drie polyvalente zalen van het complex anderzijds.

## 11.4. Lucht

### 11.4.1. Afbakening van het studiegebied

Voor de discipline Lucht wordt het studiegebied afgebakend tot het gebied waar de emissies een waarneembare impact hebben op de concentraties van de omgevingslucht.

In het plangebied bevinden zich in de huidige noch in de geplande toestand relevante puntemissiebronnen van luchtpolluenten. Daarom zal in dit plan-MER voor het aspect lucht enkel de invloed van het verkeer beschouwd worden. Het verkeer ten gevolge van het planvoornemen genereert luchtmissies. De wegsegmenten van de belangrijkste wegen van en naar het plangebied waar relevante wijzigingen te verwachten zijn, worden mee opgenomen in het studiegebied. De afbakening van het studiegebied inzake verkeeremissies is derhalve dezelfde als voor de discipline Mens - Mobiliteit.

### 11.4.2. Juridische en beleidsmatige context

De milieukwaliteitsnormen voor lucht worden beschreven in Vlarem II. In onderstaande tabel worden de normen weergegeven voor de meest relevante stoffen NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> (Vlarem II bijlage 2.5.3.11) en PM<sub>2,5</sub> (Vlarem II bijlage 2.5.3.14). Er worden immissiegrenswaarden gegeven, enerzijds voor jaargemiddelden en anderzijds (behalve bij PM<sub>2,5</sub>) voor dag- of uurgemiddelden (aantal toegelaten overschrijdingen per jaar).

Tabel 9: Immissiegrenswaarden volgens VLAREM II

Polluent	Middelingstijd	Grenswaarde µg/m <sup>3</sup>	# toegelaten overschrijdingen
NO <sub>2</sub>	1 uur	200	Max. 18 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof (PM <sub>10</sub> )	24 uur	50	Max. 35 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof (PM <sub>2,5</sub> )	Kalenderjaar	20	-

Volgens de recentste inzichten is EC (elementair koolstof) (ook) een adequate parameter om lokale luchtkwaliteit te beoordelen, indien deze luchtkwaliteit vooral door verkeersemisies wordt bepaald. Voor EC bestaan evenwel (nog) geen wettelijke grenswaarden.

### 11.4.3. Bestaande toestand/referentiesituatie

#### *Methodiek beschrijving bestaande toestand*

De plaatselijke luchtkwaliteit in het studiegebied wordt beschreven voor de relevant geachte componenten (namelijk NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>). De bestaande luchtkwaliteit wordt beschreven op basis van de IRCEL/CELINE-kaarten (Bron: VMM) en de luchtmodellen IMPACT (Traffic-module) en CAR-Vlaanderen 3.0.1 Hierbij zal vanuit het voorzorgsprincipe de referentie-toestand 2022 gehanteerd worden. Indien relevant wordt tevens de situatie 2025 in de modellen gesimuleerd. De benodigde verkeersintensiteiten worden aangeleverd vanuit de discipline mens-mobiliteit.

#### *Actuele luchtkwaliteit*

De bestaande luchtkwaliteit wordt beschreven op basis van de luchtkwaliteitskaarten (IRCEL/CELINE, bron: website VMM) met 2019 als meest representatief jaar (2020 en 2021 zijn minder representatief rekening houdend met de Covid-19 maatregelen). **Recentelijk zijn de luchtkwaliteitskaarten van 2022 beschikbaar gesteld zodat voorliggende scopingnota wordt aangevuld met de meest recente kaarten.**

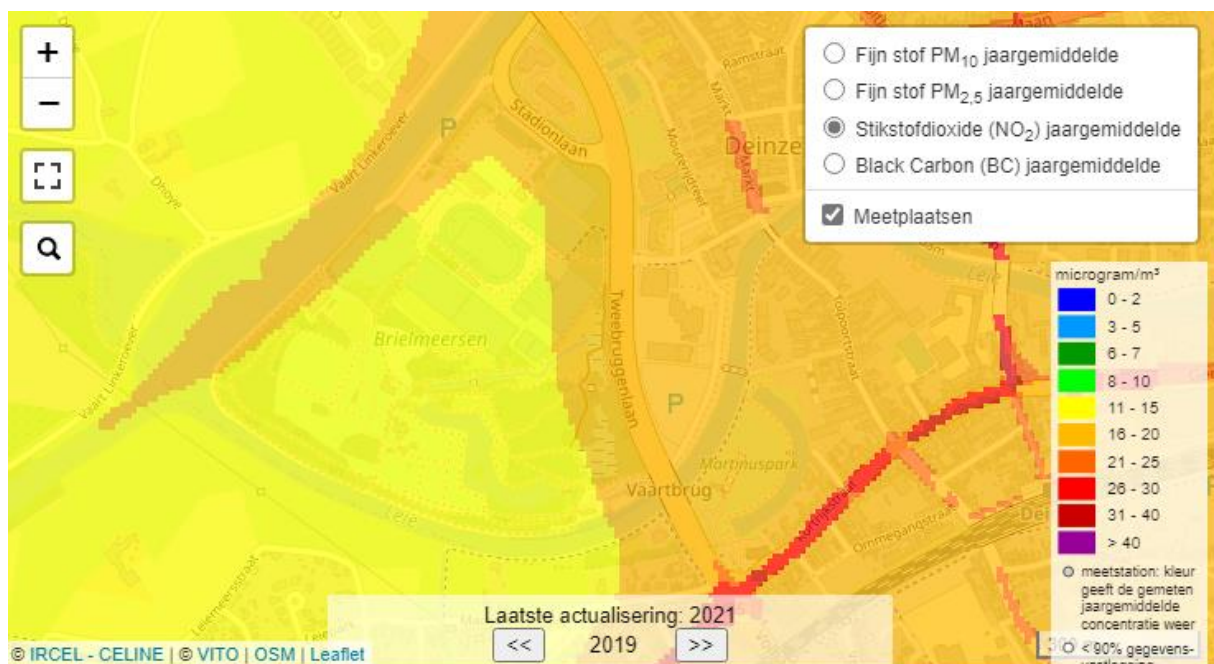
Deze kaarten zijn het resultaat van een luchtkwaliteitsmodellering met een hoge ruimtelijke resolutie en houden ook rekening met zogenaamde 'street canyon'-effecten (verhoogde immissies op en langs verkeersassen tussen bebouwing, omdat de afscherming door deze bebouwing zorgt voor een minder snelle verspreiding en verdunning van de voertuigemisies).

De luchtkwaliteit ter hoogte van het plangebied bedraagt **in 2019** voornamelijk 11-15 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup>, met hogere NO<sub>2</sub>-immissiewaarden tot 16-20 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> langs de N35 Tweebruggenlaan en het Afleidingskanaal van de Leie ten gevolge van het verkeer. Verhoogde NO<sub>2</sub>-immissiewaarden komen voor op enkele punten binnen een aantal 'street canyons', o.a. de N43 Kortrijkstraat en de N35 Gaversesteenweg. **In 2022 zijn enkel nog ter hoogte van de N43 verhoogde NO<sub>2</sub>-immissiewaarden aanwezig.** De N35 Tweebruggenlaan scoort redelijk gunstig vanwege zijn verhoogde ligging die voor

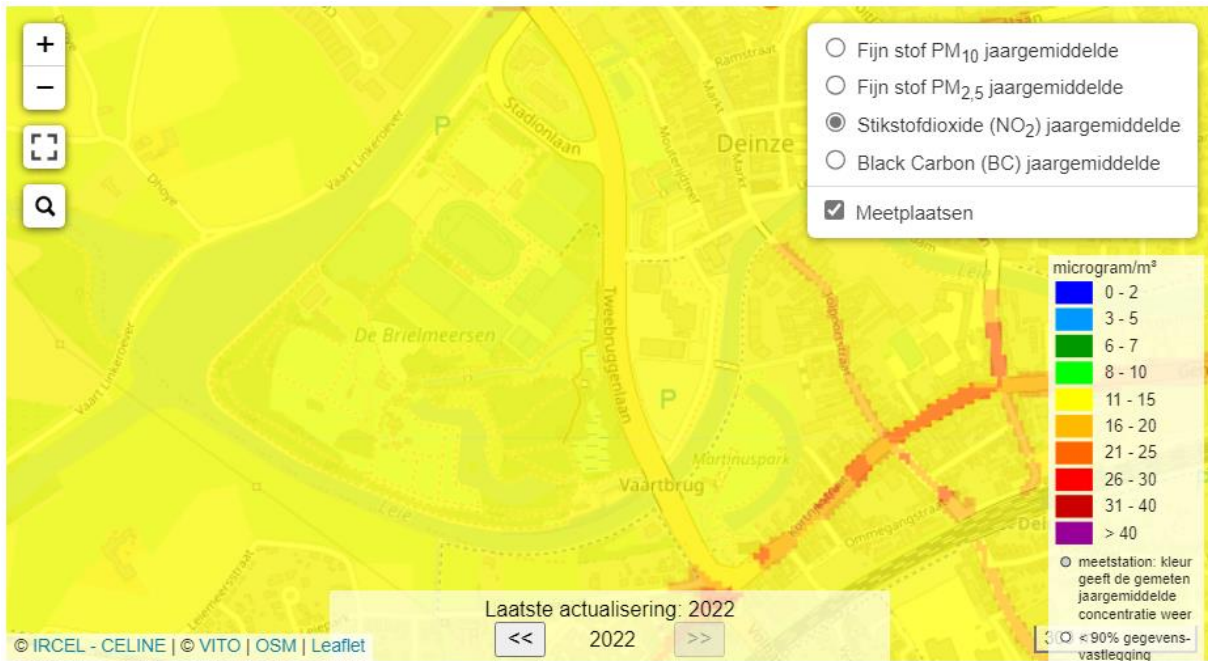
een snellere verspreiding en verdunning van de emissies zorgt door de wind. In “street canyons” speelt juist een tegenovergesteld effect (vertraagde verspreiding/ verdunning).

Voor fijn stof (PM10) valt **zowel in 2019 als in 2022** het plangebied en de ruime omgeving deels in de categorie 16-20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en deels in 21-25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . De luchtkwaliteit voor PM2,5 bedraagt **in 2019** volledig 12,6-15  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  **en in 2022 hoofdzakelijk 10,6 – 12,5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  met enkele kleine uitschieters ter hoogte van de N43.** Bij fijn stof wegen de ‘street canyons’-effecten veel minder zwaar door, waardoor de verhoogde immissies in de ‘street canyons’ niet zichtbaar zijn op de kaarten (geen verhoging van immissieklasse).

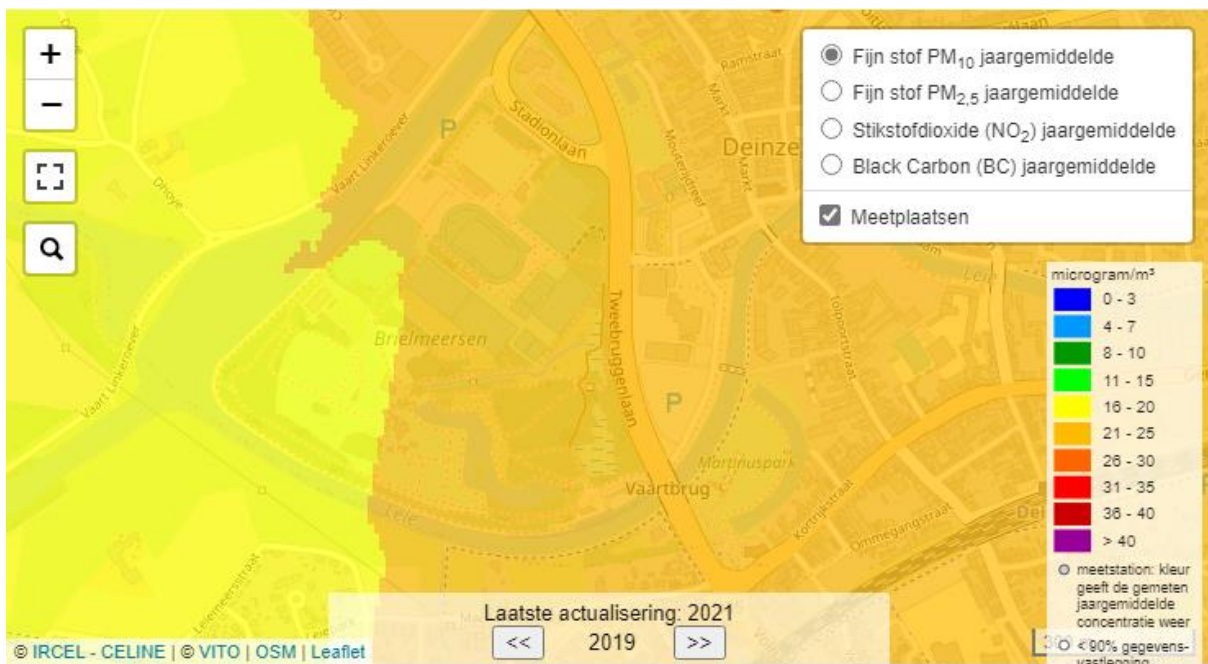
Uit de luchtkwaliteitskaarten blijkt dat de milieukwaliteitsnorm (en daarenboven 80% van de milieukwaliteitsnorm) voor zowel  $\text{NO}_2$ -,  $\text{PM}_{10}$ - en  $\text{PM}_{2,5}$ -jaargemiddelde nergens in het plangebied wordt overschreden.



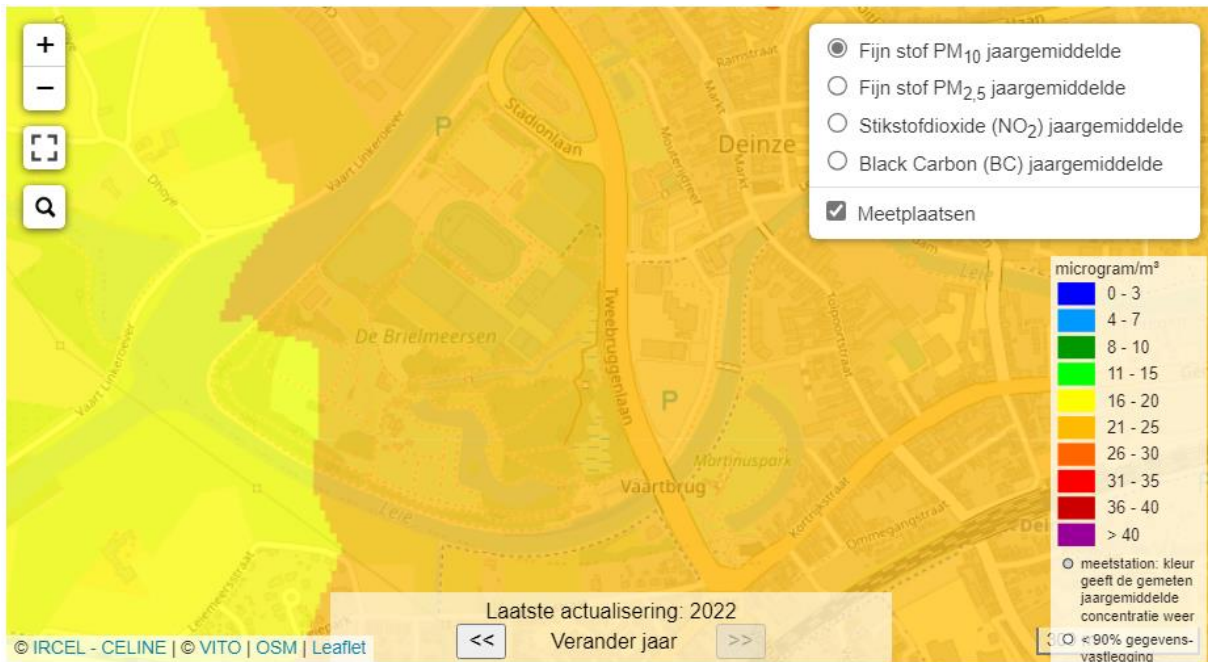
Figuur 47: Jaargemiddelde concentratie  $\text{NO}_2$  2019 (Bron: VMM)



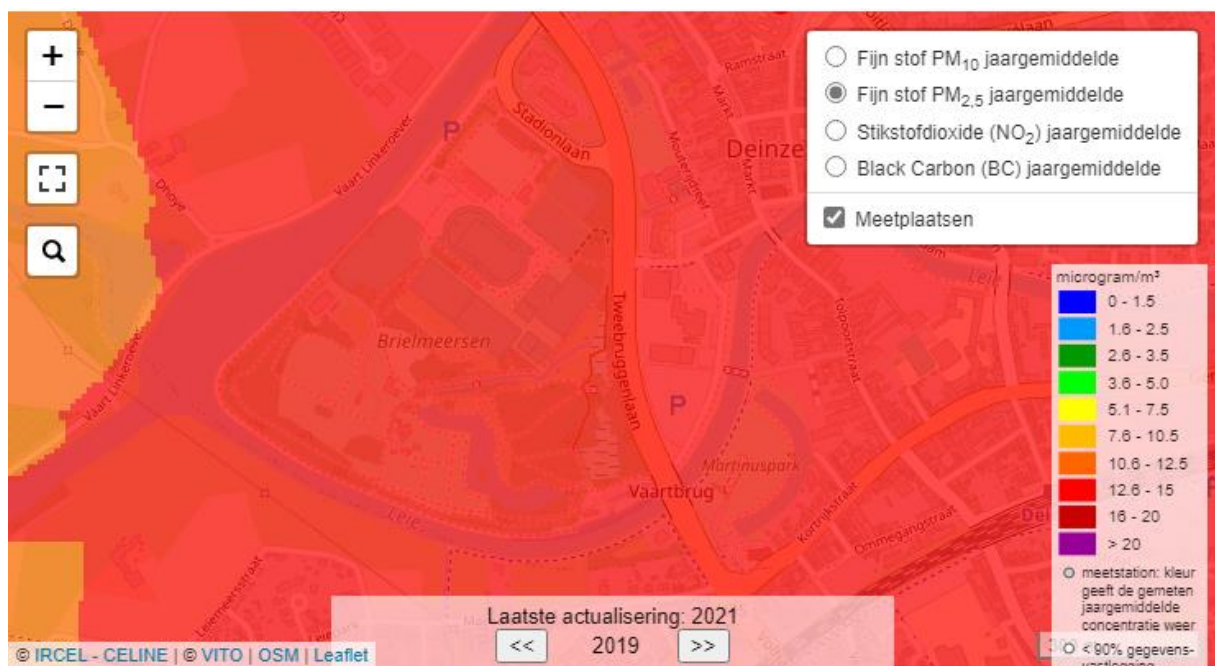
Figuur 48: Jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> 2022 (Bron: VMM)



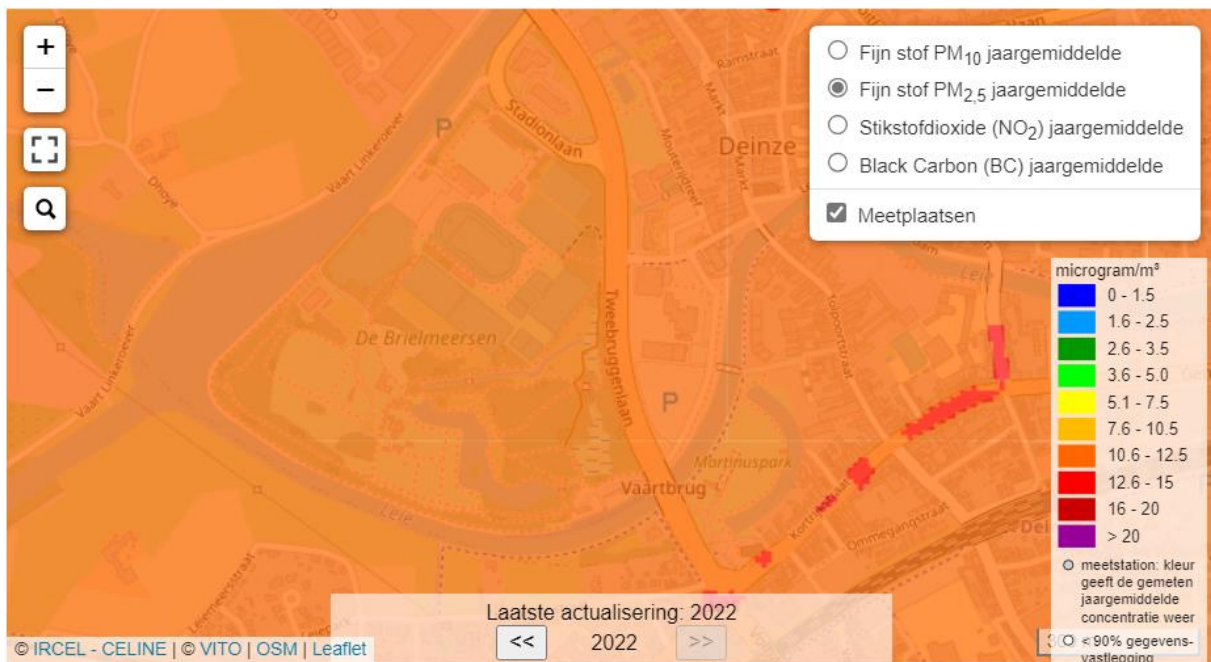
Figuur 49: Jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> 2019 (Bron: VMM)



Figuur 50: Jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> 2022 (Bron: VMM)



Figuur 51: Jaargemiddelde concentratie PM<sub>2.5</sub> 2019 (Bron: VMM)



Figuur 52: Jaargemiddelde concentratie PM<sub>2,5</sub> 2022 (Bron: VMM)

#### 11.4.4. Effectvoorspelling en -beoordeling

In het plan-MER zullen de verkeersemisies onderzocht worden op planniveau.

Rekening houdende met de prognoses inzake wijziging verkeerstrafiek op de wegen en de verkeersafwikkeling ten gevolge de planrealisatie alsook met de te verwachten evolutie inzake de samenstelling van de uitlaatgassen en de achtergrond luchtkwaliteit, wordt de toekomstige situatie inzake verkeersemisies kwantitatief ingeschat. Hiervoor worden de modellen IMPACT en CAR Vlaanderen 3.0.1 gebruikt. De tool IMPACT wordt gehanteerd voor wegen met een open omgeving en het model CAR-Vlaanderen 3.0.1 voor wegen in stedelijke omgeving waarlangs bebouwing aanwezig is. Gezien IMPACT geen rekening houdt met afscherming door bebouwing en zogenaamde ‘street canyon’-effecten, is IMPACT een onderschatting van de effecten op wegen met bebouwing dicht bij de weg (< 30 m). Verder wordt opgemerkt dat CAR-Vlaanderen geen rekening houdt met de windrichting en met andere woorden uitgaat van een worst-case benadering op dat vlak (vanuit alle windrichtingen evenveel immissie). Dit model laat toe om de immissie van verontreinigde stoffen ten gevolge van verkeer op straatniveau na te gaan. Door het ingeven van gegevens met betrekking tot de verkeersintensiteit en de bebouwingstypologie in een bepaalde straat kan de immissie van een bepaalde stof ter hoogte van de eerstelijnsbebouwing ingeschat worden.

Afhankelijk van de situering van de weg (in open of stedelijke omgeving) wordt de impact van de verkeersemisies t.g.v. het planvoornemen beoordeeld m.b.v. het model **IMPACT** en/of CAR Vlaanderen (zie onderstaande tabel). Doch, alle wegen worden in het **IMPACT Traffic**-model geïmplementeerd teneinde een correct globaal cumulatief beeld inzake de luchtkwaliteit te kunnen verschaffen.

De benodigde verkeersintensiteiten worden aangeleverd vanuit de discipline mens-mobiliteit. Vanuit de resultaten die zijn berekend in het verkeersmodel zal blijken welke wegen er relevant zijn om door te rekenen in de discipline lucht.

Tabel 10: Overzicht wegsegmenten per model

Segment	Wegsegment	Beoordeling verkeersimmissies m.b.v. het model	
		IMPACT Traffic	CAR Vlaanderen
1	N409 Aaltersesteenweg		x
2	N466 Kouter		x
3	N35 Kouter		x
4	N35 Tweebruggenlaan tussen Kouter en Stadionlaan	x	
5	Stadionlaan	x	
6	N35 Tweebruggenlaan tussen Stadionlaan en Brielstraat	x	
7	Brielstraat		x
8	N35 Tweebruggenlaan tussen Brielstraat en N43	x	
9	N43 Kortrijkstraat		x
10	N43 Kortrijksesteenweg		x
11	N35 Volhardingslaan tussen N43 en Oostkouterlaan		x
12	N35 Volhardingslaan tussen Oostkouterlaan en Gaversesteenweg		x
13	Gaversesteenweg		x
14	N35 Gaversesteenweg tussen N35 Volhardingslaan en Boomstraat		x
15	Oostkouterlaan		x
16	Centrumlaan		x
17	Oudenaardse Steenweg		x
18	Boomstraat		x
19	N35 Gaversesteenweg ten zuiden van Boomstraat		x
20	N466b Vaart Rechteroever	x	
21	Markt		x
22	N466 Peter Benoitlaan		x
23	Gentpoortstraat		x
24	Guido Gezellelaan		x
25	N466 Karel Picquélaan		x
26	N43 Gentstraat		x
27	N43 Gentsesteenweg		x
28	George Martensstraat		x
29	Statieplein		x
30	Tolpoortstraat ten noorden van Gentstraat		x
31	Tolpoortstraat ten zuiden van Gentstraat		x

De doorrekeningen gebeuren voor de parameters NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>. De effecten van het plan zullen vanuit het voorzorgsprincipe worden beoordeeld voor het jaar 2022 (= worst-case).

De gemodelleerde immissiewaarden (IMPACT en/of CAR Vlaanderen 3.0) worden getoetst aan de Vlare-normen en worden vergeleken met de referentiesituatie om de bijdrage van het plan aan de lokale lucht-immissiewaarden in te schatten.

Voor de beoordeling van de bijdrage aan de concentraties langs de wegen wordt het verschil van de gemodelleerde immissiewaarden tussen de geplande situatie en de referentiesituatie berekend, uitgedrukt als een percentage van de respectievelijke milieukwaliteitsnorm (of richtwaarde). De milieukwaliteitsnorm kan een waarde zijn (bijvoorbeeld 40µg/m<sup>3</sup> voor NO<sub>2</sub>) of een toegelaten aantal overschrijdingen (bijvoorbeeld 18 keer per jaar voor uurnorm NO<sub>2</sub>). Hierbij worden de effecten van het verkeer op de luchtkwaliteit beoordeeld volgens het significantiekader van het richtlijnenboek lucht, zie volgende tabel.

Tabel 11: Beoordelingskader discipline lucht

Invloed op omgeving		Tussenscore	Eindscore na correctie	
			Geen overschrijding na realisatie plan/project van 80% van de MKN?	Overschrijding na realisatie plan/project van 80% van de MKN?
<b>Plan/project zorgt voor daling X van immissie</b>	X > 10% van de MKN	+3	+3	+2
	X > 3% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	+2	+2	+1
	X > 1% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	+1	+1	0
<b>Plan/project heeft geen of zeer beperkte bijdrage aan immissie</b>	X ≤ 1% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	0	0	0
<b>Plan/project zorgt voor stijging X van immissie</b>	X > 1% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	-1	-1	-2
	X > 3% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	-2	-2	-3
	X > 10% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	-3	-3	-3

- Met X: gemiddelde berekende immissiebijdrage en/of aantal overschrijdingen;
- MKN: milieukwaliteitsnorm (huidige grenswaarde en toekomstige streef-/grenswaarde of GGBl);
- Wanneer de MKN niet kan bepaald worden, is de tussenscore gelijk aan de eindscore.

Het al dan niet onderzoeken van milderende maatregelen is gekoppeld aan de eindscore uit het beoordelingskader (bij aftoetsing t.o.v. luchtkwaliteitsnormen):

Beoordeling van het effect	Koppeling met milderende maatregelen
Beperkt negatief (score -1)	Onderzoek naar milderende maatregelen is minder dwingend.
Negatief (score -2)	Er dient onderzoek te gebeuren naar milderende maatregelen.
Aanzienlijk negatief (score -3)	Er dienen in elk geval milderende maatregelen voorgesteld te worden.

Het achterliggende principe: hoe negatiever de effecten zijn, hoe meer inspanningen er geleverd moeten worden bij het zoeken naar milderende maatregelen. Indien er geen milderende maatregelen voorgesteld kunnen worden dient dit gemotiveerd te worden.

Door het planvoornemen zullen emissies ontstaan ten gevolge van uitlaatgassen vanwege het bijkomend gegenereerd verkeer. Op basis van de geraamde verkeersintensiteiten en het distributiepatroon in de discipline Mens-Mobiliteit werd het aantal verkeersbewegingen berekend in de huidige en geplande situatie.

Conform het Richtlijnsysteem Lucht vraagt de modellering van de luchtkwaliteit voor evenementen een aangepaste methodiek.

Om de verkeersgegevens correct in de luchtkwaliteitsmodellen toe te passen, worden volgende gemiddeldes in beeld gebracht:

- de daggemiddelde intensiteit zonder evenement
- de daggemiddelde intensiteit in een situatie met evenement
- daggemiddelde intensiteit zonder evenement + 2 x de verkeersgeneratie (zowel aankomst als vertrek)

Concreet gebeurt voor de geplande toestand een uitmiddeling op jaarbasis volgens het voorkomen van activiteiten in het plangebied:

- 255 weekdays zonder voetbal
- 100 weekenddagen zonder voetbal
- 10 dagen (5 week/5 weekend) met topwedstrijd (8.000 supporters)

Omdat er in de huidige situatie ook al voetbalwedstrijden zijn, zitten deze vervat in de referentiesituatie en worden de wedstrijden met (veel) minder dan 8.000 toeschouwers niet als bijkomend beschouwd. 10 wedstrijden met 8.000 supporters kunnen op basis van het huidige supportersaantal van SK Deinze ten andere zeker als een “worst case” beschouwd worden.

Vervolgens wordt een representatief jaarlijks daggemiddelde berekend dat ingevoerd kan worden in de modellen IMPACT en CAR Vlaanderen. Het jaarlijks daggemiddelde kan als volgt berekend worden:

Jaarlijks daggemiddelde = ((aantal dagen met evenement x daggemiddelde met evenement) + (aantal dagen zonder evenement x daggemiddelde zonder evenement))/totaal aantal dagen per jaar.

De etmaalintensiteiten op week- en weekenddagen werden bekomen door de resultaten van de tellingen in discipline mobiliteit te extrapoleren op basis van de verdeling van het verkeer over de dag op de N35, die gekend is op basis van de permanente slangtellingen van AWV op deze weg<sup>10</sup>.

Een beoordeling van de luchtkwaliteit op de dag(en) waarop een evenement plaatsvindt, is volgens bovenstaande methodiek niet mogelijk. Daarom wordt aanvullend op bovenstaande gemiddelde jaardag in de discipline lucht ook een absolute piekdag in kaart gebracht aan de hand van een match van 8000 bezoekers. Deze absolute piekdag wordt vergeleken met de referentiesituatie en een theoretische referentiesituatie met 7000 bezoekers. Bijkomend wordt een toets gedaan aan de uurgrenswaarde voor NO<sub>2</sub> (zijnde 200 µg/m<sup>3</sup> die maximaal 18 keer per kalenderjaar mag overschreden worden). Zowel via modellering in IMPACT als in CAR Vlaanderen kan aan deze parameter getoetst worden. Hiervoor wordt in de modellen de verkeersgeneratie van het plan ingegeven alsof deze zich elke dag van het jaar zou voordoen. Indien uit de berekening van de geplande toestand blijkt dat er een groot aantal overschrijdingsuren (meer dan 18) worden ingeschat, dan wordt de impact hiervan verder geduid door de MER-deskundige.

In onderstaande tabel wordt het significantiekader voor de discipline Lucht weergegeven voor de verkeersemisies.

---

<sup>10</sup> Deze permanente slangtellingen werden niet vermeld in discipline Mens – Mobiliteit gezien daar de focus ligt op spitsuren en piekmomenten. Etmaalintensiteiten zijn daarbij niet relevant.

Tabel 12: Beoordelingscriteria en significantiekader discipline lucht

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Beoordeling significantie o.b.v.
Niet-geleide emissies	Emissies en immissies t.g.v. verkeer gegenereerd door het planvoornemen	Bepaling immissieconcentratie op straatniveau van NO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> d.m.v. luchtmodel IMPACT en CAR-Vlaanderen voor een representatieve dag  Bepaling van het aantal overschrijdingen van de uurgrenswaarde voor NO <sub>2</sub> alsof het evenement (voetbal) elke dag van het jaar plaatsvindt	Toetsing t.o.v. immissienormen  Significantiekader lucht: bijdrage verkeer t.o.v. milieukwaliteitsnorm

## 11.5. Bodem

### 11.5.1. [AFBAKENING VAN HET STUDIEGEBIED](#)

Het studiegebied voor de discipline Bodem bestaat uit het plangebied, met aandacht voor die zones waar grondwerken kunnen plaatsvinden of waar tijdens de exploitatie een invloed op de bodem te verwachten valt. Veiligheidshalve omvat het studiegebied ook de zone van 200 m rond het plangebied waar relevant.

### 11.5.2. [JURIDISCHE EN BELEIDSMATIGE CONTEXT](#)

De juridische en beleidsmatige randvoorwaarden zijn vooral van belang voor het vervolgtraject, nl. bij de effectieve realisatie van de planonderdelen, maar worden hier volledigheidshalve vermeld.

Bij uitgravingen zoals bedoeld in het Vlarebo (funderingen, ondergrondse constructies, ...) dient er een technisch verslag opgesteld te worden als de uitgegraven bodem afkomstig is van een verdachte grond of als de totale uitgraving op een niet-verdachte grond meer dan 250 m<sup>3</sup> bedraagt. Dit dient om te bewijzen dat de grond voldoet aan de voorwaarden voor het beoogde gebruik. Als het terrein gelegen is in een zone waar de aanwezigheid van PFAS verwacht kan worden, kan de opmaak van een technisch verslag toch verplicht zijn, zeker als (een deel van) de grond afgevoerd dient te worden. Het technisch verslag wordt opgesteld door een erkende bodemsaneringsdeskundige. Op basis van het technisch verslag en een vergelijking van de bodemkwaliteit met de verschillende normen van het Vlarebo wordt bepaald of de bodem mag hergebruikt worden binnen de 'kadastrale werkzone' en/of naar welke bodembestemmingstypes hij (buiten de kadastrale werkzone) al dan niet mag afgevoerd worden.

Verder moet rekening gehouden worden met de volgende standaard aspecten uit de bodemregelgeving:

- Indien er calamiteiten optreden die impact kunnen hebben op de bodem, dienen zo snel mogelijk de nodige acties ondernomen te worden om de verontreiniging weg te nemen. De nodige controlestalen dienen genomen te worden. Indien de calamiteit valt onder het

toepassingsgebied van een schadegeval, dienen deze specifieke bepalingen nageleefd te worden (artikel 74 e.v.);

- Indien gronden worden overgedragen, dienen de bepalingen van het Bodemdecreet te worden gevolgd (art. 101 e.v.);
- Indien gronden dienen onteigend te worden, dienen de bepalingen van het Bodem-decreet te worden gevolgd (art. 119 e.v.);
- De nodige aandacht dient te worden geschonken aan de regels van het grondverzet;
- De nodige aandacht dient te worden geschonken aan de voorgenomen bestemming (wijziging) op reeds vastgestelde bodemverontreiniging:
  - Art. 38 van het Bodemdecreet: indien een beschrijvend bodemonderzoek werd uitgevoerd op deze grond kan een mogelijk andere bestemming impact hebben op de ernst van de bodemverontreiniging/saneringsnoodzaak en urgentie;

Art. 64 van het Vlarebo: indien het bestemmingstype van de grond in die zin wijzigt dat een lagere saneringsnorm van toepassing wordt, dient een nieuw oriënterend bodemonderzoek te worden uitgevoerd bij overdracht van risicoground.

### 11.5.3. BESTAANDE TOESTAND/REFERENTIESITUATIE

#### *Methodiek beschrijving bestaande toestand*

Voor het beschrijven van de bestaande toestand baseert de deskundige zich op basisinformatie die ter beschikking is of kan worden gesteld. Voor het onderzoek naar de bodemgesteldheid, bodemkwaliteit en geologie in het studiegebied wordt gebruik gemaakt van o.a. volgende gegevensbronnen:

- Geologische kaart van België;
- Bodemkaart van Vlaanderen voor de beschrijving van de bodemtypes;
- Website van de Databank Ondergrond Vlaanderen (<http://dov.vlaanderen.be>) waar informatie omtrent boringen en/of waardevolle bodems wordt geraadpleegd;
- Watertoetskaarten;
- OVAM-databank met locatie van uitgevoerde bodemonderzoeken;
- PFAS-verkenner;
- Risico-locaties voor bodemverontreiniging ([www.degrotegrondvraag.be](http://www.degrotegrondvraag.be));
- Reliëfkaarten en Digitaal Hoogtemodel Vlaanderen (DHV).

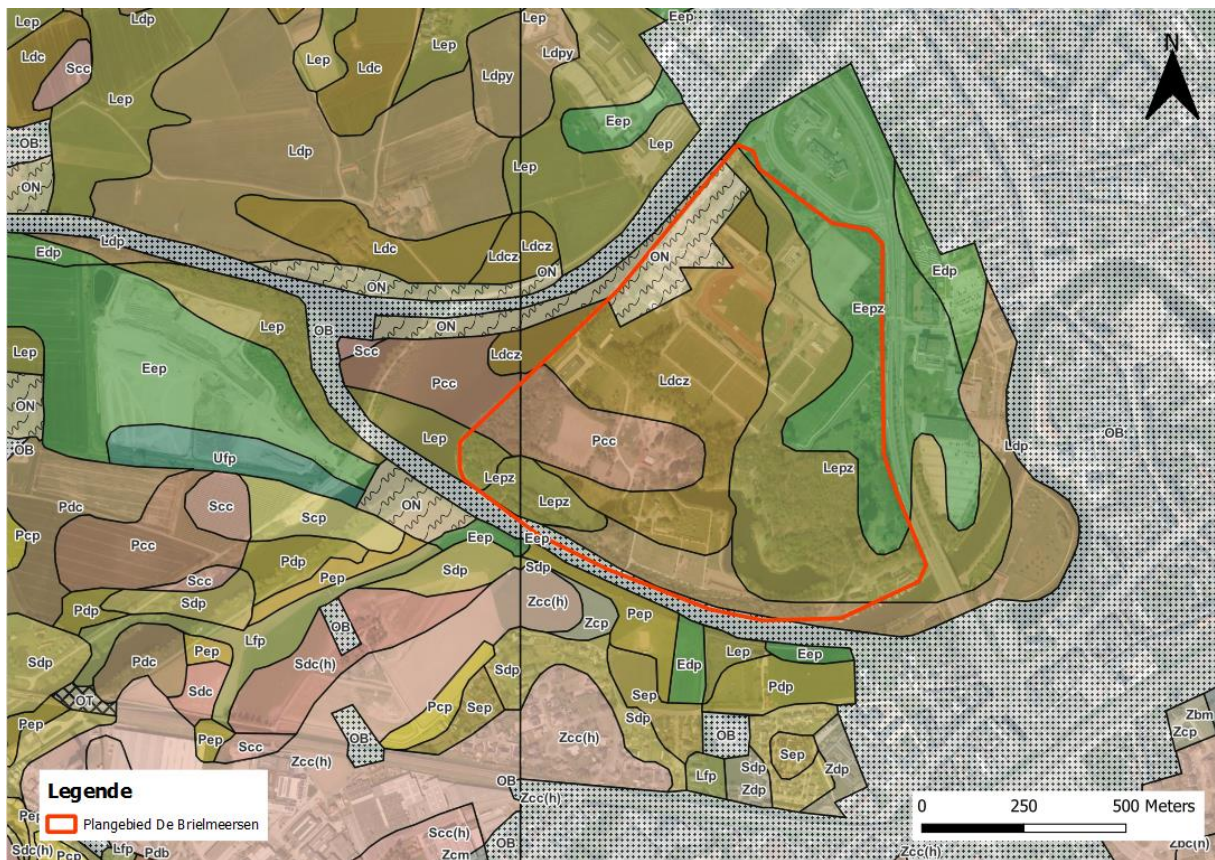
#### *Beschrijving bestaande situatie*

##### **Bodemtypologie**

Volgens de bodemkaart (zie Figuur 50) bestaat de bodem voor het grootste deel van het plangebied uit vochtig en nat zandleem (Lep, Lepz, Ldp en Ldcz), doorlopend ten noordwesten van het Afleidingskanaal. Een klein deel van het plangebied wordt aangeduid als matig droog licht zandleembodem (Pcc). De oostrand van het gebied heeft een natte kleibodem (Eepz), overeenkomend met een verlande riviermeander. In het noordwesten van het plangebied wordt het terrein ter hoogte van de parking als opgehoogd terrein (ON) aangeduid. Het landbouwgebied ten zuidwesten van het plangebied heeft een meer zandige bodem. Het stedelijk gebied ten oosten en zuidoosten van het plangebied is als “antropogeen” (OB) gekarteerd.

Als gevolg van de aanleg van het recreatiedomein in de jaren '70, het voetbalstadion, het atletiekstadion en de andere sportterreinen kan evenwel gesteld worden dat het plangebied grotendeels vergraven is. De bodemkaart kan dus hoofdzakelijk als achterhaald beschouwd worden. Het terrein wordt eerder gekenmerkt als een antropogene bodem. Dit wordt bevestigd in de resultaten

van de recent uitgevoerde boringen in kader van het archeologisch vooronderzoek. De bodemtypes (volgens de bodemkaart) konden grotendeels niet bevestigd worden in de boringen, er werden telkens verstoorte bodemlagen aangetroffen, dit tot op 170 cm diepte.



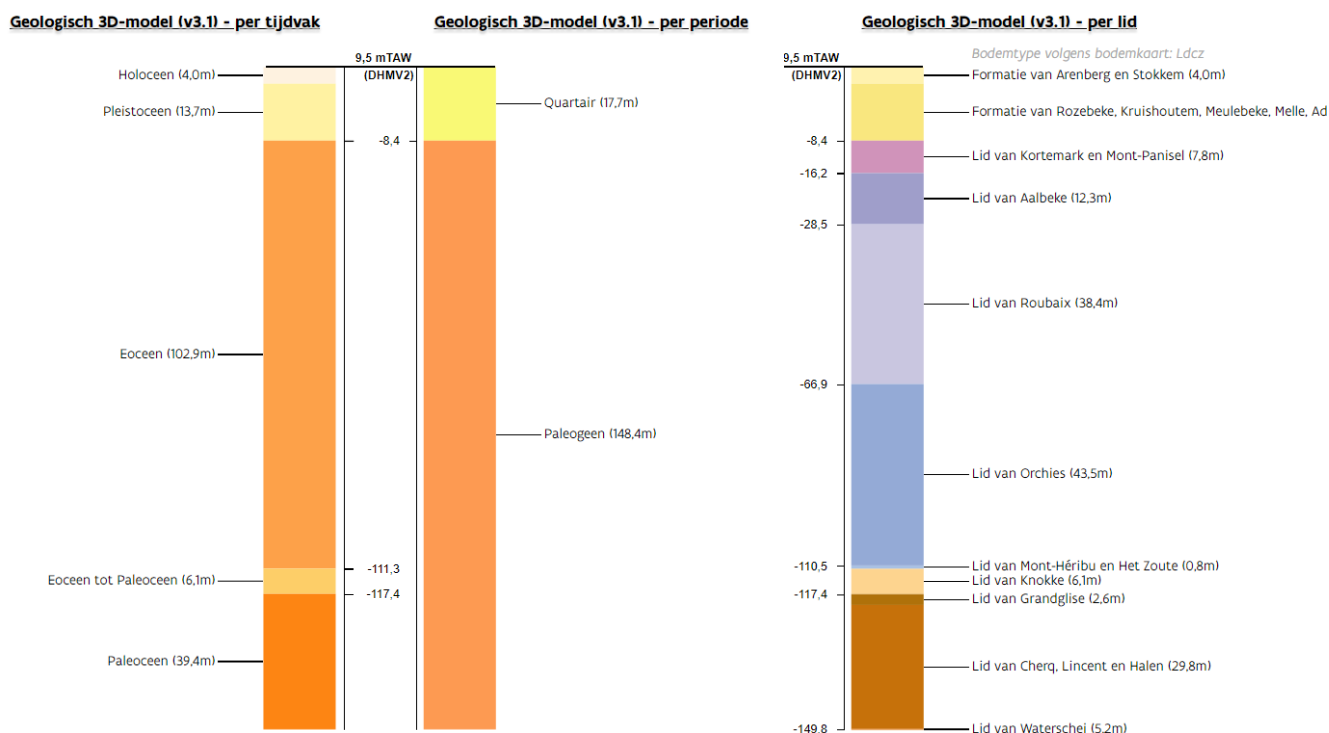
Figuur 53: Bodemkaart

## Geologie

Op basis van boringen uitgevoerd in het plangebied kan gesteld worden dat het plangebied gelegen is op ca. 9 m TAW. De bovenste aardlaag van 1 m diep wordt in meerdere boorrappen aangeduid als aangevulde grond of alluviale deklaag.

Het Quartair dek ter hoogte van het plangebied bestaat voornamelijk uit zandige en lemige Holocene, Pleistocene (Weichseliaanse) afzettingen. In het noorden van het plangebied zijn ook kleiige afzettingen aanwezig. De Quartaire afzettingen maken deel uit van het zuidelijk deel van de Vlaamse vallei waar een dik quartair dek voorkomt. De dikte van het Quartair dek in het plangebied bedraagt 15 tot 20 m. Onder het Quartair komt het Tertiair dek voor, meer bepaald het Lid van Aalbeke, behorend tot de Formatie van Kortrijk. Het Lid van Aalbeke bestaat uit donkergrijze tot blauwe klei.

Een overzicht van de aanwezige geologische lagen ter hoogte van het voetbalstadion is weergegeven op onderstaande figuren (bron: Geologisch 3D model v3.1 - DOV):



Figuur 54: Virtuele puntboring geologische lagen in het centrum van het plangebied (bron: DOV bodemverkenner)

### Grondwaterkwetsbaarheid en infiltratiegevoeligheid

De grondwaterkwetsbaarheidskaart geeft de risicograad aan van verontreiniging van het grondwater in de bovenste waterlaag door stoffen die van op de bodem in de grond dringen. Hiermee wordt de bovenste laag bedoeld waaruit eventueel op commerciële wijze water kan onttrokken worden. De drie belangrijkste factoren die de kwetsbaarheid kunnen bepalen zijn: de doorlaatbaarheid van de watervoerende laag, de dikte/doorlaatbaarheid van de deklaag en de dikte van de onverzadigde zone. Volgens de grondwaterkwetsbaarheidskaart bevindt het plangebied zich volledig in een zone die als deels zeer kwetsbaar, deels matig kwetsbaar (Ca1/Cb) wordt aangeduid. Het grondwater is matig kwetsbaar in de meer zandlemige zones en zeer kwetsbaar in de meer zandige zones. Onderstaande tabel toont de eigenschappen van de kwetsbaarheidsklasse Ca1/Cb, welke van toepassing is op het plangebied.

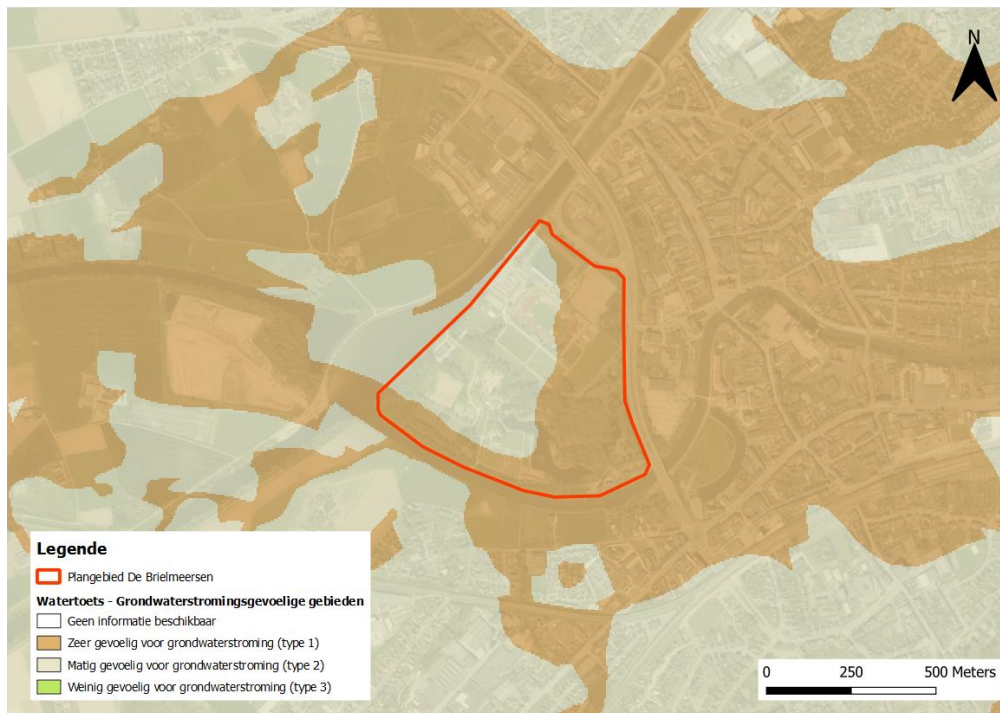
Tabel 13: Kwetsbaarheidsklasse (Ca1/Cb)

	Ca1/Cb
Deklaag	=< 5m en/of zandig / lemig
Kwetsbaarheidsschaal	Zeer kwetsbaar / Matig kwetsbaar
Onverzadigde zone	Niet bepalend
Watervoerende laag	Zand

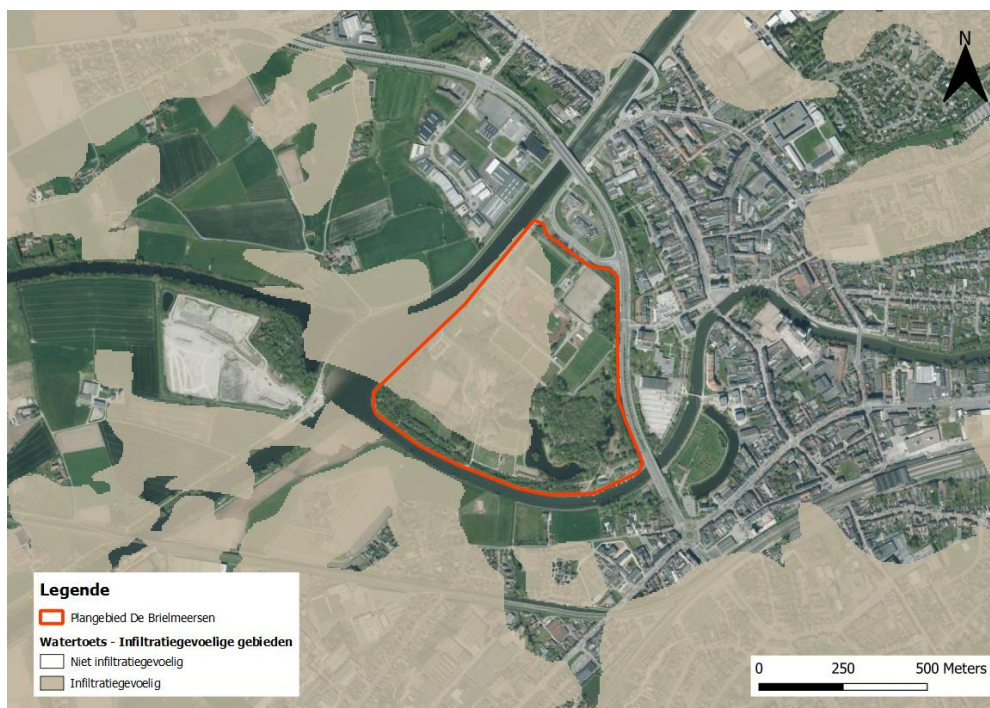
Volgens de watertoetskaarten met grondwaterstromingsgevoelige en infiltratiegevoelige gebieden is het plangebied opgedeeld in twee zones. De vochtig zandlemige bodem in het plangebied wordt hoofdzakelijk aangeduid als matig gevoelig voor grondwaterstroming en als infiltratiegevoelig. Water kan in deze bodem relatief gemakkelijk infiltreren naar de ondergrond. De overige zones worden

beschouwd als niet infiltratiegevoelig wegens slechte drainage van de bodemtypes nat zandleem en natte klei. Deze zones zijn wel zeer gevoelig voor grond-waterstroming. Met grondwaterstroming wordt vooral de laterale beweging van grondwater doorheen de ondergrond en de toestroming door kwel bedoeld. Verstoring van de grondwater-stroming door bijvoorbeeld ondergrondse constructies (tunnels, kelders, enz.) kan in deze zones een belangrijk effect hebben op de omgeving.

Verder is het bodemgebruik van belang i.f.v. de verhardingsgraad. Het bodemgebruik wordt hiervoor ingedeeld in verhard en niet-verhard bodemgebruik. In het plangebied zijn een beperkt aantal oppervlakten verhard zoals de noordwestelijke parking en ter hoogte van het voetbal- en atletiekstadion. Het zuidelijk parkgedeelte is grotendeels onverhard.



*Figuur 55: Watertoetskaart - Grondwaterstromingsgevoelige gebieden*



Figuur 56: Watertoetskaart – Infiltratiegevoelige bodems

### Bodemkwaliteit

Ter hoogte van het plangebied zijn geen bodemsaneringsprojecten opgenomen in de databank van OVAM. In de directe omgeving werd op meerdere locaties een oriënterend of beschrijvend bodemonderzoek, een bodem-saneringsproject en/of eindevaluatieonderzoek uitgevoerd.

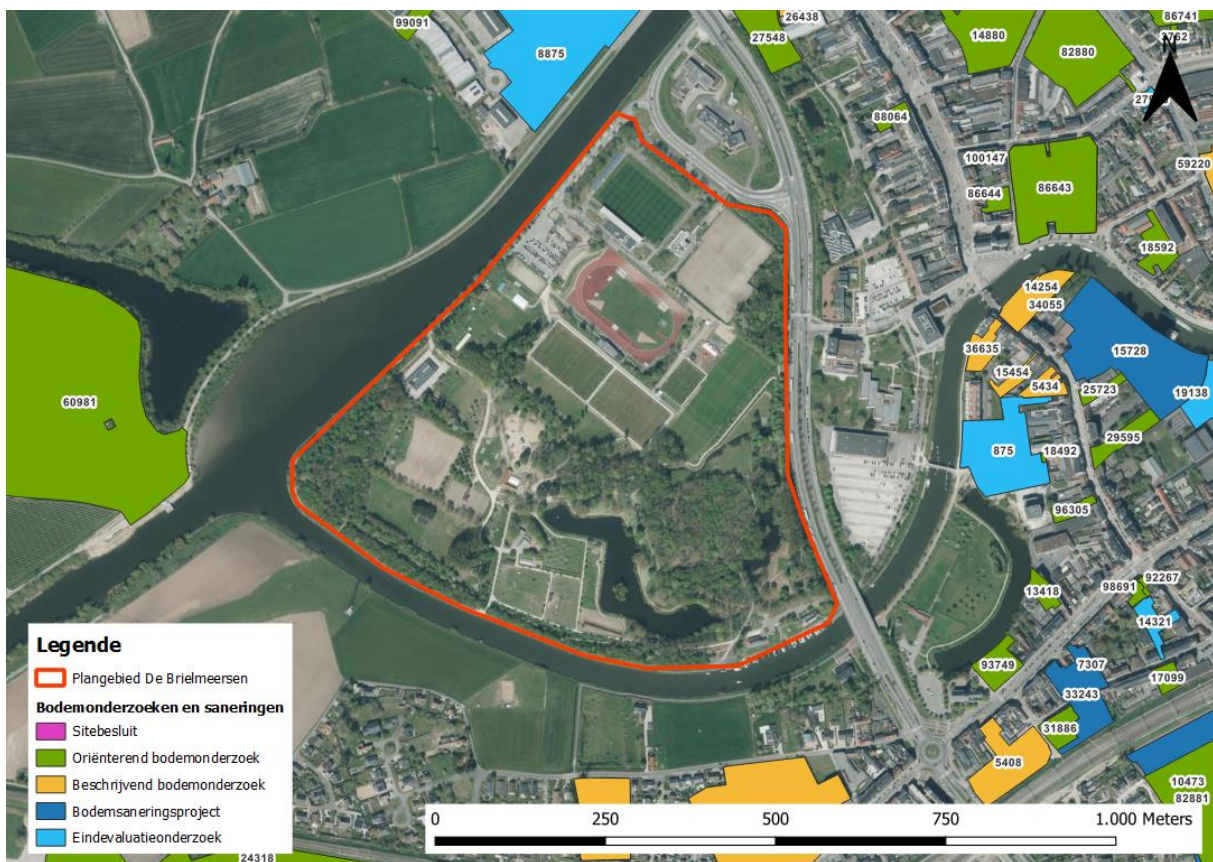
Dossier 8875 heeft betrekking tot een bodemsaneringsproject ter hoogte van het bedrijventerrein Dossche aan de noordwestelijke overzijde van het Afleidingskanaal van de Leie. In de databank is aangegeven dat een eindevaluatieonderzoek werd uitgevoerd. De beschikbaarheid van deze eindverklaring betekent dat de sanering is afgerond. Mogelijks is er nog een restverontreiniging aanwezig.

De overige dossiers in de directe omgeving hebben enkel betrekking tot oriënterende of beschrijvende onderzoeken.

Tabel 14: Bodemonderzoeken (bron: Ovam Geoloketten, geraadpleegd 5/05/2023)

Dossiernummer	Bodemonderzoek/saneringsproject	Rapportdatum
8875	Oriënterend BO	14/04/2021
	Beschrijvend BO	13/06/2002
	Bodemsaneringsproject	29/10/2003
	Eindevaluatieonderzoek	22/06/2010
27548	Oriënterend BO	23/04/2012
26438	Melding schadegeval	10/03/2006
	Beschrijvend BO	15/06/2006

Dossiernummer	Bodemonderzoek/saneringsproject	Rapportdatum
88064	Oriënterend BO	7/11/2018
21666	Oriënterend BO	11/12/2018
	Beschrijvend BO	11/12/2018
4425	Oriënterend BO	20/03/2002
	Beschrijvend BO	1/07/1998
60981	Oriënterend BO	10/01/2014



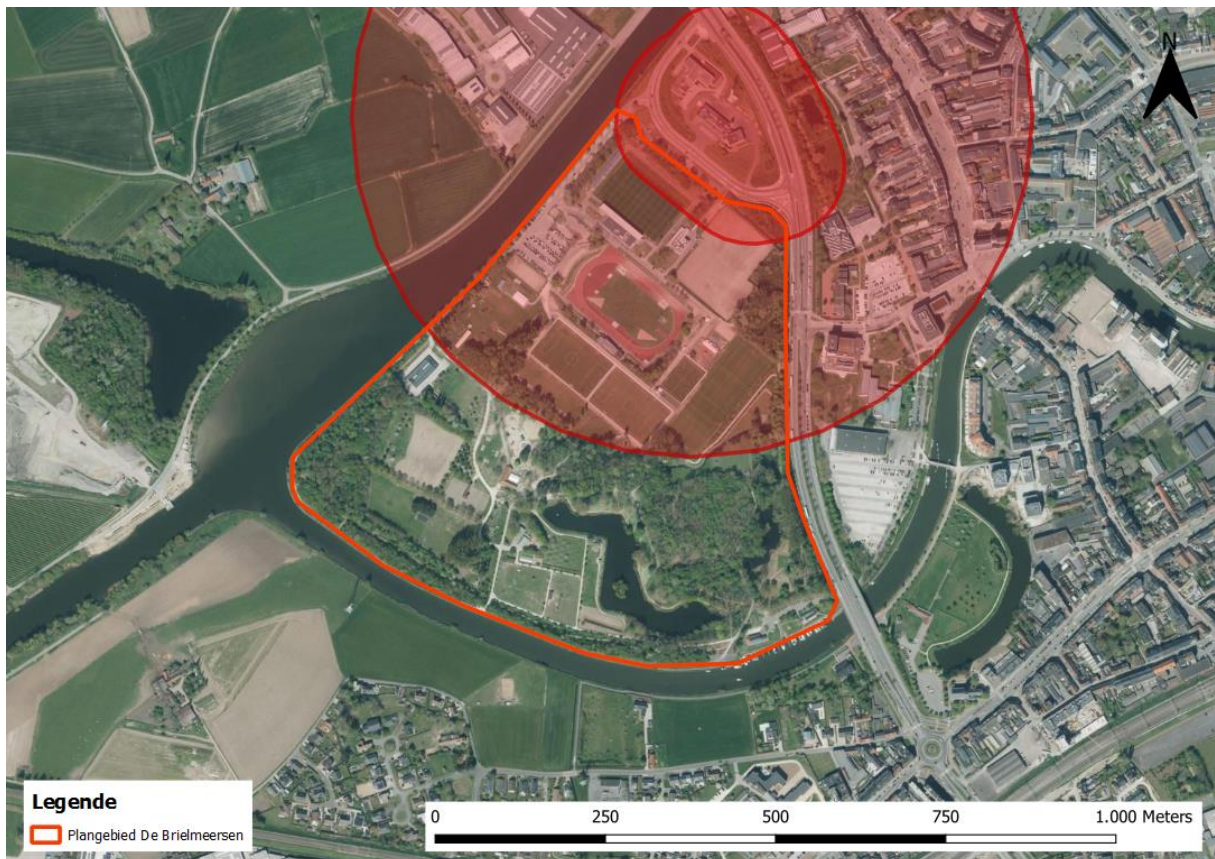
Figuur 57: Bodemonderzoeken (bron: Ovam Geoloketten)

Volgens de huidige informatie (bron: PFAS-vervuiling | Vlaanderen.be) is de brandweersite vlakbij het **plangebied** een gekende risicosite (productie en/of gebruik van PFAS of gebruik van blusmiddelen bij bedrijfsbranden). Ter hoogte van de brandweerkazerne van Deinze aan de overzijde van de Stadionlaan gelden nu regret maatregelen voor zowel bodem als grondwater.

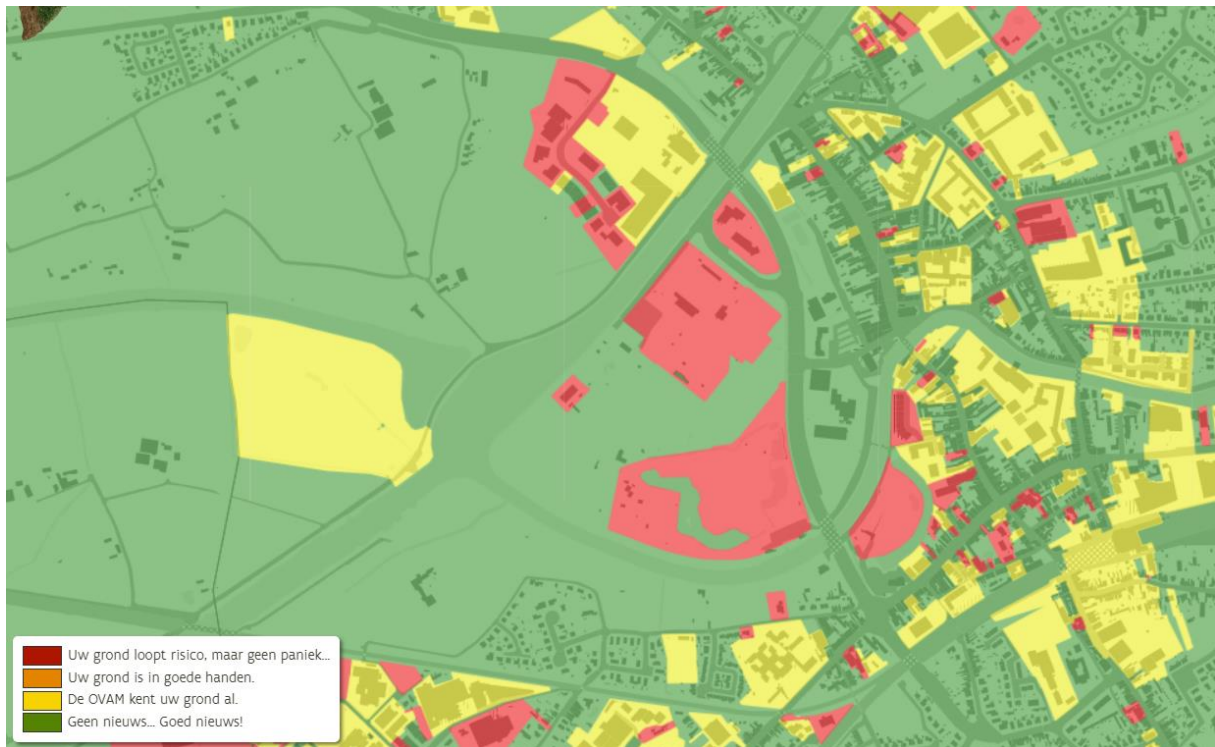
Tabel 15: PFAS-dossiers (bron: DOV)

Pfasdossier	Begrenzing zone	Beperkingen	Status
96868	100 m – vanaf perceelgrens	Op bodemgebruik	Locatiespecifiek vastgesteld
	500 m – vanaf perceelgrens	Op grondwatergebruik	Locatiespecifiek vastgesteld

Daarnaast zijn er binnen het **plangebied** drie locaties aangeduid als risicoground. Mogelijks hebben er ooit activiteiten met een verhoogd risico op bodemverontreiniging (risico-inrichtingen) plaatsgevonden of vinden er nog steeds risicoactiviteiten plaats. Gezien het verhoogd risico op bodemverontreiniging moet een onderzoek uitsluitsel geven over de kwaliteit van de bodem.



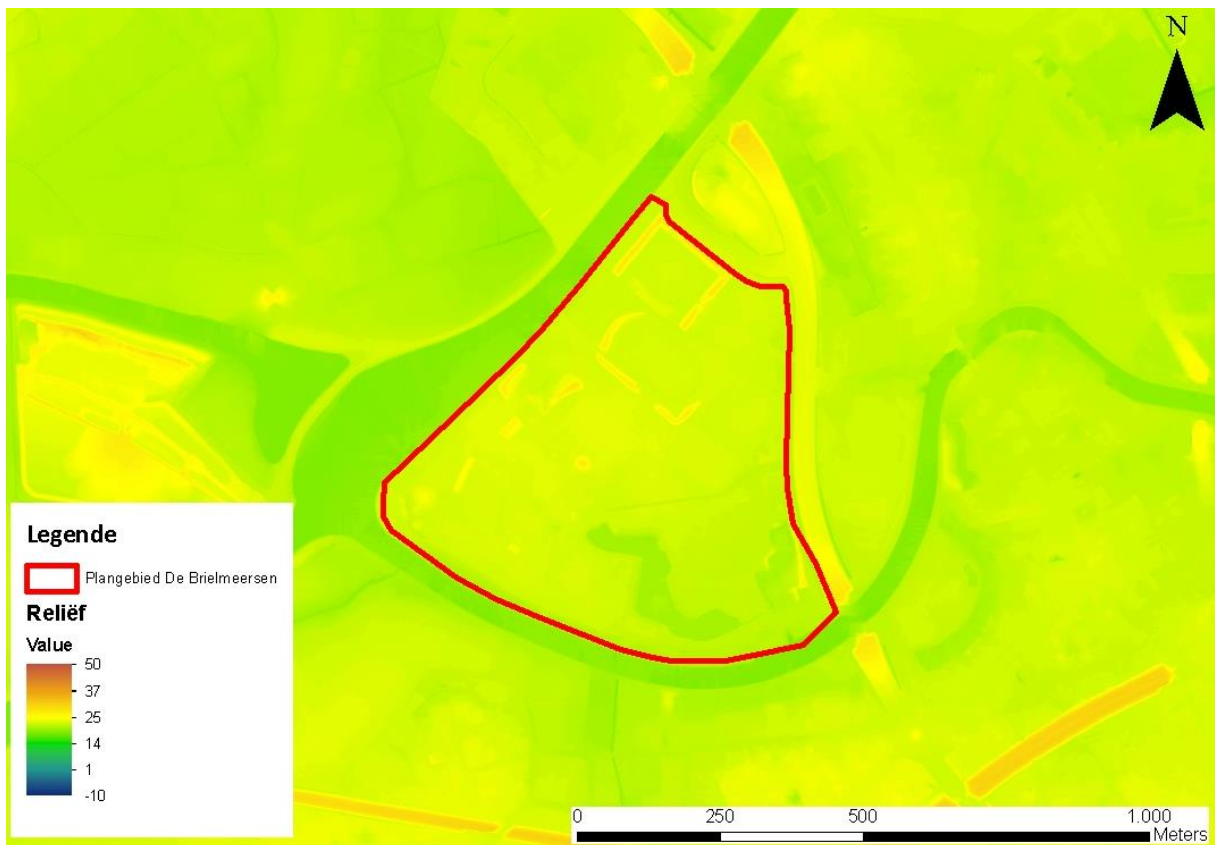
Figuur 58: Actuele no-regret zones (PFAS, bron: DOV)



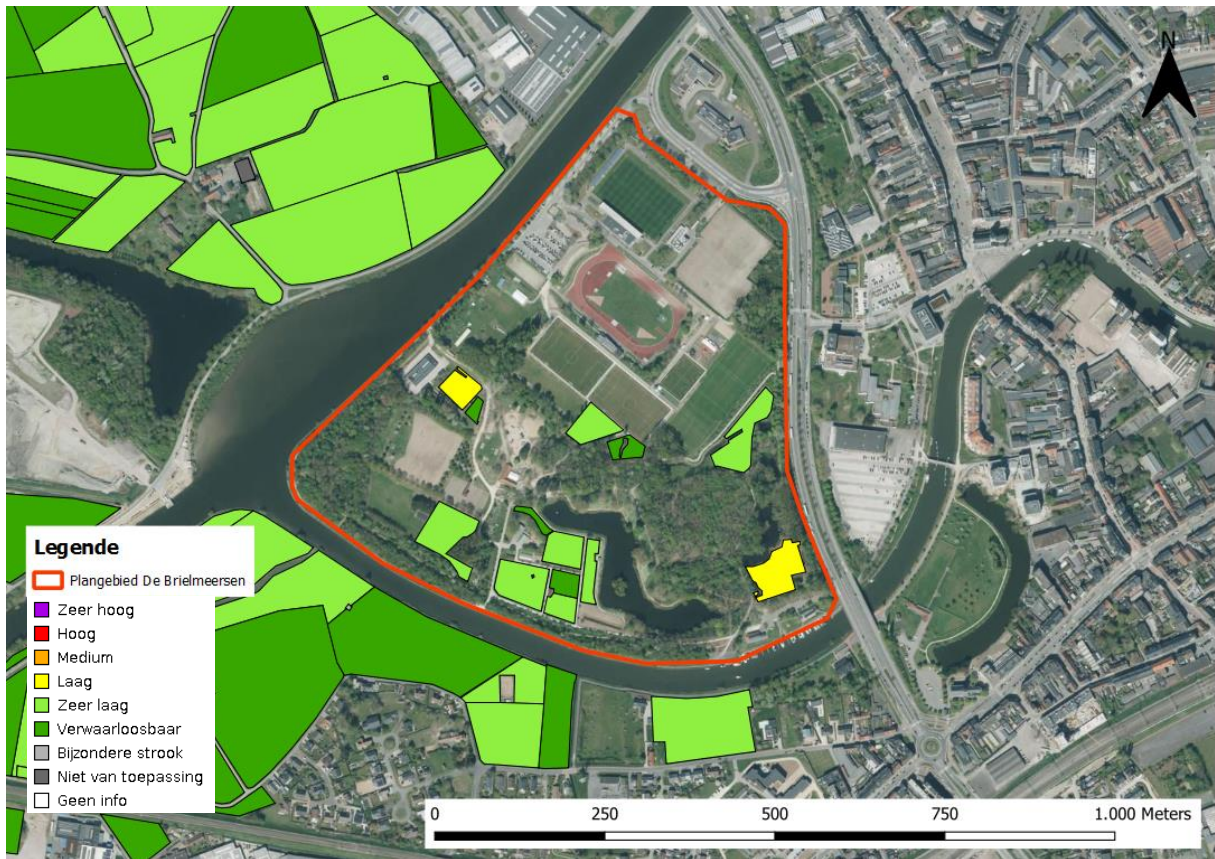
Figuur 59: Risico-locaties voor bodemverontreiniging ([www.degrotegrondvraag.be](http://www.degrotegrondvraag.be))

### Topografie en erosie

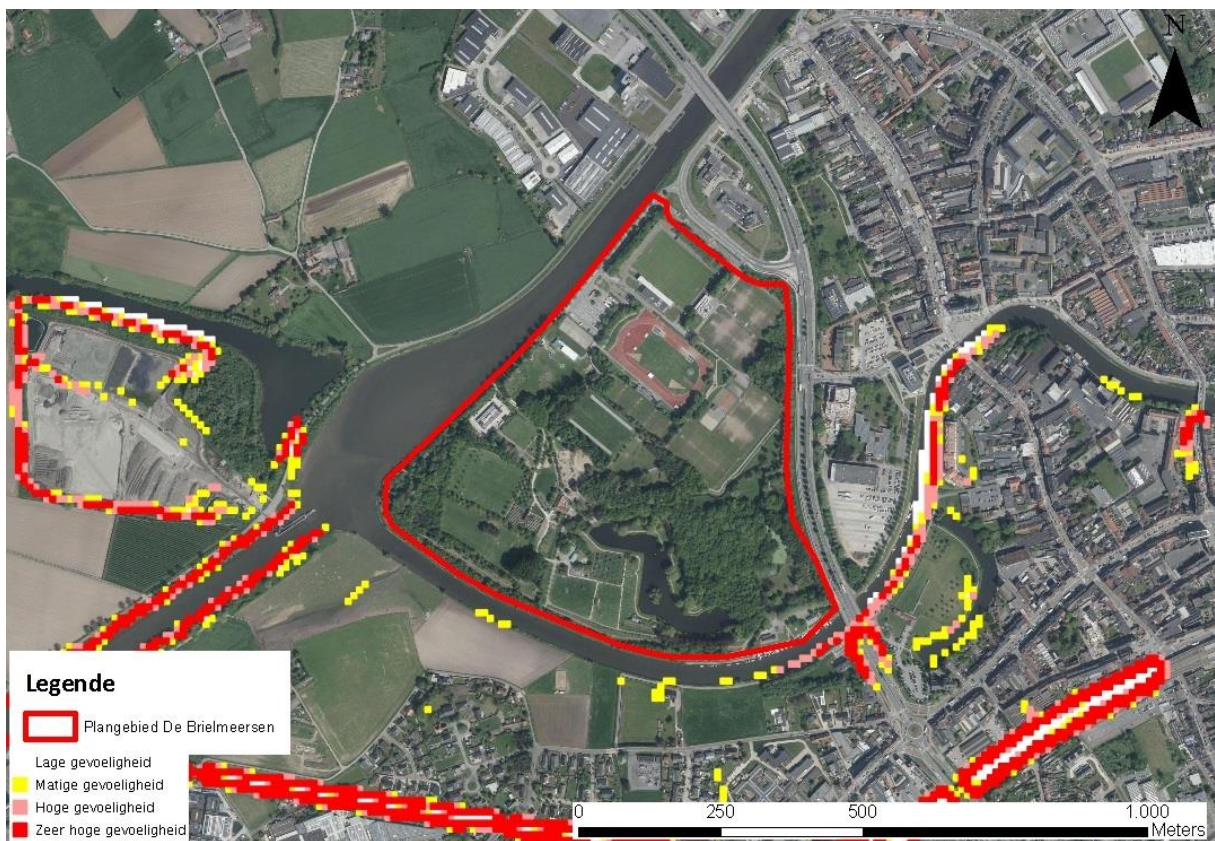
Op Figuur 60 wordt weergegeven dat het reliëf ter hoogte van het plangebied weinig varieert. Het zuidoosten van het plangebied waar de vijvers zijn aangelegd is lager gelegen dan de rest van het domein. Het grondniveau van het plangebied situeert zich voornamelijk tussen 7 en 10 m TAW.



Figuur 60: Reliëf t.h.v. het plangebied (bron: Digitaal Hoogtemodel Vlaanderen, 1 m)



Figuur 61: Potentiële bodemerosiekaart per perceel (2022)



Figuur 62: Gevoeligheid voor grondverschuivingen

Op de erosiegevoeligheidskaart van de Vlaamse gemeenten is de stad Deinze aangeduid als weinig erosiegevoelig (status 2006). Volgens de potentiële bodemerosiekaart per perceel zijn in het plangebied laag, zeer laag, verwaarloosbaar of geen erosiegevoelige percelen gelegen. De percelen rondom het plangebied worden aangeduid als zeer laag of verwaarloosbaar potentieel erosiegevoelig. In het plangebied komen geen gronden voor die gevoelig zijn voor grondverschuiving. Ten zuidoosten van het plangebied ter hoogte van de brug over de Leie is de grond wel zeer hoog gevoelig voor grondverschuiving.

#### 11.5.4. EFFECTVOORSPELLING- EN BEOORDELING

Het identificeren, meten en voorspellen van milieueffecten op of via de bodem gebeurt voornamelijk via de bodemkenmerken en -hoedanigheden. Wijzigingen van de bodem en ondergrond worden meestal negatief beoordeeld omdat ze een verlies of verslechtering van de structuur inhouden.

In dit plan-MER zullen volgende aspecten onderzocht worden op planniveau:

- Profielvernietiging en wijziging diepere ondergrond
- Structuurwijziging / verdichting
- Wijziging stabiliteitsaspecten
- Wijziging bodemkwaliteit

Effecten zullen onderzocht worden ten aanzien van de bestaande toestand.

Er worden geen veldanalyses, detailinventarisaties en veldwerkzaamheden (op het vlak van bodemsoort/kwaliteit e.d.) uitgevoerd. Het significantiekader wordt in onderstaande tabel weergegeven.

De significantie wordt verder gespecificeerd a.d.h.v. de omvang van het effect. Aangezien het om een milieu-beoordeling op planniveau gaat, zijn weinig of geen concrete cijfers beschikbaar en gebeurt de effectbeoordeling op kwalitatieve wijze d.m.v. expert judgement, zoals aangegeven in het Richtlijnenboek Bodem.

De beschrijving van het grondverzet (berekening volumes van verschillende te vergraven, af te voeren en aan te voeren bodems; mate van het sluitend zijn van de grondbalans) is niet relevant op planniveau. Delen kunnen wellicht in de terreinaanleg worden verwerkt of zijn zeer sterk afhankelijk van de eventuele verontreiniging. Voor het RUP zullen de aspecten van grondverzet niet bepalend zijn in de voorschriften of op het grafisch plan. Bovendien zal tijdens de aanleg de geldende regelgeving worden gevolgd.

Tabel 16: Beoordelingscriteria en significantiekader discipline Bodem

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Basis beoordeling significantie
<b>Profielvernietiging (oppervlakkig profiel)</b>	Oppervlakte waarover bodem met goed ontwikkeld bodemprofiel vernietigd wordt in het plangebied	Identificatie kwetsbaar bodemprofiel op basis van de bodemkaart. Globale inschatting (eerder een kwalitatieve kwetsbaarheidsbenadering)	Bij profielverstoring en – vernietiging wordt een onderscheid gemaakt in bodems zonder profiel, bodems met profiel en bodems met een waardevolle profielontwikkeling. Profielvernietiging van de bodem is enkel relevant voor nog niet verstoorte bodems.  Het verstoren van bodemlagen is significant wanneer kwetsbare

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Basis beoordeling significantie
			<p>bodems zoals veenbodems, plaggenbodems (m), podzolbodems (f,g,h), duinen (zeer kwetsbaar) worden doorsneden. (profielontwikkeling p=niet relevant; profielontwikkelingen overige=beperkt kwetsbaar). In de potentiële locaties komen podzolbodems en plaggenbodems voor voor die kunnen worden verstoord.</p> <p>Impact op de ondergrond is significant wanneer grondwaterstromen hinder kunnen ondervinden (relevant bij afsluitende lagen op geringe diepte zoals klei).</p>
<b>Profielver-nietiging (diepere geologische lagen)</b>	Afsluiten of afsnijden van diepere profielen	Op basis van de geologische kaarten en opbouw in het gebied wordt de kwetsbaarheid ingeschat	Effecten kunnen ook significant zijn wanneer grondwaterstromen hinder kunnen ondervinden (relevant bij afsluitende lagen op geringe diepte zoals klei). In bodem wordt dit in beeld gebracht maar de evaluatie gebeurt in de discipline water bij grondwater.
<b>Structuur-wijziging / verdichting</b>	Oppervlakte aan verdichtings-gevoelige bodems die onderhevig is aan verdichting (o.a. tgv transport en stockage)	Inschatting op basis van de bodemkaart	Aan de hand van de textuurklasse en de drainageklasse wordt de gevoeligheid van de bodem voor verdichting ingeschat. Voor het plangebied geldt: Vochtige tot natte zandleembodems zijn algemeen gevoelig voor verdichting, vochtige tot natte klei is zeer gevoelig, droge zandleembodems zijn weinig gevoelig De significantie wordt dan verder gespecificeerd a.h.v. de omvang van het effect.
<b>Wijziging stabiliteits-aspecten</b>	Risico op bodemzetting	Kwetsbaarheidsbenadering o.b.v. de samendrukbaarheid	Significantie is afhankelijk van de kwetsbaarheid van de grondsoort (klei, veen, natte

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Basis beoordeling significantie
	t.g.v. grondwaterwinning	van de grond en de dikte van de grondlaag. Er wordt gebruik gemaakt van de beschikbare boringen/sonderingen en geologische kaarten.	(zware)leemgronden zijn zeer kwetsbaar; overige gronden zijn weinig kwetsbaar), de draagkracht van de grond en de aanwezigheid van structuren.
<b>Wijziging bodemkwaliteit</b>	Risico op verspreiding van verontreiniging	Op basis van lokalisatie van mogelijk verontreinigde bodems, uitgaande van uitgevoerde bodemonderzoeken.	Kwalitatieve bespreking. Gekende risicolocaties binnen het plangebied. Effecten zijn significant als verontreiniging ontstaat, verplaatst wordt of wordt gesaneerd. Of indien terreinen met bestaande verontreiniging een gewijzigde invulling krijgen. Invloed van grondverzet wordt niet op planniveau beoordeeld (zie uitleg voorafgaand tabel)

## 11.6. Grond- en oppervlaktewater

### 11.6.1. AFBAKENING VAN HET STUDIEGEBIED

Het studiegebied voor de discipline Water bestaat uit minimaal het plangebied. Bijkomend zal het studiegebied worden opengetrokken buiten de begrenzing en dit afhankelijk van de afvoer van afvalwater en hemelwater, waterlopen, de relatie tot de deelbekken en de grondwater-lagen (grondwatervoerende lagen).

### 11.6.2. JURIDISCHE EN BELEIDSMATIGE CONTEXT

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is van kracht sinds 22/12/2002. Ze vormt het raamwerk voor het integraal waterbeleid van de Europese Unie en haar lidstaten. De Kaderrichtlijn Water vormt het kader voor het beleid inzake waterkwaliteit en waterkwantiteit. Het doel van Kaderrichtlijn Water is het bereiken van een goede toestand van het oppervlakte- en grondwater, dit zowel kwantitatief als kwalitatief. De Kaderrichtlijn Water bepaalt dat er moet voorkomen worden dat de toestand van de (grond)waterlichamen achteruitgaat.

Algemeen van belang is het Decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018”, ook het waterwetboek genoemd. De nieuwe coördinatie bevat alle (of toch bijna alle) Vlaamse decretale voorschriften voor drinkwater, zwemwater, afvalwater en grondwater en heeft betrekking op het integraal waterbeleid, beheer van de waterketen en beheer van het watersysteem.

Binnen Vlaanderen worden in uitvoering van het Decreet Integraal Waterbeleid (18/07/2003 en wijzigingen) 11 rivierbekkens onderscheiden. Het plangebied is gelegen in het stroomgebied van de Schelde, op de grens tussen twee bekkens en deelbekkens:

- Het oostelijk en zuidelijk deel liggen in het Leiebekken, deelbekken 05-06 Benedenleie
- Het westelijk deel ligt in het bekken van de Gentse Kanalen, deelbekken 03-03 Poekebeek

De stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027 voor Schelde en Maas en het bijhorende maatregelenprogramma zijn vastgesteld (raadpleegbaar via [www.integraalwaterbeleid.be](http://www.integraalwaterbeleid.be)) door de Vlaamse Regering op 01/07/2022. Deze plannen bevatten maatregelen en acties voor een verbetering van het grondwater en oppervlaktewater en voor de bescherming tegen overstromingen en droogte. Specifiek voor de bescherming van de grondwaterlichamen werd in het kader van de derde generatie stroomgebiedbeheerplannen (2022-2027) een gebiedsspecifieke vergunningsaanpak van grondwaterwinningen uitgewerkt. In deze aanpak worden binnen een grondwaterlichaam actie- en waakgebieden gedefinieerd. Dit zijn zones waar extra inspanningen vereist zijn om een goede toestand te bereiken. Via vergunningen zullen aan de bedrijven bijkomende inspanningen opgelegd worden indien men uit een dergelijk actie- of waakgebied water oppompt. In het plan-MER wordt onderzocht of er binnen of nabij het plangebied acties zijn opgenomen in het stroomgebiedbeheerplan.

Eén van de belangrijke elementen uit het Decreet Integraal Waterbeleid (18/07/03 en wijzigingen) is het uitvoeren van de 'watertoets'. De watertoets houdt in dat voor elk plan, programma of vergunningsplichtig project dient te worden nagegaan of dit schadelijke effecten heeft op het watersysteem. Het watersysteem wordt hierbij beschouwd als een samenhangend en functioneel geheel van oppervlaktewater, grondwater, waterbodems en oevers, met inbegrip van de daarin voorkomende levensgemeenschappen en alle bijhorende fysische, chemische en biologische processen en de daarbij behorende technische infrastructuur. Indien dit het geval is, dient te worden gezocht naar milderende of compenserende maatregelen. Eventueel kan op basis van een negatieve watertoets een plan, programma of project worden geweigerd.

Een nieuwe watertoets is sinds januari 2023 in werking. De kaart overstromingsgevoelige gebieden (2017) wordt vervangen door de volgende overstromingskaarten: overstroming vanuit de zee, pluviale overstromingskaarten en fluviale overstromingskaarten.

De doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid vormen een belangrijk toetsingskader bij de uitvoering van de watertoets. Het **plangebied** is gelegen in overstromingsgevoelig gebied.

Signaalgebieden zijn nog niet ontwikkelde gebieden met een harde gewestplanbestemming (woongebied, industriegebied, ...) die ook een functie kunnen vervullen in de aanpak van wateroverlast omdat ze kunnen overstromen of omdat ze omwille van specifieke bodemeigenschappen als een natuurlijke spons fungeren. In de nieuwe omzendbrief OMG/2022/1 wordt dieper ingegaan op de specifieke richtlijnen voor de toepassing van de watertoets voor de vrijwaring van het waterbergend vermogen in signaalgebieden. In het plangebied en de ruime omgeving zijn geen signaalgebieden aangeduid.

De Vlaamse overheid stelt volgende doelstelling/richtlijn voorop voor haar waterbeleid:

“Maximale retentie (infiltratie, berging en vertraagde afvoer) van hemelwater aan de bron”:

- Zo min mogelijk wordt hemelwater versneld afgevoerd naar de waterloop. Het hemelwater wordt zo veel mogelijk aan de bron opgevangen en gebruikt, geïnfiltreerd en zo nodig vertraagd afgevoerd, gescheiden van het rioleringsstelsel. Dit alles om piekafvoeren te voorkomen in de strijd tegen wateroverlast en erosie, infiltratie te bevorderen in de strijd

tegen verdroging, en verdunning van het afvalwater tegen te gaan in de strijd tegen waterverontreiniging.

Vlarem II bepaalt in art. 4.2.1.3. en art. 6.2.1.2. dat het verboden is het hemelwater te lozen in de openbare rioleringen wanneer het technisch mogelijk of noodzakelijk is dit niet verontreinigd hemelwater gescheiden van het afvalwater te lozen in een oppervlaktewater of een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater. Nieuwe rioleringsstelsels en uitbreidingen van bestaande stelsels moeten overeenkomstig deze bepalingen, indien technisch mogelijk, uitgevoerd worden als een (verbeterde) gescheiden riolering. Bestaande gemengde rioolstelsels kunnen niet altijd tot een (verbeterde) gescheiden rioolstelsel omgebouwd worden, tenzij tegen een zeer hoge kostprijs. Wel moet men altijd maximaal de verharde oppervlakte afkoppelen.

Op 10 februari 2023 keurde de Vlaamse Regering de nieuwe gewestelijke Hemelwaterverordening 2023 goed, die de gewestelijke stedenbouwkundige verordening van 2013 (en latere aanpassingen) vervangt. De nieuwe verordening trad in werking op 2 oktober 2023 en is van toepassing op vergunningsaanvragen en meldingen die worden ingediend vanaf die datum. De verplichtingen zijn eveneens van toepassing op het openbaar domein en dit voor vergunningen ingediend vanaf 7 januari 2025.

De verordening vertrekt van het idee dat elke druppel telt en omvat volgende belangrijke wijzigingen:

- minimale volumes van hemelwaterputten op te trekken
- het plaatsen van een hemelwaterput bij een verbouwing of uitbreiding aan een bestaand gebouw te verplichten
- te verplichten om het opgevangen hemelwater maximaal te gebruiken voor toepassingen die geen drinkwaterkwaliteit vragen
- een groter buffervolume en infiltratieoppervlakte van de verplichte infiltratievoorziening
- een groter buffervolume voor grote verharde oppervlakten
- de mogelijkheid om verplichtingen rond hemelwater collectief op te nemen

In de nieuwe verordening valt o.m. de oude drempel om aan de verordening te voldoen (40 m<sup>2</sup> verharding) weg en wordt de drempel om infiltratie te voorzien lager (80 m<sup>2</sup> i.p.v. 250 m<sup>2</sup>).

Bijkomend is het provinciaal beleidskader van de provincie Oost-Vlaanderen voor de invulling van de adviesbevoegdheid op stedenbouwkundige vergunningen van toepassing. Voor heel grote projecten (meer dan 1 ha in rekening te brengen verharding) is steeds een dossierspecifiek overleg met de waterloopbeheerder aangewezen om op maat uitgewerkte adviezen te kunnen afleveren.

De milieukwaliteitsnormen en emissienormen voor oppervlaktewater worden bepaald in Vlarem II.

Het besluit van de Vlaamse Regering d.d. 21/05/2010 betreffende de milieukwaliteitsnormen voor oppervlaktewater, waterbodems en grondwater is van toepassing. In uitvoering van het decreet Integraal Waterbeleid heeft de Vlaamse Regering nieuwe milieukwaliteitsnormen vastgelegd. Voor oppervlaktewater zijn er voortaan twee groepen milieukwaliteitsnormen:

- Typespecifieke normen voor biologische en algemeen fysisch-chemische parameters, opgesplitst per categorie en per type oppervlaktewater;
- Niet- typespecifieke normen voor gevaarlijke stoffen.

Deze richtwaarden zijn bepalend voor de goede ecologische en goede chemische toestand van het water.

### 11.6.3. Bestaande toestand

#### *Methodiek beschrijving bestaande toestand*

Voor het beschrijven van de bestaande toestand baseert de deskundige zich op basisinformatie die ter beschikking is of kan worden gesteld. Voor het onderzoek naar de waterkwantiteit, –huishouding en – kwaliteit in het studiegebied wordt in het MER gebruik gemaakt van o.a.:

- Vlaamse Hydrografische Atlas;
- Watertoetskaarten – overstromingsgevaarkaarten (pluviaal, fluviaal en kust)
- Stroomgebiedbeheerplan van de Schelde;
- VMM-databank;
- Waterzuiveringsbeleid en infrastructuur: zoneringsplan, informatie bij VMM en Aquafin
- GIS-kaarten i.v.m. grondwaterkwetsbaarheid en grondwaterstromingsgevoeligheid;
- Geologie in relatie tot grondwaterhuishouding, meer bepaald grondwaterstanden en mogelijk aanwezige watervoerende of afsluitende lagen: o.a. geologisch kaartmateriaal en sonderingen op Databank Ondergrond Vlaanderen (DOV);
- Eventuele beschikbare boringen, sonderingsverslagen, peilputten en/of grondwaterwinningen;
- Informatie over grondwaterstanden (o.b.v drainagestanden bodemkaart, sonderingsverslagen);
- Infiltratiemogelijkheden: de infiltratiemogelijkheden van het hemelwater naar het grondwater toe worden beschreven op basis van enerzijds het optekenen van verharde zones waar infiltratie in principe wordt tegengehouden en anderzijds het in kaart brengen van de onverharde zones waar infiltratie wel mogelijk is: topografische kaart en orthofotoplan.

Bovendien worden er planingrepen aan de oevers van waterlopen verwacht. Op basis van een terreinbezoek wordt de structuurkwaliteit van de waterlopen en vijvers in het plan-MER besproken.

#### *Beschrijving bestaande situatie*

##### **Hydrogeologie**

Er wordt hierbij verwezen naar ‘Geologie’ in discipline Bodem.

Uit de dikte van het Quartair dek en de beperkte doorlaatbaarheid van het Lid van Aalbeke kan afgeleid worden dat de freatische watervoerende laag gevormd wordt door de Quartaire deklaag, en dat de watertafel zich in deze laag bevindt. Dit wordt eveneens bevestigd door de gemeten waterstanden in de boorrapporten op ca. 5 tot 7 m TAW in het noorden en op ca. 7 tot 7,5 m TAW in het zuiden van het plangebied. De diepte van de grondwatertafel schommelt tussen 1 à 3 m-mv (en is uiteraard 0 t.h.v. de vijvers).

Hydrogeologisch kan verder gespecificeerd worden dat het plangebied gelegen is in de grondwatersystemen ‘Centraal Vlaams Systeem’ en ‘Sokkelsysteem’.

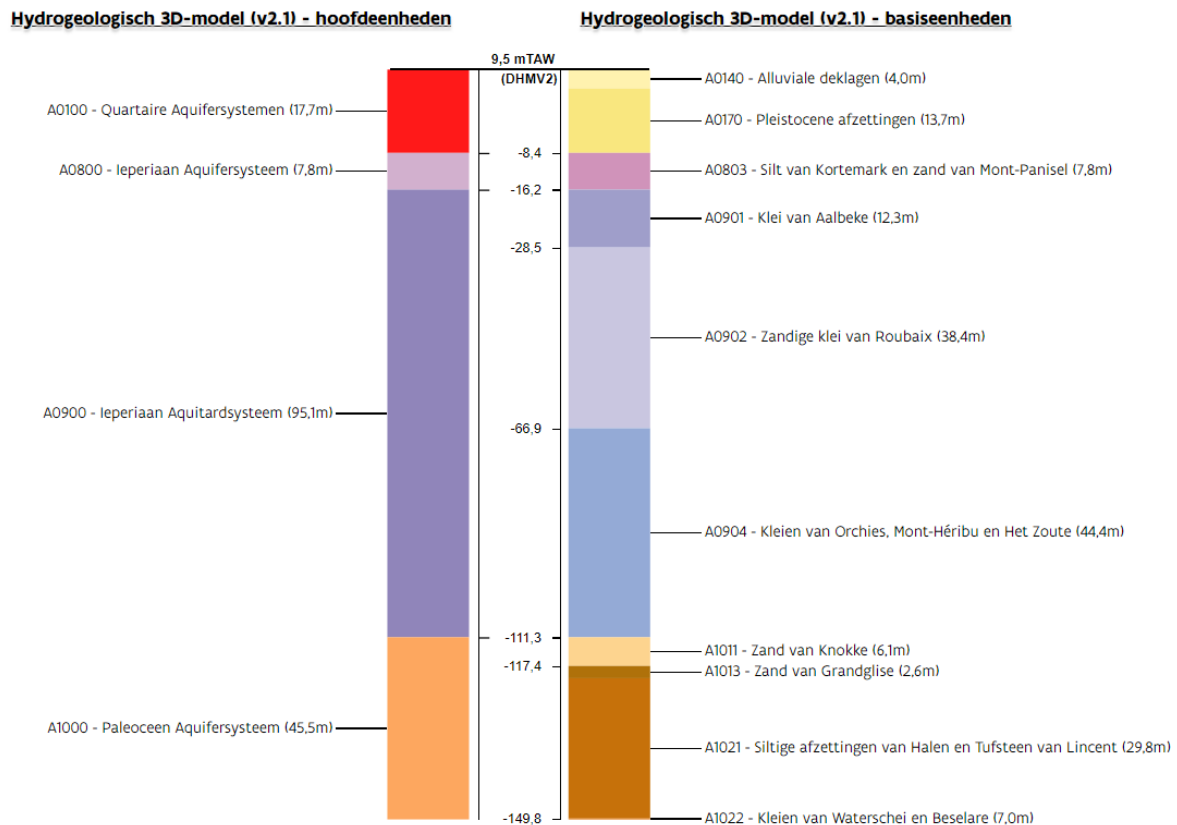
Het Centraal Vlaams Systeem bestaat uit Quartaire Aquifersystemen (code 0100) met voornamelijk Pleistocene afzettingen van de Vlaamse Vallei (HCOV 0162), bestaande uit een afwisseling van zandige lagen met tangentiële of kruisgewijze interne gelaagdheid en lemige lagen. De sedimenten zijn goed doorlatend. Verder komt ook het Ieperiaan Aquitardsysteem voor, meer bepaald de klei van Aalbeke van de Afzettingen van Kortrijk (HCOV 0921).

Het Sokkelsysteem bestaat uit het Paleoceen Aquifersysteem (code 1000), het Krijt Aquifer-systeem (code 1100) en de Sokkel (code 1300). Het Paleoceen Aquifersysteem wordt verder opgesplitst in het Landeniaan Aquifersysteem (HCOV 1010) en het Landeniaan en Heersiaan Aquitardsysteem (HCOV 1020). Het Landeniaan is een sterk heterogeen samengesteld watervoerend pakket met verschillende minder doorlatende, kleiige lagen. Het Landeniaan en Heersiaan Aquitardsysteem is slecht doorlatend wegens zandhoudend klei. Het Krijt Aquifersysteem (HCOV 1100) bestaat uit turfkrifaafzettingen. Onder het Krijt komen de gesteenten van de Cambro-Silurische sokkel (HCOV 1340) voor. Het betreffen allen gespannen grond-waterlichamen.

Met betrekking tot het stroomgebiedbeheerplan voor de Schelde 2022-2027 is het plangebied gelegen in actiegebieden 1000 en 1300 voor het grondwatersysteemspecifiek deel Sokkelsysteem (integraalwaterbeleid.be).

- Het herstelprogramma voor 1000\_actiegebied\_2 (aangeduid als SS\_1000\_GWL\_1 en \_2) heeft betrekking tot het Sokkelsysteem, meer bepaald het Paleoceen Aquifer-systeem. Het actiegebied is afgebakend als invloedzone van de regionale depressie-zone, gekenmerkt door voornamelijk nog dalende stijghoogtetrends. Er wordt gestreefd naar een actieve (effectieve) afbouw tot maximaal 75 %.
- Het herstelprogramma voor 1300\_actiegebied\_1 (aangeduid als SS\_1300\_GWL\_3 en \_4) heeft eveneens betrekking tot het Sokkelsysteem, meer bepaald het Krijt Aquifer-systeem en de Sokkel. Het actiegebied is afgebakend als regionale depressiezone met sterk verlaagde peilen, al dan niet boven het dak van de laag. Er wordt gestreefd naar een actieve (effectieve) afbouw tot 100 %.

Een overzicht van de aanwezige hydrogeologische lagen ter hoogte van het voetbalstadion is weergegeven op onderstaande figuren (bron: Hydrogeologisch 3D model v2.1 - DOV):



Figuur 63: Virtuele puntboring hydrogeologische lagen in het centrum van het plangebied (bron: DOV bodemverkenner)

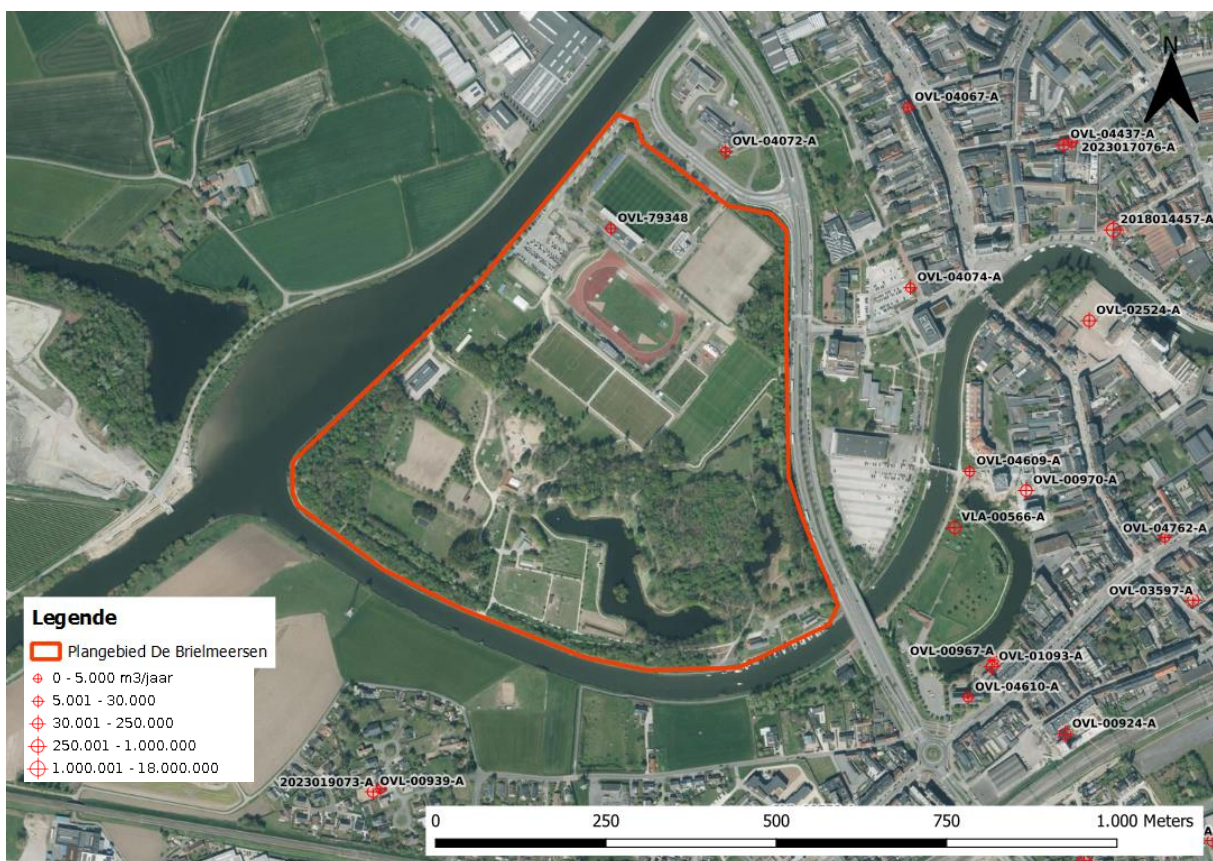
### Drink- en grondwaterwinningen en sonderingen

Er bevinden zich geen grondwaterwingebieden of beschermingszones in of nabij het studiegebied. De dichtstbijzijnde grondwaterdrinkwaterwinning (Beernem) is gelegen op een afstand groter dan 17 km van het plangebied.

In en in de omgeving (< 200 m) van het plangebied zijn drie grondwaterwinningen gelegen, zoals weergegeven op onderstaande figuur.

Tabel 17: Grondwaterwinningen in en in de omgeving (< 200 m) van het plangebied (bron: DOV)

Watnr	Naam exploitant	Vergund jaardebiet (m <sup>3</sup> /jaar)	Vergunde diepte (m)	Aquifer	Klasse
OVL-04074-A	Sulo Belgium – Van Ingelgem Pieter	2688	5	0000 - Onbekend	3
OVL-79348	KS Deinze	5000	19	0100 – Quartaire aquifersystemen	3
OVL-04072-A	Sulo Belgium – Van Ingelgem Pieter	2688	5	0000 - Onbekend	3



Figuur 64: Grondwaterwinningen (bron: DOV)

Grondwaterwinning OVL\_79348 pompt water op een diepte van 19 m uit de Aquifer 0160 Pleistoceenafzettingen (CVS\_0160\_GWL\_1), zijnde een freatische waterlaag. De twee grondwaterwinningen van

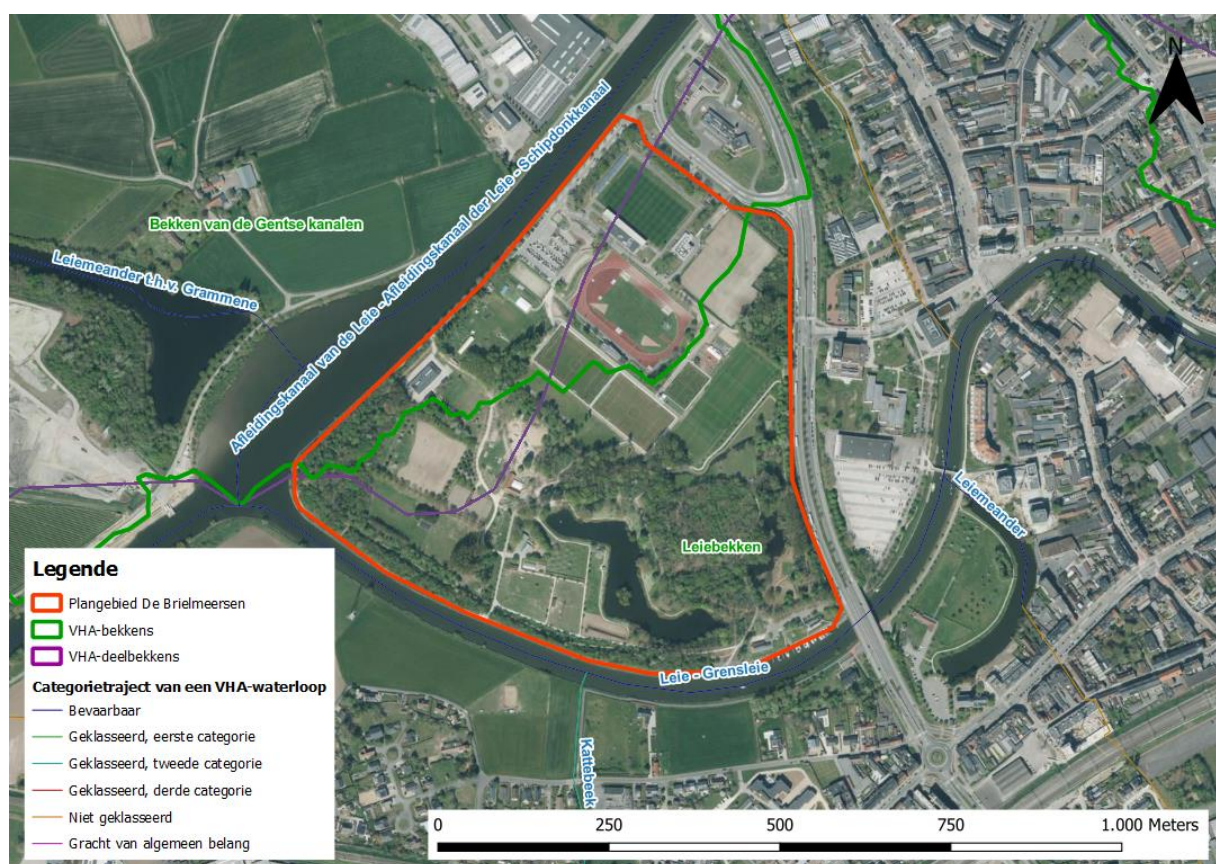
Sulo Belgium liggen in 1000\_actiegebied\_2. De vergunde grondwaterwinning heeft een oppompdiepte die niet tot het Sokkelsysteem reikt, waardoor ze niet relevant is voor de beoogde acties uit het stroomgebiedbeheerplan.

In en rond het plangebied zijn in het verleden diverse sonderingen uitgevoerd, o.a. aan het voetbal- en atletiekstadion, de parking en rond de vijvers. Uit de resultaten kan afgeleid worden dat de grondwatertafel zich op 6,5 à 8 m TAW diepte bevindt.

### Hydrografie en overstromingsgevoeligheid

Het plangebied is gesitueerd binnen het stroomgebied van de Schelde, op de grens tussen twee bekken en deelbekkens:

- Het oostelijk en zuidelijk deel liggen in het Leiebekken, deelbekken 05-06 Benedenleie
- Het westelijk deel ligt in het bekken van de Gentse Kanalen, deelbekken 03-03 Poekebeek



Figuur 65: Bekken, deelbekken en waterlopen volgens VHA 2023

Binnen het plangebied zelf bevinden zich volgens de Vlaamse Hydrografische Atlas (VHA) geen geklasseerde waterlopen. In het plangebied is wel een aaneenschakeling van siervijvers aanwezig met een oppervlakte van ong. 1,8 ha. Verder liggen aan de rand van het plangebied bevaarbare waterlopen, nl. het Afleringskanaal van de Leie ten noordwesten en de Leie ten zuiden van het plangebied. Het Afleringskanaal van de Leie wordt ook het Schipdonkkanaal genoemd. De afwatering van het plangebied gebeurt via beide waterlopen.

Ter hoogte van het plangebied splitst het kanaal zich los van de Leie om in noordelijke richting verder af te stromen tot het kanaal Gent-Brugge en uiteindelijk uit te monden in de Noordzee. Tweederde van het Leiewater wordt afgevoerd door het kanaal. De Leie zelf stroomt verder af naar het oosten en

mondt uit in de Schelde in Gent. Zowel de Leie als het Afleidingskanaal worden gevoed door waterlopen zoals bvb. de Kattebeek (2de categorie) ten zuiden van het plangebied.

Het Afleidingskanaal van de Leie is aangepast voor schepen van klasse Vb. Met het grootscheeps binnenvaartproject 'Seine Schelde Vlaanderen' voert de Vlaamse Waterweg nv onderhoudswerken uit aan het Afleidingskanaal van de Leie zoals bochtverbredingen, baggerwerken en rivierherstel.

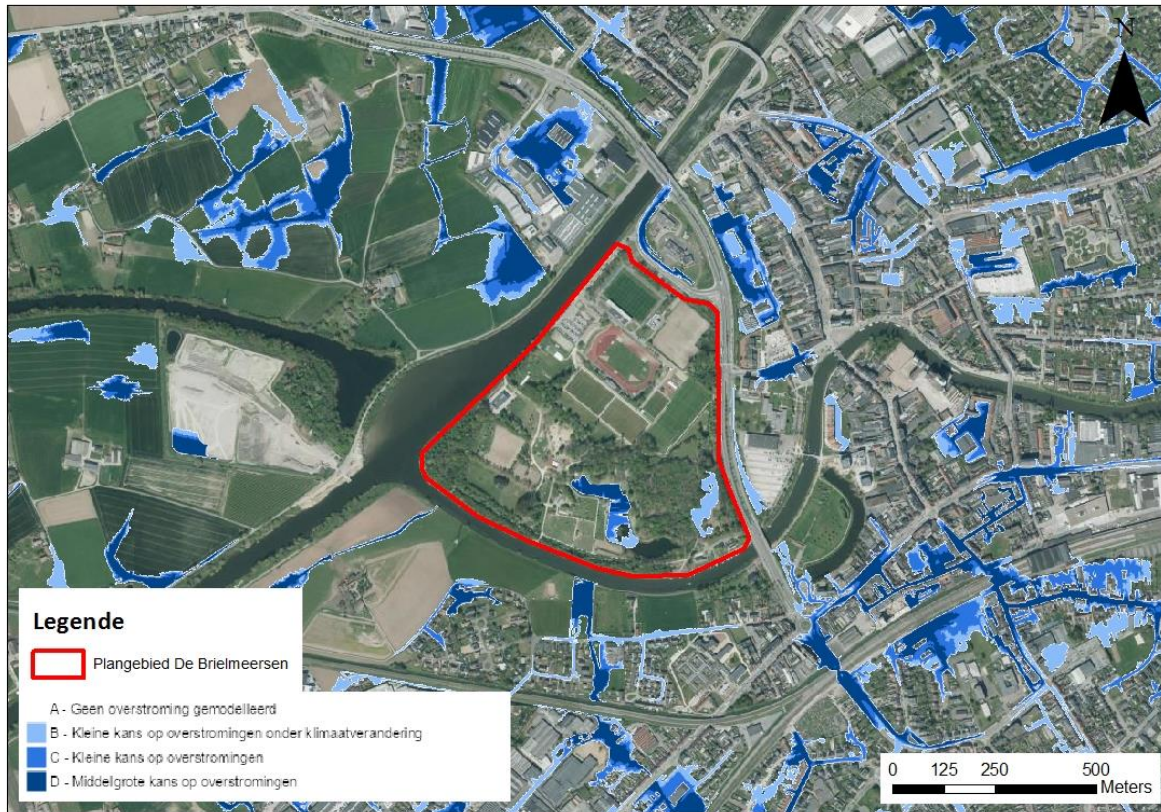
Volgens de 'Ecologische typologie van waterlopen 2000' hebben zowel de Leie als het Afleidingskanaal een matige tot slecht ontwikkelde structuurkenmerken met zeer lage ecologische prioriteit en zeer zwakke fysische structuur.

In het recreatiedomein worden verschillende waterpeilen gehanteerd. Er worden meerdere elektrische pompen gebruikt om water vanuit de Leie in de centrale vijver en de beek ten noorden van de vijver te pompen. Het hoogst gehanteerde waterpeil is 8,75 m TAW in de beek.

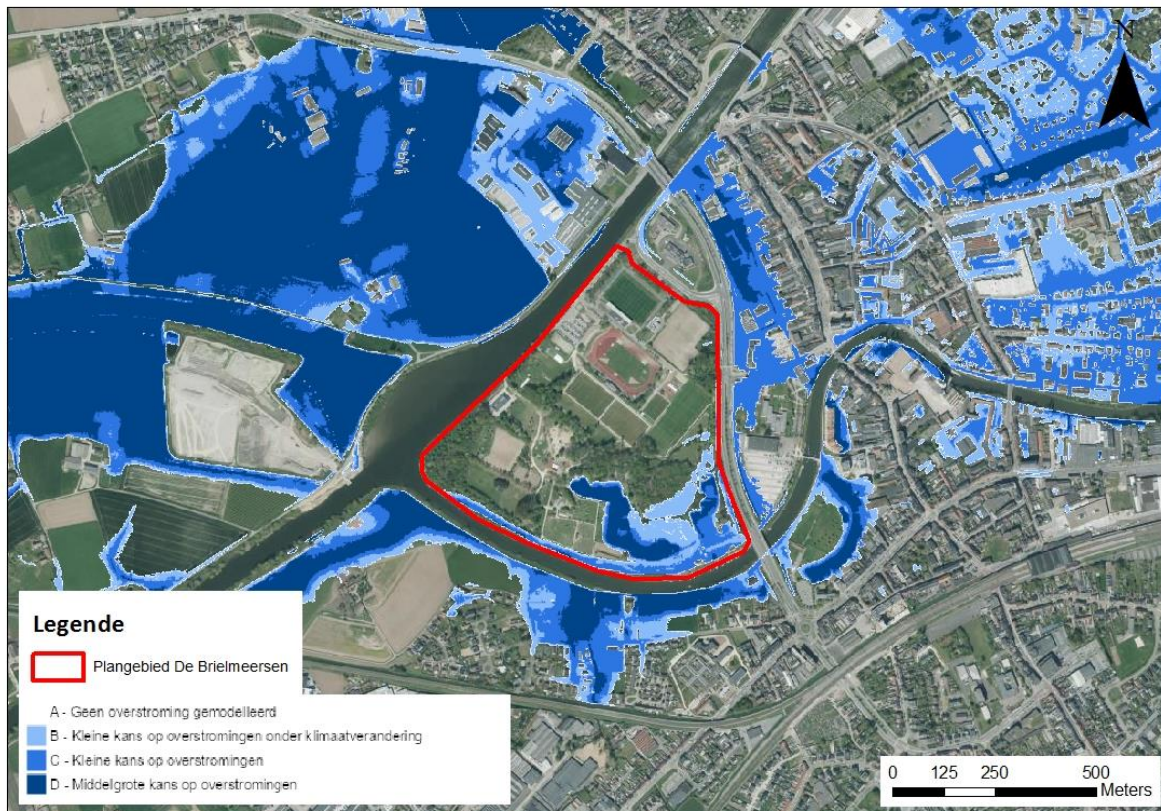
Volgens de watertoetskaart met pluviale overstromingsgevoelige gebieden zijn binnen het plangebied zones met kleine tot middelgrote kans op overstromingen en kleine kans op overstromingen onder klimaatverandering aanwezig ter hoogte van de vijvers. Hier liggen eveneens fluviale overstromingsgevoelige gebieden met kleine tot middelgrote kans op overstromingen en kleine kans op overstromingen onder klimaatverandering. Ook gebieden langs de Leie en rond de jachthaven worden aangeduid met kleine tot middelgrote kans op overstromingen volgens de watertoetskaart met fluviale overstromingsgevoelige gebieden.

Volgens de uitgevoerde sonderingen varieert het waterpeil van de centrale vijver tussen 7 en 8 m TAW. Het terrein rond de siervijvers is gelegen op 8,5 tot 9 m TAW hoogte. Dit betekent dat in theorie de aaneengeschakelde vijvers minstens 9.000 m<sup>3</sup> extra water kunnen opvangen vooraleer het plangebied zelf zou overstromen. Bovendien wordt gesteld dat water opgepompt wordt uit de Leie om de gewenste waterstand in de centrale vijver en de beek te behouden. Bijgevolg kan de potentiële (fluviale) overstromingsgevoeligheid van het plangebied gerelativeerd worden.

In het plangebied en in de ruime omgeving zijn geen signaalgebieden aangeduid.



Figuur 66: Watertoetskaart overstromingsgevoelige gebieden pluviaal, 2023 (bron: waterinfo.be)



Figuur 67: Watertoetskaart overstromingsgevoelige gebieden fluviaal, 2023 (bron: waterinfo.be)

### **Waterkwaliteit**

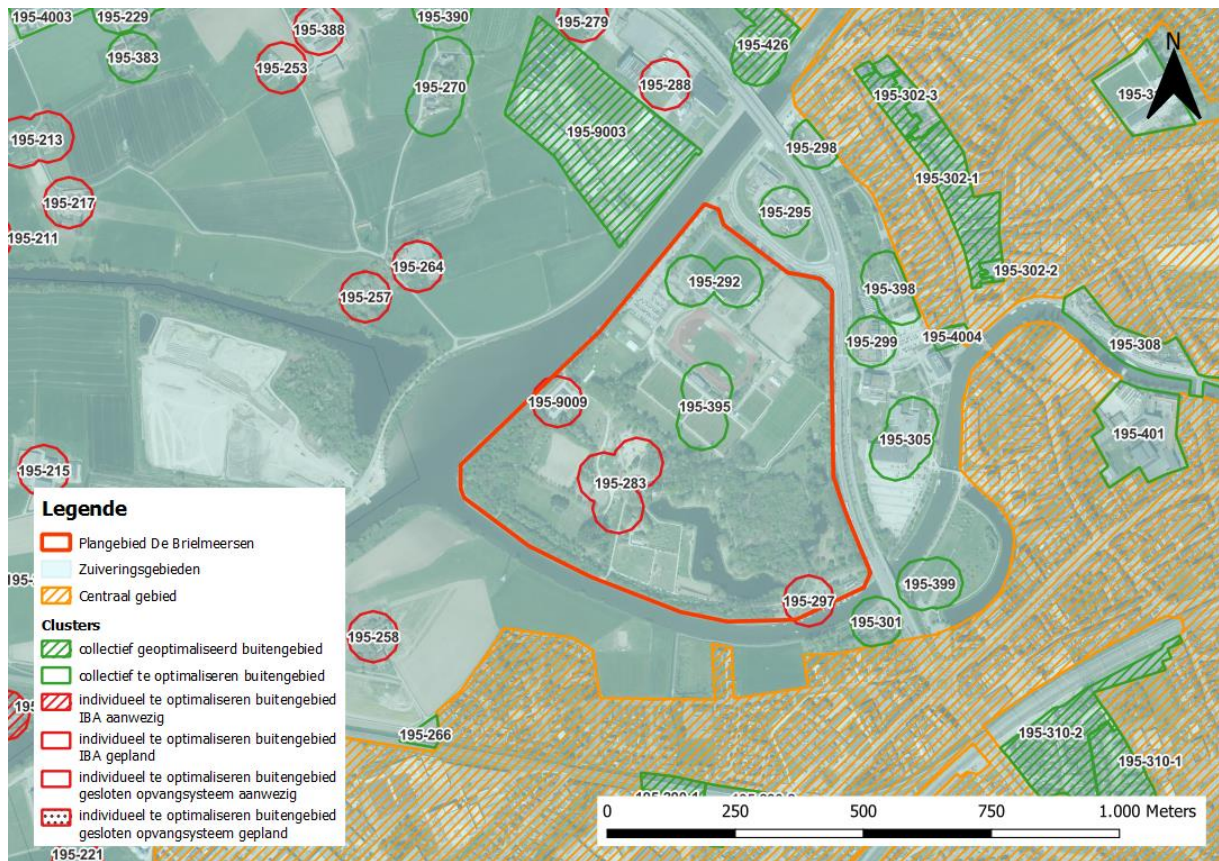
Het Afleidingskanaal van de Leie heeft als oppervlaktewaterkwaliteitsdoelstelling 'basiswaterkwaliteit' en de Leie 'viswaterkwaliteit'.

In het plangebied zijn geen meetpunten aanwezig waar de waterkwaliteit wordt gemonitord, maar wel twee in het studiegebied. Het meest relevante VMM-meetpunt is nr. 573200 en is gelegen op de Leie ter hoogte van de Tolpoortstraat in Deinze op een afstand van ca. 300 m stroomafwaarts van het plangebied. In het meetpunt wordt een onderscheid gemaakt tussen de fysico-chemische waterkwaliteit op basis van de Prati-index voor zuurstofverzadiging (PIO) en de biologische waterkwaliteit volgens de methode van de Belgische Biotische Index (BBI). De PIO laat toe om gemeten zuurstofwaarden om te rekenen naar een kwaliteitsindex. Met de BBI wordt de kwaliteit van een waterloop beoordeeld op basis van de aan-/afwezigheid van macro-invertebraten en hun diversiteit. De Prati-index evolueerde in dit meetpunt tussen 2000 en 2009 van 3,72 naar 2,94 (beide klasse 3, matig verontreinigd). De BBI evolueerde van 5 (matige kwaliteit) in 2000 naar 4 (slechte kwaliteit) in 2002-2004 en terug naar 5 in 2006. De waterkwaliteit van de Leie is dus verbeterd, maar kan nog steeds niet als goed beschouwd worden.

### **Afvalwater**

Het plangebied behoort tot het zuiveringsgebied van de RWZI van Deinze. De RWZI is gelegen in de Schipdonk-straat in Deinze op een afstand van ong. 2,5 km ten noordoosten stroomafwaarts van het plangebied. De ontwerpcapaciteit van de RWZI bedraagt 25.500 IE (inwonersequivalenten).

In het plangebied zijn de zones met de intensieve sportcluster en geprogrammeerde parkrand gelegen in 'collectief te optimaliseren buitengebied'. De zone met het extensief domein en de jachthaven is gelegen in 'individueel te optimaliseren buitengebied'. In deze zone is geen riolering aanwezig en dient afvalwater individueel gezuiverd te worden met een individuele behandelingsinstallatie voor afvalwater (IBA). De woongebieden rondom het plangebied zijn gelegen binnen 'centraal gebied'.



Figuur 68: Zoneringsplan en zuiveringsgebied

#### 11.6.4. EFFECTVOORSPELLING EN -BEORDELING

In dit plan-MER zullen volgende aspecten onderzocht worden op planniveau:

- Effecten op oppervlaktewaterkwantiteit en huidhouding
- Effecten op structuurkwaliteit van waterlopen en vijvers
- Effecten op grond- en oppervlaktewaterkwaliteit
- Effectgroep wijziging in capaciteit rioleringsnet waterzuiveringsinfrastructuur
- Wijziging grondwaterkwantiteit en huishouding

Effecten zullen onderzocht worden ten aanzien van de bestaande toestand.

Er worden geen veldanalyses, detailinventarisaties en veldwerkzaamheden (op het vlak van oppervlaktewater-kwaliteit e.d.) uitgevoerd. Het significantiekader wordt in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 18: Beoordelingscriteria en significantiekader discipline Water

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Beoordeling significantie o.b.v.
<b>Wijziging oppervlaktewater-kwantiteit en huishouding</b>	Wijziging aanvoer waterloop ten gevolge van run-off  Wijziging overstromings-regime	Op basis van gewijzigde situatie run-off/gewijzigde infiltratiemogelijkheden (verharde oppervlakten, gebouwen & constructies, ophogingen en infiltratiekenmerken bodem, waterbuffering en -gebruik); Kwalitatieve beschrijving via kwetsbaarheden die worden afgeleid van de desktopinformatie. Kwalitatieve beschrijving Wijziging inname van ruimte voor overstromingswater.	Effecten zijn significant wanneer t.g.v. de wijziging van de waterkwantiteit overstromings-gevoeligheid wijzigt dus in relatie met de capaciteit van de waterlopen en de bestaande risicowaterlopen voor overstromen. Effecten zijn significant afhankelijk van de waterloop waarin zal worden geloosd in relatie tot overstromings-gevoeligheid. Effect is significant negatief wanneer bergingsruimte (volume en oppervlakte) wordt ingenomen zonder oplossing en significant positief wanneer ruimte voor overstromingswater wordt gecreëerd.
<b>Impact op structuurkwaliteit waterlopen/vijvers</b>	Verwachte wijziging structuurkwaliteit	GIS-analyse Kwalitatieve bespreking met aandacht voor randvoorwaarden creëren goede structuurkwaliteit	Effecten zijn significant als waardevolle structuur van de waterlopen/vijvers kan wijzigen of indien ruimte wordt ingenomen die belangrijk is voor het potentieel herstel/bestendigen van de structuurkwaliteit
<b>Wijziging oppervlaktewater-kwaliteit</b>	Wijziging waterkwaliteit	Risico-inschatting van potentiële lozingen (beschrijvend) en vergelijking met de huidige waterkwaliteit	Kwalitatieve bespreking, effecten zijn significant als de waterkwaliteit van de waterlopen verwacht wordt te wijzigen.
<b>Wijziging in capaciteit rioleringsnet en</b>	Effect t.g.v. verhoogde afvoer van afvalwater	Check o.b.v. zoneringsgegevens VMM of Aquafin nv of de waterzuiverings-	Een significant effect treedt op wanneer de capaciteit van RWZI overschreden wordt.

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Beoordeling significantie o.b.v.
<b>waterzuiverings- infrastructuur</b>		infrastructuur is voorzien op de gewenste ontwikkeling.	De lozing van huishoudelijk afvalwater die naar een riolering gaat op zich heeft een verwaarloosbare impact op kwaliteit
<b>Wijziging grondwater- kwantiteit en - huishouding</b>	<p>Wijziging in infiltratie: Verwachte significante daling / stijging van grondwaterstand</p> <p>Invloed op grondwaterstroming Verstoren ondergrondse grondwaterstroming en kwel</p> <p>Hoeveelheid onttrokken grondwater</p>	<p>Vergelijking met bestaande verharde oppervlakten en zones met mogelijkheid tot infiltratie.</p> <p>Geologische gelaagdheid, diepte bouwputten en diepte grondwater o.b.v. beschikbare desktopinformatie</p> <p>Kwalitatieve beschrijving o.a. in functie van kritische grondwaterlagen in de omgeving</p>	<p>Kwalitatieve beschrijving o.b.v. mogelijk te verwachten wijziging infiltratiemogelijkheden en verharde oppervlakte (grootteorde - op planniveau liggen de oppervlaktes immers nog niet vast) en aftoetsing voldoende ruimte voor voorzieningen m.b.t. infiltratie &amp; hemelwateropvang.</p> <p>Het effect is significant indien de infiltratie zodanig wijzigt dat er geen oplossingen binnen het terrein mogelijk zijn of dat de bodemvochtregime/toestand zodanig beïnvloed wordt, waardoor ingrijpende effecten op bodemstructuur en flora ontstaan.</p> <p>Kwetsbaarheidsbenadering: een significant effect treedt op wanneer grondwaterstromen mogelijks worden afgesneden of opstuwing/verlaging een relevante invloed uitoefenen op vegetatie/fauna.</p> <p>Indirecte effecten op grondwaterwinningen, stabiliteit, zettingen, ...</p>

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Beoordeling significantie o.b.v.
<b>Wijziging grondwater-kwaliteit</b>	Gedrag en ruimtegebruik	Op basis van lokalisatie van mogelijks verontreinigde bodems, uitgaande van uitgevoerde bodemonderzoeken (cf. bodem) en het voorkomen van potentieel bodem-verontreinigende activiteiten	Kwalitatieve bespreking, aantal locaties binnen studiegebied.

De significantie wordt verder gespecificeerd a.d.h.v. de omvang van het effect. Aangezien het om een milieu-beoordeling op planniveau gaat, zijn weinig of geen concrete cijfers beschikbaar en gebeurt de effectbeoordeling op kwalitatieve wijze d.m.v. expert judgement, zoals aangegeven in het Richtlijnenboek Water.

## 11.7. Biodiversiteit

### 11.7.1. Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied voor de discipline Biodiversiteit omvat alle gebieden met natuurpotenties die beïnvloed kunnen worden door de ingrepen in het kader van het planvoornemen. Het studiegebied omvat bijgevolg, naast het plangebied zelf, ook de gehele zone die onderhevig is aan een gewijzigd geluidsklimaat (rustverstoring), de zone tot waar zich mogelijks wijzigingen in de grondwaterstand of oppervlaktewaterkwaliteit- en kwantiteit voordoen, de zone tot waar mogelijks verontreinigingseffecten optreden, de zone waar permanent ecotoopverlies optreedt en de zone die eventueel beïnvloed wordt door barrière-effecten ten opzichte van andere natuurgebieden.

### 11.7.2. Juridische en beleidsmatige context

De algemene principes zoals de zorgplicht (natuurbehoudsdecreet art.14) zijn van belang, evenals de principes m.b.t. de bescherming van habitats en kleine landschapselementen. Indien bos zou worden geroid, is het Bosdecreet van toepassing. Sinds 1 september 2009 is het Besluit van de Vlaamse Regering m.b.t. soortenbescherming en soortenbeheer (het Soortenbesluit) van kracht.

Verder moet er indien relevant rekening gehouden worden met de aanwezigheid van speciale beschermingszones (habitat- of vogelrichtlijngebieden), VEN-gebieden en/of natuur- of bosreservaten. Binnen een straal van 2 km rondom het plangebied zijn volgende gebieden aangeduid als Natura 2000-gebied, VEN-gebied of erkend natuureservaat:

- De dichtstbijzijnde speciale beschermingszone, nl. het Habitatrichtlijngebied 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel' (BE2300005) situeert zich op ca. 1 km van het plangebied;
- Het dichtstbijzijnde VEN-gebied 'De Vallei van de Zeverenbeek' situeert zich op ca. 1 km van het plangebied;
- Het dichtstbijzijnde natuurbeheerplan type 4 'Zeverenbeekvallei' situeert zich op ca. 1 km van het plangebied.

Er bevindt zich echter wel SBZ en VEN-gebied nabij mogelijke ontsluitingswegen en in de ruimere omgeving van het plangebied. Er wordt dan ook een verscherpte natuurtoets en passende beoordeling opgenomen in het plan-MER, waarbij voornamelijk stikstofdepositie en geluidsverstoring van belang zijn.

### 11.7.3. Bestaande toestand/referentietoestand

#### *Methodiek beschrijving bestaande toestand*

Voor het beschrijven van de bestaande situatie baseert de deskundige zich op basisinformatie die ter beschikking is of kan worden gesteld. Er wordt gebruik gemaakt van o.a. volgende gegevensbronnen:

- Biologische waarderingskaart (BWK);
- Bijzondere beschermingen (VEN-gebieden, Natura 2000 gebieden, ...): afbakening speciale beschermingszones en hun instandhoudingsdoelstellingen;
- Risicoatlas windturbines vogels en vleermuizen (Inbo);
- Bestaande plannen en beleidsdocumenten;
- Bestaande inventarisatiegegevens (indien vrij/publiek beschikbaar).

Er worden verder interdisciplinaire links gelegd tussen de beschrijving van de hydrologie, hydrografie, bodem, geluid en landschap. Relevante elementen uit deze disciplines met betrekking tot de discipline biodiversiteit worden toegelicht, waarbij er verwezen wordt naar de betreffende hoofdstukken.

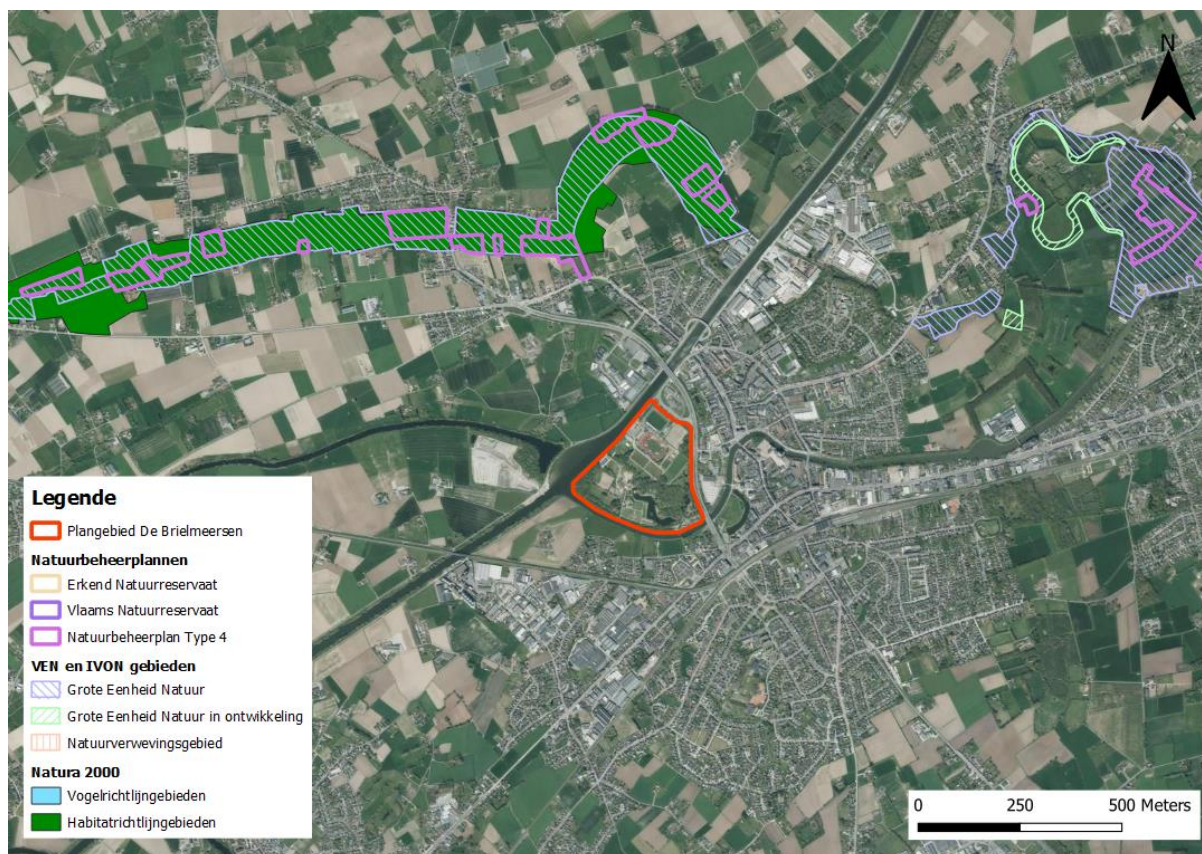
#### *Beschrijving bestaande situatie*

##### **Beschermingszones natuur**

Binnen het plangebied zijn geen speciale beschermingszones (Habitat- of Vogelrichtlijngebieden of Natura 2000-gebieden), VEN-gebieden en/of natuur- of bosreservaten gelegen.

Ten noorden van plangebied is het Habitatrichtlijngebied 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel' gelegen op een afstand van ca. 1 km. Het dichtstbijzijnde Vogelrichtlijngebied 'Durme en de middenloop van de Schelde' (BE2301235) ligt op meer dan 20 km van het plangebied.

Ten noorden van het plangebied is het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) gelegen, meer bepaald grote eenheid natuur (GEN) 'De Vallei van de Zeverenbeek'. Dit VEN-gebied overlapt grotendeels met het Habitatrichtlijngebied. Verder ten noordoosten van het plangebied is op een afstand van ong. 1,5 km van het plangebied het VEN-gebied 'De Vallei van de Beneden-leie' gelegen, zijnde een GEN.



Figuur 69: Natura2000-gebieden, VEN-gebieden en natuurbeheerplannen

## Flora

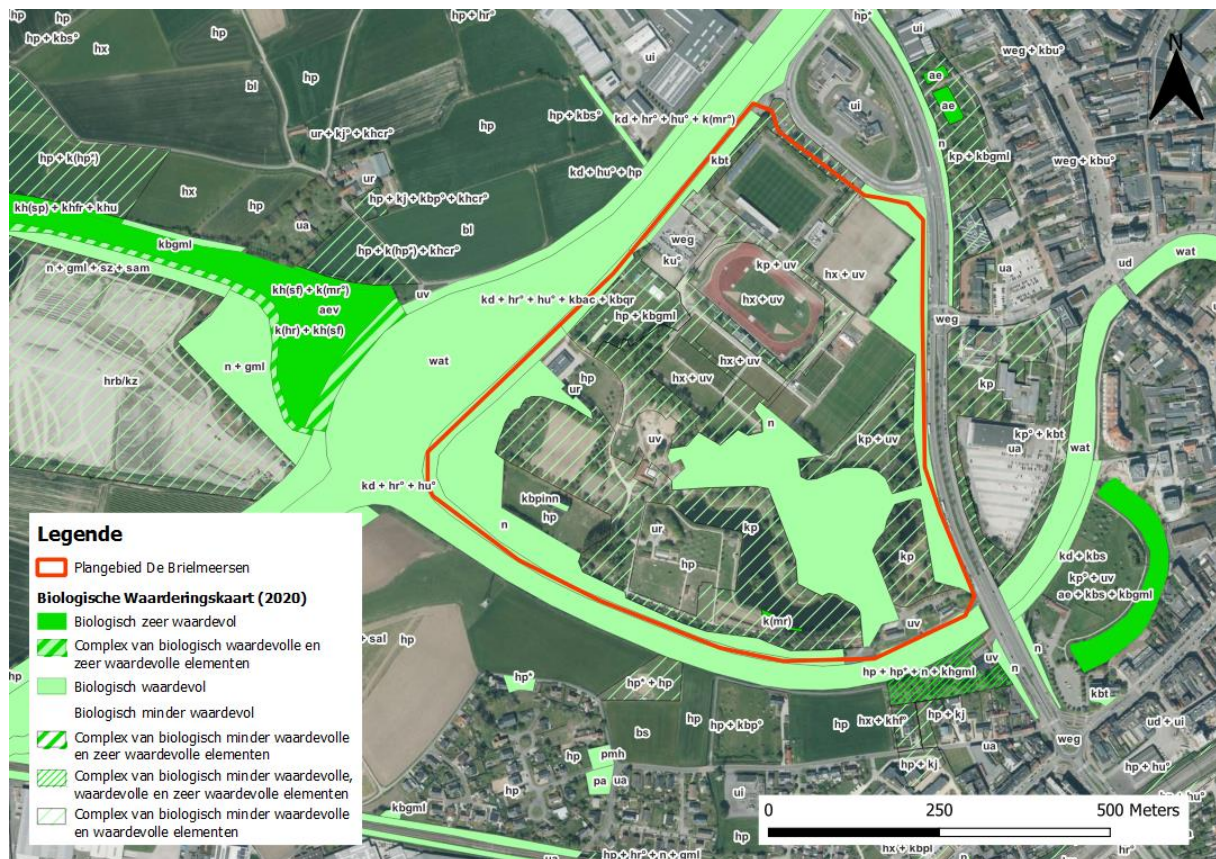
Volgens de biologische waarderingskaart (versie 2020) is het plangebied in hoofdzaak aangeduid als:

- Complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen, nl. soortenarm permanent cultuurgrasland (hp), bomenrij met gemengd loofhout (kbgml) en park (kp) met recreatiezone (uv).
- Biologisch waardevol, nl. jong loofbos exclusief populier (n), ter hoogte van het bos rond de vijvers, in het zuiden langs de Leie, in het zuidwesten langs het Afleidingskanaal van de Leie en in het oosten langs de stedelijke as;
- Biologisch waardevol, nl. bomenrij met dominantie van linde (kbt) in het noorden langs het Afleidingskanaal van de Leie;
- Biologisch zeer waardevol, nl. een beperkte oppervlakte van ca. 420 m<sup>2</sup> bestaande uit bermen, perceelsranden, ... met rietland en andere vegetaties van het rietverbond (k(mr)) ten zuiden van de vijvers;

Daarnaast zijn er ook zones aanwezig gelabeld als biologisch minder waardevol:

- Alle sportterreinen: zeer soortenarm (hx), vaak tijdelijk grasland, met recreatiezone (uv);
- De jachthaven: recreatiezone (uv);
- Verschillende zones in het extensief parkdomein: soortenarm permanent cultuurgrasland (hp);

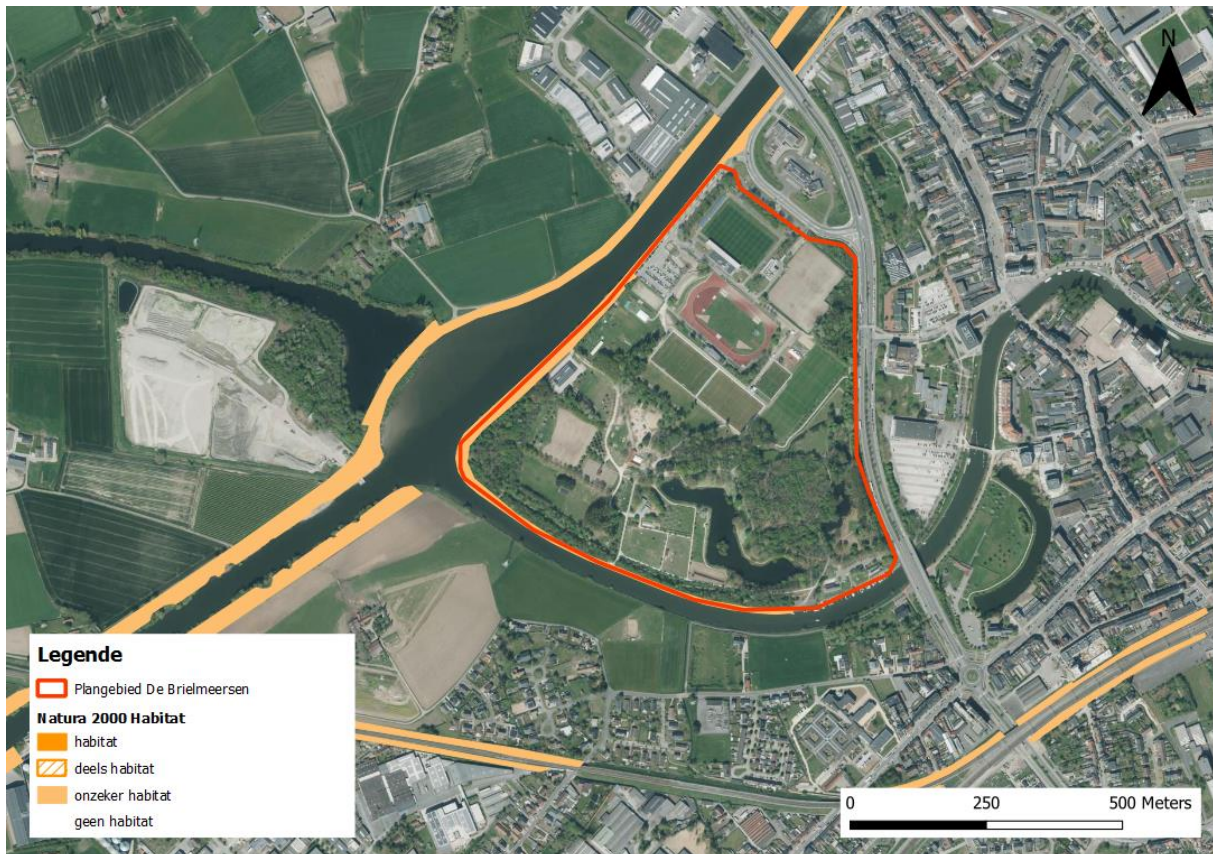
Ten zuidoosten en zuidwesten van het plangebied worden twee afgesneden meanders van de Leie aangeduid als biologisch zeer waardevol. De waterpartij in het zuidoosten is gekarteerd als eutroof water (ae), met bomenrij met dominantie van (al dan niet geknotte) wilg (kbs) en bomenrij met gemengd loofhout (kbgml). In het zuidwesten wordt de afgesneden meander gekarteerd als van oorsprong 'natuurlijk' eutroof water (aev). De Leie zelf wordt aangeduid als biologisch waardevol (wat). De oevers worden gekarteerd als dijk (kd), verruigd grasland (hr-) en mesofiel hooiland (hu-).



Figuur 70: Biologische waarderingskaart (versie 2020)

De bomen in het park rond de vijvers en ter hoogte van de stedelijke as in het verlengde van de Brielstraat zijn volgens de bosleefijdskaart aangeduid als bos met een ontstaan na ca. 1930. Gezien de geschiedenis van het recreatiedomein, kan gesteld worden dat de bomen aangeplant zijn bij de aanleg van het domein in de jaren '70.

Volgens de Natura 2000 Habitatkaart is in het plangebied de rand langs de Leie en het Afleidingskanaal van de Leie aangeduid als habitattypen met karteringseenheid 6510 gh. De rand wordt gekenmerkt als laaggelegen schraal hooiland.



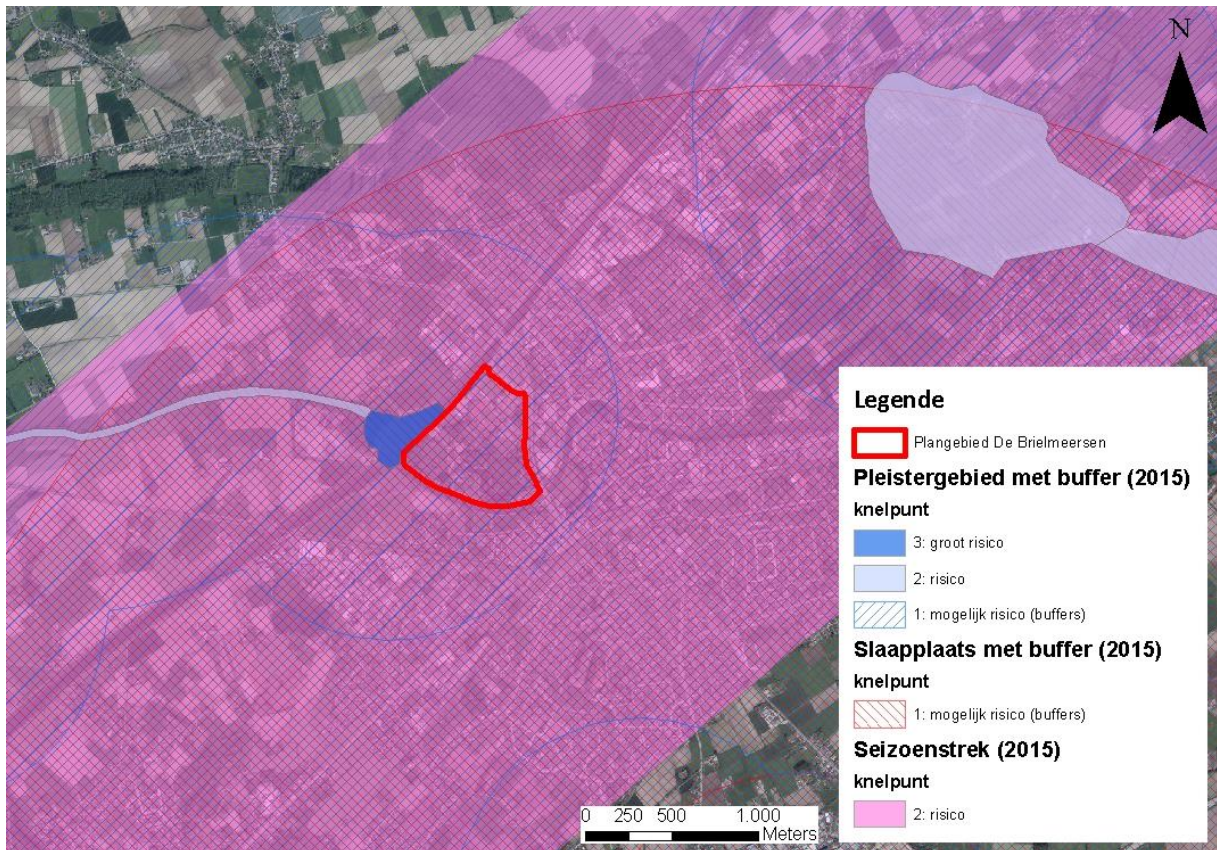
Figuur 71: Habitatkaart Natura 2000

## Fauna

Zowel in het plangebied als in de omgeving ervan is geen faunistisch belangrijk gebied gelegen volgens de biologische waarderingskaart.

De Zeverenbeekvallei is aangeduid als gebied voor de Grote modderkruiper in kader van het soortenbeschermingsprogramma en de Gentse Leievallei ten oosten van Deinze voor weidevogels.

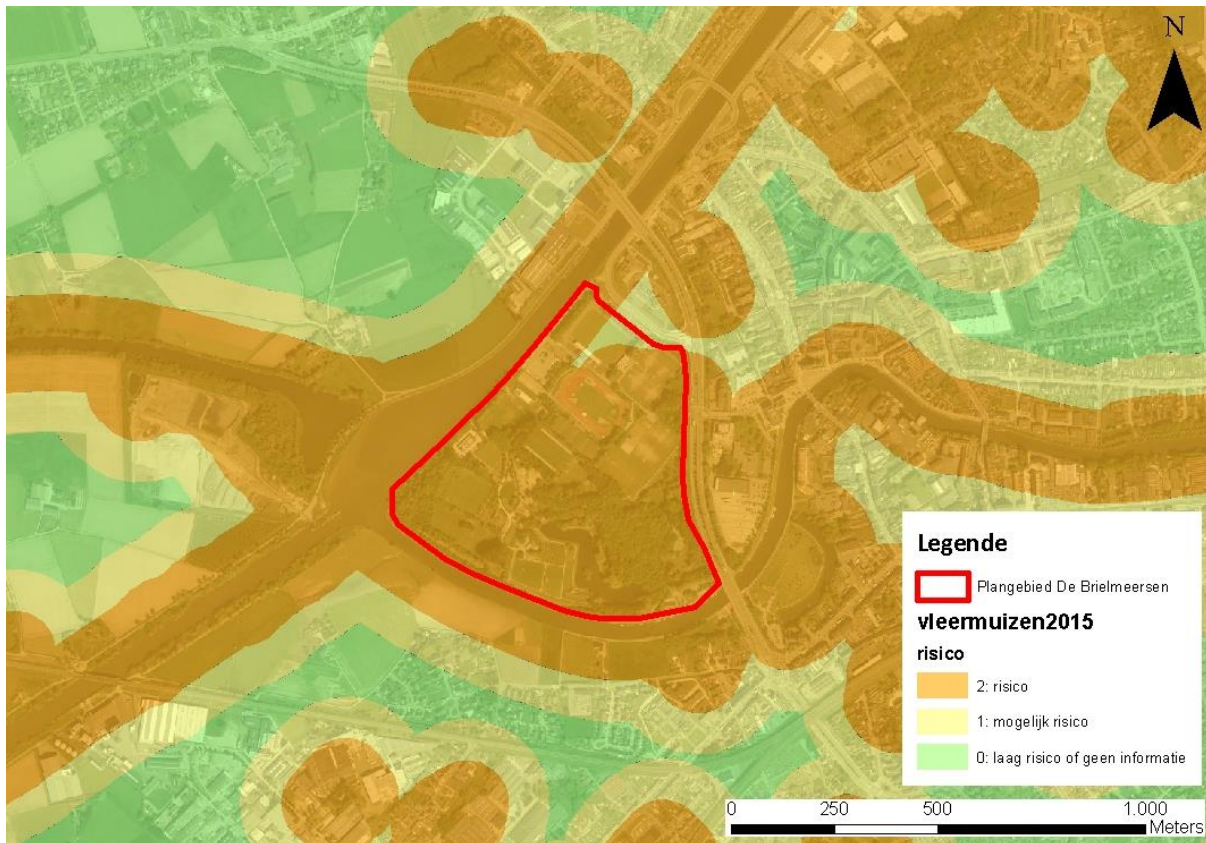
Volgens de risicoatlas vogels (versie 2015) loopt ter hoogte van het plangebied een belangrijke seizoenale trekroute. De zone is aangeduid met risicoklasse 2. Hierbij dient tevens rekening gehouden te worden met bufferafstanden, gezien trekroutes variabel zijn. Vogels vliegen uiteraard niet op de aangegeven lijn zelf. De vogelatlas toont hier de dominerende trekroute en trekrichting. Verder is het plangebied ook gelegen in een bufferzone (mogelijk risico) voor pleister- en rustgebieden van watervogels en steltlopers en in een bufferzone (mogelijk risico) voor slaapplekken. Ten zuidwesten grenst het plangebied aan de zone Noorderwal Deinze dat is aangeduid als 'groot risico' als pleister- en rustgebied voor watervogels en steltlopers. De belangrijke soort in dit gebied is Knobbelzwaan (min. 2 % Vlaamse populatie). Daarnaast broedt ter hoogte van de centrale vijver jaarlijks een kleine kolonie reigers op het eilandje.



Figuur 72: Risicoatlas vogels (2015)

Naast een risicoatlas voor vogels is er een risicoatlas voor vleermuizen opgesteld. Bosjes en houtkanten of waterrijke zones/moerassen worden daarbij aangeduid als zones met risico. Deze risicoatlas geeft een indicatie van het mogelijke risico, aanvullende interpretatie of aanvullende gegevens zijn steeds wenselijk. Onderstaande figuur geeft het plangebied ten opzichte van de risicoatlas voor vleermuizen weer, dewelke gebaseerd is op landschaps-ecologische kenmerken (al dan niet aanwezigheid van bosjes/waterlopen/...), en niet op het effectief voorkomen van vleermuizen of de werkelijke waarde van een gebied (met een aantal uitzonderingen bvb. rond forten of gekende andere belangrijke overwinteringslocaties). Het plangebied is grotendeels gelegen in een risicozone voor vleermuizen.

Hierbij dient vermeld te worden dat deze kaarten zijn opgemaakt in het kader van risico-inschatting bij windturbineprojecten. Deze worden hier als indicatie gebruikt, doch dienen zorgvuldig geïnterpreteerd te worden. Project- en locatiespecifiek is vooral de oeverzone en bomen langs het kanaal van belang voor avifauna en vleermuizen.



Figuur 73: Risicoatlas vleermuizen (2015)

#### 11.7.4. Effectvoorspelling en -beoordeling

##### *Methodologie*

In dit plan-MER zullen volgende aspecten onderzocht worden op planniveau:

- Effectgroep biotoopverlies of -winst
- Effectgroep versnippering en barrière-effecten
- Effectgroep verstoring biotopen via wijziging bodem, water en lucht
- Effectgroep verstoring avifauna

Effecten zullen onderzocht worden ten aanzien van de bestaande toestand.

Er worden geen veldanalyses, detailinventarisaties en veldwerkzaamheden uitgevoerd. Het significantiekader wordt in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 19: Beoordelingscriteria en significantiekader discipline Biodiversiteit

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Beoordeling significantie o.b.v.
Biotoopverlies of –winst	Verlies vegetatie door inname Verlies leefgebied voor fauna Creatie van nieuwe natuur	Uitdrukking van verlies/winst in oppervlakte minder waardevolle en waardevolle elementen (o.b.v. BWK)  <b>Opmaak ruimtebalans</b>	Relatief belang (in waarde en oppervlakte) van te verdwijnen biotoop in omgeving  <b>Regelgeving inzake ontbossing</b>
Versnippering en barrière-effecten	Zones gevoelig voor versnippering en barrière-effecten die beïnvloed worden	Kwalitatieve bespreking o.b.v. verlies/winst aan (bos)vegetatie (expert judgement MER-deskundig)	Effecten kunnen significant zijn wanneer de versnippering/ ontsnippering de verspreiding van soorten beïnvloedt  <b>Hierbij wordt rekening gehouden met de randeffecten die vergroten wanneer beboste oppervlaktes worden verkleind of doorsneden / versnipperd (welke resulteert in meer biotoopverlies dan enkel in m<sup>2</sup> geteld) en vice versa.</b>
Verstoring biotopen via wijziging bodem, water en lucht	Effect van wijziging bodem, water en lucht op fauna en flora	Kwalitatieve beschrijving aan de hand van conclusies disciplines water en lucht	Relatief belang van waterlopen en vochtigheidsgraad bodem  Omvang stikstofdepositie
Verstoring avifauna	Rustverstoring van de avifauna in de omgeving <b>door aanwezigheid mens</b>	Oppervlakte van eventueel beïnvloed waardevol gebied en eventueel aantal getroffen soorten op basis van de te verwachten geluidsverhoging <b>en aanwezigheid mens</b>	Omvang van het verstoorde gebied en belang van de getroffen soorten

## 11.8. Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

### 11.8.1. Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied omvat minimaal het voorgenomen plan. De gebieden waar landschappelijke structuren, elementen en componenten gewijzigd worden, maken deel uit van het studiegebied, evenals de gebieden waar er invloed is op de landschappelijke en/of archeologische erfgoedwaarde. De omvang van het studiegebied kan verruimd worden in functie van de visuele impact van de geplande ontwikkelingen (perceptieve kenmerken).

### 11.8.2. Juridische en beleidsmatige context

Voor monumenten, stads- of dorpsgezichten, landschappen en archeologisch erfgoed is de juridische grondslag het Onroerenderfgoeddecreet en het bijbehorend Onroerenderfgoed-besluit. Beiden zijn op 1 januari 2015 in werking getreden. Voor het luik archeologie gebeurde dit gefaseerd sinds 1 januari 2016. Intussen zijn er ook wijzigingen aan het Onroerenderfgoed-decreet en het Onroerenderfgoedbesluit i.k.v. het Kerntakenplan, technische reparaties en wijzigingen premiestelsel.

In de huidige regelgeving bestaat er een zorgplicht voor erfgoedlandschappen én onroerende goederen die zijn opgenomen in een aan een openbaar onderzoek onderworpen vastgestelde inventaris, met name:

- de inventaris van het bouwkundig erfgoed,
- de landschapsatlas,
- de inventaris van de archeologische zones,
- de inventaris van houtige beplantingen met erfgoedwaarde en
- de inventaris van historische tuinen en parken.

### 11.8.3. Bestaande toestand

#### *Methodiek beschrijving bestaande toestand*

Voor het beschrijven van de bestaande situatie baseert de deskundige zich in eerste instantie op volgende bronnen:

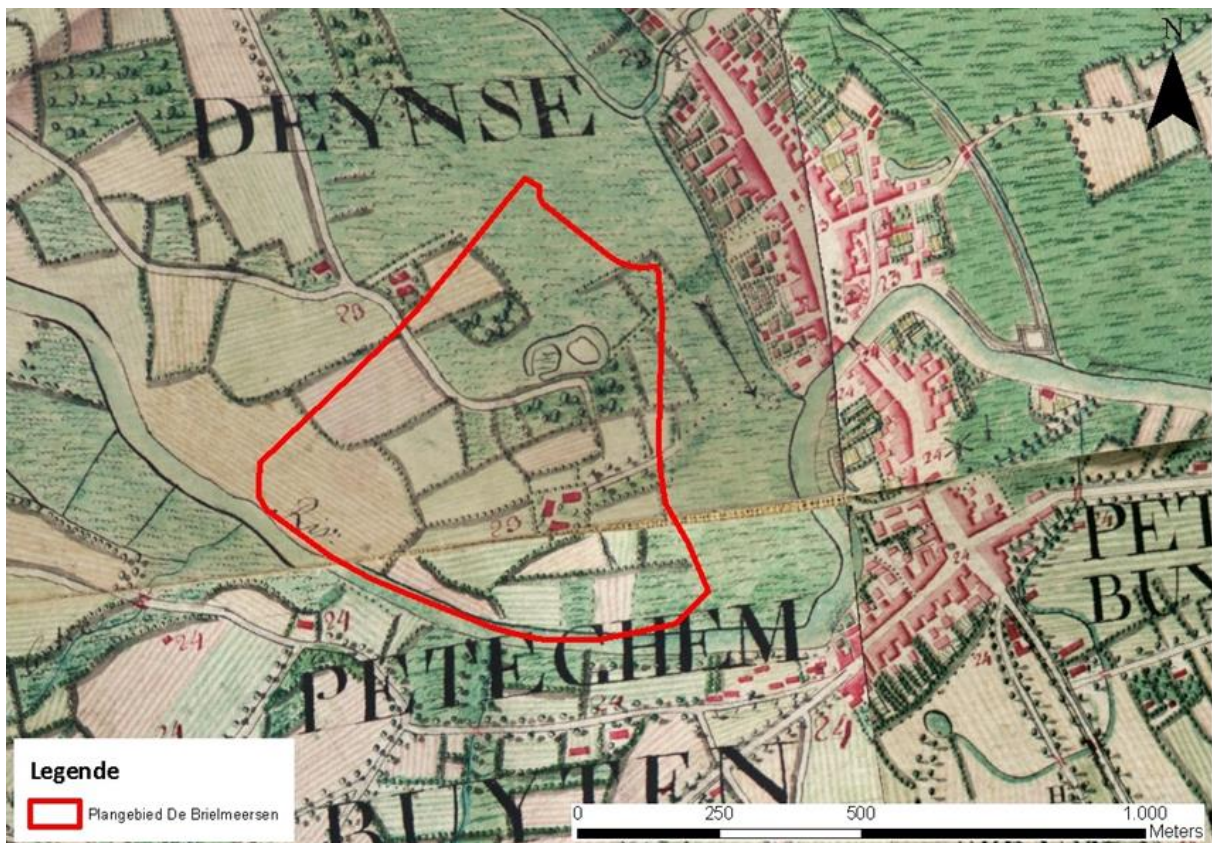
- Landschapsatlas;
- Bodemkaart, DTM
- Databank van beschermde monumenten, landschappen, stads- en dorpsgezichten;
- Inventaris Bouwkundig Erfgoed;
- Centrale Archeologische Inventaris (CAI);
- Geoportaal Onroerend Erfgoed;
- Landschapskenmerkenkaart;
- Historische kaarten (Ferraris, Vandermaelen, MCI, MGI)

De ruimtelijke opbouw van het landschap (landschapsstructuur) wordt onderzocht a.d.h.v. desktop informatie. Hierbij zullen ook de visuele karakteristieken en landschapsbeeld-bepalende elementen, die een invloed hebben op de belevingswaarde, geïnventariseerd worden.

## Beschrijving bestaande situatie

### Cultuurhistorische ontwikkeling

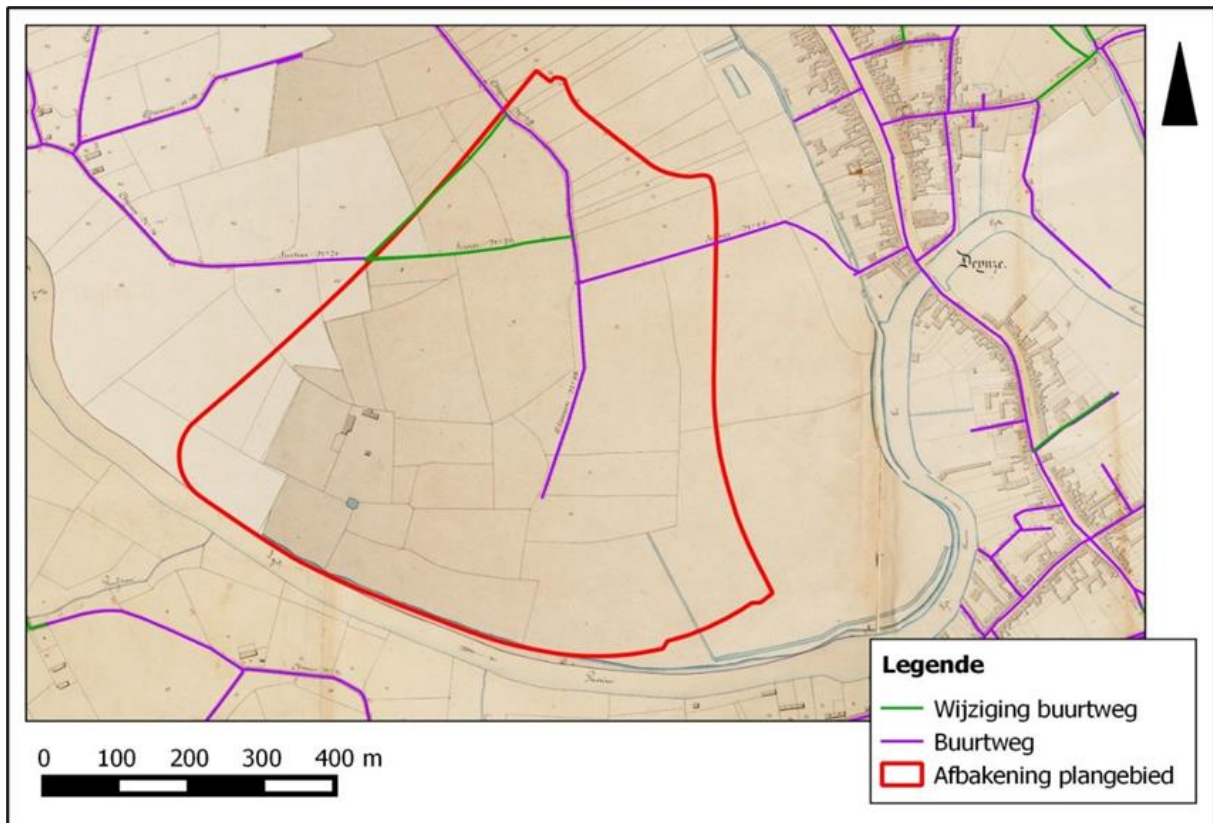
Op de Ferrariskaart bestaat het plangebied uit gras- en hooiland, met beperkte delen akkerland, en maakt het deel uit van het natte valleilandschap van de Leie, aan de rand van het historisch stadscentrum van Deinze. In het centrum van het plangebied zijn een aantal bomen aangeduid. De gras- en hooilanden of meersen van de Leie vormen een kleinschalig landschap dat opgebouwd is als patchwork, omzoomd door hagen, houtkanten en bomenrijen. De delen die droog genoeg liggen, worden gebruikt als akkerland. Verspreid in het landschap liggen de boerderijen. Ook in het plangebied, meer naar het zuiden toe, is een boerderij ingetekend. In het plangebied lopen twee wegen. De Leie vormt de zuidelijke grens van het plangebied. Ten noorden en ten oosten van het plangebied is de stadskern van Deinze en deelgemeente Petegem in ontwikkeling.



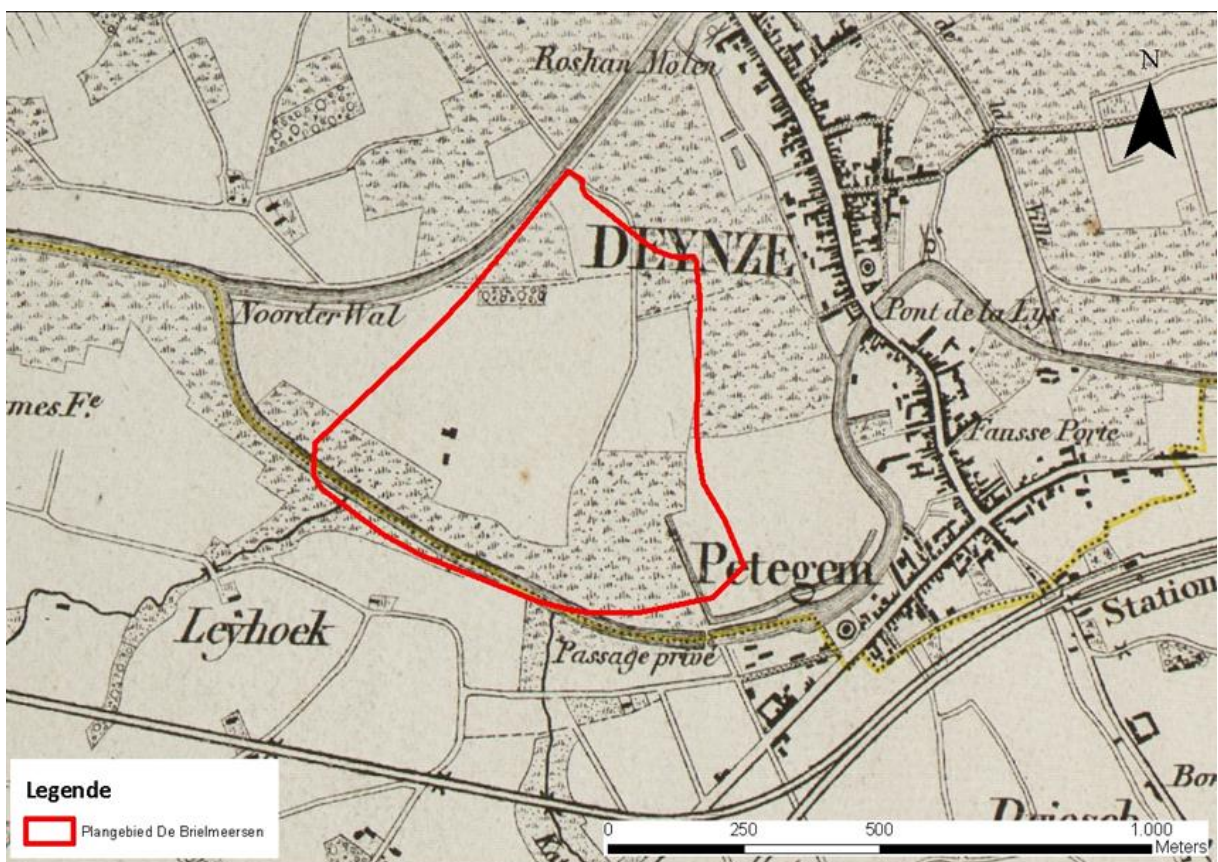
Figuur 74: Ferrariskaart (1777)

Volgens de Atlas der Buurtwegen (1841) zijn de wegen in het plangebied volledig gewijzigd tegenover de Ferrariskaart. Het plangebied wordt doorkruist door de wegen Chemin n° 29 en 44, en de paden Sentier n° 70 en 65. De oorspronkelijke boerderij in het zuiden is verdwenen, en vervangen door een nieuwe boerderij in het westen van het plangebied. In de zuidoosthoek van het plangebied is een nieuwe waterloop aangelegd, afgeleid van de Leie. Doorheen de stadskern van Deinze loopt de Route de Thielt à Deynze.

Uit de Vandermaelenkaart (1846 – 1854) blijkt dat het plangebied midden 19de eeuw nog steeds hoofdzakelijk bestaat uit gras- en hooilanden. De waterloop in het zuidoosten is nog steeds aanwezig, net als de boerderij in het westen. Ondertussen is ook het Afleidingskanaal van de Leie aangelegd waardoor het plangebied nu ook aan de westelijke zijde wordt afgebakend door een waterloop. Met de aanleg van het Afleidingskanaal van de Leie werd ook Sentier n° 70 gewijzigd. Ten zuiden van het plangebied is een spoorweg aangelegd.



Figuur 75: Atlas der Buurtwegen (1841)



Figuur 76: Kaart Vandermaelen (1846 - 1854)



*Figuur 77: Luchtfoto 1971 (bron: Geopunt)*



*Figuur 78: Luchtfoto 1979 - 1990 (bron: Geopunt)*

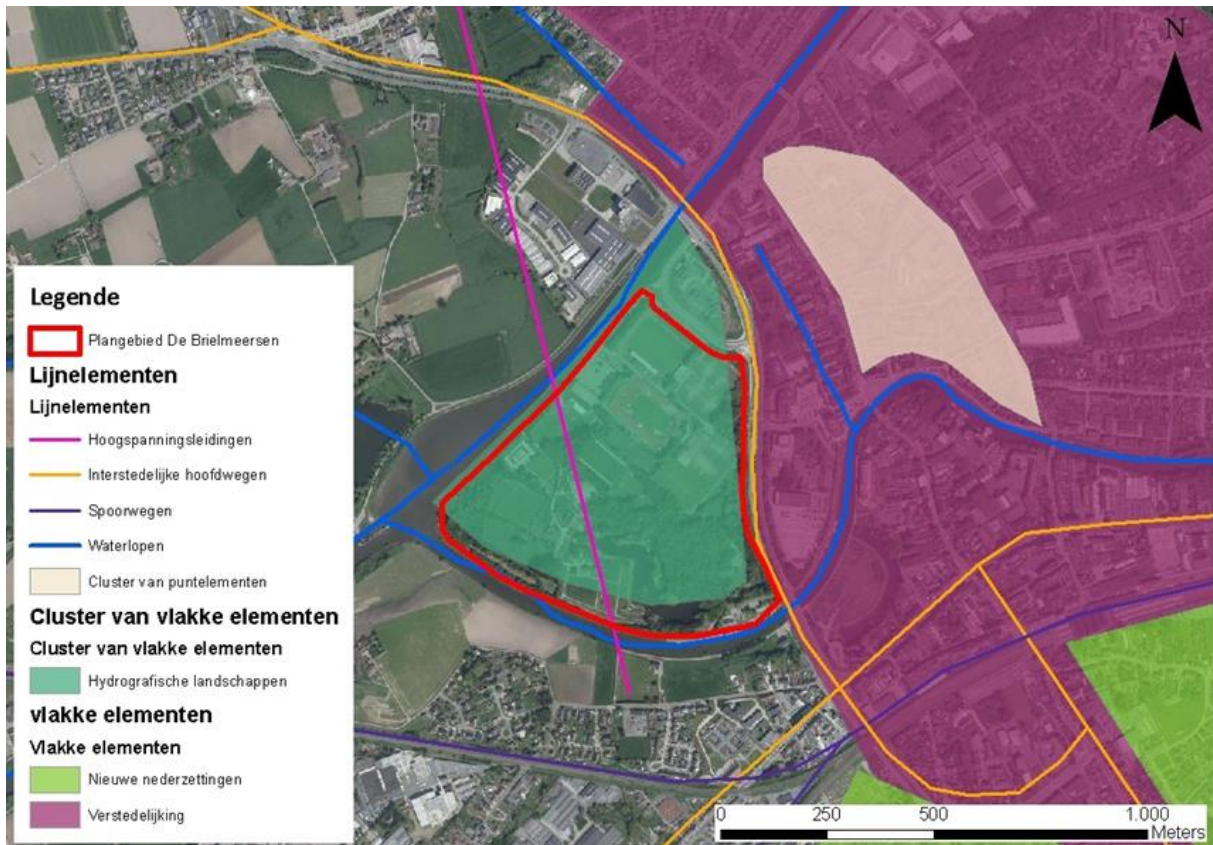
Het landschap blijft hoofdzakelijk bestaan uit gras- en hooilanden totdat het gebied aangekocht werd door de stad Deinze voor de ontwikkeling van een park en recreatiedomein. De aanleg van het De Brielmeersen is gestart in 1971. Het plangebied wordt hierbij getransformeerd naar recreatiedomein met voetbal- en atletiekstadion en andere sportterreinen, en in het zuiden een park met vijvers, beken, dierenpark, kinderboerderij, cafetaria en jachthaven. In het plangebied zijn de gras- en hooilanden, boerderij en kleine waterloop verdwenen. Ook Chemin n° 29 en 44, en Sentier n° 65 zijn niet meer terug te vinden op het terrein, enkel het gewijzigde deel van Sentier n° 70. Midden '70 wordt ook de Tweebruggenlaan aangelegd tussen het centrum van Deinze en het domein. Deze afbakening van het plangebied in het noorden en oosten vervolledigt het isolement van De Brielmeersen.

### **Landschapsstructuur**

De situering op macroniveau gebeurt op basis van de indeling van Vlaanderen in traditionele landschappen. Het plangebied is gelegen in het traditioneel landschap 'Leievallei' in de streek 'Scheldebekken zonder getijden'. De structuurdragende matrix van het traditionele landschap bestaat uit een vallei met meanderende rivier. Het reliëf van de valleiranden werkt structuur-versterkend. De zichtbare open ruimte van het traditionele landschap wordt gekenmerkt door sterk gerichte, smalle vergezichten met grote afwisseling. De betekenis van de kleine landschapselementen wordt omschreven als sterk structurerend lineair groen. Bebouwing komt vooral voor langs de randen en is ruimtebegrenzend. Ten aanzien van dit traditionele landschap zijn volgende beleidswenselijkheden geformuleerd:

- Vrijwaren van bebouwing van om het even welke aard in de valleigebieden;
- Bijzondere aandacht voor de gradiënten en toposequenties in het landschap;
- Accentueren van de waardevolle sites (kastelen, meanders, donken) in hun omgeving;
- Gedifferentieerde aanpak voor de verschillende riviersegmenten.

De situering op mesoniveau omvat een beschrijving van de landschappelijke kenmerken en structuren van het plangebied en de nabije omgeving. De Leievallei van Gent tot Kortrijk vormt samen met de Schelde van Gent tot Doornik de zuidelijke uitloper van de Vlaamse Vallei. Het landschap in het plangebied zelf wordt gekenmerkt als hydrografisch. Structureel kenmerkend is de aanwezigheid van de Leie en het Afleidingskanaal van de Leie als afbakende waterlopen, en de Tweebruggenlaan (N35) als interstedelijke hoofdweg. Doorheen het plangebied loopt een hoogspanningsleiding. Het noorden en oosten van het plangebied zijn voornamelijk verstedelijkt met stedelijke nederzettingen met erfgoedwaarde. Ten zuidoosten van het plangebied is een afgesneden meander van de Leie aanwezig.



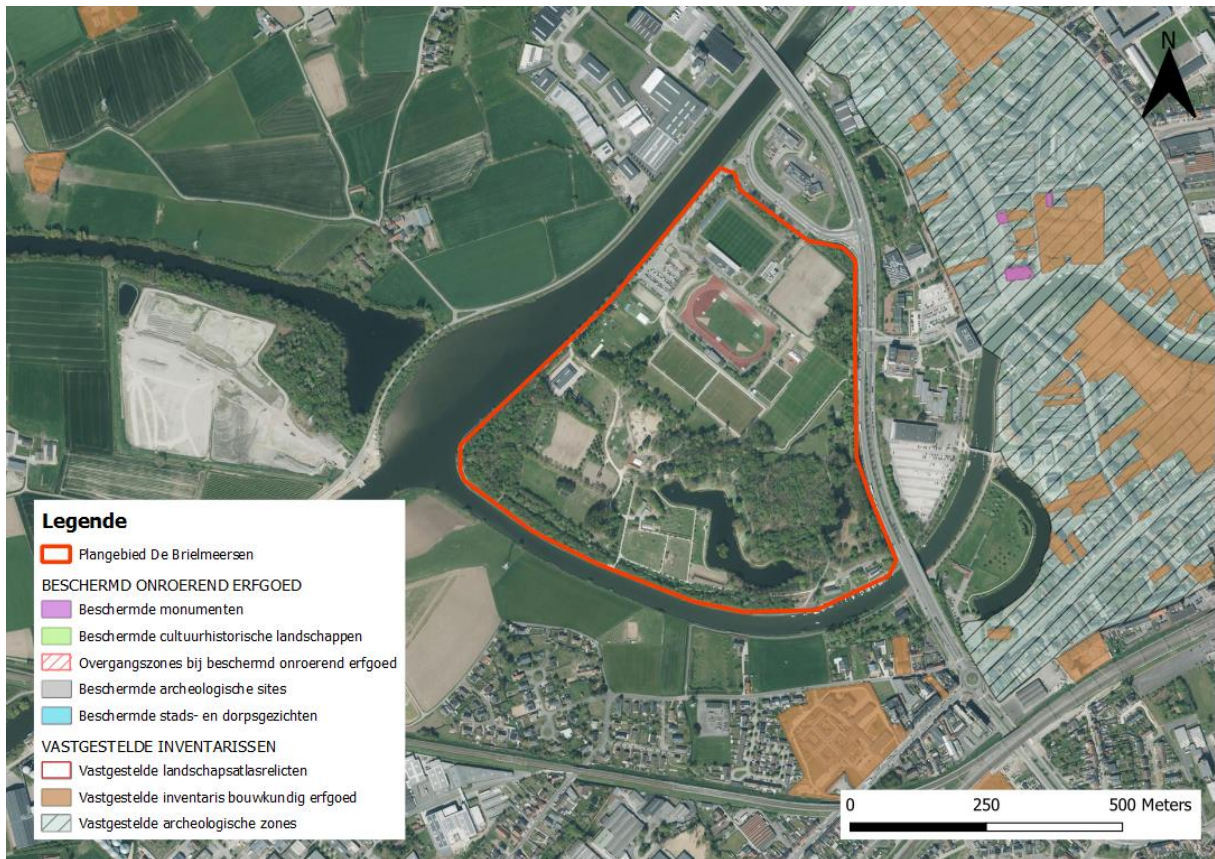
Figuur 79: Landschapskenmerken

Op microschaal bestaat het plangebied uit recreatiegebied, opgedeeld in sportfaciliteiten en natuurpark.

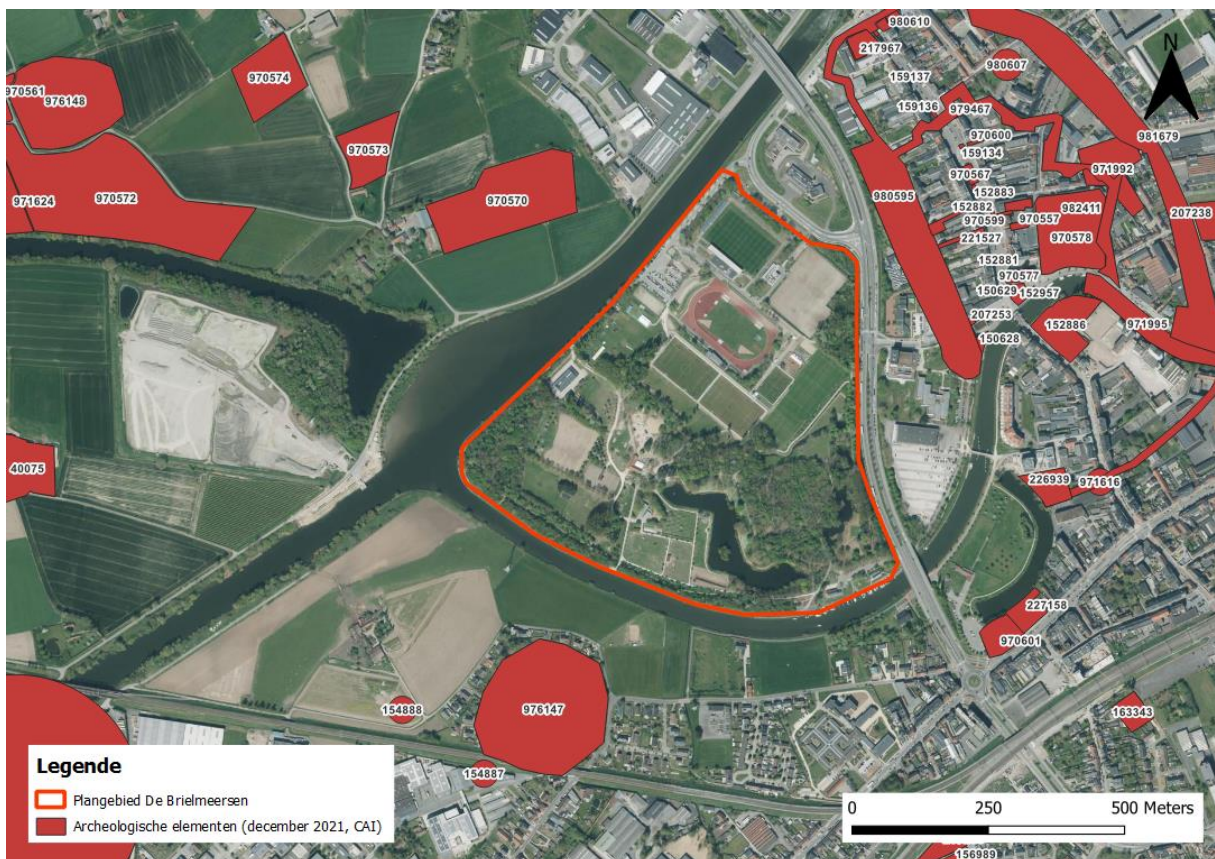
### Erfgoedwaarden van het landschap

Binnen het plangebied zelf komt geen landschappelijk, bouwkundig of gekend archeologisch erfgoed voor. De historische kern van Deinze ten oosten van het plangebied wordt aangeduid als vastgestelde archeologische zone. In deze stadskern zijn een aantal beschermde monumenten (O.-L.-Vrouwkerk, stadhuis en Sint-Blasius-kapel) aanwezig en heel wat percelen met vastgesteld bouwkundig erfgoed. Deze laatste komen ook voor ten zuiden en noordwesten van het plangebied.

De Centrale Archeologische Inventaris is een inventaris van tot nog toe gekende archeologische vindplaatsen. Vanwege het specifieke karakter van het archeologisch erfgoed dat voor ons verborgen zit in de ondergrond, is het onmogelijk om op basis van de Centrale Archeologische Inventaris uitspraken te doen over de aan- of afwezigheid van archeologische sporen. De aan- of afwezigheid van archeologische sporen dient met verder onderzoek vastgesteld te worden (behoort niet tot het plan-MER-onderzoek). Volgens de Centrale Archeologische Inventaris (CAI) zijn geen archeologische vindplaatsen aanwezig binnen het plangebied, maar wel rondom het plangebied binnen een afstand van 200 m.



Figuur 80: Beschermd onroerend erfgoed en vastgestelde inventarissen (bron: Geoportaal Onroerend Erfgoed)



Figuur 81: Archeologische vindplaatsen (bron: CAI, 2021)

### **Perceptieve kenmerken**

Het plangebied is een geïsoleerd gebied tussen het centrum van Deinze en het omliggend landschap. Vanaf de ontsluitingswegen is het domein zo goed als onzichtbaar. De Tweebruggenlaan (N35) is voor het grootste deel hoger gelegen dan het domein. Een groen scherm langsheen de westzijde van de N35 geeft geen enkele vorm van herkenning of zichtbaarheid naar het domein. De verhoogde positie van de weg en de beperkte landschappelijke inpassing versterkt het gevoel van isolement vanuit het domein naar de weg toe. Ook de sportfaciliteiten in het noorden van het plangebied zijn niet ervaarbaar vanaf de Stadionlaan. Daarnaast beperken de groenschermen de zichtbaarheid vanaf het omliggende jaagpad langs de waterlopen.

Het isolement van het domein van de Brielmeersen hangt ook sterk samen met de moeilijke bereikbaarheid. De toegang tot het plangebied is niet vanzelfsprekend. De hoofdtoegang tot zowel het provinciaal domein als de sportinfrastructuur bevindt zich aan de achterzijde van het gebied. Een moeilijke afslag vanaf de Stadionlaan net halverwege de bocht leidt naar de bestaande parking. De tweede toegang is bereikbaar via een weg onder het viaduct van de Tweebruggenlaan in het verlengde van de Lucien Matthyslaan. Hier bevindt zich ook het parkeerterrein van de jachthaven met veel verharding en hekwerk. De secundaire toegang voor voetgangers en fietsers situeert zich aan de Tweebruggenlaan ter hoogte van een poort in het hekwerk in het verlengde van de Brielstraat met een breed pad naar de sportvelden.

Het visueel waarneembare landschap kan positief of negatief beïnvloed worden door bepaalde elementen. Van natuurlijke elementen gaat meestal een positieve visuele werking uit. Ze beïnvloeden de landschapsbeleving in positieve zin. Kunstmatige elementen en qua schaal disproportionele elementen storen vaak in het landschap en beïnvloeden de beleving in negatieve zin.

Beelddragers binnen het plangebied die de beleving in positieve zin beïnvloeden zijn:

- Hoogwaardige sportinfrastructuur;
- Bosfragmenten;
- Aaneengeschakelde waterpartijen;
- Het 'zachte' programma van het recreatiedomein: dierenweides, speeltuin, kunstobjecten, ...

Beelddragers binnen het plangebied die de beleving in negatieve zin beïnvloeden zijn:

- Grote versnippering van het recreatiedomein door barrières zoals grondlichamen, bosfragmenten en verspreide bebouwing;
- Geen hiërarchie in bouselementen;
- Geen hiërarchie in padenstructuur;
- Verschil in aanleg van paden (materiaal, breedte);
- Verschil in hekwerken en terreinafsluitingen;
- Scheiding tussen jachthaven, het recreatiedomein en de Leie;
- Verlies van herkenbaarheid van de Leie als natuurlijke rivier wegens grote gelijkenis met het Afleidingskanaal en inrichting van de oevers ter hoogte van de jachthaven met siergrassen en harde kades;
- Uitzicht van de toegang met verharding en hekwerk;
- Hoogspanningslijn doorheen het plangebied;

Het plangebied bestaat uit recreatiegebied, opgedeeld in sportfaciliteiten in het noorden en natuurpark in het zuiden. Figuur geeft een impressie van het landschapsbeeld ter hoogte van het plangebied.



*Figuur 82: Bestaande structuur*

#### **11.8.4. Effectvoorspelling en -beoordeling**

De ingrepen die de landschappelijke situatie veranderen, bestaan in essentie uit het toevoegen van nieuwe elementen en het wijzigen of verwijderen van bestaande elementen. Het wijzigen van elementen wordt onder-verdeeld in wijzigingen met betrekking tot de toestand en functie enerzijds en het voorkomen of uitzicht anderzijds.

De verschillende mogelijke effecten worden gegroepeerd volgens de verschillende invalshoeken van de discipline: landschapstructuur, erfgoedwaarden en perceptieve kenmerken (landschapsbeeld).

Beoordelingscriteria met betrekking tot de discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie kunnen nooit volledig uit kwantitatieve grootheden bestaan door de complexiteit en het holistisch karakter van het studieobject. De beoordeling in de verschillende effectengroepen zal daarom enerzijds steunen op objectieve criteriawaarden en anderzijds steunen op onderzoek met betrekking tot invloed op omgevingsfactoren, perceptie en gedrag.

In dit plan-MER zullen volgende aspecten onderzocht worden op planniveau:

- Impact op landschappelijke structuur
- Impact op erfgoedwaarden en cultuurhistorische waarden
- Impact op archeologie

De visuele impact en belevingswaarde van de perceptieve kenmerken (landschapsbeeld) worden behandeld in discipline Mens – Ruimtelijke aspecten.

Effecten zullen onderzocht worden ten aanzien van de bestaande toestand. Het significantiekader wordt in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 20: Beoordelingscriteria en significantiekader voor de discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Beoordeling significantie o.b.v.
Impact op landschappelijke structuur	Wijziging in landschappelijke structuur (barrièrevorming, ...)	Kwalitatieve beschrijving	Omvang van de wijzigingen
Impact op erfgoedwaarden	Verdwijning of aantasting cultuurhistorisch waardevolle relict(en)/ bouwkundig erfgoed	Kwalitatieve beschrijving en lokalisering op kaart van de cultuurhistorisch waardevolle relict(en) die door het plan kunnen aangetast worden of verdwijnen	Waarde van het te verdwijnen/ aan te tasten erfgoed + mate van aantasting
Impact op archeologie	Mogelijke aantasting archeologisch patrimonium door graafwerken	Inschatting archeologische potentie gebied o.b.v. CAI, historisch kaartmateriaal en bodemkenmerken	Preventieve maatregelen: eventueel archeologisch vooronderzoek

Aan de hand van voornoemde criteria kan volgend significantiekader worden gehanteerd:

Tabel 21: Significantiekader discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Kwetsbaarheid	Schaal	Milieueffect
Kwetsbaar	Grote of middelmatige verandering	Aanzienlijk effect (3)
Matig Kwetsbaar	Middelmatige verandering	Effect (2)
Gering of matig kwetsbaar	Geringe verandering	Beperkt effect (1)

Om duidelijk te maken wat bedoeld wordt met een grote, middelmatige en geringe verandering kunnen volgende criteria voor de graad van verandering inzake landschapsaantasting aangewend worden:

Tabel 22: Graad van verandering inzake landschapsaantasting

Schaal van verandering	Criteria
Groot	<p><b>Verlies</b> van landschaps- en/of cultuurhistorische elementen, beïnvloeding van de integriteit op het vlak van samenhang, structuur en functie op een dergelijke schaal dat het potentieel voor het behoud/onderhoud van de karakteristieke landschaps- en/of cultuurhistorische elementen <b>verloren</b> gaat.</p> <p>Opmerkelijke wijzigingen in de landschaps- en/of cultuur-historische kenmerken of –elementen over een grote oppervlakte of zeer sterke wijzigingen over een beperkte oppervlakte.</p> <p>Verstoring van archeologische vindplaatsen met noodzaak tot opgraving</p>
Matig	<p><b>Effecten</b> op landschaps- en/of cultuurhistorische elementen, beïnvloeding van de integriteit op het vlak van samenhang, structuur en functie op een dergelijke schaal dat het potentieel voor het behoud/onderhoud van de karakteristieke landschaps- en/of cultuurhistorische elementen <b>aangetast of ondermijnd</b> wordt.</p> <p>Matige of lokale wijzigingen</p> <p>Verstoring van archeologische vindplaatsen zonder noodzaak tot opgraving</p>
Gering	<p><b>Effecten</b> op landschaps- en/of cultuurhistorische elementen, beïnvloeding van de integriteit op het vlak van samenhang, structuur en functie op een dergelijke schaal dat het potentieel voor het behoud/onderhoud van de karakteristieke landschaps- en/of cultuurhistorische elementen <b>verminderd</b> wordt.</p> <p>Quasi niet waarneembare wijzigingen</p> <p>Wijzigingen binnen de opvangcapaciteit inzake “landschappelijke draagkracht”</p>

## 11.9. Mens – Ruimtelijke aspecten en gezondheid

### 11.9.1. AFBAKENING VAN HET STUDIEGEBIED

Inzake ruimtelijke en functionele aspecten beperkt het studiegebied zich tot het plangebied en de directe omgeving. Wat betreft gezondheid en hinderaspecten wordt het studiegebied uitgebreid tot de nog relevante zone waar zich effecten voor de mens kunnen voordoen (bv. door geluidshinder, significante invloed op luchtkwaliteit, visuele beïnvloeding, ...). Het studiegebied inzake gezondheid valt dus samen met dat voor geluid en lucht (en dus met dat voor mobiliteit).

### 11.9.2. JURIDISCHE EN BELEIDSMATIGE CONTEXT

Voor de discipline Mens – Ruimtelijke aspecten zijn als beleidsmatige context, naast de bestemmingsplannen en het RUP-voornemen zelf, tevens de structuurplannen van belang. Ook de herbevestiging van de agrarische gebieden (HAG) is binnen dit onderzoek relevant.

Inzake gezondheid moet getoetst worden aan de Gezondheidskundige Advieswaarden (GAW). Aangezien verkeer de enige relevante bron van luchtmissies is, zijn  $\text{NO}_2$ ,  $\text{PM}_{10}$  en  $\text{PM}_{2,5}$  de relevante stressoren. De GAW voor het jaargemiddelde van  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  bedraagt  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , voor  $\text{PM}_{2,5}$  is dit  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Merk op dat deze GAW dubbel zo streng zijn als de overeenkomstige Vlarem-normen.

Inzake geluidshinder zijn zowel het geluid van voetbalwedstrijden als het verkeersgeluid van belang. De GAW voor geluid t.h.v. bewoning werd overgenomen van de WHO en bedraagt 53 dB(A) Lden en 45 dB(A) Lnight.

### 11.9.3. BESTAANDE TOESTAND

Alle aspecten die rechtstreeks met het verkeer te maken hebben (bereikbaarheid, verkeersveiligheid, doorstroming) komen aan bod bij de discipline Mens – Mobiliteit.

#### **Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context**

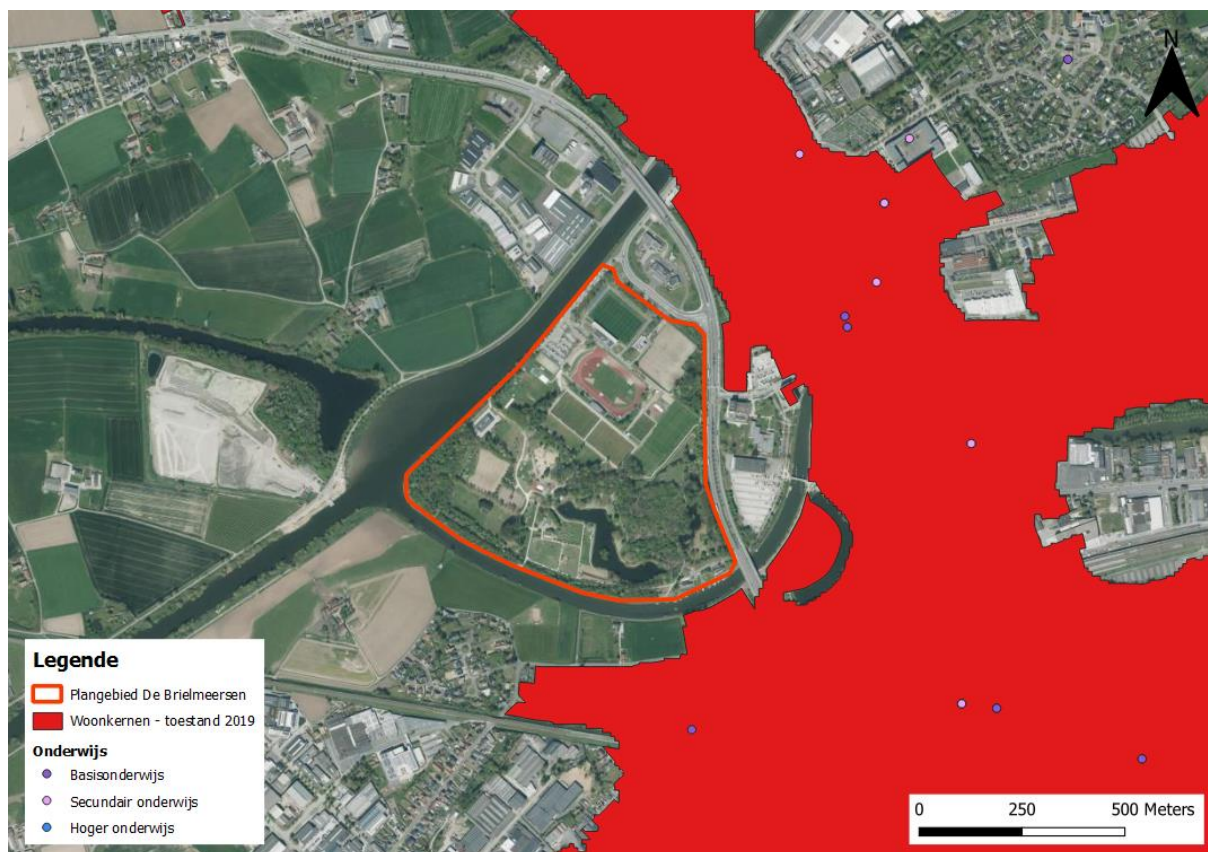
Het plangebied omvat het bestaand recreatiedomein Brielmeersen, dat recent door de provincie Oost-Vlaanderen werd overgenomen van de stad Deinze. Het gebied valt uiteen in twee recreatieve clusters:

- Een “harde” cluster in het noorden met het voetbalstadion van SK Deinze, een atletiekpiste met tribune, tennisvelden en andere sportvelden;
- Een “zachte” cluster in het zuiden met natuureenheden zoals vijvers, bosjes en parkachtige zones.

Het domein is actueel sterk geïsoleerd gelegen van haar omgeving. Het wordt aan de zuid- en westzijde begrensd door waterlopen (Leie en Afleidingskanaal van de Leie, ook Schipdonkkanaal genoemd) en oost- en noordzijde door brede weginfrastructuur (N35 Tweebruggenlaan en Stadionlaan). Dit isolement wordt nog versterkt door de aanwezigheid van buffergroen langs de N35. Ondanks de kleine afstand (enkele honderden meter) tot het historisch stadscentrum van Deinze is er quasi geen ruimtelijke wisselwerking tussen de Brielmeersen en het stadscentrum.

#### **Gebruikskwaliteit**

Het plangebied situeert zich in de stad Deinze. In het plangebied zelf zijn geen woningen of kwetsbare functies aanwezig. De stadskern van Deinze bevindt zich op een afstand van slechts 50 m ten oosten en zuiden van het plangebied. Het plangebied grenst bijna aan het bebouwd stedelijk weefsel van Deinze en de deelgemeente Petegem-aan-de-Leie.

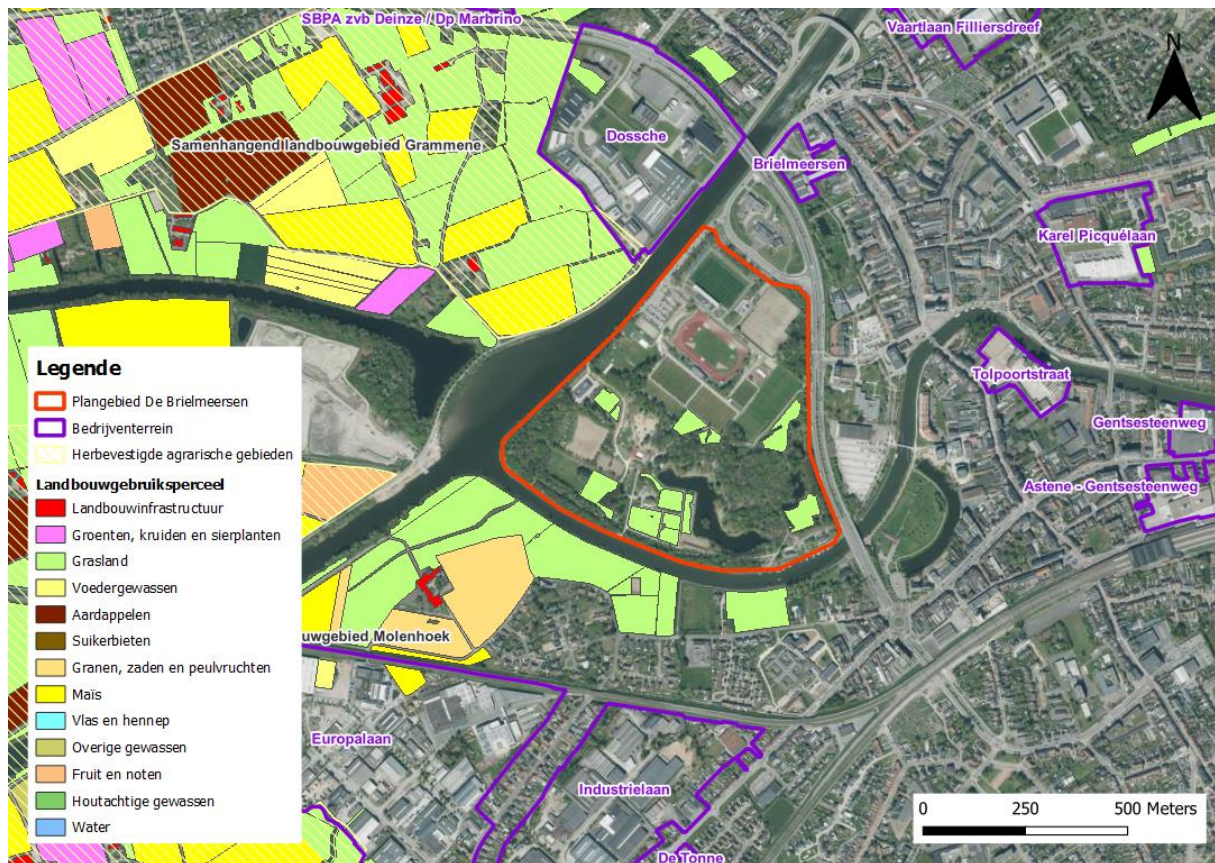


*Figuur 83: Woonkernen (toestand 2019) en onderwijs*

De overgangszone tussen het plangebied en de binnenstad wordt doorsneden door de N35 (Tweebruggenlaan) en ingenomen door voorzieningen (bvb. evenementenhal Brielpoort, cultuurcentrum Leietheater, streekmuseum Mudel, dienstencentrum Leiespiegel, brandweer en politie). Ook werd begin 2019 de bouwwerken gestart van het stadsvernieuwingsproject ‘Stedelijk wonen aan de Leie II’ ten zuidoosten van het plangebied ter hoogte van de afgesneden meander van de Leie. In de woonkernen bevinden zich verschillende scholen.

Volgens de inventaris van landbouwgebruikspcelen LV (2021) komen in het plangebied verspreid een aantal geregistreerde landbouwpercelen voor. De percelen worden gebruikt als grasland. Ten westen van het Afleidingskanaal van de Leie en ten zuiden van de Leie is landbouw de dominante gebruiksfunctie. Enkel het noordwestelijk deel is daarbij opgenomen in herbevestigd agrarisch gebied (HAG), m.n. Grammene.

Ten noorden van het plangebied, ten westen van het Afleidingskanaal van de Leie, bevindt zich het bedrijventerrein Dossche. Ten zuiden van het plangebied zijn eveneens bedrijventerreinen gelegen, m.n. Europalaan en Industrielaan. De terreinen bevinden zich volgens het gewestplan in zones voor milieubelastende industrieën. Binnen een straal van 2 km zijn geen Seveso-bedrijven gelegen.



Figuur 84: Landbouwgebruikspercelen, HAG en bedrijventerreinen

Volgens de Atlas der buurtwegen (zie discipline landschap) loopt doorheen het plangebied een buurtweg. Deze buurtweg is echter ter hoogte van het plangebied afgeschaft sinds de aanleg van het recreatiedomein in de jaren 70. Verder zijn er meerdere wandelpaden aanwezig in De Brielmeersen langs de dielen, de siervijvers, de sportvelden en de speeltuin. Ook loopt de fietssnelweg F422 langs het jaagpad van het Afleidingskanaal van de Leie en is er de ambitie om het gebied van De Brielmeersen over de Leiearm te verbinden met het jaagpad. In deze context wordt volgens fietssnelwegen.be in de zuidwestelijke punt van het plangebied een brug over de Leie gepland om deze fietssnelweg te verbinden met de Vaartrechteroever.

### Ruimtebeleving

De huidige beeld- en belevingswaarde van het plangebied wordt reeds grotendeels besproken in de discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie (zie Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie).

Ondanks de nabijheid tot het stadscentrum, is het plangebied zowel visueel als functioneel volledig geïsoleerd, omringd door de Leie, het Afleidingskanaal van de Leie en het talud van de N35.

De “harde” cluster is een belangrijke beeldrager door de omvang van het voetbalstadion en de atletiekpiste, maar heeft een beperkte esthetische kwaliteit. In het oosten van het voetbalstadion achter het doel bevindt zich een cafetaria met ervoor een open staantribune en ernaast staanplaatsen, in het zuiden een overdekte zittribune, in het noorden een overdekte staantribune, “ingekapseld” in struikgewas, en in het westen open staanplaatsen op de grasberm achter het andere doel.



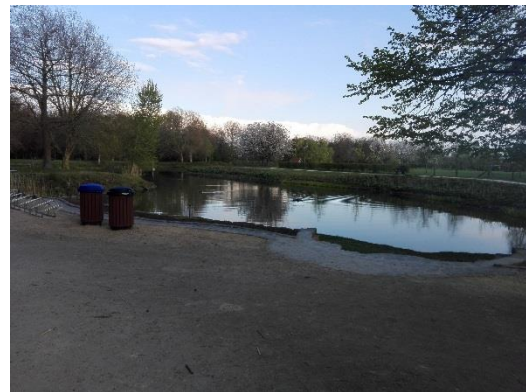
*Figuur 85: Voetbalstadion*



*Figuur 88: Parking en zuidelijk overdekte zittribune*



*Figuur 86: Centrale vijver*



*Figuur 89: Speeltuin*



*Figuur 87: Jaagpad langs de Leie*



*Figuur 90: Grasvlakte op park*

De “zachte” cluster heeft een hogere beeld- en belevingswaarde. Het park met aaneengeschakelde vijvers en wandelpaden vormt een visueel aantrekkelijke zone. Het recreatiedomein mist echter een eenduidige identiteit en samenhang.

### **Gezondheid**

De actuele leefkwaliteit in het studiegebied wordt vooral bepaald door de impact van het verkeer (geluidshinder en luchtverontreiniging). Voor geluid zijn ook de voetbalwedstrijden in het huidige Burgemeester Van de Wiele-stadion (theoretische capaciteit 7.500 toeschouwers, maar bij de meeste matches zijn er maximaal een 1.000-tal toeschouwers) een potentiële bron van geluidshinder.

Het huidige luchtklimaat is besproken in discipline Lucht. Ten opzichte van de Vlaremnormen waren er in de referentietoestand geen normoverschrijdingen, maar ten opzichte van de GAW, die zoals gezegd twee maal zo streng zijn, is het beeld anders:

- NO<sub>2</sub>: onder de GAW binnen het plangebied en in het grootste deel van het studiegebied, maar boven de GAW op en vlakbij de grotere wegen (N35) en in de “street canyons”;
- PM<sub>10</sub>: overschrijding van de GAW in het grootste deel van het studiegebied;
- PM<sub>2,5</sub>: overschrijding van de GAW in heel het studiegebied

Uit de strategische geluidsbelastingskaarten kan afgeleid worden dat het geluidsklimaat binnen het plangebied goed is, behalve in de omgeving van de drukke wegen (N35 Tweebruggenlaan en in mindere mate Stadionlaan). De gedifferentieerde referentiewaarde voor nieuwe woonontwikkelingen (55 dB(A) Lden) wordt overschreden tot op een afstand van ruim 100m van de N35 (in zones zonder afschermdende bebouwing). De contour van de GAW van 53 dB(A) reikt logischerwijs nog enkele tientallen meter verder.

#### 11.9.4. EFFECTVOORSPELLING EN -BEOORDELING

##### *Methodologie*

In dit plan-MER zullen volgende aspecten onderzocht worden op planniveau:

- Impact op de ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context
- Impact op de gebruikskwaliteit
- Impact op ruimtebeleving
- Impact op gezondheid

Beoordelingscriteria met betrekking tot ruimtelijke aspecten kunnen nooit volledig uit kwantitatieve grootheden bestaan door de complexiteit en het holistisch karakter van het studieobject. De beoordeling in de verschillende effectengroepen zal daarom enerzijds steunen op objectieve criteriawaarden en anderzijds steunen op onderzoek met betrekking tot invloed op omgevingsfactoren, perceptie en gedrag. Inzake gezondheidseffecten kan en zal zoals gezegd wel getoetst worden aan kwantitatieve richtwaarden.

Het significantiekader wordt in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 23: Beoordelingscriteria en significantiekader voor de discipline Mens - Ruimtelijke aspecten *en gezondheid*

<b>Effectgroep</b>	<b>Criterium</b>	<b>Methodiek</b>	<b>Beoordeling significantie o.b.v.</b>
Impact op de ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context	Creatie/wegnemen van barrières of corridors	Kwalitatieve beoordeling op basis van het wegontwerp en de kenmerken van de omgeving	Mate van impact op de ruimtelijke structuur  Mate waarin barrières/corridors worden gecreëerd/weggenomen
Impact op de gebruikskwaliteit	Kwantitatieve en kwalitatieve impact op gebruiksfuncties wonen, landbouw, bedrijvigheid, voorzieningen en kleinhandel, recreatie en groen	Kwalitatieve beoordeling, deels op basis van kwantitatieve gegevens (ruimtebeslag, ...), deels op basis van kwalitatieve criteria (woonkwaliteit, ...)	Kwantiteit en kwaliteit van de wijzigingen per gebruiksfunctie

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Beoordeling significantie o.b.v.
Impact op ruimtebeleving	Visuele impact van de geplande bebouwing en inrichting van het domein  Impact verlichting verkeer en sportinfrastructuur	Kwalitatieve beoordeling op basis van Masterplan	Mate waarin visuele, licht- en sociale impact van het plangebied op haar omgeving zal wijzigen
Impact op gezondheid	Toename van blootstelling aan geluidshinder en luchtverontreiniging  Nabijheid van groene ruimte	Toetsing aan de GAW o.b.v. de resultaten van disciplines geluid en lucht  Kwalitatieve bespreking van de aanwezige en geplande groene ruimte	Mate waarin blootstelling bevolking toeneemt <sup>11</sup>  Leefkwaliteit nieuwe woningen ter hoogte van stadion  Oppervlaktewijziging van groene ruimte en bereikbaarheid/toegankelijkheid van groene ruimte

Qua gezondheidseffecten is voor de luchtpolluenten volgend significantiekader van toepassing, dat enerzijds rekening houdt met de relatieve bijdrage van het plan (uitgedrukt in % van de GAW, met 1, 3 en 10% als klassegrenzen, zoals in het significantiekader voor lucht) en anderzijds met het gemiddeld immissieniveau na uitvoering van het plan, zie onderstaande tabel.

Tabel 24: Beoordelingskader discipline gezondheid (chemische polluenten)

Wijziging t.o.v. referentiesituatie (in % GAW)	Tussen-score	Gem immissie na <80% GAW eindscore	Gem immissie na 80-100% GAW eindscore	Gem immissie na >100% GAW eindscore
$x \leq -10\%$	+3	+3	+3	+2
$-10\% < x \leq -3\%$	+2	+3	+2	+1
$-3\% < x \leq -1\%$	+1	+2	+1	0
$-1\% < x \leq 0\%$	0	+1	0	-1
$0\% < x < +1\%$	0	0	0	-1
$+1\% < x \leq +3\%$	-1	0	-1	-2
$+3\% < x \leq +10\%$	-2	-1	-2	-3
$x > +10\%$	-3	-2	-3	-3

<sup>11</sup> Volgens het richtlijnsysteem Mens – Gezondheid kunnen ook rekenformules toegepast worden om % ernstig gehinderden en % slaapverstoorden in beeld te brengen. Deze formules zijn echter niet bruikbaar voor / toepasbaar op het planvoornemen gezien de impact van het planvoornemen gebonden is aan piekmomenten (evenementen) en er dus geen sprake is van bijkomende permanente blootstelling of nachtelijke verstoring (geen evenementen 's nachts).

Inzake geluidshinder worden de effectscores overgenomen van discipline geluid en trillingen.

## 11.10. Klimaat

### 11.10.1. Afbakening van het studiegebied

Inzake klimaatadaptatie bestaat het studiegebied uit het plangebied zelf, met aandacht voor die zones waar tijdens de exploitatie een invloed op het microklimaat plaatsvindt. Bijkomend wordt ook aandacht besteed aan bovenlokale problematieken (macroklimaat) waar de potentiële locaties onderhevig aan zijn, maar welke ruimtelijk minder variabel zijn. Algemeen wordt aangenomen dat een studiegebied dat tot op 200 m van het plangebied reikt voldoende ruim zal zijn voor de aspecten m.b.t. klimaatadaptatie. Inzake klimaatmitigatie worden effecten op ruimere schaal verwacht en wordt het studiegebied gelijk gesteld aan het studiegebied van de discipline lucht.

### 11.10.2. Juridische en beleidsmatige context

#### **Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030**

Vlaanderen zet in op zowel mitigatie als adaptatie van klimaatverandering:

- mitigatie: tegengaan of beperken van klimaatverandering door het reduceren van de broeikasgasuitstoot;
- adaptatie: aanpassing van natuurlijke en menselijke systemen aan de huidige en de te verwachten gevolgen van klimaatverandering.

Het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 (VEKP) is op 9 december 2019 goedgekeurd door de Vlaamse regering. De voornaamste beleidsdoelstelling is het fors verhogen van de energie-efficiëntie in alle sectoren. Het adaptatieplan bouwt verder op de maatregelen en resultaten uit het Vlaams Adaptatieplan 2013 - 2020 met als doel de weerbaarheid van Vlaanderen tegen de gevolgen van klimaatverandering verder te versterken en ons steeds beter aan te passen aan de te verwachten effecten. Ook wordt er verder gewerkt aan het in kaart brengen van de kwetsbaarheid van Vlaanderen voor klimaatverandering op basis van reeds eerder verkregen resultaten en verdere inzichten.

Met dit Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 engageert Vlaanderen zich onder meer voor doelstellingen rond broeikasgasreductie, de LULUCF-sector (Land Use, Land Use Change and Forestry), energiebesparing en hernieuwbare energie.

#### **Vlaamse klimaatstrategie 2050**

De Vlaamse Regering keurde op 20 december 2019 de Vlaamse klimaatstrategie 2050 goed. De Vlaamse klimaat-strategie bevat 4 belangrijke onderdelen:

##### 1. Een streefdoel voor Vlaanderen tegen 2050

Vlaanderen erkent en onderschrijft de noodzaak om de globale temperatuurstijging te beperken tot ver onder 2°C t.o.v. het pre-industriële niveau, en om inspanningen te doen om de stijging te beperken tot 1,5°C t.o.v. het pre-industriële niveau. Het behalen van deze doelstelling kan maar bereikt worden door wereldwijde actie. In Vlaanderen wordt volop gewerkt aan een eigen omslag, en wordt bijgedragen aan de wereldwijde transitie.

Daarbij streeft Vlaanderen ernaar om de broeikasgasemissies van de sectoren die niet gedekt zijn door het EU ETS (zogenaamde niet-ETS sectoren) te reduceren met 85% tegen 2050 (t.o.v. 2005), met de ambitie om te evolueren naar volledige klimaatneutraliteit. Voor de ETS sectoren schrijft Vlaanderen

zich in binnen de context die Europa bepaalt voor deze sectoren met een steeds krappere emissieruimte onder het EU ETS en zet Vlaanderen in op de ondersteuning van de bedrijven naar een verregaande omschakeling naar klimaat-vriendelijke productiesystemen.

## 2. Een beschrijving van een toekomstbeeld voor de verschillende sectoren

Gezien de wijdverspreide uitstoot van broeikasgassen worden verregaande inspanningen van alle maatschappelijke sectoren verwacht, rekening houdend met hun potentieel en specifieke karakteristieken. Daarom wordt per sector een indicatieve bijdrage en een toekomstbeeld vastgelegd voor het jaar 2050. Via een bottom-up aanpak wordt in de klimaatstrategie uitgekomen op een reductie van 84,7% in 2050 t.o.v. 2005. In lijn met de andere percentages vermeld in de strategie wordt dit cijfer afgerond tot 85%.

Een dergelijke verdeling laat toe na te gaan of de inspanningen van de verschillende sectoren toereikend zijn om het algemene streefdoel te bereiken, en geeft ook meer duidelijkheid over de omvang van de uitdaging. De vastlegging van verwachte/beoogde emissiereducties per sector tegen 2050 is bovendien ook vereist door de Europese Governance Verordening.

Er zijn voor zes sectoren toekomstbeelden beschreven, m.n. productie van elektriciteit en warmte, industrie (incl. indicatieve bijdrage voor wat betreft de niet-ETS industrie), transport, gebouwen, landbouw en agrovoedings-keten en bodems, bossen en biomassa.

## 3. Een beschrijving van de manier waarop we met de toekomstige gevolgen van klimaatverandering zullen omgaan

Waar Vlaanderen wil inzetten op ambitieuze emissiereducties om de impact van klimaat-verandering zoveel mogelijk te beperken, moet Vlaanderen ook omgaan met de nu reeds voelbare en meetbare, en toekomstige gevolgen van klimaatverandering. Uitgangspunt hierbij is de versterking van de veerkracht en robuustheid van de omgeving. In de voorliggende strategie worden eerst de belangrijkste gevolgen van klimaatverandering in Vlaanderen in kaart gebracht. Om Vlaanderen voor te bereiden op deze gevolgen, wordt vervolgens ingegaan op de krachtlijnen van het Vlaamse adaptatiebeleid.

## 4. Een beschrijving van de randvoorwaarden voor een geslaagde transitie

De transitie naar een broeikasgasarm Vlaanderen vergt significante inspanningen van zowel burgers, ondernemingen als overheden, en kan enkel een succes worden indien aan een aantal belangrijke randvoorwaarden wordt voldaan. Voor een stuk heeft Vlaanderen zelf controle over deze randvoorwaarden, maar voor een groot deel zijn we hiervoor ook afhankelijk van evoluties buiten onze grenzen en invloed, zowel op Europees als op mondiaal niveau. In de strategie wordt ingegaan op volgende zeven randvoorwaarden:

1. innovatie en technologische ontwikkeling,
2. een coherent beleidskader met de juiste prikkels en aandacht voor competitiviteit en sociale rechtvaardigheid,
3. een Vlaamse beroepsbevolking met de juiste competenties,
4. voldoende financiering voor de nodige investeringen,
5. een efficiënte ruimtelijke ordening,
6. voldoende betrouwbare en betaalbare klimaatneutrale energie en
7. de centrale rol van de circulaire economie.

### 11.10.3. Bestaande toestand

De effecten van klimaatverandering worden in drie grotere gehelen ondergebracht, met name hittestress, droogte en wateroverlast.

**Hittestress (overdag en 's nachts):** Een sterke stijging van de gemiddelde temperatuur en een toename van het aantal en de duur van hittegolven in de zomer versterken hittestress en in het bijzonder het hitte-eilandeffect in steden.

**Droogte:** Wanneer de neerslag lager is dan de potentiële verdamping, spreken we van klimatologische droogte. Het gevolg ervan is dat minder water beschikbaar is om de watervoorraden in het grond- en oppervlaktewater op peil te houden. Houdt de droogte lang aan, dan zullen die watervoorraden slinken. Bij klimaatverandering zal vermoedelijk ook het waterverbruik toenemen als gevolg van de temperatuurstijging en klimatologische droogte.

**Wateroverlast:** Verwacht wordt dat de klimaatverandering gepaard gaat met een aanzienlijke toename in piekneerslag. Blijft de verharde oppervlakte gelijk, dan zal de afstroming veel grotere piekdebieten genereren dan nu het geval is. De huidige afwateringssystemen zijn daar niet op berekend. Zonder adaptatiemaatregelen is dan ook een toename te verwachten van lokale wateroverlast. Ook waterlopen zullen meer water moeten afvoeren. Zonder adaptatie-maatregelen stijgt de kans dat de capaciteit van de waterlopen overschreden wordt en overstromingen ontstaan. Bovendien kan de zeespiegelstijging leiden tot overstromingen door stormvloed en vanuit de zee, op sommige plaatsen nog verergerd door de combinatie met een hogere afvoer als gevolg van de toenemende winter-neerslag. De zeespiegelstijging kan ook leiden tot hogere grondwaterstanden in de kustzone en langs de riviermonden en tot de verzilting van het grond- en oppervlaktewater. Dat laatste kan dan weer een impact hebben op de kwaliteit van bronnen voor (drink)watervoorziening.

Het **Klimaatportaal Vlaanderen** is een initiatief van de Vlaamse Milieumaatschappij en wordt aangeboden als startpunt voor alle datasets over de klimaattoestand, -effecten of -impact in Vlaanderen. Concreet wordt gefocust op 5 thema's: hitte, overstroming, zeespiegelstijging, droogte en de globale klimaattoestand. Het Klimaatportaal wordt gebruikt voor een beschrijving van de bestaande klimaattoestand.

### 11.10.4. Effectvoorspelling- en beoordeling

Klimaat is een inherent onderdeel van verschillende disciplines in het plan-MER. De relevante klimaataspecten worden beknopt kwalitatief besproken bij de disciplines lucht, water, biodiversiteit en mens en worden gebundeld in een apart hoofdstuk (klimaatreflex). Zowel het effect van het planvoornemen op het klimaat als het effect van het klimaat op het planvoornemen worden besproken. Het Klimaatportaal wordt in het MER gebruikt als ondersteuning voor adviesverlening en om kwalitatief de impact van het planvoornemen op het klimaat te omschrijven.

Ruimtelijke ontwikkelingen en planning staan in wisselwerking met het klimaat. Door onder meer energiemaatregelen (op niveau planning eerder i.f.v. locatie en bereikbaarheid en minder op technische systemen), maatregelen inzake bodem- en watergebruik en transport-verschuivingen kunnen er kleine verschillen worden gemaakt inzake klimaatbestendigere planning.

- mogelijke impact vanuit bodeminname/verharding met een potentieel verlies aan de mogelijkheid voor koolstofopslag in de bodem;
- mogelijke impact op grondwatervoorraden;
- mogelijke impact op het ontwikkelen van nieuwe overstromingsgevoelige gebieden;

- aandacht in overstromingsgevoelige gebieden: vermijden/aanpassen van constructies in overstromingsgevoelige gebieden;
- aandacht voor het beperken van de hoeveelheid verharding/waterdoorlatende verharding;
- aandacht voor het realiseren van structuurherstel van de waterloop (bv. in de vorm van ruimtevoorziening langs de waterloop);
- mogelijke impact op biotoopsamenstellingen of biotoopareaal: aandacht voor het voldoende vermijden van biotoopverlies, bewaren van beboste delen;
- aandacht voor het realiseren van (bijkomende) groene gebieden;
- mogelijke impact op hitte: voldoende vermijden van mogelijke versterking van het hitte-eiland effect (door bv. voldoende bestaande struiken en opgaande begroeiing te vrijwaren, voldoende ruimte te voorzien voor nieuwe opgaande begroeiing en groene of groenblauwe elementen/ruimte, voldoende ruimte te voorzien voor bestaande en/of nieuwe water(partijen)... );
- mogelijke impact ten aanzien van voertuigkilometers, verwachting inzake meer duurzame modal shift.

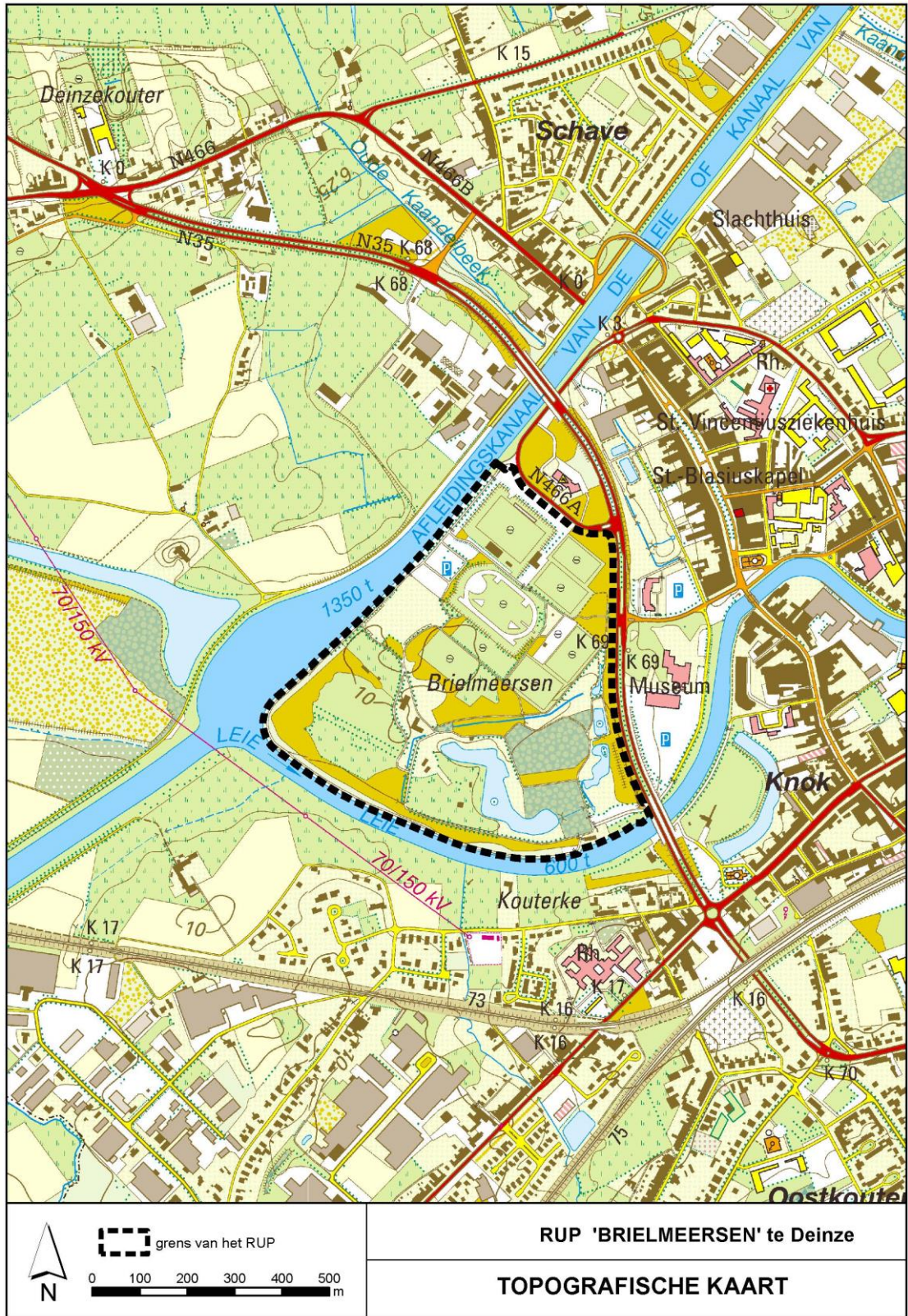
## 12. IN TE ZETTEN INSTRUMENTARIUM

Voorafgaandelijk aan of gelijktijdig met de beslissing over het ruimtelijk uitvoeringsplan kan de bevoegde overheid formele overeenkomsten afsluiten volgens art. 2.2.5. §2 van de VCRO. In het kader van dit nieuw planproces is het wenselijk om volgende overeenkomst te actualiseren nu de vorige overeenkomst, gesloten ter uitvoering van het PRUP Brielmeersen, nog gesloten werd tussen de provincie (en niet het stadsbestuur) en AWW: Ter garantie van een veilige dwarsverbinding over de N35 is een overeenkomst afgesloten met de wegbeheerder, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Deze dwarsverbinding zal dienen als hoofdtoegang tot de Brielmeersen. Deze verbinding behoort echter niet tot het plangebied aangezien er geen herbestemming nodig is, zij een logische ruimtelijke begrenzing van het plangebied vormt en deze onder het exclusieve beheer valt van het Agentschap Wegen en Verkeer. De overeenkomst met AWW stelt dat ze het belang van deze dwarsverbinding erkent en ze zal blijven instaan voor het behouden van een veilige dwarsverbinding over de N35.

## 13. BIJLAGEN

Geïntegreerd in dit document:

1. Verslag GECORO maart 2020
2. Bestaande toestand topografische kaart
3. Bestaande toestand orthofoto
4. Juridische toestand gewestplan
5. Juridische toestand BPA's en RUP's
6. Evenementenvervoerplan



RUP 'BRIELMEERSEN' te Deinze  
**TOPOGRAFISCHE KAART**



  grens van het RUP 0 100 200 300 400 500 m	<p><b>RUP 'BRIELMEERSEN' te Deinze</b></p> <p><b>ORTHOFOTO</b></p>
---	--



