

CVBA Arteveldestadion

MER
Arteveldestadion en
aangrenzende infrastructuur

Niet-technische samenvatting



mei 2007

0927-001

10 NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING

10.1 Aanleiding voor en verantwoording van het project

De CVBA Arteveldestadion, bestaande uit voetbalclub KAA Gent, Optima Financial Planners en architectuurbureau Bontinck, wenst een nieuw voetbalstadion op te richten, gekoppeld aan commerciële en kantooractiviteiten, op de site van de voormalige Groothandelsmarkt aan de Ottergemsesteenweg-Zuid te Gent (zie Figuren 2.1. tot 2.3.). De totale oppervlakte van het projectgebied bedraagt ca. 14 ha.

De aanleiding voor de bouw van een nieuw voetbalstadion voor KAA Gent is tweezijdig:

- Enerzijds zorgt het huidige voetbalstadion (het Jules Ottenstadion), dat gelegen is in een woonwijk in Gentbrugge, tijdens wedstrijden voor grote hinder bij de omwonenden.
- Anderzijds is de accommodatie van het huidige voetbalstadion niet toereikend voor de toekomstplannen van de voetbalclub KAA Gent om op Europees niveau te spelen. Om als voetbalclub op Europees niveau te kunnen spelen zijn immers, volgens de normen van FIFA en UEFA, voor een nieuw stadion minimaal 20.000 zitplaatsen vereist. In het huidige Jules Ottenstadion zijn slechts 12.919 zitplaatsen aanwezig.

Als locatie voor een nieuw voetbalstadion viel de keuze op de site van de Groothandelsmarkt om diverse redenen:

- deze site kwam beschikbaar door het uitdoven van de groothandelsactiviteiten aldaar;
- de site werd tegen een symbolische prijs ter beschikking gesteld door het stadsbestuur;
- de site is gunstig gelegen qua verkeersontsluiting: vlakbij de E17, de E40 en de R4, waarbij geen woonwijken moeten doorkruist worden;
- bij andere potentiële sites was de ontwikkeling minder zeker omwille van eigendomsstructuur en kostprijs (b.v. Flanders Expo), of was de beschikbare oppervlakte te klein en/of de ontsluiting t.o.v. het hoofdwegennet minder gunstig (Blaarmeersen, Afrikalaan).

Om de bouw van een stadion op de site van de Groothandelsmarkt juridisch mogelijk te maken, werd door de Stad Gent het gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) nr. 60 Akkerhage/Ottergemsesteenweg opgemaakt, ter vervanging van het bestaande BPA.

Om financiële en ruimtelijk-stedenbouwkundige redenen wordt het nieuwe voetbalstadion ingepast in een groter geheel. In het stadion, onder de tribunes, wordt naast de ruimte ten behoeve van de voetbalactiviteiten (b.v. kleedkamers) en de andere activiteiten van KAA Gent, ruimte voorzien voor andere commerciële activiteiten. Op de aangrenzende terreinen (naast het stadion, binnen het projectgebied) worden tevens een hotel met meeting- en congresfaciliteiten, een ruimte voor grootschalige kleinhandel, een ruimte voor kantoor-achtigen en een kantoorgebouw voorzien.

Rekening houdend met de termijnen van de verschillende procedures die dienen genomen te worden (MER-procedure en procedure vergunningsaanvragen), wordt door de initiatiefnemer volgende planning vooropgesteld:

- Goedkeuring van het MER: voorjaar 2007.
- Start van de werken: zomer/najaar 2007.

- Eerste wedstrijd in het voetbalstadion: zo mogelijk begin seizoen 2008-2009 (augustus 2008).

10.2 Beschrijving van het project

10.2.1 Ruimtelijke situering

Het projectgebied is gelegen op en rond de terreinen van de voormalige Groothandelsmarkt te Gent. De site situeert zich globaal genomen binnen de driehoek gevormd door de E17 (op ca. 150 m ten west-noordwesten), de R4 en de Ringvaart (grenzend aan het projectgebied in het zuiden) en de Schelde (op ca. 450 m ten oost-noordoosten). (Zie Figuren 2.1., 2.2., 2.3.). De Ottergemsesteenweg-Zuid doorkruist het projectgebied.

Verder bevinden zich volgende kenmerkende elementen in de omgeving:

- de spoorlijn Gent-Brussel op 1 à 1,5 km ten noorden, ten oosten en ten noordoosten;
- de E40 op ca. 500 m ten zuiden;
- de verkeerswisselaar E40-E17 op ca. 600m ten zuidwesten;
- de B401 (op- en afrit Gent-Centrum) op ca. 1 km ten noorden;
- het Instituut voor Nucleaire Wetenschappen (UGent) op ca. 750m ten noorden;
- het UZGent op ca. 750 m ten noordwesten (aan de overzijde van de E17).

In de onmiddellijke omgeving van het projectgebied zijn geen woningen gesitueerd. De meest nabije woningen bevinden zich op ca. 350 m ten noorden van het projectgebied (Proeftuinstraat). Ten westen van het projectgebied, aan de overzijde de E17, bevindt zich een woongebied op ca. 400 – 450 m (wijk Steenakker). Op ca. 800 m ten oosten van het projectgebied, aan de overzijde de Schelde, bevindt zich de rand van de bebouwing van Merelbeke.

Het projectgebied stemt overeen met de “zone voor gemengd project” volgens het RUP nr. 60 Akkerhage/Ottergemsesteenweg. De functies die voorzien worden zijn allemaal in overeenstemming met de voorschriften van het RUP. In de “zone voor gemengd project” worden in het RUP harde recreatieve functies zoals een voetbalstadion met multifunctionele grasmat, distributiebedrijven en grootschalige kleinhandel toegelaten. Hierbij kunnen ook kantoren, logistieke functies, een sport- en/of zakenhotel met meeting- en congresfaciliteiten, een dancing, kantoorachtigen, een casino en een wellness center toegelaten worden.

Het projectgebied beslaat in totaal ca. 14 ha en kan ingedeeld worden in drie grote zones:

- **Zone A**: terrein gelegen ten noordwesten van de Ottergemsesteenweg met een oppervlakte van ca. 8 ha, waar zich de hal van de Groothandelsmarkt en de bijhorende gebouwen en parkings bevonden. Dit terrein is in eigendom van de stad Gent en wordt voor 99 jaar in erfpacht gegeven aan de CVBA Arteveldestadion.
- **Zone B**: terrein ten noorden van zone A met een oppervlakte van ca. 1 ha. Dit terrein is eveneens eigendom van de stad Gent en wordt in erfpacht gegeven aan de CVBA Arteveldestadion. De looptijd van het erfpachtcontract is vooralsnog korter dan op termijn A (lopend contract van Bedrijvencentrum Regio Gent dat gevestigd was op dit terrein), maar zal gelijkgeschakeld worden met die van het contract voor zone A.
- **Zone C**: terrein gelegen ten zuidoosten van de Ottergemsesteenweg met een oppervlakte van ca. 5 ha. Dit terrein is eigendom van de firma Optima nv en wordt ter beschikking

gesteld van de CVBA Arteveldestadion.

10.2.2 Geplande functies in het projectgebied

De onderstaande projectbeschrijving geeft de voorlopige stand van zaken van het ontwerp weer in januari 2007. Hierop is de milieubeoordeling gebaseerd.

10.2.2.1 Stadion – openluchtgedeelte

Het openluchtgedeelte van het stadion bestaat uit de grasmat en de tribunes. Zoals gezegd zal het voetbalstadion plaats bieden aan 20.000 toeschouwers. Voor voetbalwedstrijden zullen deze als volgt verdeeld zijn:

- 2.000 zitplaatsen voor VIP's (business seats en skyboxes)
- 1.500 zitplaatsen voor de supporters van de bezoekende ploeg
- 16.500 zitplaatsen voor AA Gent supporters

AA Gent speelt in de competitie 17 thuiswedstrijden per seizoen (augustus – mei). Daarnaast worden er een wisselend aantal wedstrijden gespeeld in de Belgische bekercompetitie, in de Europese bekercompetities (Champions League, UEFA Cup, Intertoto) indien AA Gent zich daarvoor kwalificeert, en een aantal oefenwedstrijden. AA Gent speelt zijn thuiswedstrijden in de competitie in principe op zaterdagavond, maar er zijn wedstrijden mogelijk op elke dag van de week, behalve op maandag. AA Gent haalt momenteel in het Ottenstadion gemiddeld ca. 8.500 toeschouwers, maar verwacht wordt dat dit gemiddelde in het nieuw en groter stadion aanzienlijk zou toenemen. Op termijn mikt men op een gemiddelde van ca. 15.000 toeschouwers per thuiswedstrijd.

Naast voetbalactiviteiten zijn ook andere openluchtmanifestaties mogelijk. Muziekconcerten en andere geluidsintensieve activiteiten/manifestaties (b.v. karting op de parkings) worden echter niet voorzien vanwege de verwachte geluidsoverlast naar de buurt toe (UZ o.a.). Religieuze en andere geluidsarme manifestaties zijn wel mogelijk. De CVBA Arteveldestadion, de Stad Gent en AA Gent zullen met het UZ een convenant afsluiten m.b.t. de beperking van alle vormen van hinder veroorzaakt door niet-voetbalgebonden openluchtmanifestaties. Ook voor de niet-voetbalactiviteiten is de maximale capaciteit van het stadion bepaald op 20.000 toeschouwers.

10.2.2.2 Stadion – intern gedeelte

Het nieuwe voetbalstadion is een multifunctioneel stadion. Aan de buitenzijde en onder de tribunes bevindt zich een groot volume waarin diverse functies ondergebracht kunnen/zullen worden. De gebouwen parallel aan de lengte van de grasmat worden opgetrokken in 6 bouwlagen. De gebouwen parallel aan de breedte van de grasmat (achter de doelen) worden in 3 bouwlagen opgetrokken. Er werd voor dergelijk concept geopteerd met het oog op het creëren van een innovatieve en kwalitatieve vooruitstrevende architectuur zoals opgelegd in het RUP.

De exacte interne verdeling van de beschikbare ruimte ligt nog niet volledig vast, maar wel in

grote lijnen. De verschillende niveaus samen hebben een gezamenlijke vloeroppervlakte van ca. 60.000 m², die als volgt verdeeld worden:

- 10.000 m² ruimte voor circulatie (gangen, liften, trappen) en toiletten;
- 10.000 m² voor de voetbalgebonden functies (kleedkamers, spelershome, kantoorruimte voor AA Gent,...); deze ruimte wordt enkel gebruikt door spelers en staf van de club;
- 6.000 m² cafetaria; deze ruimte wordt op volle capaciteit gebruikt tijdens de voetbalmatchen; daarbuiten zal een (beperkt) gedeelte permanent open zijn voor het publiek (b.v. themacafé);
- 20.000 m² bruto-oppervlakte voor retail, overeenkomend met 12.000 m² netto winkelvloeroppervlakte; de overige 8.000 m² worden ingenomen door opslag- en kantoorruimte voor de winkels en door de evacuatieroutes; de openingsuren van het retail-gedeelte zijn zoals die van andere winkelcentra;
- 14.000 m² nog niet ingevulde restructuurruimte; vrijwel zeker omvat deze een bowling met 10 à 20 banen en een wellnesscenter; een sporthal ten behoeve van de Hogeschool Gent behoort ook tot de mogelijkheden; een dancing (2500 à 3000 m²) is vooralsnog niet voorzien maar wordt toegelaten door het RUP en daarom mee onderzocht in het MER; het wellnesscenter, de bowling en de eventuele sporthal (enkel actieve sporters, beperkt aantal toeschouwers) zouden zowel overdag als 's avonds gebruikt worden, de dancing normaliter enkel 's avonds.

Vóór, tijdens en na voetbalwedstrijden (of andere openluchtmanifestaties) vinden geen andere activiteiten in het stadion plaats. De winkels moeten op wedstrijddagen sluiten ten laatste een uur voor het begin van de wedstrijd. Bowling, dancing e.d. zijn op deze dagen gesloten.

10.2.2.3 Terreinen B en C

Op terrein B (ca. 1 ha) worden een hotel en een ruimte voor kantoorachtigen gepland. Het hotel zal een grondoppervlakte van 1.015 m² beslaan, uit 9 bouwlagen bestaan en ca. 100 hotelkamers tellen. In het hotel zal er ruimte beschikbaar zijn voor meetings en congressen. Voor de kantoorachtigen wordt een gebouw voorzien met een totale grondoppervlakte van 3.710 m² en drie verdiepingen. Onder kantoorachtigen worden werkplaatsen voor wetenschappelijke ontwikkelingen toegelaten (bv. spin-off UGent), zolang deze niet onder de Seveso-richtlijn vallen. Verder zijn ook squashzalen, fitnessruimten, e.d. mogelijk. Het hotel is uiteraard fulltime open, de andere functies vinden enkel tijdens de kantooruren plaats.

In het zuidelijk deel van terrein C (ca. 5 ha) wordt een kantoorgebouw voorzien met een totale grondoppervlakte van ca. 1.000 m² en 10 bouwlagen. Ten oosten van deze kantoren wordt een commerciële ruimte voorzien met een grondoppervlakte van 8.160 m². Deze infrastructuur wordt resp. tijdens de kantooruren en tijdens de normale openingsuren van winkels gebruikt. Ook hier geldt dat de winkels op wedstrijddagen gesloten moeten zijn ten laatste één uur voor het begin van de wedstrijd. Het noordelijk deel van terrein C zal ingenomen worden door parking P1. Tussen het kantoorgebouw annex commerciële ruimte en deze parking bevindt zich een terrein van 1,9 ha dat vooralsnog geen invulling toegewezen heeft gekregen. Mogelijkerwijs kunnen hier op langere termijn kantoorachtigen ingeplant worden.

10.2.3 Parkeergelegenheid

In totaal worden 1812 parkeerplaatsen voorzien in het projectgebied, nl.:

- parking P1 met 647 plaatsen op terrein C (ten oosten van de Ottergemsesteenweg);
- parking P2 met 173 plaatsen aan de zuidwestzijde van het stadion (grenzend aan De Kaasboer en Vandemoortele);
- parking P3 met 36 plaatsen in de westelijke hoek van het terrein;
- parking P4 met 454 plaatsen aan de oost- en noordoostzijde van het stadion;
- parking P5 met 202 plaatsen op terrein B, onder het hotel annex kantoorgebouw;
- parking P6 met 300 plaatsen op terrein C, onder de commerciële ruimte.

Daarnaast zou op het voorlopig nog niet toegewezen zijn van terrein C een bijkomende tijdelijke en/of permanente parking kunnen voorzien worden met enkele honderden parkeerplaatsen.

Wanneer er geen voetbalwedstrijden plaatsvinden worden alle parkings opengesteld voor de kleinhandel. Niettegenstaande alle parkeerplaatsen toegankelijk zullen zijn voor de bezoekers van de commerciële handelszaken, zullen de parkeerplaatsen van P6 voornamelijk gebruikt worden door de werknemers uit het kantoorgebouw en door de bezoekers van de bovengrondse commerciële ruimte. De parkeerplaatsen van P5 zullen hoofdzakelijk plaats bieden aan wagens van de werknemers en de bezoekers van het hotel en het gebouw voor kantoorachtigen.

Op momenten dat er een voetbalwedstrijd plaatsvindt, krijgen de parkings een specifieke bestemming, nl.:

- Parkings P1 en P6 (samen 947 parkeerplaatsen) worden gereserveerd voor de (gewone) AA Gent-supporters.
- Parking P2 (173 plaatsen) wordt voorzien voor de VIP's (bestuur, genodigden) van AA Gent.
- Parking P3 (36 plaatsen) is voorbehouden voor het bestuur en de eventuele genodigden van de bezoekende ploeg, en zal ook gebruikt worden als afzet- en ophaalplaats voor de supportersbussen van de bezoekers. Indien het aantal bussen beperkt blijft tot 1 à 3, kunnen deze tijdens de match hier blijven staan, zoniet moeten ze zich (net als de supportersbussen van AA Gent) verplaatsen naar één van de satellietparkings (zie verder). Parking P3 is volledig afgesloten van de andere parkings.
- Parking (454 plaatsen) wordt om veiligheidsredenen niet gebruikt tijdens voetbalwedstrijden en andere openluchtmanifestaties. Deze parking moet nl. vrij blijven om in geval van calamiteiten over voldoende evacuatie- en veiligheidsruimte te beschikken.
- Parking P5 (202 plaatsen) zal gebruikt worden door de supporters van de bezoekende ploeg.

Het moge duidelijk zijn dat een parkeercapaciteit van slechts 1358 (1812 – 454) plaatsen niet volstaat om in de parkeerbehoefte te voorzien van 10.000 à 20.000 toeschouwers, zelfs niet als een aanzienlijk deel hiervan met het openbaar vervoer of de fiets naar het stadion komt. Daarom zal gewerkt worden met bijkomende satellietparkings met pendelbusverbinding. Deze satellietparkings dienen ook om de verkeershinder rond het voetbalstadion te beperken.

De parkings van de bedrijven rond het stadion komen hierbij niet in aanmerking, omdat ze individueel te klein zijn (minder dan 50 plaatsen per parking) en beveiliging problematisch is.

Bovendien werkt een deel van de bedrijven volcontinu, waardoor ook in het weekend de parkeerplaatsen worden bezet. Ook de (grote) parkeercapaciteit van de campus van het UZ komt om veiligheidsredenen niet in aanmerking.

Sites met voldoende capaciteit en een vlotte wegverbinding met het stadion zijn de parkings van kantoorcomplex “Axxes” in Merelbeke (1.415 plaatsen), kantoorcomplex “Zuiderpoort” in Ledeberg (1.407 plaatsen), het Sint-Pietersstation (2.500 plaatsen) en Flanders Expo (6.000 plaatsen) (zie figuur 2.6). De nieuwe ondergrondse parking van het Sint-Pietersstation zal een rechtstreekse wegverbinding met de R4 hebben, en daarnaast ook een rechtstreekse busverbinding met het stadion (lijnen 65 en 67, waarvan de frequentie sterk kan/zal opgevoerd worden).

10.2.4 Ontsluiting van de site

Om een vlotte afwikkeling van het verkeer te bekomen dat wordt gegenereerd door de geplande ontwikkelingen op de site (zowel voetbalgebeuren als complementaire functies) worden conform het “Streefbeeld van de R4-West zuidelijk deel” drie rotondes voorzien: twee aan het op- en afrittencomplex van de E17 en één ter hoogte van parkings P1 en P6 (zie figuur 2.6.).

Deze drie rotondes vallen onder de bevoegdheid van Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen. Omdat het vrijwel zeker is dat beide rotondes niet zullen gerealiseerd zijn vóór de opening van het stadion, werd in het hoofdstuk Mens – verkeer eveneens rekening gehouden met de verkeersafwikkeling via de huidige op- en afritinfrastructuur t.h.v. de E17.

Indien er geen voetbalwedstrijden plaatsvinden, verloopt de verkeersafwikkeling van en naar het Arteveldestadion via de Ottergemsesteenweg-Zuid, de Corneel Heymanslaan, de E17 en de R4. De bezoekers van de kleinhandels- en horecazaken kunnen de heen- en terugweg vrij kiezen.

Tijdens voetbalwedstrijden wordt het bereiken en het vertrekken van de parkings sterk gestuurd d.m.v. duidelijke signalisatie op het omringende wegennet:

- De parkings P1 en P6 (en eventueel de tussenliggende tijdelijke parking), die gereserveerd zijn voor de supporters van AA Gent, zullen enkel via de Sluisweg toegankelijk zijn. De Sluisweg is op zijn beurt bereikbaar vanaf afrit Merelbeke op de E40 via de R4, of vanaf de Hundelgemsesteenweg. Door de ingang van deze parkings aan de oostzijde te situeren, via een rechtstreekse verbinding met de Sluisweg, wordt de rotonde op de Ottergemsesteenweg-Zuid niet belast met het toerijgend verkeer. Het wegrijdend verkeer (uitgang parkings) verloopt wel via de Ottergemsesteenweg-Zuid, omdat de Sluisweg niet geschikt is voor verkeer richting oprit Merelbeke vanwege het eenrichtingsverkeer op de R4 (de oprit is wel bereikbaar vanaf de Sluisweg, maar enkel via een aantal woonstraten in Merelbeke-Flora, hetgeen zeker niet mag gestimuleerd worden). Het wegrijdend verkeer kan ofwel naar de R4 (in westelijke richting), ofwel naar de E17 (oprit UZ) ofwel stad-inwaarts (via de Heymanslaan). Van zodra de R4 aan de zuidzijde van de Ringvaart gesloten is, kan het verkeer via de R4 ook in oostelijke richting weg geraken.
- De overige parkings (P2, P3, P4 en P5) worden zowel voor het aanrijden als het wegrijden

bediend via de Ottergemsesteenweg-Zuid, van en naar de E17 (op- en afrit UZ), de R4 (via de rotonde) of de Heymanslaan.

10.2.5 Werkzaamheden in de aanlegfase

De bouw van het stadion (terrein A), het hotel en de kantoorachtigen (terrein B) en het kantoorgebouw, de commerciële ruimte en eventuele bijkomende gebouwen (terrein C) staan in principe los van elkaar, maar zullen in de praktijk toch in belangrijke mate parallel worden uitgevoerd.

- In een eerste fase worden de bestaande gebouwen gesloopt om plaats te maken voor het stadion en de parkings (permanente of tijdelijke). Hierbij werd/wordt het sloopafval onderworpen aan een Copro-keuring met het oog op een maximaal hergebruik ter plaatse in de funderingen van de gebouwen en de wegenis. Er zal een tijdelijke opslag van dit Copro-gekeurd sloopafval plaatsvinden. De sloopvergunning voor het slopen van de markthal en bijhorende gebouwen van de Groothandelsmarkt aan de Ottergemsesteenweg werd op 18 augustus 2005 afgeleverd door de stad Gent aan de CVBA Arteveldestadion⁷¹. De sloop van de Groothandelsmarkt werd grotendeels uitgevoerd in het najaar van 2006. De gebouwen op terreinen B en C zullen worden gesloopt van zodra dit vereist is in functie van de bouw van de nieuwe gebouwen en/of parkings.
- In een tweede fase zal gestart worden met de bouw van het voetbalstadion. Hierbij zullen eerst en vooral de voetbalgebonden installaties (speelveld, tribunes, kleedkamers, kantines, kantoren AA Gent,...) en de parkings gerealiseerd worden. Deze bouwwerken zullen ca. 12 maanden in beslag nemen. Er wordt vooropgesteld dat de eerste voetbalmatch kan plaatsvinden bij het begin van het seizoen 2008-2009. Aangezien de marktvrage aanzienlijk is, kan verwacht worden dat het grootste deel van de niet-voetbalgebonden commerciële ruimten in het stadion in diezelfde fase zal in gebruik genomen worden.
- De realisatie van de gebouwen op terreinen B en C hangt af van de vraag van kopers/investerders. Het kantoorgebouw op terrein C dat bestemd is voor Optima Financial Planners zal zeker tegelijkertijd met de bouw van het stadion plaatsvinden. De andere gebouwen (hotel, kantoorachtigen,...) volgen later, waarbij kan verwacht worden dat de totale duur van de realisatie van het gehele project ongeveer 3 jaar in beslag zal nemen, gerekend vanaf de start van de werken. Op dat moment worden eventuele tijdelijke bovengrondse parkings op deze terreinen vervangen door definitieve ondergrondse parkings.

Het volledige projectgebied omvat ca. 14 ha. Daarvan zal ca. 11 ha verhard zijn: de bebouwde oppervlakte, de wegenis en de openluchtparkings P2, P3 en P4. Niet verhard zijn de grasmat (ca. 1,2 ha) en de parkeerplaatsen van parking P1 (ca. 2 ha; de rijstroken worden wel in ondoorlatend materiaal aangelegd). Het terrein waarop het stadion gebouwd wordt, wordt eerst ca. 1,2 m opgehoogd met zandig materiaal.

Parking P1 wordt in doorlatend materiaal aangelegd zodat infiltratie van hemelwater mogelijk

⁷¹ Bron: www.gent.be

wordt. Daarnaast zal, conform de wetgeving m.b.t. het (her)aanleggen van grote verharde oppervlakten⁷², hemelwaterbuffering voorzien worden. De infiltratiecapaciteit van de ondergrond is vooralsnog onduidelijk. Veiligheidshalve wordt daarom uitgegaan van de strengste norm, nl. een vereist buffervolume van 200 m³ per ha verharde oppervlakte. Dit komt neer op een volume van 2200 m³, dat op diverse wijzen kan gerealiseerd worden (in open waterpartijen, onder één of meerdere parkings,...).

Er wordt verwacht dat enkel bemaling zal vereist zijn bij de bouw van de ondergrondse parkings.

Wat betreft het in te zetten materieel zijn nog geen specifieke gegevens gekend. Verwacht wordt dat volgend materieel zal ingezet worden: graafmachine, vrachtwagen, bouwlift, telescopische kraan, compressor,... Tijdens de werkzaamheden kan er gewerkt worden van maandag tot en met zaterdag tussen 6u en 22u.

10.3 Beschrijving van de milieueffecten

10.3.1 Bodem en grondwater

10.3.1.1 Bestaande toestand

Het Quartair dek (= bovenste geologische laag) kent in het studiegebied een dikte van 5 à 10m en bestaat uit lemig zand.

Het terrein is hoofdzakelijk bebouwd, waardoor er weinig natuurlijke bodems (= bovenste 1,5 meter) aangetroffen worden. In het westen komen zandbodems en lemige zandbodems voor. In het zuiden worden licht zandleembodems en kleibodems aangetroffen. Het betreft hier vooral matig natte tot zeer natte kleibodems zonder profiel.

Tijdens een beschrijvend bodemonderzoek (2005) werden t.h.v. het **terrein A** enerzijds een historische verontreiniging met minerale olie en xylenen in het grondwater (kern 1) en anderzijds een gemengde verontreiniging met minerale olie in het vaste deel van de bodem en in het grondwater (kern 2) afgeperkt.

Tijdens een oriënterend bodemonderzoek (2005) werd t.h.v. het **terrein C** een historische verontreiniging met zink in het grondwater vastgesteld.

Tijdens een oriënterend bodemonderzoek (2006) werden t.h.v. het terrein in het westen **grenzend aan terrein B** (niet in eigendom van CVBA-Artevelde en dus buiten het projectgebied) een historische verontreiniging met minerale olie in het vaste deel van de bodem (zone 1) en een gemengde verontreiniging met minerale olie in het grondwater (zone 2) vastgesteld.

De grondwaterstanden in het projectgebied variëren tussen 0,54 tot 4,8 m onder het maaiveld. Het grondwater wordt in het grootste deel van het studiegebied als weinig kwetsbaar

⁷² Besluit van de Vlaamse Regering dd. 01/10/2004 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.

beschouwd. De watervoerende laag is opgebouwd uit leemhoudend of kleihoudend zand en wordt beschermd door een kleiige deklaag. In het uiterste zuiden van het studiegebied wordt het grondwater als zeer kwetsbaar beschouwd door het voorkomen van een zandige watervoerende laag met een zandige deklaag van minder dan 5m dikte.

In een straal van 1km rond het projectgebied bevinden zich zeven grondwaterwinningen, allen op een diepte van minimum 18m.

10.3.1.2 Geplande toestand en maatregelen

Tijdens de aanleg van het Arteveldestadion en aangrenzende infrastructures wordt er zand aangevoerd (ca. 16.000m³) voor de ophoging van het stadion en grond afgevoerd (maximaal 103.000 m³) afkomstig van de uitgraving van de ondergrondse parkings P5 en P6. Gezien de aanwezige verontreiniging in het projectgebied, kan er met zekerheid gesteld worden dat de af te voeren gronden verdacht zijn. Maar mits het strikt opvolgen van de VLAREBO-regelgeving (onderzoek door een erkend deskundige vereist en certificaat van af te voeren gronden), is er geen risico op verspreiding van de verontreiniging.

Bij de afbraak van de gebouwen van de Groothandelsmarkt werd/wordt het sloopafval onderworpen aan een Copro-keuring met het oog op een maximaal hergebruik ter plaatse in de funderingen van de gebouwen en de wegenis. Dit Copro-gekeurd sloopafval wordt tijdelijke opgeslagen. Mits de strikte opvolging van de VLAREA-wetgeving en wetende dat het sloopafval Copro-gekeurd is, wordt er geen risico op verontreiniging van het grondwater verwacht.

Voor de aanleg van beide ondergrondse parkings dient er een tijdelijke grondwaterbemaling te gebeuren. Op terrein B wordt in het slechtste geval een verlaging tot een grondwaterpeil van 3,5m-mv beoogd voor een bouwput met een oppervlakte van ca. 1ha. Hierbij wordt een invloedsstraal van 75m (zie Figuur 5.1.3) en een bemalingsdebiet van 26m³/h bekomen gedurende maximaal 3 maanden.

Op terrein C wordt in het slechtste geval een verlaging tot een grondwaterpeil van 7m-mv beoogd voor een bouwput met een oppervlakte van ca.1,1ha. Hierbij wordt een invloedsstraal van 161m (zie figuur 5.1.3) en een bemalingsdebiet van 64,5m³/h bekomen gedurende maximaal 6 maanden.

Rekening houdend met het feit dat de grondwaterbemalingen tijdelijk zijn en rekening houdend met de beoogde verlagingen, wordt geen significant negatieve invloed op het grondwaterregime verwacht. Er wordt ook geen invloed op grondwaterwinningen in de omgeving verwacht.

Voor wat risico's op zettingen t.h.v. infrastructures in de omgeving betreft, wordt er op basis van de actueel gekende gegevens geen effect verwacht. Maar aangezien deze actueel gekende gegevens niet bepaald werden t.h.v. de bouwputten zelf, kunnen de bestaande gegevens als onvolledig beschouwd worden. De initiatiefnemer dient daarom te garanderen dat er een grondmechanische en stabiliteitsstudie wordt uitgevoerd ter hoogte van de bouwputten op terrein B en C, alvorens de bouwwerken aanvangen. Tevens dienen de gepaste maatregelen, die uit de studie kunnen volgen, opgelegd te worden in het bestek.

Het grondwater in de nabije omgeving van de bouwputten is verontreinigd, m.n. op het terrein

grenzend aan terrein B met minerale olie en op terrein C met zink.

Aangezien de locaties met bovenstaande verontreinigingen zich binnen de invloedssfeer van de grondwaterverlaging door bemaling rond de bouwput op terrein B en C bevinden, zal het (verontreinigd) grondwater aangetrokken worden tijdens de bemaling en kan de verontreiniging zich verspreiden. De aanwezige verontreinigende stoffen (nl. minerale olie en zink) verplaatsen zich echter veel trager dan het grondwater zelf, waardoor mag verwacht worden dat het effect zal beperkt blijven. Dit vormt in ieder geval geen probleem. Toch kan er om het risico op verspreiding van verontreinigd grondwater te voorkomen, gewerkt worden tussen damplanken.

Om de mogelijke verspreiding van de verontreiniging op het perceel naast terrein B (niet in eigendom van CVBA Arteveldestadion) op te volgen, wordt er aanbevolen om een drietal peilbuizen te plaatsen in een meetraai tussen de bouwput en de verontreinigingskern. Het grondwater dient minimaal driemaal (nl. vóór, tijdens en na de bemalingswerken) geanalyseerd te worden op volgende parameters: geleidbaarheid en minerale olie.

Tenslotte wordt er aangeraden om de bemalingsduur zo kort mogelijk te houden om de verspreiding van verontreiniging maximaal te beperken.

Tijdens de werken bestaat een bijkomende kans op verontreiniging van het grondwater door lekkende machines (vb. olie). Om het optreden van calamiteiten op de werf te voorkomen, is het nuttig deze voorwaarden samen te brengen in een milieuzorgsysteem. Een werfverantwoordelijke voor het milieuzorgsysteem kan dan toezien op de daadwerkelijke implementatie ervan. Bij het optreden van calamiteiten kan er dan onmiddellijk worden ingegrepen zodat de impact op bodem en grondwater verwaarloosbaar is.

Ook tijdens de exploitatiefase bestaat er een risico op bodem- en/of grondwaterverontreiniging. Deze kan veroorzaakt worden door lekkage van voertuigen (o.a. minerale olie) t.h.v. de openluchtparkings. Op de waterdoorlatende parking P1 kunnen verontreinigende stoffen rechtstreeks in de bodem doordringen. Op de volledig verharde parkings P2, P3 en P4 zal er geen rechtstreekse doordringing in de bodem plaatsvinden.

Tijdens de exploitatie vormen de ondergrondse parkings een horizontale barrière aangezien hun onderkant zich onder het niveau van de grondwatertafel bevindt.

Bij de ondergrondse parking op terrein C kan er lokaal ter hoogte van de wand in de stromingszin van het grondwater een verhoging van het grondwaterpeil ontstaan vóór de ondergrondse parking. Dit kan lokaal tot een verzomping leiden, maar dit heeft geen indirecte negatieve effecten aangezien op die plaats een verharde oppervlakte of groenvoorziening komt. Er wordt voorgesteld om voor alle zekerheid een drainerende laag rond of onder het gebouw te voorzien, zodat het risico op ongelijke druk en verzomping vermeden wordt.

Bij de ondergrondse parking op terrein B zal dit probleem zich niet stellen aangezien deze zich niet zo diep onder het maaiveld bevindt en er zich een voldoende dik zandpakket onder het gebouw bevindt.

10.3.2 Oppervlaktewater

10.3.2.1 Bestaande toestand

Het projectgebied bevindt zich op de grens van het Bekken van de Gentse Kanalen, meer

bepaald in het Deelbekken Gentse binnenwateren. Ten oosten bevindt zich de Schelde en ten zuiden de Ringvaart.

De verlegde Leebeek (vroeger ook Grietgracht genoemd) loopt ten zuiden van het projectgebied en doorkruist het projectgebied gedeeltelijk in het zuiden van terrein C.

Volgens de watertoetskaarten bevindt de site zich in een niet-overstromingsgevoelig gebied en voor het grootste deel in een niet-infiltratiegevoelig gebied.

De huidige afvoer van regenwater en afvalwater van de site van de Groothandelsmarkt gebeurt via een gemengde riolering. Deze riolering bevindt zich in de Ottergemse steenweg en voert het rioleringswater van de omgeving af richting Schelde. Van daaruit wordt het water opgepompt naar de Aquafin-collector ‘St-Pieters Aaigem – Zwijnaardse dries 3^{de} fase’. Deze collector voert het water vervolgens naar de RWZI Gent-Ossemeersen (zie Figuur 5.2.2). Ter hoogte van het pompstation aan de Schelde bevindt er zich een regenwateroverstort.

In de nabije toekomst zal nog uitsluitend regenwater mogen afgevoerd worden via de bestaande riolering in de Ottergemsesteenweg. Dit regenwater zal aldus naar de Schelde afgevoerd worden. Het afvalwater dient dan gescheiden afgevoerd te worden naar de Aquafincollector zodat geen regenwater meer naar de RWZI afgevoerd wordt.

10.3.2.2 Geplande toestand en maatregelen

In het meest zuidelijke deel van terrein C zal de Leebeek gedeeltelijk overwelfd of ingebuisd worden t.b.v. de aanleg van de inrit van het terrein vanaf de Sluisweg. Deze weg zal ongeveer 4m breed zijn. Aangezien het een antropogeen aangelegde waterloop betreft en de oever verstevigd is met betonnen doorgroeietegels, bestaat de bestaande toestand uit weinig natuurlijke oevers en wordt dit als zwak negatief beoordeeld.

Het Arteveldeproject heeft een totale oppervlakte van 14ha waarvan er ca. 11ha verhard zal zijn. Door de hoge verhardingsgraad zal de infiltratie van het hemelwater beperkt zijn en ontstaat er een versnelde afvoer van het hemelwater. Ter beperking van het overstromingsrisico dienen er volgens de geldende wetgeving buffervoorzieningen aangelegd te worden. Er is hiervoor nog geen definitief ontwerp voorhanden, maar volgens de huidige plannen en inzichten wordt er voldoende buffering voorzien onder de parkings en zal er hemelwatergebruik zijn waar nuttig (o.a. sanitair, besproeiingsinstallatie voetbalveld), dit om de piekdebieten op te vangen en te voldoen aan de geldende wetgeving.

Hieronder worden de vereiste volumes volgens de geldende wetgeving samengevat:

	Hemelwaterput	Buffer voor infiltratie		Buffer voor vertraagde afvoer		Totale buffer-volume
	Min. volume (m ³)	Min. volume (m ³)	Min. oppervlakte (m ²)	Min. volume (m ³)	Max. afvoer-debiet (m ³ /u)	Min. volume (m ³)
“Optimaal scenario” voor infiltratie	1630	1161,4	1548,2	/	/	2791,4
“Minimum vereist scenario” voor infiltratie	1630	30	40	1508,2	1131,4	3168,2

Aangezien het grootste deel van de site niet infiltratiegevoelig is zal minstens ten dele moeten geopteerd worden voor het “minimum vereist scenario voor infiltratie”.

Zoals weergegeven in bovenstaande tabel dient er voor maximaal nuttig hergebruik van het hemelwater een totaal hemelwatertankvolume van 1630m³ te voorzien worden. Dit kan verspreid worden over de drie terreinen zoals hieronder wordt weergegeven:

- terrein A: ca. 950m³ (sanitaire voorzieningen en besproeiingsinstallatie voetbalveld);
- terrein B: tussen 345 en 545m³;
- terrein C: ca. 135m³.

Door de waterloopbeheerder (W&Z) worden geen specifieke beperkingen vooropgesteld op het lozingsdebiet van hemelwater op de Schelde ter hoogte van het projectgebied.

Tenslotte wordt er hier op gewezen dat het projectgebied ingeplant wordt op een site (Groothandelsmarkt) die actueel reeds een hoge verhardingsgraad heeft, evenwel zonder buffervoorzieningen. In de toekomst zal door het voorzien van de vereiste buffering bijgevolg in ieder geval een verbetering t.o.v. de huidige toestand bestaan.

Bijkomend worden volgende suggesties opgenomen m.b.t. hemelwaterbuffering:

- Er kan extra buffering gecreëerd worden door de parkings in open lucht (nl. P1, P2 en P4) zo vlak mogelijk aan te leggen, waardoor het water minder snel afvloeit of door wervelventielen op het rioleringsysteem te voorzien zodat het water maximaal op de parking wordt opgehouden. Een dunne waterfilm op de parking heeft immers geen significant effect op de functionaliteit ervan;
- De aanleg van groendaken heeft een bufferende werking. Het groendak houdt water op, heeft een klimaatregelend en luchtzuiverend effect
- Het gebruik van waterdoorlatende klinkers op bepaalde plaatsen, in plaats van een volledige verharding, kan zorgen voor een vermindering van de hoeveelheid afvloeiend hemelwater tot vijftig procent.

Door de aanwezigheid van grondwaterverontreiniging met minerale olie (terrein B) en zink (terrein C) in de nabije omgeving van de bouwputten, bestaat er een risico op verontreiniging van het bemalingswater.

Bij lozing van dit bemalingswater in het oppervlaktewater, bestaat er dus een risico op kwaliteitsvermindering. Toch blijkt uit een vergelijking van de verontreinigingswaarden met de lozingsnormen voor oppervlaktewater dat dit risico minimaal is. Ook een vergelijking met de debieten van de Schelde en de beschikbare metingen van zink in de Schelde t.h.v. het projectgebied, tonen aan dat het te verwachten effect zwak negatief tot niet-significant zal zijn. Indien het bemalingswater niet verontreinigd is, wordt gesteld dat dit water niet op riool mag geloosd worden teneinde de RWZI niet te belasten met proper water.

Het eventueel verontreinigde bemalingswater mag evenwel niet ongezuiverd in het oppervlaktewater geloosd worden om kwaliteitsvermindering van het oppervlaktewater tegen te gaan. Het bemalingswater dient daarom tijdens de bemalingsperiode de eerste maand wekelijks en vervolgens maandelijks geanalyseerd te worden alvorens het geloosd wordt in het oppervlaktewater. Hierbij moeten de parameters minerale olie en zink getoetst worden aan de lozingsnormen voor oppervlaktewater.

Voor minerale olie is de norm voor lozing in oppervlaktewater volgens VLAREM 5mg/l⁷³ voor het lozingswater. Als oppervlaktewaterlozingsnorm voor zink kan op basis van het reductieprogramma van de VMM uitgegaan van een maximum van 2000 µg/l (nl.

⁷³ Bron: Vlarem II Subafdeling 4.2.21 lozing in de gewone oppervlaktewateren van bedrijfsafvalwater dat geen gevaarlijke stoffen bevat Art. 4.2.2.1.1 sub 5°

basismilieukwaliteitsnorm voor oppervlaktewater (zijnde $200\mu\text{g/l}^{74}$) vermenigvuldigd met een factor 10).

Indien de lozingsnormen overschreden worden, dient het bemalingswater ofwel ter plaatse gezuiverd te worden ofwel afgevoerd te worden naar een erkende zuiveringsinstallatie.

Het neerslagwater dat terechtkomt op de parkings en wegen kan in contact komen met dooizouten en met verontreinigende stoffen afkomstig van de voertuigen, zoals minerale olie, PAK's (polycyclische aromatische koolwaterstoffen), Cu, Zn, ...

Ter voorkoming van verontreiniging van het grondwater (bij buffering door infiltratie) en het oppervlaktewater (bij buffering door vertraagde afvoer) wordt er bij de maatregelen aangeraden om een gecombineerde slib- en olievanger te plaatsen vóór de buffervoorzieningen. Er wordt ook op gewezen dat deze slib- en olievanger geregeld gecontroleerd moet worden en, indien nodig, geruimd moet worden.

Het Arteveldestadion en bijhorende infrastructuur zullen maximaal ca. 863 IE's⁷⁵ afvalwater produceren tijdens een gewone werkdag. Tijdens en net na een voetbalmatch zullen er bijkomend 300 IE's geproduceerd worden. Het maximaal per dag geproduceerde IE bedraagt bijgevolg ca. 1163.

Dit afvalwater zal afgevoerd worden naar de RWZI Gent-Ossemeersen via de bestaande collector van Aquafin. Deze bijkomende belasting vormt volgens Aquafin (Judith Verdcourt) geen probleem voor de werking van het RWZI Gent-Ossemeersen.

Daar het hemelwater en het afvalwater volledig gescheiden worden afgevoerd, bestaat er geen risico op contaminatie van het hemelwater door het afvalwater en dus ook niet op verontreiniging van het oppervlaktewater met sanitair water. In het kader van het Arteveldeproject dient er wel nog aansluiting te worden voorzien op de bestaande collector. Een studie hieromtrent wordt momenteel aangevat.

De te gebruiken waterbronnen voor het Arteveldeproject zijn nog niet voor honderd procent gedefinieerd, maar volgens de huidige plannen en inzichten zal er hemelwatergebruik zijn waar nuttig nl. voor de sanitaire voorzieningen en de besproeiingsinstallatie van het voetbalveld (zie ook hoger 'hemelwatertankvolume'). Het andere waterverbruik zal gebeuren met stadswater. Indien bovenvermelde voorzieningen uitgevoerd worden, kan gesteld worden dat er rationeel watergebruik zal plaatsvinden.

10.3.3 Geluid en trillingen

10.3.3.1 Bestaande toestand

De bestaande toestand werd gekarakteriseerd aan de hand van statistische geluidsmetingen in vier meetpunten. Tijdens de geluidsmetingen zijn de numerieke waarden van de grootheden vastgelegd, waarmee het huidige geluidsklimaat het best gekarakteriseerd kan worden: de

⁷⁴ Bron: Vlarem II Bijlage 2.31. Basismilieukwaliteitsnorm voor oppervlaktewater

⁷⁵ Inwonerseivalent (IE) = de maat voor de vervuiling van het afvalwater van 1 inwoner per dag; het drukt zowel een debiet uit (nl. 150 l/dag) als een bepaalde vuilvracht (nl. BZV 60 g/d, CZV 135 g/d, ZS 90 g/d, totaal stikstof 10 g/d en totaal fosfor 2 g/d)

waarde van het achtergrondgeluidsniveau $L_{A95,1h}$ en de waarde van het equivalente geluidsdrukniveau $L_{Aeq,1h}$ welke onderhevig is aan het voorkomen van sterke en/of langdurige pieken in het geluidsdrukniveau en typerend is voor verkeerslawaaai. Er werden geluidsmetingen uitgevoerd in vier meetpunten: 1) Muilaardstraat (rand wijk Steenakker); 2) Proeftuinstraat (noordelijk deel bedrijventerrein Groothandelsmarkt); 3) gebouw K13 op campus UZ; 4) Verloren Broodstraat (rand wijk Flora, Merelbeke).

Uit de metingen kan besloten worden dat het actuele geluidsklimaat in de omgeving van het toekomstige stadion bijna overal boven de milieukwaliteitsnormen voor de dag-, avond- en nachtperiode gelegen is. Enkel in meetpunt 3 (t.h.v. gebouw K13, UZ) is er conformiteit en dit “dankzij” de ligging in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, waar de richtwaarden minder streng zijn. Indien dezelfde richtwaarden zouden gelden als in de andere drie meetpunten, zouden de normen ook hier ruimschoots overschreden worden. De oorzaak van de overschrijdingen dient gezocht te worden in de dominantie van wegverkeersgeluid veroorzaakt door de E17, de E40 en de R4.

10.3.3.2 Geplande toestand en maatregelen

Bij het bepalen van de mogelijke geluidshinder van het project kan een onderscheid worden gemaakt tussen de directe en de indirecte hinder. De directe hinder bestaat uit het menselijke stemgeluid en de muziek tijdens voetbalwedstrijden en andere openluchtmanifestaties, de indirecte hinder heeft als belangrijkste bron het verkeerslawaaai van het verkeer gegenereerd door de activiteiten op de site.

Om de mate van directe geluidshinder tijdens voetbalwedstrijden vast te stellen, werd gesteund op metingen in vergelijkbare situaties – nl. tijdens de wedstrijden AA Gent – Standard in het Ottenstadion en RC Genk – Club Brugge in het Fenixstadion (vergelijkbaar met het toekomstig Arteveldestadion) – en op geluidsoverdrachtsberekeningen van de toekomstige toestand. Hieruit blijkt dat het geluid veroorzaakt door een voetbalwedstrijd ter hoogte van de woningen en het UZ meestal binnen de gestelde eisen zal liggen. Enkel bij cruciale momenten in de wedstrijd (doelpunt, rode kaart) kunnen overschrijdingen verwacht worden. Deze overschrijdingen zijn echter zeer beperkt in de tijd (grootte-orde: enkele seconden) en bovendien liggen de geluidsdrukniveaus tijdens de overschrijdingen in dezelfde grootte-orde als het actuele omgevingsgeluid.

De geluidswijziging veroorzaakt door het verkeer in de exploitatiefase (zowel voor het retailgebeuren als voor het voetbalgebeuren) is marginaal omwille van de actuele dominantie van wegverkeersgeluid veroorzaakt door de E17, de E40 en de R4. Dit geldt des te meer voor het verkeersgeluid in de aanlegfase.

10.3.4 Lucht

10.3.4.1 Bestaande toestand

De bestaande luchtkwaliteit in de omgeving van het projectgebied, meer bepaald de

immissieniveaus van NO₂ en PM₁₀, werd ingeschat op basis van metingen in nabije (Baudelostaat, Gent) of vergelijkbare meetstations (Plantijn en Moretuslei, Borgerhout; Mechelse Steenweg, Vilvoorde) van het VMM-meetnet, en op basis van het CAR Vlaanderen-luchtmodel⁷⁶. Daaruit blijkt dat er (vermoedelijk) geen overschrijdingen van de toekomstige jaargemiddelde normen zijn t.h.v. de woonstraten of de Corneel Heymanslaan (UZ). De norm voor NO₂ van 40 µg/m³ wordt wel overschreden t.h.v. de E17 en de Ottergemsesteenweg-Zuid (onbewoond). Maar overall in de omgeving van het projectgebied, en zowel op weekdays als op zaterdag, ligt het aantal dagen met overschrijding van de daggrenswaarde voor PM₁₀ ruimschoots boven de maximale norm van 35 dagen per jaar. Hoofdoorzaak hiervoor is het wegverkeer.

10.3.4.2 Geplande toestand en maatregelen

Voor de inschatting van de toekomstige immissies werd eveneens gebruik gemaakt van CAR Vlaanderen. Daartoe werd de bestaande verkeersbelasting verhoogd met het bijkomend verkeer t.g.v. het project, zowel van de commerciële en kantooractiviteiten als van de voetbalwedstrijden (waarvoor zaterdag als referentiedag genomen werd). Het project zou volgens deze modellering leiden tot een beperkte toename van de immissieniveaus op de as Heymanslaan – Ottergemsesteenweg-Zuid (maximaal +1 µg/m³ voor jaargemiddelde NO₂ en PM₁₀, +2 dagen met overschrijding van de daggrenswaarde voor PM₁₀). In de woonstraten (weinig of geen bijkomend verkeer door het project) en rond de E17 (bijkomend verkeer beperkt in verhouding tot de bestaande verkeersintensiteit) is de impact van het project niet significant. Een daling van de achtergrondniveaus door een algemene verbetering van de luchtkwaliteit in Vlaanderen kan de immissietoename t.g.v. het project eventueel volledig compenseren.

10.3.5 Fauna en flora

10.3.5.1 Bestaande toestand

Het grootste deel van het projectgebied is momenteel bebouwd. Een beperkte oppervlakte in het zuidoostelijke deel bestaat uit ruigtevegetatie.

Het gaat om een biologisch waardevolle tot zeer waardevolle zone. In deze zone komen onder meer volgende soorten voor: Riet, Braam sp., Grote brandnetel, Bijvoet, Boerenwormkruid en Wilg sp. In het meest oostelijke deel komt er een dominantie van Riet voor en kunnen we bijgevolg spreken van een *verruigd rietland*. Meer naar het westen toe verschuift de dominantie van Riet geleidelijk aan naar Braam en krijgen we een *natte ruigte* met struikopslag. Centraal in deze zone komt er nog een beperkte oppervlakte *grasland met dominantie van Pitrus* voor.

In de omgeving van het projectgebied komt de Sijs als zeldzame soort van de Rode Lijst voor en de Huismus en de Kneu als achteruitgaande soorten van de Rode Lijst.

⁷⁶ CAR = Calculation of Air pollution from Road traffic; luchtmodel voor immissies ten gevolge van wegverkeer ontwikkeld door TNO in opdracht van Afdeling Lucht, Hinder, Milieu en Gezondheid (2006)

De Sijs is gebonden aan een omgeving rijk aan naalddhout en de Kneu aan allerlei halfopen tot open landschappen. Het projectgebied zelf voldoet niet aan deze biotoopomschrijvingen. Het is bijgevolg weinig waarschijnlijk dat deze soorten ter hoogte van het projectgebied voorkomen. De Huismus daarentegen is gebonden aan verstedelijking en kan dus wel voorkomen in het projectgebied zelf dat sterk verstedelijkt is.

10.3.5.2 Geplande toestand en maatregelen

Als gevolg van de aanleg van het kantoorgebouw en de commerciële ruimte op terrein C, zal een deel van de aanwezige vegetatie verwijderd worden. Het biotoopverlies betreft een verlies aan verruigd rietland, natte ruigte en grasland met dominantie van Pitrus. De totale oppervlakte biotoopverlies bedraagt circa 0,47 ha. Ter voorkoming van het verlies aan verruigd rietland en natte ruigte kan overwogen worden om de locatie van het gebouw op terrein C op te schuiven in noordelijke richting en de bestaande ruigtevegetatie te behouden.

In het RUP nr. 60 Akkerhage/Ottergemsesteenweg werden twee bepalingen opgenomen die betrekking hebben op de groenvoorziening voor het project en die bijgevolg opgenomen worden bij de dwingende maatregelen van dit MER:

- minimaal 10% van elk perceel moet voorzien worden met begroeiing, m.n. buffergroen en siergroen, bij voorkeur aan de rand van het terrein;
- de terreinen worden bij voorkeur afgesloten met levende hagen en draadafrasteringen dienen met begroeiingen en aanplantingen te worden aangevuld. Bij de aanplanting van bomen en struiken dient men effectief maximaal gebruik te maken van streekeigen en standplaatsgeschikte soorten.

De groenvoorziening van minimaal 10% of 1,4 ha zou kunnen gerealiseerd worden op volgende locaties binnen het projectgebied:

- op de parkings;
- gedeeltelijk behoud bestaande vegetatie in het zuiden van terrein C;
- op de daken van de lagere gebouwen (groendaken);
- in de reservatiestrook voor openbaar vervoer (tijdelijk);
- langs de randen van het projectgebied;
- ...

Er kan geopteerd worden voor spontane vegetatieontwikkeling (vb. hooiland, natte ruigte, rietland) of voor aanplantingen. Bij de aanplantingen van bomen en struiken dient men maximaal gebruik te maken van streekeigen en standplaatsgeschikte soorten. De soortenlijst van de Groendient van de Stad Gent (zie Bijlage 5.5.1.) dient als basis gebruikt te worden voor de plantenkeuze.

Door de tijdelijke bemalingswerken voor de bouw van de ondergrondse parking P6 op terrein C, zal de vegetatie (bestaande uit verruigd rietland en natte ruigte) mogelijk tijdelijk een negatieve invloed van deze verlaging van de grondwaterstand ondervinden.

Indien de bemaling in het voorjaar of de zomer zal plaatsvinden, zullen de grondwaterafhankelijke plantensoorten t.h.v. het verruigd rietland en de natte ruigte in een stresstoestand verkeren. Wegens de beperkte periode van de bemaling (maximum 1 seizoen) en rekening houdend met het grote herstelvermogen van de voorkomende vegetaties mag aangenomen worden dat het negatief effect zwak en tijdelijk zal zijn. Na het stopzetten van de bemaling zal

immers zowel de grondwaterstand als de vegetatie zich in het volgende seizoen reeds herstellen. Indien de bemaling gebeurt in het najaar of tijdens de winter zal er (nagenoeg) geen verstoring van de vegetatie plaatsvinden (geen significant effect).

Voor de andere bouwputten bevindt er zich geen vegetatie binnen de invloedsstraal van de bemaling.

Als maatregelen worden opgenomen: de bemalingswerken bij voorkeur niet uitvoeren in het voorjaar en de zomer en het gebruik maken van damplanken (of een gelijkwaardige techniek) aan de rand van de bouwput, waardoor de invloedsstraal van de bemaling naar de omgeving toe zeer beperkt zal blijven en een verdroging achterwege blijft.

Deze maatregelen worden echter niet dwingend gesteld gezien het tijdelijke effect en het herstel van de vegetatie binnen een relatief beperkt tijdsspanne (ca. 1 jaar) na het beëindigen van de bemalingswerken.

10.3.6 Monumenten en landschappen

10.3.6.1 Bestaande toestand

Het projectgebied ligt in stedelijk gebied en grenst aan de traditionele landschappen “Zandig Leie-Schelde-interfluvium” en “Scheldevallei van Gent tot Doornik”. In het projectgebied of zijn directe omgeving zijn geen ankerplaatsen, relictzones of puntrelicten. De Schelde vormt een lijnrelict, maar grenst niet direct aan het projectgebied. Het gaat om een vlak gebied (6 à 10 m TAW), omringd door waterlopen (Ringvaart, Schelde, kanaal van Zwijnaarde) en weginfrastructuur (E17, R4). Het projectgebied maakt deel uit van het industrieterrein Groothandelsmarkt (chemie, distributie,...). Ten westen van de E17 bevindt zich de stedelijke bebouwing van Gent, met o.a. de campus van het UZ en de woonwijk Steenakker. Ten zuiden van de Ringvaart liggen huidige en toekomstige (Eilandje) bedrijventerreinen. Ten oosten van de Schelde is er een strook van ca. 350 m met landbouw en natuur, waarachter zich de wijk Flora (Merelbeke) bevindt.

Op basis van een set historische kaarten kan afgeleid worden dat het studiegebied tot na WO II een zeer landelijke uithoek van Gent was aan de rand van de alluviale vlakte van de Schelde, met slechts enkele verspreide hoeves. Vanaf de jaren '50 werd dit gebied volledig getransformeerd door de aanleg van weg- en waterweginfrastructuur (E40, E17, Ringvaart, R4) en de inrichting als industrieterrein. In 1964 werd hier de Groothandelsmarkt der Vlaanderen gebouwd met o.a. een overdekte markthal van ca. 2 ha met boogvormige overspanning. De groothandelsmarktfuncties verhuisden in 2005 naar Evergem en de hal werd in het najaar van 2006 afgebroken. Op het groot braakliggend terrein waar de markthal stond, zal het nieuw voetbalstadion worden gebouwd. De rest van het projectgebied is deels bebouwd, deels onbebouwd en verwilderd (zuidoostrand).

Er liggen geen beschermde monumenten, landschappen, stads- of dorpsgezichten in de nabije omgeving van het projectgebied. In de Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed noch in de Centrale Archeologische Inventaris is iets terug te vinden m.b.t. dit gebied. De afgebroken markthal had wel een zekere erfgoedwaarde.

Het studiegebied heeft een lage belevingswaarde: het wordt gekenmerkt door heterogene industriële gebouwen, autoweginfrastructuur en grote braakliggende en verwaarloosde terreinen. Het dominante visuele element in de omgeving is het gebouw K12 op de UZ-campus. De verkeersinfrastructuur schermt het projectgebied vrijwel volledig af van de bewoning ten westen ervan.

10.3.6.2 Geplande toestand en maatregelen

Het project gaat niet gepaard met de aansnijding van nieuwe terreinen. Bestaande of recent verwijderde functies en gebouwen worden vervangen door nieuwe: de markthal door het Arteveldestadion, het bedrijventerrein Regio Gent door een kantoorgebouw annex hotel, een loods door een kantoorgebouw met commerciële ruimte (zij het niet op exact dezelfde plaats). De nieuwe gebouwen zijn gemiddeld groter en hoger dan de oude, en zullen dus een grotere visuele impact hebben, maar vallen in deze grootschalige industriële omgeving toch niet uit de toon. De architecturale kwaliteit van de nieuwe gebouwen (met name van het stadion) zal bovendien veel hoger dan die van de oude, en de invulling van de publieke ruimte zal ook veel meer aandacht krijgen, hetgeen des te belangrijker is omdat het om een echte zichtlocatie gaat. Zowel qua perceptieve kenmerken als qua belevingswaarde zijn er dus positieve effecten te verwachten van het project.

Doordat de verlichting van het speelveld niet gebeurt via de klassieke vier grote lichtmasten in de hoeken van het stadion, maar via talrijke lampen die ingewerkt zitten onder de luifel, en doordat de verlichting van wegen en parkings beperkt blijft tot de momenten waarop activiteiten plaatsvinden, zal de verlichting naar perceptie toe slechts zwak negatief zijn en naar beleving toe zelfs zwak positief (het sober en sfeervol verlicht stadion ter vervanging van het huidige “zwart gat” van de vroegere markthal).

Er zijn geen elementen met erfgoedwaarde in het gebied. Er is enkel verstoring van het archeologisch erfgoed mogelijk bij de uitgraving van de twee ondergrondse parkings P5 en P6 (> archeologisch vooronderzoek aangewezen). Mogelijks zal het Arteveldestadion, als “pioneer” van de moderne voetbaltempel in België, in de toekomst zelf erfgoedwaarde vertegenwoordigen.

Functies als een voetbalstadion, een hotel en kantoren wijken wel af van de huidige typologie van het bedrijventerrein, maar passen perfect in het ruimer kader van de grootstedelijke functies in de zuidelijke rand van Gent (Flanders Expo, wetenschapspark Ardoyen,...). De natuurlijke structuur van de Scheldevallei werd al decennia geleden verstoord.

10.3.7 Mens – ruimtelijke aspecten

10.3.7.1 Bestaande toestand

Het projectgebied ligt volledig binnen de grenzen van het RUP nr. 60 Akkerhage/Ottergemsesteenweg, en meer bepaald binnen de bestemming “zone voor gemengd project”, die reeds afgestemd is op de toekomstige invulling, maar niet strijdig is met de huidige resterende

functies. De andere bestemmingen van het RUP zijn overeenkomstig de huidige activiteiten (bedrijven, hotels). De rest van het bedrijventerrein Groothandelsmarkt heeft logischerwijs als gewestplanbestemming “industriegebied”. De woningen in de Proeftuinstraat en (in zekere zin) het Instituut voor Nucleaire Wetenschappen, in het noordelijk deel van het bedrijventerrein, zijn zonevreemd.

Het bedrijventerrein telt een 30-tal bedrijven en inrichtingen. In het westelijk deel domineren distributie-activiteiten, vnl. in de voedingssector, gekoppeld aan de voormalige groothandelsmarkt. In het oostelijk deel domineert (zware) industrie: chemie (Solutia, Amcor) en afvalverwerking (verbrandingsoven IVAGO). Het gebied is langs alle zijden omgeven door infrastructuur (E17, spoorweg, R4, Ringvaart, Schelde) en heeft daardoor zwakke functionele en visuele relaties met zijn omgeving (campus UZ, woonwijken Steenakker en Nieuw-Gent,...). De as Ottergemsesteenweg-Zuid – Heymanslaan is de enige lokale verbinding met de omgeving. Ruimtelijke versnippering en talrijke grootstedelijke functies is kenmerkend voor de hele “zuidelijke mozaïek”. De natuurlijke structuren (Scheldevallei) zijn reeds sinds decennia ondergeschikt aan de antropogene structuren.

Het studiegebied vertoont een ongestructureerd en onverzorgd beeld (industriële installaties en loodsen, verwaarloosd openbaar domein, braakliggende terreinen). Het is gekenmerkt door grootschaligheid, m.u.v. het woonwijkje in de Proeftuinstraat. Er is een enorm contrast tussen de geïndustrialiseerde linker Scheldeoever en de agrarisch-natuurlijke rechteroever. De omringende barrières van de weg- en waterweginfrastructuur schermen het gebied af van de buitenwereld. Enkel de hoogste gebouwen en schoorstenen zijn zichtbaar van buitenaf.

De woningen in de Proeftuinstraat liggen volledig ingesloten binnen het bedrijventerrein, maar toch grotendeels geïsoleerd van de nabije industrie. Door de vlakbij gelegen E17 is de milieukwaliteit er matig tot slecht (zware overschrijding van de richtwaarden qua geluid, teveel dagen met veel fijn stof in de lucht). Dat geldt ook voor de campus van het UZ. De leefbaarheidsproblemen in de omgeving van het studiegebied wordt slechts in beperkte mate veroorzaakt door het bedrijventerrein, maar vooral door het bovenlokale verkeer. Met name de verkeersafwikkeling aan het op- en afrittencomplex UZ is problematisch.

10.3.7.2 Geplande toestand en maatregelen

De functies en activiteiten die voorzien worden in het project zijn quasi volledig in overeenstemming met de voorschriften van de bestemming “zone voor gemengd project” van het RUP nr. 60. Ook op het vlak van architecturale kwaliteit wordt voldaan aan de voorschriften. Mogelijke knelpunten zijn de begroeningsnormen (10% van elk perceel, maar wat telt hierbij mee ?), de afstandsnormen voor gebouwen van meer dan 25 m hoogte, en het aantal parkeerplaatsen (er is wel een minimumnorm maar geen (precieze) maximumnorm).

Het project heeft weinig of geen invloed op de gebruikswaarde van de andere bedrijven en activiteiten op het bedrijventerrein. Wellicht is er een zwak positief effect door de verbeterde ontsluiting (rotondes) en de algehele opwaardering van het bedrijventerrein. Negatieve effecten qua bereikbaarheid worden niet verwacht. Binnen het projectgebied zal de gebruikswaarde enorm toenemen, omdat de nieuwe functies (kantoren, winkels, recreatie,...) een veel hogere economische waarde en tewerkstelling (ca. 1000 arbeidsplaatsen) vertegenwoordigen dan de oude functies, zelfs vóór het verdwijnen van de Groothandelsmarkt. De functionele

relaties met de omgeving zullen wellicht ook iets verbeteren door de betere ontsluiting en de verkeersaantrekkende rol van het project.

De beeld- en belevingswaarde van het studiegebied zal duidelijk verhogen door het project: moderne, kwaliteitsvolle architectuur, inrichting van het openbaar domein. Het stadion en in mindere mate de hotel- en kantoorstoren zullen echte “landmarks” zijn voor de stad Gent. De negatieve gevolgen van de verlichting, o.a. het risico op verblinding voor helikopters van het UZ, zullen beperkt zijn doordat de stadionverlichting niet door hoge lichtmasten maar door talrijke, in de luifel ingewerkte en naar beneden gerichte lampen zal gebeuren. Gebouwen, parkings en wegenis zullen enkel verlicht worden wanneer er activiteiten plaatsvinden.

Veruit het belangrijkste effect van het project op het vlak van leefkwaliteit en woonkwaliteit voor de omwonenden doet zich niet voor rond de Artevelde-site, maar wel in Gentbrugge, waar in de woonstraten rond het Ottenstadion een einde komt aan de stelselmatige verkeersoverlast, rustverstoring en potentieel vandalisme bij voetbalwedstrijden.

Negatieve effecten op het vlak van verkeer in de omgeving van het Arteveldestadion worden zoveel mogelijk beperkt door de toegang tot de grootste parkings via de Sluisweg te organiseren. Wildparkeren langs de straatkant en op de parkings van de omliggende bedrijven en het UZ moet tegengegaan worden door controle (stewards, politie) en door een goede organisatie van het systeem van pendelparkings (o.a. koppeling van parkeerplaats aan inkomticket). Rustverstoring en vandalisme rond het stadion door voetbalsupporters of bezoekers van de eventuele dancing moet eveneens tegengegaan worden door controle. Door de behoorlijke (loop)afstand is het risico hierop ter hoogte van het UZ of de woonstraten zeer beperkt. Wat de milieukwaliteit betreft, blijkt uit de conclusies van de disciplines lucht en geluid dat de effecten van het project hierop beperkt zijn.

10.3.8 Mens – verkeer

10.3.8.1 Bestaande toestand

In de huidige situatie is de site Groothandelsmarkt bereikbaar via de Ottergemsesteenweg-zuid. In relatie tot het centrum van Gent is de site bereikbaar via de C. Heymanslaan, en niet via de B401. In relatie tot het hoger wegennet sluit de Ottergemsesteenweg-zuid ten noorden aan op de autosnelweg E17 Gent-Antwerpen via het op- en afrittencomplex nr. 9 UZ Gent. Ten zuiden sluit de Ottergemsesteenweg-zuid aan op de R4.

Uitgaande van de huidige verkeersbelasting zijn er, met uitzondering van het op- en afrittencomplex van de E17 ter hoogte van de C. Heymanslaan/Ottergemsesteenweg-zuid, geen grote problemen op het omliggende wegennet naar verkeersafwikkeling toe. De potentiële knelpunten situeren zich voornamelijk op de voorrangsgeregelde kruispunten van de C. Heymanslaan/Ottergemsesteenweg-zuid met het op- en afrittencomplex van de E17. Tijdens de avondspits op een weekdag treedt er filevorming op voor het linksafslaand verkeer komend van de C. Heymanslaan dat de E17 wil oprijden in de richting van Kortrijk. Tijdens de ochtendspits op een weekdag komt file voor op de uitrit van de E17 komend uit de richting van Antwerpen. Op een zaterdag stellen zich geen problemen naar verkeersafwikkeling.

De site Groothandelsmarkt is in de huidige situatie bereikbaar met het openbaar vervoer. Ter hoogte van de site situeert zich de eindhalte van buslijn 65 en 67. Beiden zorgen met een frequentie van 2 bussen per uur voor de verbinding met het station Gent Sint-Pieters. De dichtstbijzijnde tramhalte situeert zich op 1.500 meter van de site en is enkel te bereiken via de R4. Tram 21 en 22 bedienen de halte met een frequentie van 10 trams per spitsuur. Buslijn 5 met halte langsheen de Zwijnaardsesteenweg biedt ook een frequentie van 2 bussen per uur. Het huidig openbaar vervoeraanbod in de onmiddellijke omgeving van de site Groothandelsmarkt is eerder beperkt, zowel naar frequentie als naar mogelijke bestemmingen. Een rechtstreekse verbinding tussen de site en het centrum van Gent wordt niet aangeboden. Het station Gent Sint-Pieters wordt steeds via een omweg bereikt.

De bereikbaarheid van de site Groothandelsmarkt met de fiets wordt beperkt door een aantal natuurlijke en fysieke barrières. De nabijgelegen E17 beperkt de relaties tussen de site en het centrum van Gent. Bovendien worden de fietsers door het aandeel autoverkeer verdrongen langsheen de Ottergemsesteenweg-zuid/ C. Heymanslaan en meer bepaald t.h.v. het op- en afrittencomplex van de E17. Ten zuiden van de Ottergemsesteenweg-zuid loopt parallel aan de R4 een dubbelrichtingsfietspad. Het fietspad wordt echter op diverse plaatsen gekruist door op- en afritten. Dit zorgt voor onveilige situaties voor de fietser. De Ringvaart betekent een natuurlijke barrière voor de bereikbaarheid van de site per fiets vanuit zuidelijke richting.

Parkeren aan de site Groothandelsmarkt vormt in de huidige situatie geen probleem. Het aanbod aan parkeerplaatsen is ruim voldoende om de vraag naar parkeerplaatsen op te vangen.

10.3.8.2 Geplande toestand en maatregelen

De komst van een voetbalstadion met complementaire functies op de site Groothandelsmarkt zorgt tijdens een voetbalmoment op zaterdagavond voor een beperkte verkeersoverlast langsheen de Ottergemsesteenweg-zuid. Enkel na de wedstrijd zal er een beperkte file worden gevormd voor het verkeer komend van de C. Heymanslaan dat de oprit van de E17 in de richting van Antwerpen wil bereiken. Tijdens het spitsmoment op vrijdagavond zal de verkeersafwikkeling t.g.v. de verkeersgeneratie van de complementaire functies moeizamer verlopen. Er treedt filevorming op voor het linksafslaand verkeer komend van de C. Heymanslaan dat de E17 wil oprijden in de richting van Kortrijk en Antwerpen. Ook op de uitritten van de E17, zowel uit de richting van Antwerpen als uit de richting van Kortrijk, zal file optreden.

De aanleg van twee rotondes langsheen de Ottergemsesteenweg-zuid/C. Heymanslaan t.h.v. het op- en afrittencomplex van de E17, ter vervanging van de twee voorrangsgeregelde kruispunten, zorgen voor een betere verkeersafwikkeling. Na het eindigen van een voetbalmatch zal de verkeersafwikkeling naar de autosnelweg E17 beter verlopen. Enkel langsheen de Ottergemsesteenweg-zuid zal een beperkte filevorming optreden. Tijdens een spitsmoment op vrijdagavond zorgen de twee rotondes eveneens voor een vrij vlotte verkeersafwikkeling. Er zijn enkel lichte problemen naar verkeersafwikkeling te verwachten voor het verkeer dat de site van het UZ Gent wil verlaten en het verkeer dat de rotonde bereikt langsheen de Ottergemsesteenweg-zuid.

De beperking van de verkeersoverlast op voetbalmomenten is echter slechts mogelijk indien aan twee randvoorwaarden – beiden voorzien in het project – voldaan wordt:

- Een maximale scheiding van de supportersstromen: De supporters van AA Gent kunnen het stadion enkel bereiken via de Sluisweg, de supporters van de bezoekende ploeg enkel langsheen de Ottergemsesteenweg-zuid.
- Het inschakelen van satellietparkings gecombineerd met busshuttles: Dit zorgt voor een afname van het autoverkeer tijdens een voetbalmoment in de directe omgeving van de site, en zorgt bijgevolg ook voor een betere bereikbaarheid van de functies in de omgeving (bedrijven, UZ) en een vlottere verkeersafwikkeling tijdens een voetbalmoment. Het gebruik van de satellietparkings wordt gestuurd door een gecombineerde ticketverkoop waarbij het toegangsticket voor het stadion gekoppeld is een parkeerticket voor een satellietparking. Aanvullend zal politiecontrole noodzakelijk zijn om sluikparkeren in de omgeving (o.a. op de parking van het UZ) onmogelijk te maken.

Voorts moet doelgerichte politiebegeleiding zorgen voor een vlotte verkeersafwikkeling aan het stadion tijdens een voetbalmoment.

De satellietparkings zijn noodzakelijk omdat het aantal beschikbare parkeerplaatsen op de site tijdens een voetbalmoment ontoereikend zijn om alle supporters aan het stadion te laten parkeren. Nog meer parkings aan het stadion aanleggen, betekent een te hoog parkeeraanbod buiten de voetbalmomenten, met een minder efficiënt parkeergebruik tot gevolg. Bovendien betekent een verhoging van het parkeeraanbod een verhoging van de verkeersattractie en een grotere belasting op het omliggende wegennet, met name het op- en afrittencomplex aan de E17.

Het huidige openbaar vervoeraanbod is ontoereikend voor het voetbalgebeuren. Het is dus noodzakelijk dat het aanbod, zowel capaciteit als frequentie, van buslijn 65/67 wordt verhoogd tot 6 bussen per uur. Om de reistijd tussen het station Gent Sint-Pieters en het voetbalstadion te verkleinen, is het aangewezen om de reisweg in te korten. Een omlegging van buslijn 5 tot het voetbalstadion kan ook bij de maatregelen horen om de bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer tijdens voetbalmomenten te verhogen. Aanvullende doelgroepenbussen vanuit de Gentse randgemeenten bieden ook oplossingen op het vlak van verhoging van het openbaar busvervoer. Een doortrekking van de tramlijn 21/22 tot aan de E17, gecombineerd met een onderdoorgang van de E17 voor fietsers en voetgangers, kan (op lange termijn) voor een vlotte tramverbinding zorgen op wandelafstand van het stadion.

De doorstroming van het openbaar busvervoer en de busshuttles van de satellietparkings kan lichte hinder ondervinden. De aanleg van de twee rotondes t.h.v. het op- en afrittencomplex van de E17, de scheiding van AA Gent supporters (via Sluisweg) en supporters van de bezoekende ploeg (via Ottergemsesteenweg-zuid) en het inschakelen van satellietparkings kunnen ervoor zorgen dat tijdens voetbalmomenten de doorstroming van het openbaar vervoer gegarandeerd kan worden. Specifieke politiebegeleiding kan indien nodig beperkte doorstromingsproblemen verhelpen.

De bereikbaarheid van de site voor fietsers wordt door een aantal barrières beperkt. Ook naar verkeersveiligheid toe stellen er zich knelpunten. De aanleg van fietspaden en fietstunnels zorgt voor een grotere bereikbaarheid van de site en een grotere verkeersveiligheid voor de fietser.

De aanleg van een fietstunnel t.h.v. de R4 vermijdt conflicten tussen fietsers langsheen de R4 en automobilisten die de R4 t.h.v. de Ottergemsesteenweg-zuid verlaten/oprijden. Aan het stadion moet een beveiligde oversteekplaats gerealiseerd worden om enerzijds een veilige

fietsverbinding mogelijk te maken tussen de R4, Ottergemsesteenweg-zuid en het fietspad langs de Schelde. Anderzijds wordt aldus een veilige oplossing geboden om tijdens voetbalmomenten de supporters van AA Gent veilig het stadion te laten bereiken vanaf de grote supportersparkings aan de overzijde van de Ottergemsesteenweg-Zuid.

Langs de Ottergemsesteenweg-Zuid wordt best een dubbelrichtingsfietspad aangelegd om een vlotte en veilige fietsverbinding te bekomen met het centrum van Gent. Dit fietspad wordt bij voorkeur aan de zuid/westzijde (kant stadion) ingeplant om conflicten tussen fietsers en automobilisten die de E17 op- of afrijden te vermijden.

10.4 Synthese en conclusie

De belangrijkste effecten zijn te verwachten bij de disciplines geluid, mens – verkeer en mens – ruimtelijke aspecten:

- **Geluid en trillingen:** Voetbalwedstrijden genereren een aanzienlijk geluidsvolume (continu geluid), maar door de vrij grote afstand is de impact t.h.v. woonzones en (o.a.) het UZ beperkt. Zelfs op piekmomenten in de wedstrijd (incidenteel geluid, enkele seconden) is het geluidsniveau t.h.v. de woonzones en het UZ niet hoger dan het huidig continu achtergrondniveau, dat in hoofdzaak veroorzaakt wordt door de E17. De impact m.b.t. geluid van de commerciële activiteiten en van het verkeer is nog beperkter.
- **Mens – verkeer:** Het effect van voetbalmatches op zaterdagavond (of algemeen buiten de spitsuren) zal relatief beperkt zijn, dankzij de spreiding van de supportersstromen over verschillende routes (Sluisweg/Ottergemsesteenweg-Zuid) en parkings (satellietparkings met pendelbussen), in combinatie met de lage niet-voetbalgebonden verkeersintensiteit op die momenten. De commerciële activiteiten zijn hinderlijker omdat deze wel kunnen samenvallen met de spitsuren. De op- en afritcomplexen van de E17 met de Heymanslaan en de Ottergemsesteenweg-Zuid zijn in de huidige toestand reeds ontoereikend tijdens de spitsuren. Zij worden best zo snel mogelijk vervangen door de voorziene rotondes, liefst vóór de commerciële activiteiten van het Arteveldeproject op volle toeren draaien. De frequentie van buslijn 65/67 van/naar het Sint-Pietersstation moet opgevoerd worden en de reisweg bij voorkeur ingekort. De aanleg van fietspaden en –tunnels moet de veiligheid en het comfort van de fietsers verhogen.
- **Mens – ruimtelijke aspecten:** Het project heeft een sterk positief effect op de gebruikswaarde van het projectgebied (ca. 1000 arbeidsplaatsen, hoge toegevoegde waarde), en een licht positief effect op de gebruikswaarde van de rest van het bedrijventerrein Groothandelsmarkt (verbetering imago en ontsluiting). Het moderne stadion zal een echte “landmark” zijn voor de stad Gent. Negatieve effecten op de leefkwaliteit rond het stadion kunnen en moeten beperkt worden door het spreiden van de verkeersstromen bij voetbalmatches en controle op wildparkeren, rustverstoring en vandalisme. Het belangrijkste effect is evenwel de sterke verbetering van de leef- en woonkwaliteit in Gentbrugge, rond het huidige Ottenstadion.

De effecten m.b.t. de andere milieudisciplines zijn beperkter:

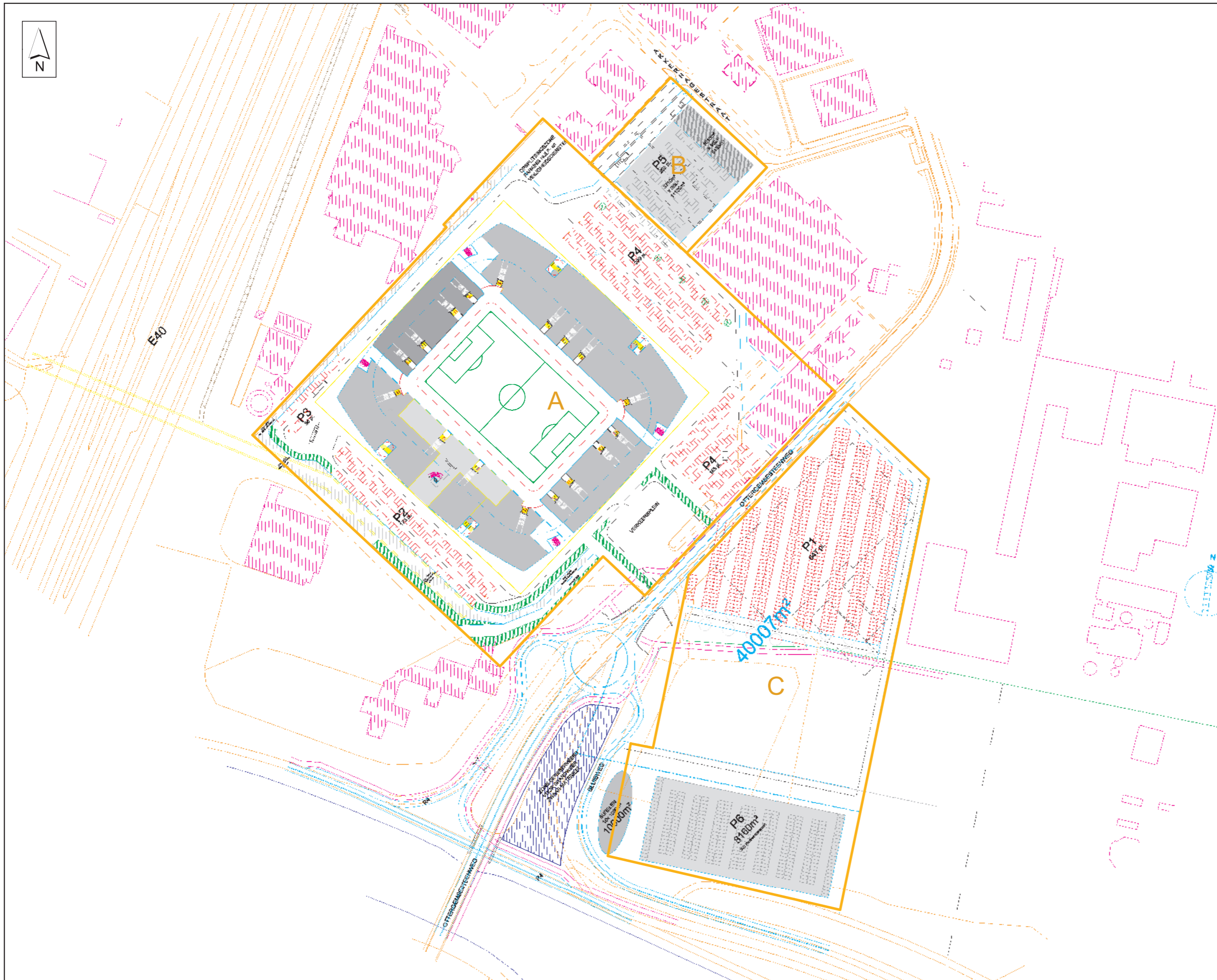
- **Bodem en grondwater:** Aangezien in het projectgebied historische verontreinigingen voorkomen, zijn er mogelijke risico's tijdens de bouw van de twee ondergrondse parkings m.b.t. grondverzet en bemaling. Mits een strikte opvolging van de VLAREBO- en VLAREA-wetgeving en van de kwaliteit van het bemalingswater zijn deze risico's niet significant.
- **Oppervlaktewater:** Een grootschalig project als dit vereist een aanzienlijk hemelwattankvolume (sanitair, besproeiing voetbalveld,...) en een aanzienlijke buffercapaciteit voor hemelwater (buffers onder de parkings, groendaken, doorlatende parkings, waterpartijen). Indien hieraan voldaan wordt, zijn de effecten niet significant. Hemelwater en afvalwater worden volledig gescheiden afgevoerd; een rioleringsstudie wordt momenteel aangevat.
- **Lucht:** Het project zal t.g.v. de verwachte verkeersbelasting zorgen voor een beperkte toename van de immissieniveaus van NO₂ en PM₁₀ op de as Ottergemsesteenweg-Zuid-Heymanslaan, maar geen significante effecten hebben in de woonstraten.
- **Fauna en flora:** Als gevolg van de bebouwing in de zuidoostelijke hoek van het projectgebied zou de daar aanwezige ruigte aangetast worden. Voorts legt het RUP 10% groenvoorziening (= ca. 1,4 ha) op. Naast (een deel van) de ruigte, komen hiervoor diverse locaties/groenvormen in aanmerking.
- **Monumenten en landschappen:** Bij het project worden recent verwijderde (Groot-handelsmarkt) of bestaande gebouwen vervangen door nieuwe, die gemiddeld grootschaliger maar tevens kwalitatief (veel) hoogstaander zullen zijn. De impact van de verlichting zal beperkt zijn doordat er geen hoge lichtmasten zijn in de hoeken van het stadion. Er zijn geen (gekende) elementen met erfgoedwaarde die verloren gaan.

Globaal kan dus gesteld worden dat het Arteveldestadionproject slechts een beperkte en aanvaardbare milieu-impact zal hebben, op voorwaarde dat aan twee cruciale randvoorwaarden wordt voldaan (en andere potentiële knelpunten goed worden gemonitord):

- scheiding van supportersstromen vóór de match (AA Gent-supporters krijgen enkel toegang tot de parkings op de site via de Sluisweg);
- goed functioneren van het pendelbusstelsel van en naar de satellietparkings.

Voorts worden de in het kader van de sluiting van de R4 geplande rotondes t.h.v. de E17 best gerealiseerd vóór de commerciële activiteiten in en rond het stadion op volle toeren draaien.

Echter: het project zal hoe dan ook een bijkomende verkeers- en dus milieu-impact hebben, terwijl de huidige milieukwaliteit in de omgeving van het projectgebied slecht is. Zowel qua geluidsoverlast als qua luchtverontreiniging behoort deze omgeving, door haar ligging aan de kruising van de twee belangrijkste autowegen van Vlaanderen, tot de meest belaste gebieden van Vlaanderen. Een modal shift op Vlaams niveau ten nadele van wegverkeer is noodzakelijk. Het Arteveldeproject moet hieraan bijdragen door haar bezoekers en werknemers te stimuleren om maximaal gebruik te maken van de fiets en het openbaar vervoer. Voldoende fietsstallingen, veilige fietspaden en een hoogfrequente OV-verbinding met het Sint-Pietersstation zijn hierbij noodzakelijke voorwaarden.



MER
Arteveldestadion
Ottergemesteenweg Gent

Figuur 2.5 :
Overzichtsplan inrichting
projectgebied
(plan d.d. januari 2007)

gewijzigd op 18 april 2007 09270116.mxd

Legende

Projectgebied

Bron:
Rasterversie van de topografische kaarten
op schaal 1/10.000 door het Nationaal Geografisch Instituut

Schaal : 1:2500
0 25 50 75 Meter

Opgemaakt door : Opdrachtgever :

