



Vlaamse overheid  
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II-laan 20, bus 8  
1000 BRUSSEL  
tel: 02/553.80.79 fax: 02/553.80.75

## Richtlijnen milieueffectrapportage: Arteveldestadion en aangrenzende structuren

CVBA Arteveldestadion

8 november 2006

PRMER-0149-RL

## 1 Inleiding

CVBA Arteveldestadion heeft het voornemen een nieuw voetbalstadion te bouwen, gekoppeld aan bijbehorende infrastructuur met enkele andere activiteiten, ter hoogte van de vroegere site van de groothandelsmarkt nabij de Ottergemsesteenweg te Gent. De totale oppervlakte van het projectgebied bedraagt 14 hectare.

Het project valt onder toepassing van de milieueffectrapportage volgens bijlage II 10) b) van het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 zijnde “stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen, met betrekking tot de bouw van 1000 of meer wooneenheden, of met een brutovloeroppervlakte van 5000 m<sup>2</sup> handelsruimte of meer, of met een verkeersgenererende werking van pieken van 1000 of meer personenequivalenten per tijdsblok van 2 uur”.

Het kennisgevingsdossier is door de Dienst Mer van de afdeling Milieu-, Natuur-, en Energiebeleid volledig verklaard op 10 juli 2006. De terinzagelegging liep van 4 augustus 2006 tot en met 2 september 2006 bij de milieudienst te Gent-Gentbrugge; de aankondiging van de terinzagelegging is gebeurd door aanplakking op het stadhuis. Parallel aan de terinzagelegging werden de adviezen bij de administraties en openbare besturen gevraagd.

Deze richtlijnen zijn na een overlegvergadering met de betrokkenen op 11 september 2006 opgesteld door de Dienst Mer en hebben betrekking op de inhoudsafbakening van het MER. Ontvangen inspraakreacties en adviezen worden hierin meegenomen (zie bijlagen).

## 2 Vorm en presentatie

Met betrekking tot de vorm en presentatie vraagt de Dienst Mer om:

- recent kaartmateriaal te gebruiken voorzien van een duidelijke bronvermelding, schaal aanduiding, noordpijl en legende ( bv. fig.2.5);
- aandacht te besteden aan de overeenstemming tussen figuur, legende en de tekst ( bv. ligging en situering parkings en de nummering;
- alle relevante straatnamen op stratenplan te situeren;
- de bron van de gebruikte basiskaarten te vermelden (vb. topografische kaarten = NGI; meer info <http://www.gisvlaanderen.be>);
- een verklarende woordenlijst, afkortingenlijst, lijst van figuren, lijst van tabellen en literatuurlijst bij het rapport op te nemen;
- achtergrondinformatie in de bijlagen op te nemen;
- Op 1 april 2006 is de milieudienst van de Vlaamse overheid omgevormd tot het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie. Dientengevolge zijn de diensten van de Vlaamse Overheid geherstructureerd en veranderd van naam. Gelieve de namen aan te passen in het MER. Alle informatie over onze nieuwe organisatie vindt u op <http://www.lne.be>.
- In het MER wordt een overzicht opgenomen van de voornaamste omliggende bedrijven, functies en/of activiteiten, inclusief de situering op kaart.
- P53, alinea 4.1.4: er dient aangegeven te worden of hier tijdens of na de werkzaamheden wordt bedoeld.

## 3 Doelstelling, verantwoording en besluitvorming

Art. 4. 3. 7. §1, 1°, a en b

Het huidige voetbalstadion van KAA Gent, het Ottenstadion is volgens het gewestplan gelegen in woongebied. In dergelijke zones zijn sport-en recreatieactiviteiten toegestaan zolang deze verenigbaar zijn met de bestemming ‘woongebied’. Bij een complex met de omvang van het Ottenstadion treden er geregeld problemen op. Hierbij is sprake van lawaaihinder, afvalhinder, verkeersproblemen, ...

Bijkomend wenst K.A.A. Gent op Europees niveau te spelen. Volgens FIFA en UEFA-normen (welke in het MER dienen geconcretiseerd te worden; worden die intussen verstrengd ? met name Zulte Waregem speelt toch in het kader van de UEFA-beker ook in het Ottenstadion ?) is hiervoor in de toekomst een voetbalstadion nodig van minstens 20.000 zitplaatsen.

Naast de verantwoording van het voetbalgebeuren met 20.000 zitplaatsen dient het MER ook een verantwoording op te nemen met betrekking tot de nevenactiviteiten.

In het MER dient aandacht besteed te worden aan de bestemmingen en voorschriften van de betrokken zones in het RUP nr 60 Akkerhage/Ottergemsesteenweg. Het MER dient aan te tonen dat de gewenste ontwikkelingen verenigbaar zijn met deze voorschriften. Hierbij dient ook specifieke aandacht besteed te worden aan de fasering en de mogelijke (milieu-randvoorwaarden) die van belang kunnen zijn voor de op te maken inrichtingsstudie voor de zone voor 'gemengd project'. Aangenomen wordt dat in het MER de ontwerp-inrichting voor "gemengd project" reeds aan bod komt als basis voor de milieueffect-beoordeling. Ook moet duidelijker gemaakt worden wat het onderscheid betekent tussen "hoofd- en nevenbestemmingen in tijd ( activiteit die (deel-)dagelijks, wekelijks, permanent, tijdelijk ...plaats heeft) en ruimte ( die 55% van de totale bruto-vloeroppervlakte kunnen innemen) naar milieugevolgen toe.

Als er sprake is van een "voetbalstadion met een *multifunctionele* grasmat" moet ook aangegeven worden voor welke "multi-functies" dit kan gebruikt worden en welke "milieu-gevolgen" dat dit eventueel zou kunnen hebben, rechtstreeks of onrechtstreeks naar mobiliteit bv. .

In het kennisgevingsdossier worden de nodige vergunningen voor het project reeds opgelijst, het MER zal eveneens een overzicht bevatten van alle benodigde vergunningen voor het geplande (gemengde)project. Er zal in het MER een korte beschrijving van de vergunningsprocedures worden opgenomen met inbegrip van de rol van het MER. Het MER wordt opgesteld om gevoegd te worden bij de aan te vragen stedenbouwkundige en milieuvergunning voor activiteiten en functies met bijbehorende fasering.

Naar aanleiding van het ontheffingsverzoek door de Stad Gent bij de gedeeltelijke wijziging van het RUP nr.60 is geantwoord aan de Stad Gent "Het zal dus nodig zijn - dit is dan ook de voorwaarde bij de ontheffing voor de planmer voor het RUP-nr.60

Akkerhage/Ottergemsesteenweg ( gedeeltelijke wijziging – goedgekeurd 17/02/2005) , een projectMER voor de voorziene activiteiten en functies -wellicht gefaseerd uit te voeren- op te maken met als consequentie dat de beoordeling kan leiden tot milieumilderende maatregelen die een impact kunnen hebben op de invulling , de inpassing , de verantwoording en de haalbaarheid vanuit milieuoogpunt .

Hierover moet de overheid dan verder oordelen."

## **4 Voorgenomen projecten en alternatieven**

Art. 4. 3. 7. §1, 1°, c, d en e

Het voorgenomen project betreft de oprichting van een nieuw voetbalstadion , gekoppeld aan een aantal andere activiteiten zoals o.a. recreatieve functies, dancing, kantoren- en/of kantoorachtigen, hotelfaciliteiten met congresruimte, grootschalige kleinhandel, distributie, logistiek en opslag. Het is noodzakelijk het project volgens de huidige intenties zo eenduidig mogelijk te definiëren ten einde de potentiële effecten zo duidelijk mogelijk in kaart te brengen. Er moet dus gelet op de eenduidigheid van bewoordingen ( dancing, megadancing of discotheek?) ; zijn het 20.000 toeschouwers voor een (voetbal-) wedstrijd en /of voor een "manifestatie" ( cf. kennisgeving p.32) – welke aard ?

Hierbij dient een duidelijk onderscheid gemaakt te worden tussen de deelinfrastructuren en de mogelijke voorziene functies van deze infrastructuren en de voorziene fasering in de tijd, qua bouw en exploitatie.

Er dient eveneens aangegeven te worden welke activiteiten/functies niet zullen worden toegelaten. Daarnaast dient bij de bespreking van het voetbalgebeuren aandacht te worden geschonken aan het onderscheid tussen topmatches en gemiddelde matches.

In het MER zal een overzicht worden gegeven van de hoogtes van de deelinfastructuren, inclusief het aantal bouwlagen in relatie tot de stedenbouwkundige voorschriften..

De juiste afstanden tot de verschillende voornaamste functies, gebouwen, bedrijven en/of activiteiten moeten vermeld en geïnterpreteerd worden in de respectievelijke disciplines en beleidsdomeinen. Specifieke aandacht moet gaan naar de locatie t.o.v. de universitaire ziekenhuizen.

Het is belangrijk om in het MER duidelijk de timing van het voorgenomen project op te nemen, dit ook in relatie met gekende uit te voeren en te exploiteren projecten of activiteiten in de onmiddellijke omgeving /studiegebied.

Er dient een grondige motivatie te worden opgenomen waarom de locatie 'Groothandelsmarkt' vanuit milieu-oogpunt een geschikte locatie is. In het ontwerp van Ruimtelijk Structuurplan Gent werden een aantal alternatieve locaties vooropgesteld. In het RUP werd de locatie aan de Groothandelsmarkt weerhouden (het enige locatiealternatief was daar het behoud van het huidige Ottenstadion). Aangezien het RUP dateert van vóór de planMER wetgeving was een planMER bij de RUP-procedure nog niet vereist. Er werd wel een volledige RUP-procedure - met mogelijkheid tot inspraak-doorlopen. In het projectMER dient te worden aangegeven waarom de alternatieve locaties (Flanders Expo en Blaarmeersen) niet weerhouden zijn zoals ook in de inspraakreacties is gevraagd.. Hierbij zal specifieke aandacht gaan naar milieuparameters.

Het project-Mer dient de verschillende functies van de deelinfastructuren als mogelijke inrichtingsalternatieven, al dan niet op verschillende locaties, te behandelen.

De "commerciële ruimte" op verdieping 2 vraagt om duiding evenals de mogelijke omvang en aard van "recepties en feesten" ( verdieping 3)

Alle geplande maatregelen inzake hergebruik van regenwater, buffering en infiltratie die in het project voorzien zijn, zullen duidelijk beschreven worden in het rapport en in de relevante discipline behandeld worden.

Het kennisgevingdossier geeft aan dat er maximaal 1.812 parkeerplaatsen voorzien worden op de terreinen aan de Groothandelsmarkt. Van deze 1.812 plaatsen, wordt in het kennisgevingsdossier aangegeven, "dat er 454 plaatsen niet worden gebruikt bij voetbalwedstrijden en grote manifestaties, uit veiligheidsoverwegingen i.f.v. evacuaties . De overblijvende plaatsen worden voorzien voor KAA Gent-supporters, spelers, VIP's en bezoekers." Voor de voorgestelde parkeerplaatsen binnen het projectgebied dient duidelijk aangegeven te worden of het plaatsen betreft voor personenwagens of voor bussen. Er dient gemotiveerd te worden of de 202 parkeerplaatsen, voorzien voor bezoekers voldoende zijn.

Op basis van welke normering of criteria is het aantal parkeerplaatsen bepaald?

Gesteld wordt dat hiermee voldaan wordt aan de voorschriften uit het RUP, maar deze zijn niet gekoppeld noch verantwoord vanuit milieudoelstellingen en/of -beoordeling omdat bij het RUP nog geen milieueffectbeoordeling was gevoegd! Daarom dat moet rekening gehouden worden met de ontheffingsvoorwaarden zoals geformuleerd onder punt 3. hierboven.

Bij de bespreking van de inspraakreacties, adviezen en ontwerp-richtlijnen op 12 september 06 is duidelijk geworden dat de projectbeschrijving volgens de kennisgeving wordt 'afgeslankt' qua aard en grootte van activiteiten en verduidelijkt. In het verslag van die vergadering is de uiteindelijke projectdefinitie nog niet 'woordelijk' opgenomen noch bevestigd door de initiatiefnemer.

Volgens de huidige inzichten en mededelingen n.a.v. van de beslissing over deze richtlijnen wordt ervan uitgegaan dat "volgens de huidige intenties van de initiatiefnemers" er geen "mega-evenementen " zullen georganiseerd worden.

Verduidelijkt moet worden wat met de formulering p.32 van de kennisgeving wordt bedoeld bij de parkingbestemming P4 " vrij te houden bij voetbalwedstrijden en grote manifestaties (bv. optredens).

In de MER-tekst zal dus uitsluitend gegeven worden over “die manifestaties” en zoals hoger reeds gevraagd de “multifunctionele grasmat”- hangt dit samen? - worden ze uitgesloten of niet? Wordt dit toch in een worst-case-scenario bekeken of niet? Dit moet dan zo verantwoord worden.

Het MER betreft immers de onderbouwing voor de vergunningsaanvraag. Indien later toch een vergunning voor activiteiten of optredens zou aangevraagd worden die meer, andere of specifieke milieueffecten zouden kunnen teweegbrengen dan is minstens een aanvulling van de milieueffectbeoordeling noodzakelijk. Dit is eigenlijk niet de aangewezen procedureweg, dit kan een hypothese betekenen op de ontwikkeling van de omgeving, dit levert onzekerheid in de buurt...Duidelijkheid is de boodschap.

Om aan de resterende parkeerbehoefte te voldoen worden satellietparkings voorzien. In het MER dient concreet uitgewerkt te worden hoeveel extra parkeerplaatsen nog noodzakelijk zullen zijn. Welke locaties hiervoor in aanmerking komen met een grondige motivering. Er dient aangegeven te worden waarom wordt geopteerd voor meerdere verspreide parkings.

Zijn er voorbeelden van elders over de deugdelijkheid en werking van dergelijke satellietparkings en de verbinding via shuttlebussen?

Het MER zal ook aangegeven hoe de shuttledienst concreet zal worden georganiseerd ( frequentie, aantal, tot hoelaat na de wedstrijd, enz...) en motiveren waarom dit de beste keuze is vanuit milieustandpunt, rekening houdend met mogelijkheden inzake stimuleren van openbaar vervoer, het dubbel gebruik eventueel, en de combinatie met ticketverkoop.

Voorts dient aangegeven hoe cumulatie met andere ‘evenementen’ (bv. openingsuren handel en beurzen in de omgeving) zal worden ondervangen, zowel op het terrein als rondom de voorgestelde locaties van de satellietparkings (rekening houdend met de flexibele speeluren o.a. omwille van TV-rechten en voetbalagenda). Is het realistisch voorgesteld in de kennisgeving te spreken van “de voetbalwedstrijden te plannen na het sluitingsuur van de handelszaken”, met minstens een halfuur overlap tussen de laatste wegrijdende klanten en de arriverende supporters!

De Lijn heeft geen plannen om naar de site van de Groothandelsmarkt een tramlijn door te trekken. De ontsluiting via openbaar vervoer zal via bussen moeten gebeuren. Naast de capaciteit van de 2 bestaande lijnen (lijn 65 en 67) dient in het MER uitgewerkt te worden hoe en op welke manier extra busvervoer kan worden voorzien. Hiervoor kan verwezen worden naar De Lijn, die in het kader van Netmanagement het potentieel van nieuwe reguliere bediening onderzoekt.

In het MER dient er rekening mee gehouden dat het bij voetbalmatches en/of (welke?) evenementen vooral belangrijk is het toekomstige verkeer te sturen. De parkings P1 en P6 moeten rechtstreeks bereikbaar zijn vanaf de Sluisweg die als buffer dient voor het toekomstige verkeer. De Sluisweg is dan bereikbaar vanaf R4-binnenring. Dat verkeer mag niet over de rotonde op Ottergemsesteenweg Zuid geleid worden. Die moet blijven functioneren voor het andere verkeer. Opstuwung tot op de R4 door toekomstig verkeer moet absoluut vermeden worden.

Een ongelijkvloerse kruising van de Ottergemsesteenweg Zuid voor voetgangers tussen parkings P1-P6 en het stadion is noodzakelijk voor de normale verkeersafwikkeling. Bij het ontwerp moet er afstemming gebeuren met het ontwerp van de rotonde met de aansluiting op R4.

Het MER zal tevens de voor- en nadelen van het nulalternatief (‘niets doen’) beschrijven.

Ook zal het nodig zijn het alternatief “verbeteren van de bestaande situatie” noodzakelijk zijn in afwachting van de aanleg van de rotondes ( zie ontwikkelingsscenario’s verder)

Aanvullend hierbij kan nog aangegeven worden dat:

- p21: De drie parkings op terrein A zijn P2, P3 en P4.
- P25: Er dient aangegeven te worden wat met de indeling ‘technieken’ op niveau 3 en 4 wordt bedoeld.

## 5 Juridische en beleidsmatige context

Art. 4. 3. 7. §1, 1°, f

De kennisgeving heeft opgave gedaan van het juridisch/ beleidsmatig kader dat voor dit MER van belang is.

Met betrekking tot het aspect mens-mobiliteit wordt onder meer verwezen naar het MOBER die is opgesteld voor de site van de Groothandelsmarkt. In het MER dient duidelijk aangegeven te worden welke uitgangspunten uit het MOBER (gegeven van 2002!) nog bruikbaar zijn voor het project dat hier voorligt, gegeven de gewijzigde projectdefinitie en de planning inzake openbaar vervoer. Voorts dienen de vervoersgegevens onder meer geactualiseerd te worden met de meetgegevens van IVA Infrastructuur van 2005 en dient rekening gehouden te worden met de resultaten van de mobiliteitsschets UZ-Heymanslaan.

Met betrekking tot de geplande maatregelen inzake hergebruik van regenwater, buffering en infiltratie dient rekening te worden gehouden met de randvoorwaarden uit de gewestelijke stedenbouwkundige verordening van 1 oktober 2004, de stedenbouwkundige vergunning van stad Gent en de voorwaarden uit het RUP.

Het MER zal zorgvuldig nagaan waar de relevantie van de juridische en beleidsmatige randvoorwaarden zich situeert en met name ook aangeven of de voorwaarde onderzoeksturend kan zijn dan wel procedurebepalingen bevat of een combinatie van beide. Het is van belang om ook tijdens het opstellen van het MER de stand van zaken hiervan op te volgen.

Aanvullend hierbij kan nog aangegeven worden dat:

- het mobiliteitsplan Vlaanderen dient te worden toegevoegd aan het juridisch/beleidsmatig kader.
- De tabel in deel 3 moet waar nodig geactualiseerd :RUP afbakening Stedelijk gebied Gent is vastgesteld op 16 december 2005.

## 6 Bestaande toestanden en milieueffecten

### 6.1 Bestaande toestand en ontwikkelingsscenario's

Art. 4. 3. 7. §1, 1°, g

Naast de elementen uit de kennisgeving m.b.t. de referentiesituatie dient het MER duidelijk aan te geven welke jaar als referentiejaar gebruikt wordt en/of op basis van welke inputgegevens de bestaande toestand wordt beschreven. Indien in een discipline gegevens uit een ander referentiejaar gebruikt worden, dient dit gemotiveerd te worden. Daarnaast dient duidelijk aangegeven te worden welke toestand de referentiesituatie is, meer specifiek voor of na de afbraakfase van de bestaande gebouwen.

De afbakening van het studiegebied dient grondig gemotiveerd te worden. M.b.t. de discipline mens-verkeer-lucht dient voldoende rekening gehouden te worden met de locaties van de pendelparkings.

Het aspect licht dient voldoende aan bod te komen in het MER, waarbij ondermeer aandacht dient besteed te worden aan het feit dat verlichting enkel functioneel mag zijn (vb. geen verlichting van parking 's nachts als er geen gebruik is, verlichting dient gericht te zijn,...). Verder kan ook verwezen worden naar de stedenbouwkundige voorschriften, waarbij aangegeven wordt dat een 'lichtplan' dient opgesteld te worden.

Voor wat betreft het aspect 'veiligheid' dient bijzondere aandacht besteed te worden aan mogelijke overlast voor en/of na voetbalmatches rekening houdend met de toegankelijkheid en de (niet-)

afsluitbaarheid van de bedrijventerreinen in de omgeving en van het UZ. De toegankelijkheid van het UZ dient uiteraard bij het toekomen en wegrijden van het autoverkeer van en naar het Arteveldestadion steeds gegarandeerd.

Relevante ontwikkelingsscenario's dienen beschreven te worden. Op basis van de beschikbare informatie dient de timing en fasering van de ontwikkelingsscenario's t.o.v. de voorgenomen projectontwikkeling aangegeven te worden.

De mogelijke relatie en cumulatie van effecten, rekening houdend met de "mobiliteitsschets site UZ Heymanslaan" (Vectris, 2005), wordt beoordeeld.

Relevante ontwikkelingsscenario's zijn onder meer de te voorziene rotondes die nodig zijn voor de afwikkeling van de door het project gegenereerde verkeer. De kans is zeer klein – volgens de huidige inzichten van de dienst Infrastructuur-Wegen wellicht niet – dat de rotondes zullen aangelegd zijn bij ingebruikname van het Arteveldestadion. Daarom moet het scenario uitgewerkt en beschreven worden voor de overgangperiode zonder rotondes waarbij het voetbalstadion in gebruik zou zijn met de bestaande weginfrastructuur, welke de gevolgen kunnen zijn en of welke maatregelen haalbaar en afdoende zijn.

Relevante ontwikkelingsscenario's zijn ondermeer de verschillende ontwikkelingen op de site Flanders X-po, de geplande infrastructurele ontwikkeling ter hoogte van het Sint-Pietersstation en de andere potentiële verkeersgenererende gekende plannen en projecten in het studiegebied of met relevante impact binnen het studie- en plangebied.

Indien er tijdens het opstellen van het MER andere ontwikkelingsscenario's naar voor zouden komen dienen deze toegevoegd te worden aan het afwegingskader. Het Richtlijnenboek m.e.r. deel 2 geeft verdere aanbevelingen met betrekking tot het gebruik van deze begrippen en de invulling ervan.

Aanvullend hierbij kan nog aangegeven worden dat:

- met betrekking tot de discipline bodem en grondwater:
  - ✓ dienen er, indien noodzakelijk (afhankelijk van de bestaande gegevens), boringen te gebeuren om voldoende informatie te hebben over de bodemgesteldheid en de grondwaterstand, ten einde ondermeer in te schatten of bemaling nodig is of niet;
  - ✓ de juridische en beleidsmatige context dient in het MER afgestemd te worden op het concrete project. Dit behelst het aangeven van hoeveel grondverzet er zal zijn, of er bestaande knelpunten zijn inzake bodemverontreiniging, ... ;
  - ✓ de correcte informatie m.b.t. particuliere grondwaterwinningen in het studiegebied kan gevonden worden op de website van [dov.vlaanderen.be](http://dov.vlaanderen.be) (waterwinning van UZ is niet opgenomen);
- met betrekking tot de discipline oppervlaktewater:
  - ✓ Hoe groot is het studiegebied concreet en welke waterlopen zitten er in vervat?
  - ✓ Er dient een schets van huidige en nieuwe buffering, afwatering en (gescheiden) riolering te worden opgenomen in het MER.
- met betrekking tot de discipline geluid en trillingen:
  - ✓ Er wordt verwezen naar het ontwerp KB uit 1991 van het ministerie van Volksgezondheid en Leefmilieu waar voor de parameter LAeq voor de periode dag (7-22) en nacht (22-7) een aantal richtwaarden en maximale waarden worden vooropgezet. Er dient nagezien te worden of de meest recente versie is gebruikt en aldus de periode niet dient in drie gesplitst nl. 07-19, 19-23, 23-7 en zo ook de maximale waarden en richtwaarden.
  - ✓ Er zullen twee extra meetpunten worden voorzien, één ter hoogte van het UZ Gent en één ter hoogte van de Proeftuinstraat, tenzij in het MER kan aangetoond worden dat deze punten niet nuttig/relevant zijn voor het MER.
  - ✓ De metingen worden uitgevoerd zodat ze bruikbaar zijn i.f.v. de berekeningen rekening houdend met het VLAREM-besluit van 22/07/05 en de geluidshinderindicatoren die daarvoor in dit verband relevant kunnen zijn gezien de ligging aan het kruispunt van 2 autosnelwegen en gelegen binnen de agglomeratie Gent waarvoor ook een geluidshinderkaart moet opgemaakt worden.

- met betrekking tot de discipline lucht:
  - ✓ Het studiegebied van de discipline lucht-gezondheid en discipline mens-verkeer dienen op elkaar afgestemd te worden.
- met betrekking tot de discipline fauna en flora:
  - ✓ In het MER dient verduidelijkt te worden of met 'site' het projectgebied wordt bedoeld;
  - ✓ Er dient geconcretiseerd hoe ruim de 'zone rond de site' is die zal worden besproken in het MER.
- met betrekking tot de discipline mens en verkeer:
  - ✓ dient het studiegebied uitgebreid te worden tot de potentiële locaties van de pendelparkings;
  - ✓ dient aandacht besteed te worden aan het huidig en gepland openbaar vervoersaanbod;
  - ✓ dient aandacht besteed te worden aan de huidige en geplande fietsvoorzieningen;
  - ✓ dient aandacht besteed te worden aan de huidige en geplande wandelvoorzieningen

Tijdens het opstellen van het MER dient gebruik gemaakt te worden van de disciplinespecifieke delen van Richtlijnenboek m.e.r. meer bepaald de hoofdstukken met betrekking tot (bronnen van) Basisinformatie, (afbakening van het) Studiegebied en (analyse van de) Referentiesituatie.

## **6.2 Milieueffecten en milderende maatregelen**

Art. 4.3.7. §1, 2°, a, b, c

Het kennisgevingsdossier geeft een overzicht van mogelijke te verwachten milieueffecten per discipline. In het project-MER moeten deze milieueffecten onderzocht en beoordeeld worden en in functie van het gevoerde effectenonderzoek dienen milderende maatregelen voorgesteld en uitgewerkt te worden. De methodologie voor de effectvoorspelling en het gehanteerde significantie- en beoordelingskader zal binnen elke discipline in het MER duidelijk worden omschreven en gemotiveerd.

De cumulatieve effecten bij realisatie van ontwikkelingsscenario's dienen in rekening gebracht te worden.

Er dient aandacht besteed te worden aan het aspect energie (-gebruik en -verbruik).

Aanvullend kan hierbij aangegeven worden dat:

- met betrekking tot de discipline bodem en grondwater:
  - ✓ een grondbalans zal opgesteld worden;
  - ✓ vermeld zal worden of het opstellen van een technisch verslag en bodembeheerrapport nodig is;
  - ✓ zal – indien beschikbaar – de conclusies van het technisch verslag en bodembeheerrapport opgenomen worden in het MER;
  - ✓ zal – ifv beschikbare informatie – aangegeven worden waar de af te voeren grond eventueel hergebruikt kan worden;
  - ✓ zal aangegeven worden of tussentijdse opslag van de afgegraven grond voorzien wordt en welke locaties in het projectgebied hiervoor wel of niet in aanmerking kunnen komen;
  - ✓ er zal aangegeven worden of er ook tijdens de aanlegfase bemaling nodig zal zijn, indien dit het geval is dan zal dit behandeld worden;
  - ✓ bij de beoordeling van de bemaling zal niet alleen oppervlakte als criterium genomen worden maar ook de bemalingsduur en diepte zal in rekening gebracht worden;
  - ✓ er zal – indien relevant - aandacht besteed worden aan verplaatsing van grondwaterverontreinigingen in het kader van bemaling;
  - ✓ er dient aandacht besteed te worden aan de potentiële impact van permanente ondergrondse constructies op de grondwaterstroming op lange termijn;
  - ✓ de elementen nodig om de watertoets te kunnen uitvoeren moeten aangereikt worden;
- met betrekking tot de discipline oppervlaktewater:



- ✓ bij de evaluatie van de effecten dient onder meer gebruik gemaakt te worden van de voorwaarden uit de gewestelijke stedenbouwkundige verordening van 1 oktober 2004 inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afval- en hemelwater;
- ✓ er dient aangegeven te worden of het afvalwater zal aangesloten worden op de collector Proeftuinstraat/Ottergemsesteenweg, dan wel zal gezuiverd worden via een eigen waterzuivering;
- ✓ de elementen nodig om de watertoets te kunnen uitvoeren moeten aangereikt worden;
- met betrekking tot de discipline geluid en trillingen:
  - ✓ de geluidsimpact van het parkeerbeleid te worden ingeschat;
  - ✓ de geluidsimpact van de megadancing te worden ingeschat;
  - ✓ bij de beoordeling zal een onderscheid gemaakt worden tussen de impact t.g.v. de exploitatie van de deelinfrastructuur (rekening houdend met de functies die er in kunnen plaatsvinden) en de impact t.g.v. de verkeersgeneratie van de exploitatie;
  - ✓ dient een meting te worden gedaan van het specifiek geluid voortgebracht door een voetbalmatch in een stadion van vergelijkbare grootte.
  - ✓ zal worden aangegeven welk berekeningsmodel wordt gebruikt voor het wegverkeer en welke contouren berekend worden voor het te verwachten extra wegverkeer in het gebied? Daarnaast dient te worden aangegeven welke grootheden zullen worden gebruikt (Lden, Lnight, contourverdeling dag - nacht)?
  - ✓ in het MER aangegeven wordt op welke manier de waarden van Lden en Lnight of welke andere geluidshinderindicatoren volgens het BVR van 22/07/2005 worden meegenomen in de berekeningen.
- met betrekking tot de discipline lucht:
  - ✓ zal bij de aanleg- en constructiefase aandacht besteed worden aan fijn stof;
  - ✓ kan het model CAR Vlaanderen worden gebruikt (gratis beschikbaar via [www.vlaanderen.be/lucht](http://www.vlaanderen.be/lucht));
  - ✓ dienen bij overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit, milderende maatregelen te worden uitgewerkt;
  - ✓ kan voor milderende maatregelen gebruik worden gemaakt van de studie (Immissieproblematiek tengevolge van het verkeer: knelpunten en maatregelen zie web. hiervoor vermeld); de link met de lopende studie “luchtkwaliteit - Stad Gent - en de bruikbaarheid of niet van de gegevens wordt aangegeven;
  - ✓ zal bij de beoordeling van de significantie op basis van “aantal woningen binnen een gebied waarin de normen benaderd of overschreden worden” het “aantal personen blootgesteld aan overschrijding norm” worden toegevoegd.
  - ✓ zal de link met volksgezondheid gelegd worden (zie mens);
- met betrekking tot de discipline mens-verkeer:
  - ✓ zal de voorziene hoeveelheid parkeerplaatsen geëvalueerd worden;
  - ✓ de interne circulatie m.b.t. parking en de ontsluiting zal geëvalueerd worden: hierbij zal ook rekening gehouden worden met onder meer mindervaliden en de zwakke weggebruikers;
  - ✓ zal de beschikbare ontsluitingsinfrastructuur i.f.v. de tijd geëvalueerd worden;
  - ✓ zal aandacht besteed worden aan de openbaar vervoers- en fiets- en wandelvoorzieningen; hoe kunnen bv. op korte tijd (1u voor en na een wedstrijd – cf. mobiliteitsstudie ‘groothandelsmarkt’ 2500 à 3.100 openbaar vervoersgebruikers al naargelang 15.000 of 20.000 toeschouwers ) vervoerd worden?
  - ✓ zal aandacht besteed worden aan de gegarandeerde doortocht van noodinterventies van het UZ;
  - ✓ dient aangegeven te worden dat één van de fiets- en groenassen opgenomen in het RSG de Ringvaart kruist ter hoogte van de Ottergemsesteenweg-Zuid en verder loopt via de linkeroever van het Kanaal van Zwijnaarde. Zowel de brug als de weg langs Domo zijn

verboden voor auto's. Dit concept wordt niet langer gevolgd bij de heraanleg en nieuwe knooppunt t.h.v. van het Eilandje van Zwijnaarde. In het MER dient een alternatief voorstel te worden uitgewerkt;

- ✓ zal aandacht besteed worden aan de gevoelige bevolkingsgroepen en aan het aantal inwoners die blootgesteld worden aan overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen, deze laatste dienen in kaart gebracht te worden. Deze aspecten kunnen ook behandeld worden onder de discipline lucht, het MER dient duidelijk aan te geven waar en hoe dit behandeld wordt;
  - ✓ het zal aangewezen zijn een overeenkomst te sluiten om de aspecten ' veiligheid en bereikbaarheid , overlast, voor-tijdens en na matches in goede banen te leiden tussen de respectievelijke partners (Stad Gent (politie-verkeer) , Arteveldestadion, voetbalclub-supportersvereniging, UZ, andere bedrijven in de onmiddellijke omgeving,... – gelinkt aan de elementen uit het Mer ).
- met betrekking tot de discipline mens-ruimtelijke ordening:
    - ✓ zal aandacht besteed worden aan de kwalitatieve/functionele aspecten van het functioneren van activiteiten, bedrijven en projecten in de omgeving onder invloed van ,...door aanwezigheid van ...het Arteveldestadion en de uitbating ervan , meer specifiek het voetbalgebeuren en of gelijkaardige evenementen van die omvang;
  - met betrekking tot de discipline fauna en flora:
    - ✓ kan reeds een aanzet tot beplantingsplan worden opgenomen
  - met betrekking tot de discipline monumenten en landschappen:
    - ✓ zal er voldoende aandacht besteed worden aan de impact-analyse van de visueel ruimtelijke effecten op de relevant bepaalde afstanden;

### **6.3 Vergelijking van de alternatieven**

Art. 4. 3. 7. §1, 2<sup>o</sup>,e

Het MER zal duidelijk de methodologie beschrijven om de eventuele alternatieven ( zie voorgenomen project en alternatieven) op basis van hun effecten t.o.v. elkaar af te wegen. Bij de afweging van de (verschillende) alternatieven zal ook het nulalternatief opgenomen worden.

Het rapport zal aantonen of het voorgestelde project aangevuld met milderende maatregelen het best haalbare project is voor het milieu, ook op lange termijn.

## **7 Leemten in de kennis**

Art. 4. 3. 7. §1, 4<sup>o</sup>

Het MER dient opgave te doen van de leemten in de kennis die tijdens het uitvoeren van het onderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen opgedeeld worden naar aard van de leemte waarbij dan onderscheid dient gemaakt te worden tussen leemten met betrekking tot het project, met betrekking tot de inventaris en aangaande methode en inzicht.

Het MER zal eveneens aangeven hoe met deze leemten omgegaan is en hoe zij kunnen doorwerken naar de besluitvorming.

## **8 Monitoring en evaluatie**

Art. 4. 3. 7. §1, 2<sup>o</sup>, d

In het MER zal per discipline aangegeven worden of er eventueel opvolgingsmaatregelen voor te stellen zijn, bijvoorbeeld vanuit de vergunningsreglementering of vanuit de leemten in de kennis.

## **9 Integratie en eindsynthese**

Art. 4. 3. 7. §1, 2°, e

In een afzonderlijk deel zal het rapport een discipline-overschrijdende, leesbare samenvatting geven over de verwachte gevolgen voor het milieu en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen deze kunnen milderen.

De elementen welke noodzakelijk zijn voor de "Watertoets" uit het Decreet Integraal Waterbeheer moeten hierin opgenomen worden. De eindsynthese dient een conclusie m.b.t. de haalbaarheid van het project te bevatten.

## **10 Tewerkstelling, investering en gebruikte materialen**

Art. 4. 3. 7. §1, 3°

In dit hoofdstuk geeft het rapport aan welke de verwachte tewerkstellings- en investeringseffecten zijn van de voorgenomen activiteiten. Daarnaast zal in dit hoofdstuk ook aangegeven worden welke materialen gebruikt zullen worden.

## **11 Niet-technische samenvatting**

Art. 4. 3. 7. §1, 5°

De niet-technische samenvatting vormt een afzonderlijk leesbaar deel van het rapport dat de essentie van de overige delen beknopt weergeeft. Het relevant kaartmateriaal dient deel uit te maken van de niet-technische samenvatting, als het kaartmateriaal als een afzonderlijke bundel deel uitmaakt van het MER, dan volstaat het om te verwijzen naar de relevante kaarten in de bundel. De tekst moet zodanig geschreven zijn dat zij begrijpelijk is voor de gemiddelde lezer.

Deze niet-technische samenvatting wordt in het MER opgenomen en tevens in digitale vorm aangeleverd.

8 november 2006,

ir. K. DESMET  
Afdelingshoofd

## Bijlagen

Bijlage 1: Bekendmaking en terinzagelegging te Gent-Gentbrugge van 4 augustus tem 2 september 2006

Bijlage 2:

- Eén inspraakreactie naar aanleiding van de terinzagelegging van 4 augustus tem 2 september 2006 bij de stad ingediend (Group Vandemoortele)
- Drie inspraakreacties ingediend bij de Dienst Mer (Group Vandemoortele, Gents Milieufrent en UZ Gent)

Bijlage 3: Lijst van de administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen die schriftelijk gereageerd hebben op het kennisgevingsdossier dat door de initiatiefnemer werd rondgestuurd op 13 juli 2006 of op de bespreking van de ontwerprichtlijnen van 11 september 2006 reageerden en waarmee rekening werd gehouden in deze richtlijnen:

- Afdeling Lucht, Hinder, Milieu en gezondheid, Dienst Lucht, Koning Albert II-laan, 1000 Brussel
- IVA VMM, afdeling Kwaliteitsbeheer, DVP Milieuvergunningen Dender, Bovenschelde en Gentse Kanalen, A. Van de Maelestraat 96, 9320 Erembodegem
- Afdeling Lucht, Hinder, Milieu en gezondheid, Dienst Hinder en Risicobeheer, Koning Albert II-laan, 1000 Brussel
- Agentschap Infrastructuur, Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen, Bollebergen 2B bus 12, 9052 Zwijnaarde
- Stad Gent, milieudienst, Botermarkt 1, 9000 Gent
- Ovam, Stationstraat 110, 2800 Mechelen
- De Lijn, Motstraat 20, 2800 Mechelen
- Provinciebestuur Oost-Vlaanderen, Gouvernementstraat 1, 9000 Gent

Bijlage 4: Lijst van de administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen die hebben laten weten geen opmerkingen te hebben op de inhoudsafbakening en methodologie van het kennisgevingsdossier dat door de initiatiefnemer werd rondgestuurd op 13 juli 2006:

- Agentschap R-O Vlaanderen, Onroerend Erfgoed, Koning Albert II-laan 19 bus 3, 1210 Brussel
- Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid, afdeling Toezicht Volksgezondheid, Elfjulistraat 45, 9000 Gent
- LNE, Afdeling Milieuvergunningen, dienst Oost-Vlaanderen, Apostelhuizen 26K, 9000 Gent
- Agentschap voor Natuur en Bos, Gebroeders Van Eyckstraat 4-6, 9000 Gent
- Agentschap R-O Vlaanderen, cel onroerend erfgoed, Gebroeders Van Eyckstraat 4-8, 9000 Gent

Bijlage 5: Lijst van de administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen die werden uitgenodigd om reactie te geven maar die niet schriftelijk reageerden op het kennisgevingsdossier dat door de initiatiefnemer werd rondgestuurd op 13 juli 2006 en ook niet aanwezig waren op de bespreking van de ontwerprichtlijnen van 11 september en waarmee dus ook geen rekening werd gehouden in deze richtlijnen:

- Ruimtelijke Ordening Woonbeleid en Onroerend Erfgoed, Cel Stedenbouwkundige Vergunningen Oost-Vlaanderen, Gebroeders Van Eyckstraat 4-6, 9000 Gent
- IVA VMM, afdeling Water, Elfjulistraat 43, 9000 Gent
- IVA VMM, Gasthuisstraat 42, 9320 Aalst
- MOW, mobiliteitscel, Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel