



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

## **Project-MER-Verslag**

### **Goedkeuring milieueffectrapport**

#### **Project:**

**“Arteveldestadion en aangrenzende infrastructuur”**

#### **Initiatiefnemer:**

**CVBA Arteveldestadion  
Wilderoosstraat 2-4  
9000 Gent**

27 juli 2007

PRMER-01149-GK

## 1 Inleiding

CVBA Arteveldestadion heeft het voornemen om enerzijds een voetbalstadion op te richten en te exploiteren en anderzijds een hotel met meeting- en congresfaciliteiten, een ruimte voor kleinschalige kleinhandel, een ruimte voor kantoorachtigen en een kantoorgebouw op te richten op de site van de voormalige Groothandelsmarkt aan de Ottergemsesteenweg te Gent. Het voorgenomen project wordt in het rapport voldoende ruimtelijke gesitueerd op kaart en in de tekst.

De ontwikkeling van het voorgenomen project is inzake ruimtelijke bestemming mogelijk op de site van de voormalige Groothandelsmarkt op basis van het gemeentelijk RUP nr.60 Akkerhagestraat/Ottergemsesteenweg. In het RUP stemt het projectgebied overeen met 'zone voor gemengd project'. Dit wordt voldoende toegelicht in deel 3.1 van het rapport en in bijlage 3.1 en 3.2 van het rapport.

Het voorgenomen project is MER-plichtig volgens bijlage II rubriek 10b van het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage zijnde "stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen m.b.t. de bouw van 1000 of meer woongelegenheden, of met een brutovloeroppervlakte van 5000 m<sup>2</sup> handelsruimte of meer, of met een verkeersgenererende werking van pieken van 1000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur".

Voor het voorgenomen project dient een stedenbouwkundige en een milieuvergunning aangevraagd te worden.

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.

De richtlijnen werden betekend op 9 november 2006. Tijdens de milieueffectrapportage werd er overleg gepleegd: de ontwerprichtlijnen werden besproken met de betrokkenen op 11 september 2006, het ontwerpbericht werd naar de verschillende administraties rondgestuurd voor opmerkingen en er werd een ontwerpberichtbespreking georganiseerd op 16 april 2007. Het verslag van de ontwerpberichtbespreking werd op 8 juni 2007 rond gestuurd ter goedkeuring naar de betrokkenen. Het definitieve milieueffectrapport werd reeds ontvangen op 14 mei 2007 en de goedkeuring ervan wordt met dit goedkeuringsverslag betekend.

Het milieueffectrapport heeft invulling gegeven aan de richtlijnen die overeenkomstig artikel 4.3.5§1 van het decreet betreffende de milieueffect - en veiligheidsrapportage van 18 december 2002 (BS 13 februari 2003) werden vastgesteld en aan de opmerkingen geformuleerd tijdens de ontwerpberichtbespreking. Het MER bevat voldoende informatie om het aspect milieu een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming.

## 2 Vorm en presentatie

Het milieueffectrapport is globaal naar presentatie beoordeeld een verzorgd document geworden. De nodige kaarten zijn gebundeld in een afzonderlijk kaartenboek.

Het rapport bevat, op p.29 bij de toelichting i.v.m. het RUP nr.60 Akkerhagestraat/Ottergemsesteenweg, een foutieve verwijzing naar de bijlagen. Er wordt verwezen

naar bijlage 2.1 en 2.2 in plaats van naar bijlage 3.1 en 3.2. Dit werd reeds opgemerkt bij de bespreking van de ontwerpversie van het rapport.

De teksten in het rapport zijn niet altijd volledig op elkaar afgestemd, bijvoorbeeld m.b.t. de ontwikkelingsscenario's (nl. de andere geplande stedenbouwkundige projecten) wordt op p.25 in de mate van het mogelijke en zoals gevraagd op de ontwerp tekstbespreking de timing van uitvoering en/of exploitatie van deze projecten vermeld. Onder deel 4 van het rapport (p.43) wordt er gezegd dat de timing van onder meer de aanleg van de geplande rotondes t.h.v. de op- en afrit van de E17 (zie 6.1 bestaande toestand en ontwikkelingsscenario's) nog niet vastligt, terwijl er op p.25, als aanvulling naar aanleiding van de ontwerp tekstbespreking wel meer concreter gegevens hieromtrent zijn opgenomen.

### **3 Doelstelling, verantwoording en besluitvorming**

art.4.3.7.§ 1,1°, a en b

De doelstelling en verantwoording van het project met inbegrip van de locatie is voldoende gebeurd in het MER.

Er wordt voldoende aandacht besteed aan de procedure voor het toekomstige vergunningsproces voor een stedenbouwkundige vergunning. De procedure voor het toekomstige vergunningsproces voor de milieuvergunning wordt niet beschreven in het rapport. Voor het voorgenomen project dient nochtans ook een milieuvergunning aangevraagd worden, zoals aangegeven op p.10 van het rapport.

### **4 Voorgenomen project en alternatieven**

art.4.3.7.§ 1,1°,c, d en e

Het voorgenomen project betreft de oprichting en exploitatie van een voetbalstadion voor maximaal 20.000 toeschouwers. De verdeling van de zitplaatsen voor de 20.000 toeschouwers wordt toegelicht op p.19 van het rapport. Als men de maximale som maakt van de op p.19 vermelde zitplaatsen, dan blijkt er een discrepantie met mogelijke doorwerking naar milieueffecten (vooral voor de discipline mobiliteit) te zijn. De som van de maximale zetelverdeling bedraagt namelijk 21.000 (nl. 1.500 voor VIP's, 2.000 voor de supporters van de bezoekende ploeg en 17.500 voor de AA Gent supporters), in plaats van 20.000. Het is evenwel niet duidelijk uit het rapport af te leiden hoe de zetelverdeling beschouwd moet worden nl. voor de supporters van de bezoekende ploeg is er sprake van 1.000 à 2.000 zitplaatsen en voor de AA Gent supporters is er sprake van 16.500 à 17.500 zitplaatsen. Als beide maximale scenario's gecombineerd worden, dan komt men aan 21.000 zitplaatsen. Het rapport kan dan ook niet gebruikt worden om te voegen bij een vergunningsaanvraag met deze capaciteit. De extra effecten voor mobiliteit zijn niet onderzocht voor deze maximale combinatie. In de effectbespreking bij de discipline mens-verkeer zijn enkel de effecten beschreven en beoordeeld voor 20.000 toeschouwers. In de effectbespreking bij de discipline mobiliteit gaat men uit van 20.000 toeschouwers en de volgende verdeling van zitplaatsen op p.163: 2.000 voor VIP's, 1.500 voor de bezoekers en 16.500 voor supporters van AA Gent. De wijziging in aantallen van de doelgroepen kan een effect hebben, aangezien er in de discipline mens-verkeer er uitgegaan is van een strikte scheiding over het wegennet van de doelgroepen i.f.v. de toegang tot de parkings aan het stadion.

Naast voetbalactiviteiten kan het openluchtgedeelte van het stadion ook gebruikt worden voor andere openluchtmanifestaties met een maximale capaciteit van 20.000 toeschouwers. Het rapport geeft op p.19 expliciet aan dat 'muziekconcerten en andere geluidsintensieve activiteiten/manifestaties' niet voorzien worden en dus ook geen deel uitmaken van de toekomstige vergunningsaanvraag en daarom niet onderzocht worden in het MER. Dit betekent concreet dat het voorliggende MER dus nooit kan gevoegd worden bij een vergunningsaanvraag m.b.t. bovenstaande activiteiten (muziekconcerten en andere geluidsintensieve activiteiten/manifestaties). Het rapport vermeldt op p.19 dat de beperking van alle vormen van hinder veroorzaakt door niet-voetbalgebonden openluchtmanifestaties zal gebeuren

via een convenant afgesloten tussen CVBA Arteveldestadion, AA Gent, de Stad Gent en het UZ (als locatie voor kwetsbare en gevoelige bevolkingsgroepen). Het convenant is niet als bijlage bij het rapport gevoegd, evenmin als een samenvatting van de krachtlijnen uit het convenant. De reden die hiervoor vermeld wordt in het rapport is, dat bij de indiening van het rapport (op 14 mei 2007) het convenant nog niet volledig rond was. De Dienst Mer heeft dus op dit ogenblik geen zicht op de afspraken inzake beperking die opgenomen zijn in het convenant.

In het intern gedeelte van het voetbalstadion plant men naast de voetbalgebonden functies (10.000 m<sup>2</sup>) en ruimte voor circulatie (10.000 m<sup>2</sup>) ook een cafetaria (6.000 m<sup>2</sup>) en retail (20.000 m<sup>2</sup> bruto-oppervlakte overeenstemmend met 12.000 m<sup>2</sup> netto winkelloppervlakte en 8.000 m<sup>2</sup> opslag en kantoorruimte voor de winkels). Het intern gedeelte bevat nog een niet-ingevulde restruimte van 14.000 m<sup>2</sup>. Het rapport geeft op p.20 aan dat deze ruimte vermoedelijk ingevuld zal worden door een bowling en een wellnesscenter. Daarnaast behoort een sporthal ook tot de mogelijkheden. Een dancing van 2.500 tot 3.000 m<sup>2</sup> is nog niet voorzien maar kan wel volgens de voorschriften uit het gemeentelijk RUP nr.60 Akkerhagestraat/Ottergemsesteenweg. De effecten van deze mogelijke invullingen zijn behandeld in de discipline mobiliteit. In de discipline geluid en trillingen is er geen effectbespreking gebeurd voor een dancing (zie 6.2 milieueffecten en milderende maatregelen).

Het voorgenomen project omvat, naast het voetbalstadion, ook de oprichting van een hotel (ca 100 hotelkamers op zone B), ruimte voor kantoorachtigen (meer bepaald een gebouw met drie verdiepingen en een totale grondoppervlakte van 3.710 m<sup>2</sup> op zone B), een kantoorgebouw (meer bepaald een gebouw met een totale grondoppervlakte van 1.000 m<sup>2</sup> bestaande uit 10 bouwlagen op zone C) en een commerciële ruimte (meer bepaald met een grondoppervlakte van 8.160 m<sup>2</sup> en één bouwlaag op zone C).

Op het terrein naast het voetbalstadion (op de kaarten aangeduid als zone C) is er nog een terrein van 1,9 ha waarvan de mogelijke invulling nog niet gekend is. Dit terrein kan eventueel een parkeerplaats worden met enkele honderden parkeerplaatsen. Dit scenario is mee behandeld in de discipline mens-verkeer (zie 6.2 milieueffecten en milderende maatregelen).

De zones A (het voetbalstadion zelf), B en C zijn duidelijk zichtbaar op figuur 2.5.

Voor het totale project worden 1.812 parkeerplaatsen voorzien nl. door de aanleg van zes parkings waarvan twee ondergrondse (één op zone B met 1 ondergrondse verdieping en één op zone C met maximaal 2 ondergrondse verdiepingen). De resterende behoefte aan parkeerplaatsen zal ingevuld worden door gebruik te maken van satellietparkings. Het rapport bevat een oplijsting van parkings die hiervoor in aanmerking komen en geeft aan voor welke parkings (met inbegrip van het aantal parkeerplaatsen) er reeds een overeenkomst gesloten is. De verdeling van het autoverkeer naar de satellietparkings en de verplaatsing van de shuttlebussen van en naar het stadion zijn behandeld in de effectbespreking.

De ontsluiting van de site bij voetbalwedstrijden en buiten voetbalwedstrijden wordt op figuur en in de tekst voldoende toegelicht. De noodzaak van drie rotondes nl. twee aan het op- en afrittencomplex van de E17 en één ter hoogte van de Groothandelsmarktsite wordt duidelijk vermeld bij de projectbeschrijving.

De projectbeschrijving is voldoende duidelijk gebeurd in het rapport.

Het rapport vermeldt op p.18 dat de projectbeschrijving (waaruit bovenstaande cijfergegevens zijn overgenomen) in het rapport gebeurd is op basis van de stand van zaken inzake invulling van het voorgenomen project van januari 2007. De milieueffectbespreking is gebeurd op basis van deze gegevens waarbij evenwel voor alle economische functies uitgegaan is van de maximale invulling inzake vloeroppervlakte die wordt toegestaan door het gemeentelijk RUP nr.60 Akkerhagestraat/Ottergemsesteenweg. De visies inzake invulling en inrichting van het voorgenomen project zijn verder ontwikkeld en de stand van zaken m.b.t. deze visies van 30 maart 2007 is opgenomen in hoofdstuk 8 van dit rapport. De wijzigingen tussen de projectbeschrijving op basis van de gegevens van januari 2007 en deze van 30 maart 2007 worden in hoofdstuk 8 voldoende toegelicht.

De wijzigingen in milieueffecten ten gevolge van deze aangepaste invulling en inrichting worden eveneens beschreven en beoordeeld in hoofdstuk 8 van het rapport (zie 9. integratie en einsynthese). Eventuele nieuwe wijzigingen inzake inrichting die nog ontwikkeld zouden zijn na 30 maart 2007 en die opgenomen zouden zijn in het voorstel tot vergunningsaanvraag, zijn niet beoordeeld op hun milieueffecten of op het feit of deze al dan niet een wijziging inzake milieueffecten veroorzaken. Dit betekent dan ook concreet dat het voorliggende rapport niet gevoegd kan worden bij vergunningsaanvragen met een inrichting die afwijkt van deze behandeld in dit rapport.

De fasering van het voorgenomen project wordt voldoende toegelicht in hoofdstuk twee van het rapport. Ook de fasering van de andere geplande stedenbouwkundige projecten (onder meer de aanleg van twee rotondes op de as Heymanslaan-Otergemsesteenweg-Zuid) in de omgeving van het voorgenomen project komen in de mate van het mogelijke (de beschrijving is afhankelijk van de beschikbare informatie) voldoende aan bod (zie deel 6.1 bestaande toestand en ontwikkelingsscenario's).

De uitgevoerde afweging inzake locatiealternatieven rekening houdende met milieu-aspecten gebeurt voldoende in deel 2.2.3. 'verantwoording van de site 'Groothandelsmarkt' als locatie'. Bij deze afweging wordt vermeld dat de openbaar vervoersontsluiting van de locatie Groothandelsite veel zwakker is dan deze van het Flanders Expo. Dit blijkt ook uit de bespreking van de bestaande toestand en uit de effectbespreking (zie deel 6.1 bestaande toestand en ontwikkelingsscenario's en deel 6.2 milieueffecten en milderende maatregelen). In het rapport worden verder dan ook geen locatiealternatieven behandeld. Het MER motiveert eveneens voldoende waarom er geen beleids- en uitvoeringsalternatieven in het rapport behandeld worden.

## **5 Juridische en beleidsmatige context**

art.4.3.7.§ 1,f

De - voor het project relevante - juridische en beleidsmatige randvoorwaarden worden voldoende aangegeven in deel 3 van het rapport. Waar nodig worden de relevante randvoorwaarden verder uitgewerkt in de respectievelijke discipline(s).

Op de ontwerp tekstbespreking werd gevraagd om deze randvoorwaarden aan te vullen met het reductieprogramma gevaarlijke stoffen i.f.v. de discipline oppervlaktewater. Deze aanvulling is niet gebeurd bij het deel juridische en beleidsmatige randvoorwaarden in het MER. Het reductieprogramma gevaarlijke stoffen wordt in dit rapport wel gehanteerd in de discipline oppervlaktewater, meer bepaald om de maximale oppervlaktewaterlozingsnorm voor Zink te bepalen.

## **6 Algemene methodologische aspecten**

De door erkende deskundigen behandelde disciplines in het MER zijn bodem, grondwater, oppervlaktewater, geluid en trillingen, lucht, fauna en flora, monumenten en landschappen en materiële goederen in het algemeen, mens-ruimtelijke aspecten en mens-verkeer. Het rapport behandelt één van de meeste kritische disciplines voor het voorgenomen project nl. mens-verkeer als allerlaatste discipline in het rapport. De discipline mens-verkeer levert input gegevens aan de disciplines geluid en trillingen en lucht, deze disciplines worden in het rapport uitgewerkt voor de discipline mens-verkeer. Door middel van verwijzingen in de tekst is het wel duidelijk welke elementen uit de disciplines lucht en geluid en trillingen komen van de discipline mens-verkeer, maar niettemin was het logischer en meer bevorderlijk voor de leesbaarheid van het rapport geweest als de discipline mens-verkeer voor de disciplines lucht en geluid en trillingen zou behandeld worden. Deze aanpassing i.f.v. de leesbaarheid werd gevraagd op de ontwerp tekstbespreking.

De aspecten mens-gezondheid, veiligheid (meer bepaald verkeersveiligheid), licht en energie en grondstoffenvoorraden worden behandeld door de coördinator.

Het aspect energie is onvoldoende uitgewerkt in het rapport. In de richtlijnen werd nochtans gesteld 'er dient aandacht besteed te worden aan het aspect energie (-gebruik en -verbruik)'. Op de ontwerptekstbespreking werd gevraagd om in het rapport 'm.b.t. tot energieverbruik de aspecten m.b.t. energie die reeds vervat zijn in het projectvoorstel aan te geven eveneens als eventuele aandachtspunten i.f.v. verdere toekomstige detailuitwerking van het voorgenomen project'. Het rapport stelt enkel op p.42 dat 'de opdrachtgever een gespecialiseerd bureau heeft aangesteld m.b.t. de energie-aspecten van het project'. Een correctere invulling aan de richtlijnen en de opmerking op de ontwerptekstbespreking was aangewezen geweest. Energie is een beleidsdomein dat deel uitmaakt van de milieueffectrapportage. De conclusie of de randvoorwaarden die het gespecialiseerd bureau zal hanteren of gehanteerd heeft, had men kunnen opnemen in het MER en dienen uitgewerkt te worden i.f.v. vergunningsaanvragen.

Het aspect veiligheid meer bepaald verkeersveiligheid is voldoende behandeld in de discipline mens-verkeer. Het aspect licht is voldoende behandeld in de disciplines monumenten en landschappen en mens-ruimtelijke aspecten.

Deel 4.3 van het rapport bevat een beknopt maar voldoende duidelijk ingreep-effectenschema.

De afbakening van het studiegebied wordt voor de meeste disciplines voldoende onderbouwd en duidelijk op kaart voorgesteld. Voor de discipline oppervlaktewater stemt de afbakening op p.60 niet overeen met deze voorgesteld op figuur 5.2.1. In de tekst wordt gesteld dat het studiegebied begrensd wordt door de westelijke rand van het projectgebied, uit de figuur valt af te leiden dat de begrenzing ten westen gebeurt door de E17 en niet door de westelijke rand van het projectgebied.

De gehanteerde methodologie wordt per discipline duidelijk uiteengezet en toegepast.

Er wordt een algemeen significantiekader voor de effectuitdrukking en beoordelingschaal voorgesteld in het rapport, het betreft een 7-waardige schaal. Deze wordt in alle disciplines toegepast. In deel 6 van het rapport wordt in een tabel per discipline het resterend effect na integratie van milderende maatregelen voldoende aangegeven. De relatie tussen significantie van effecten en de effectuitdrukking/beoordelingschaal wordt niet voor alle effectgroepen expliciet aangegeven.

## **6.1 Bestaande toestand en ontwikkelingsscenario's**

art.4.3.7.§ 1,1°, g

De referentiesituatie is per discipline duidelijk beschreven en de relevantie ontwikkelingsscenario's worden voldoende toegelicht.

Als relevante ontwikkelingsscenario's worden onder meer de sluiting van de R4-zuid (met het deelproject aanleg van twee rotondes op de as Heymanslaan-Ottergemsesteenweg Zuid), wijziging van interne circulatie van het UZGent (met als voornaamste wijziging de ontsluiting die in de toekomst zou verlopen via de C. Heymanslaan), Flanders X-po, Eiland Zwijnaarde en station Gent –Sint-Pieters beschouwd.

Voor de discipline *mens-verkeer* worden volgende ontwikkelingsscenario's cijfermatig meegerekend: station Gent-Sint-Pieters (met inbegrip van de parking en de verbindingsweg met de R4), Flanders X-po en de wijziging in ontsluiting van het UZ. Voor de doortrekking van de R4-zuid wordt enkel rekening gehouden met de hieruit mogelijk volgende gewijzigde bereikbaarheidsstructuur voor de groothandelsmarktsite. Dit wordt voldoende gemotiveerd in deel 5.2.8.4 van het rapport.

Bij de discipline *mens-verkeer* worden de bestaande knelpunten inzake autoverkeer, openbaar vervoer en fietsverkeer voldoende beschreven. Onder meer volgende aspecten komen hierbij aan bod: de aansluitingspunten van de Ottergemsesteenweg-Zuid met de E17 en de R4 vormen knelpunten die aanleiding geven tot filevorming,, meer bepaald vooral tijdens de avond- en ochtendspits in de week, en het feit dat het huidige openbaar-vervoeraanbod in de directe omgeving van de Groothandelsmarkt te beperkt is.

M.b.t. *bodem en grondwater* meldt OVAM in hun schrijven aan de dienst Mer van 11 juni 2007 (als reactie op het ontvangen verslag van de ontwerp tekstbespreking) volgend aandachtspunt: *'ter hoogte van de magazijnen 45-49 op kadastraal perceel 602x dient een ambtshalve bodemsanering te worden uitgevoerd voor de aanwezige bodemverontreiniging met minerale olie langs en gedeeltelijk onder het gebouw. Hierbij wensen wij te streven naar een geïntegreerde aanpak waarbij bijvoorbeeld in het kader van de herontwikkeling het bestaande gebouw wordt afgebroken, waarna in opdracht van OVAM de ambtshalve bodemsanering kan worden uitgevoerd. Deze bodemsanering zal vermoedelijk bestaan uit een ontgraving met grondwaterbemaling eventueel gevolgd door een korte aanvullende grondwateronttrekking'*. In het schrijven werd gemeld dat OVAM hierover reeds contact heeft opgenomen met de initiatiefnemer van het voorgenomen project. I.f.v. timing en fasering en aan te vragen vergunningen en meldingen t.g.v. het voorgenomen project dient hier rekening mee gehouden te worden.

## 6.2 Milieueffecten en milderende maatregelen

art.4.3.7.§ 1,2°, a, b, c

De milieueffecten zijn voldoende beschreven en beoordeeld in de verschillende disciplines. Waar nodig worden concrete milderende maatregelen voorgesteld.

In de discipline *mens-verkeer* wordt de verkeersgeneratie t.g.v. het voorgenomen project ingeschat (zie hierbij evenwel bovenstaande opmerking i.v.m de geplande capaciteit van het voetbalstadion onder 4. voorgenomen project en alternatieven), de referentieperiode en distributiepatroon bepaald en gebeurt een capaciteitbeoordeling. M.b.t. de twee geplande rotondes op de as Heymanslaan-Ottergemsesteenweg-Zuid wordt zowel de situatie met de rotondes als de situatie zonder rotondes beoordeeld inzake capaciteit en dit voor het voetbalmoment met maximale capaciteit en voor de complementaire functies. Een capaciteitsbeoordeling van de toekomstige rotonde t.h.v. het voetbalstadion (Ottergemsesteenwegzuid/R4/Sluisweg) gebeurt niet, deze leemte wordt voldoende gemotiveerd. Deze aspecten worden voldoende beschreven en beoordeeld evenals de verkeersveiligheid en de parkeerdruk. Inzake parkeren en de hieraan gekoppelde mobiliteitseffecten rekent men met een worst case scenario nl. een scenario met 500 extra parkeerplaatsen.

De situatie zonder rotondes voor de complementaire functies wordt voor de kruispunten Heymanslaan-E17 en Ottergemsesteenweg-Zuid-E17 op vrijdagavond tijdens de spits beoordeeld als een sterk significant negatief effect, gezien de afwikkelingsproblemen en de hoge verzadigingsgraden die aanleiding zullen geven tot filevorming. Tot het verkeer dat afwikkelingsproblemen zal kennen op vrijdagavond tijdens de spits, behoren ook de ziekenwagens van het UZ. De complementaire functies hebben dus een invloed op de bereikbaarheid van de omliggende functies (onder meer van het UZ Gent). Als milderende maatregel wordt onder meer voorgesteld om de projectontwikkeling van sterk autogenererende activiteiten (zoals kantoren, retail, leisure,...) tijdens de spitsmomenten te beperken zolang de rotondes niet gerealiseerd zijn. Bij het voetbalmoment op zaterdagavond is er wel een sterke verkeerstoename maar is de filevorming, kortstondiger en lichter aangezien de verzadigingsgraden veel lager liggen. Deze situatie wordt beoordeeld als een matig negatief effect.

Voor de situatie met rotondes worden zowel voor de complementaire functies als voor het voetbalmoment verschillende uitvoeringsalternatieven van de rotondes beoordeeld naar capaciteit. Rekening houdende met het voetbalmoment kunnen de bestaande voorstellen inzake rotondes gehanteerd worden, voor de complementaire functies bevat het rapport een aantal voorstellen tot aanpassing van de rotondes om de capaciteit te verbeteren. Een aantal van deze voorstellen dient nog getoetst te worden op hun ruimtelijke inpasbaarheid. Deze aftoetsing kan eventueel gebeuren in functie van het definitief ontwerp van de rotondes. Het is wel belangrijk dat de omvang van de ontwikkeling van de complementaire functies afgestemd wordt op de uiteindelijke gekozen en aangelegde rotondes om zo capaciteitsproblemen te vermijden.

De parkeerdruk kan bij de complementaire functies volledig opgevangen worden binnen het voorgenomen project. Voor voetbalmomenten dient er gebruik gemaakt te worden van

satellietparkings. De bereikbaarheid van deze parkings is voldoende beschreven en beoordeeld in het rapport.

Inzake het beperkt bestaand aanbod in openbaar vervoer wordt een aantal milderende maatregelen voorgesteld in functie van zowel het voetbalmoment als de complementaire functies. Om de eventuele realisatie van deze milderende maatregelen mogelijk te maken, is overleg van de initiatiefnemer met De Lijn zeker aangewezen.

Voor de bereikbaarheid van zowel het voetbalmoment als de complementaire functies door voetgangers is het aangewezen om een veilige verbinding te voorzien tussen de parkings P1, P6 en de site. Momenteel is er nog geen keuze gemaakt hoe dit gerealiseerd zal worden, een voetgangersbrug- of tunnel en beveiligde gelijkgrondse kruising worden nog overwogen. Dit zal nog verder uitgewerkt dienen te worden i.f.v. de vergunningsaanvraag.

De discipline *geluid en trillingen* brengt de effecten ten gevolge van de aanlegfase en de exploitatie van zowel het voetbalstadion als van de complementaire functies voldoende in beeld. De inschatting van de effecten is gebeurd d.m.v. een geluidsmodel dat opgesteld is van de bestaande toestand. Voor de inschatting van de effecten t.g.v. een voetbalwedstrijd werd gebruik gemaakt van een geluidsmodel dat opgesteld werd naar aanleiding van metingen tijdens een competitiewedstrijd in en rond het Fenixstadion te Genk, het Fenixstadion wordt volgens het rapport beschouwd als het stadion in België dat meest te vergelijken is met het geplande Arteveldestadion. Aan de hand van dit model worden zowel het continue geluid als de piekgeluiden bepaald in de meetpunten rond het Arteveldestadion.

De impact van de dancing werd niet ingeschat in de discipline geluid, er wordt voorgesteld om een volledig akoestisch onderzoek te doen als men een dancing wil opnemen in het voorgenomen project. Het voorliggende MER kan dus niet gebruikt worden voor een vergunningsaanvraag van een project dat een dancing omvat aangezien de effecten inzake geluid niet behandeld zijn in het rapport.

Voor de exploitatie van retail en kantoren is het maximaal geluidsdrukkniveau bepaald waaraan voldaan moet worden.

Voor de discipline *lucht* is de toekomstige luchtkwaliteit bij exploitatie van het voetbalstadion en de complementaire functie voldoende beschreven door middel van het model CAR Vlaanderen. Dit is gebeurd voor de Corneel Heymanslaan, de Ottergemsesteenweg-Zuid, de Proeftuinstraat en de E17 ter hoogte van de afrit van het UZ.

De relevante effectgroepen binnen de disciplines *bodem en grondwater* zijn voldoende behandeld. Voor de twee ondergrondse parkings bepaalt men de impact van bemaling voor een parking met één ondergrondse verdieping op een bepaalde locatie en deze van een parking met maximaal twee ondergrondse verdiepingen op een bepaalde locatie (zie 4. voorgenomen project en alternatieven). Uit de discipline mens-verkeer blijkt dat het aantal parkeerplaatsen op deze ondergrondse parkings nog kan uitbreiden. Als deze uitbreiding impliceert dat er meer ondergrondse verdiepingen aangelegd worden, dan zijn de effecten inzake grondwater hier niet voor bestudeerd in het rapport. Het MER kan dus niet gebruikt worden om bij een vergunningsaanvraag te voegen die uitgaat van meerdere ondergrondse verdiepingen dan deze bestudeerd in het rapport (zie ook 9. integratie en eindsynthese).

De discipline *oppervlaktewater* is voldoende beschreven op basis van de gekende gegevens inzake invulling van het project. Voor de aspecten waar er nog gegevens ontbreken geeft het rapport voldoende aan welke voorzieningen minimaal moeten gebeuren om te voldoen aan de wetgeving, dit is onder meer het geval voor de buffering en het hemelwaterhergebruik. De invulling van het hemelwaterhergebruik, buffering en de aansluiting op de bestaande collector zullen i.f.v. de vergunningsaanvraag meer in detail moeten worden uitgewerkt. De uitwerking zoals gebeurd in het rapport volstaat voor de fase van de milieueffectrapportage. Inzake waterkwaliteit worden concrete milderende maatregelen voorgesteld, inzake waterkwantiteit worden een aantal suggesties gedaan i.f.v. de verdere uitwerking van het hemelwatergebruik en buffering voor de vergunningsaanvraag.

Bij de discipline *fauna en flora* wordt het biotoopverlies en de verstoring van de vegetatie door bemaling voldoende behandeld. Inzake de effecten t.g.v. bemaling dient hierbij, net zoals bij de discipline bodem en grondwater, vermeld te worden dat de effectbespreking enkel gebaseerd is op de



uitvoering van een parking met één ondergrondse verdieping op een bepaalde locatie en deze van een parking met maximaal twee ondergrondse verdiepingen op een bepaalde locatie (zie 4. voorgenomen project en alternatieven). Uit de discipline mens-verkeer blijkt dat het aantal parkeerplaatsen op deze ondergrondse parkings nog kan uitbreiden. Als deze uitbreiding impliceert dat er meer ondergrondse verdiepingen aangelegd worden, dan zijn de effecten inzake verstoring van vegetatie door bemaling hier niet voor bestudeerd in het rapport. Het MER kan dus niet gebruikt worden om bij een vergunningsaanvraag te voegen die uitgaat van meerdere ondergrondse verdiepingen dan deze bestudeerd in het rapport (zie ook 9. integratie en eindsynthese).

Uit het voorliggende rapport blijkt het nog niet duidelijk te zijn op welke manier er zal voldaan worden aan de binnen het RUP nr.60 Akkerhagestraat/Ottergemsesteenweg opgelegde voorwaarden inzake groenvoorzieningen. In het rapport worden een aantal voorstellen aangereikt. In functie van de vergunningsaanvragen zal een concreet voorstel uitgewerkt dienen te worden, uit deel 8 van het rapport blijkt dat er al een concreter voorstel uitgewerkt is (zie ook 9. integratie en eindsynthese).

De discipline *monumenten en landschappen* behandelt voldoende de invloed op de perceptieve kenmerken, de wijziging in erfgoedwaarde, de wijziging in relatie en structuren. Het aspect verlichting is eveneens uitgewerkt in deze discipline, op basis van de reeds beschikbare informatie voldoende is dit voldoende gebeurd voor een milieueffectrapport. Zoals opgelegd in het RUP nr.60 Akkerhagestraat/Ottergemsesteenweg dient er nog een lichtplan te worden opgesteld.

In de *discipline mens-ruimtelijke aspecten* wordt nagegaan of het voorgenomen project in overeenstemming is met de voorschriften van het RUP nr.60 Akkerhagestraat/Ottergemsesteenweg. Uit deze aftoetsing blijkt dat het voorgenomen project niet volledig overeenstemt met alle voorschriften. In functie van de vergunningsaanvraag zal hiermee rekening gehouden moeten worden. Het betreft onder meer: de voorzieningen inzake gevelbegroeiingen, aanplantingen en vegetatiedaken (het rapport geeft aan dat er opties zijn en dat er hierover onderhandelingen aan de gang zijn met de groendienst van het Stad Gent); het feit dat de kleinhandel maximaal 12.000 m<sup>2</sup> netto verkoopsoppervlakte mag omvatten en dat deze oppervlakte al volledig voorzien is in het stadion wat als direct gevolg heeft dat de geplande commerciële ruimte op zone C (zie 4. projectbeschrijving en alternatieven) niet ingevuld kan worden door zuivere kleinhandel; het opgelegde aantal overdekte fietsenstallingen nl. 15% van het aantal werknemers en/of gebruikers (momenteel is er nog geen locatie voorzien, er is enkel sprake van deze eventueel te voorzien op zone A); de invulling van het begroeningspercentage van 10% (het rapport geeft aan dat er hierover onderhandelingen aan de gang zijn met de dienst Stedenbouw van de Stad Gent); de invulling van de fiets- en voetgangersverbinding (er zijn nog verschillende opties met voor- en nadelen zie hoger bij 6.2 milieueffecten en milderende maatregelen); de bouwhoogtes meer bepaald het respecteren van de opgelegde minimumafstand tot de zijdelingse percelen (deze dient de helft van de bouwhoogte te bedragen en dit wordt onder meer niet gerespecteerd bij het hotel en het kantoorgebouw). Een aantal van deze aspecten worden reeds ingevuld door een aanpassing aan het ontwerp (zie 9. integratie en eindsynthese).

In deze discipline wordt de gebruikswaarde, de beeld- en belevingswaarde en de leefbaarheid en woonkwaliteit voldoende behandeld. Het aspect verlichting komt voldoende aanbod bij de beeld- en belevingswaarde. Hierbij wordt duidelijk aangegeven dat er geen verlichtingsmasten zullen zijn in de hoeken van het stadion, maar dat er gebruik zal gemaakt worden van onder de luifel ingewerkte verlichting. Door de inwerking van de verlichting in de luifel en het feit dat de verlichting naar beneden zal gericht zijn, geeft het rapport aan dat er geen kans is op verblinding van de helicopterpiloten. Aangezien het stadion in de aanvliegroute naar het UZ ligt, is het van belang dat er geen kans op verblinding is.

Inzake milderende maatregelen voor rustverstoring, vooral dan in functie van de gevoelige bevolkingsgroep het universitair ziekenhuis, wordt er verwezen naar het convenant tussen CVBA Artevelde, AA Gent, de Stad Gent en UZ dat momenteel in opmaak is (zie 4. voorgenomen project en alternatieven).

Deel 11 van rapport levert de elementen aan ten behoeve van de watertoets.

Deel 4.3 van het rapport geeft aan dat er gezien de ligging van het voorgenomen project geen grensoverschrijdende effecten verwacht kunnen worden.

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

art.4.3.7.§ 1,2°, e

Er worden geen beleids-, locatie- of uitvoeringsalternatieven in het rapport met elkaar vergeleken. Dit is voldoende gemotiveerd in deel 4.2 van het rapport. Interne locatiealternatieven of uitvoeringsalternatieven kunnen als milderende maatregelen aan bod komen in het rapport. Deze komen aan bod onder de vorm van wijzigingen inzake het projectvoorstel in deel 8 van het rapport (zie 9. integratie en eindsynthese). Inzake de geplande rotondes worden een aantal uitvoeringsalternatieven voorgesteld en beoordeeld naar capaciteit. De rotondes maken geen deel uit van het voorgenomen project maar vormen een ontwikkelingsscenario.

Het nulalternatief wordt beschouwd als bestaande toestand en wordt in elke discipline vergeleken met het voorgenomen project.

## **7 Leemten in de kennis**

art.4.3.7.§ 1,4°

Deel 7 van het rapport biedt een duidelijk overzicht van de bestaande leemten m.b.t. het project, de methodologie en de inventarisatie. Waar nodig, onder meer m.b.t. verkeer, worden monitoringsvoorstellen opgenomen.

## **8 Monitoring en evaluatie**

art.4.3.7.§ 1,2°, d

Monitoring en evaluatie wordt behandeld in het rapport in combinatie met de leemten in de kennis (zie 7. leemten in de kennis).

## **9 Integratie en eindsynthese**

art.4.3.7.§ 1,2°, e

Deel 8 van het rapport bevat de eindbespreking van het rapport. Deze eindbespreking bevat enerzijds een overzicht van de belangrijkste effecten t.g.v. het voorgenomen project en een conclusie m.b.t. de milieu-impact van het project en anderzijds een overzicht van de wijzigingen tussen de projectbeschrijving op basis van de gegevens van januari 2007 en deze van 30 maart 2007 en de milieueffecten van deze wijzigingen.

De geplande wijzigingen worden duidelijk afgebeeld op figuur 8.1. Als men deze figuur vergelijkt met figuur 2.5 krijgt men een duidelijk beeld van de verschillen. De voornaamste wijzigingen betreffen het feit dat er op zone B geen hotel en kantoorachtigen (zie 4. voorgenomen project en alternatieven) komen maar een gebouw voor retail en eventueel een sporthal op verdieping (oppervlakte 2.800 m<sup>2</sup> en 1 of 2 bouwlagen), op deze manier is er geen probleem meer met de te respecteren bouwafstand wat bij de invulling met een hotel wel het geval was (zie 6.2 milieueffecten en milderende maatregelen); het aantal parkeerplaatsen wordt gewijzigd i.p.v. 1.812 (zie 4. voorgenomen project en alternatieven) worden er 1.690 voorzien samen met, zoals in het rapport op p.217 gesteld, een nog niet bepaald aantal gepland op P6 tussen het kantoorgebouw en hotel op zone C (zie figuur 8.1). Er wordt nu één ondergrondse parking (P5 tussen het stadion en terrein B) gepland met twee ondergrondse verdiepingen en eventueel één op parking P6. Inzake effecten voor bodem en grondwater wordt aangegeven dat de invloedstraal van ondergrondse verdiepingen op P6 normaliter kleiner zal zijn dan deze berekend in het MER en dat die van P5 groter zal zijn dan deze berekend in het MER. Het valt te betreuren dat de concrete berekeningen voor deze wijzigingen niet opgenomen zijn in het rapport en dat de invloedstraal niet concreet afgetoetst wordt t.a.v. bestaande grondwaterwinningen en t.a.v.

fauna en flora. Het rapport stelt in de eindbespreking dat ‘de totale effecten inzake bodem en grondwater nagenoeg gelijk blijven en dat de milderende maatregelen blijven gelden’ maar dit is niet concreet aangetoond. Met de geplande wijzigingen wordt ook invulling gegeven aan het begroeningspercentage van 10% opgelegd door het RUP.

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

art.4.3.7.§ 5,3°

Deel 9 van het rapport geeft aan dat het voorgenomen project bijna 1.000 arbeidsplaatsen kan opleveren. Er wordt op p.219 aangegeven dat de benodigde investeringen vermeld zullen worden, maar dat is niet gebeurd in het rapport.

## **11 Niet-technische samenvatting**

art.4.3.7.§ 1,5°

De niet-technische samenvatting is in combinatie met het figurenboek als een afzonderlijk deel leesbaar.

Op p.222 van de niet-technische samenvatting beschrijft men de verdeling van de zitplaatsen in het stadion. Deze verdeling stemt niet volledig overeen met de verdeling die vermeld wordt bij de projectbeschrijving op p. 19 (zie 4. voorgenomen project en alternatieven) van het rapport. In de niet-technische samenvatting worden dezelfde cijfers vermeld als die gebruikt zijn voor de effectbespreking in de discipline mens-verkeer.

De niet-technische samenvatting dient ook digitaal aangeleverd te worden aan de Dienst Mer, zodat de Dienst Mer deze na goedkeuring samen met het goedkeuringsverslag openbaar kan maken op de website ([www.mervlaanderen.be](http://www.mervlaanderen.be)) van de Dienst Mer. Dit werd ook gevraagd in de richtlijnen die betekend zijn op 9 november 2007. Tot op heden heeft de Dienst Mer nog geen digitale versie van de niet-technische samenvatting en ontvangen en verzoekt bij deze de initiatiefnemer om de digitale versie zo snel mogelijk over te maken aan de Dienst Mer.

# **Besluit**

Gelet op wat voorafgaat wordt het project-MER, ingediend door Belconsulting NV in opdracht van CVBA Arteveldestadion op 14 mei 2007, goedgekeurd.

27 juli 2007,

ir. K. DESMET  
Afdelingshoofd