



## Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Brielmeersen' te Deinze

**SCOPINGNOTA**

18 december 2019

## Colofon

### Dit document is een publicatie van:

Provincie Oost-Vlaanderen  
Gouvernementstraat 1  
9000 Gent  
Dienst Ruimtelijke Planning  
secretariaat: 09 267 75 61

### Plan-ID:

RUP\_40000\_213\_00142\_00001

### Verantwoordelijke ruimtelijk planner:

Anne Boer

### Dossierverloop

opstart geïntegreerd planningsproces door deputatie	22 februari 2018
goedkeuring startnota door deputatie	9 mei 2018
raadpleging startnota	28 mei 2018 – 26 juli 2018
participatiemoment raadpleging	29 mei 2018
beslissing plan-MER door dienst MER	7 november 2018
goedkeuring scopingnota door deputatie	15 november 2018
goedkeuring voorontwerp door deputatie	05 september 2019
voorlopige vaststelling door provincieraad	18 december 2019
openbaar onderzoek	03 februari – 02 april 2020
goedkeuring plan-MER door dienst MER	
advies PROCORO	
definitieve vaststelling door provincieraad	

### De normatieve delen van dit provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan zijn:

(Deze zijn verordenend.)

- het grafisch plan
- de stedenbouwkundige voorschriften

# INHOUD

<b>INLEIDING</b> .....	<b>5</b>
<b>1. OVERZICHT VAN REACTIES EN ADVIEZEN</b> .....	<b>6</b>
<b>VERSCHILLEN MET DE STARTNOTA</b> .....	<b>17</b>
<b>2. PLANDOELSTELLINGEN</b> .....	<b>18</b>
<b>3. GEOGRAFISCHE AFBAKENING</b> .....	<b>19</b>
<b>4. PLANNINGSCONTEXT</b> .....	<b>20</b>
4.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (2011) .....	20
4.2. <u>STRATEGISCHE VISIE VAN HET BELEIDSPPLAN RUIMTE VLAANDEREN</u> .....	20
4.3. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN (2004 EN 2012) .....	21
4.3.1. <i>Globale ontwikkelingsvisie en ontwikkelingsvisie voor de deelruimte</i> .....	21
4.3.2. <i>Gewenste toeristisch-recreatieve structuur</i> .....	24
4.3.3. <i>Gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren</i> .....	25
4.4. KERNNOTA MAAK RUIMTE VOOR OOST-VLAANDEREN 2050 (2016) .....	26
4.5. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN DEINZE (2008) .....	27
4.6. MOBILITEITSPPLAN DEINZE (2006 EN 2017) .....	30
<b>5. FEITELIJK BESTAANDE TOESTAND</b> .....	<b>31</b>
5.1. SITUERING EN HISTORIEK .....	31
5.2. ANALYSE VAN DE BESTAANDE STRUCTUUR .....	32
5.2.1. <i>Structuur van het park</i> .....	32
5.2.2. <i>Natuurlijke structuur</i> .....	32
5.2.3. <i>Relatie met de stad</i> .....	33
<b>6. JURIDISCH BESTAANDE TOESTAND</b> .....	<b>34</b>
6.1. GEWESTPLAN .....	34
6.2. BPA'S EN RUP'S .....	35
6.2.1. <i>Provinciaal RUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Deinze'</i> .....	35
6.2.2. <i>BPA's in de omgeving</i> .....	36
6.3. VERKAVELINGSVERGUNNINGEN .....	36
6.4. BUURT- EN VOETWEGEN .....	36
6.5. VEN-GEBIEDEN .....	37
6.6. RAMSAR-, VOGELRICHTLIJN- EN HABITATRICHTLIJNGEBIEDEN .....	37
6.7. BESCHERMDE MONUMENTEN, STADS- EN DORPSGEZICHTEN EN LANDSCHAPPEN .....	37
6.8. WATERSYSTEEM .....	39
<b>7. MASTERPLAN BRIELMEERSEN DEINZE</b> .....	<b>40</b>
7.1. INLEIDING .....	40
7.2. ANALYSE EN OBSERVATIES .....	40
7.3. PARTICIPATIE .....	40
7.4. UITGANGSPUNTEN .....	41
7.5. ONTWERPEND ONDERZOEK IN DRIE MODELLEN .....	41
7.6. SCENARIO'S .....	41
7.7. FINANCIËEL-ECONOMISCHE DOORREKENING .....	42
<b>8. PLANOPTIES EN INRICHTINGSPRINCIPES</b> .....	<b>43</b>
8.1. GEKOZEN VOORKEURSSCENARIO .....	43
8.1.1. <i>Algemeen concept</i> .....	43
8.1.2. <i>Gebouwd programma</i> .....	44
8.1.3. <i>Leieboord met variabele oplossingen</i> .....	46
8.1.4. <i>Nieuw watersysteem als motor voor natuur</i> .....	47
8.1.5. <i>Jachthaven</i> .....	48

8.1.6.	<i>Fasering</i> .....	49
8.2.	OVERWOGEN ALTERNATIEVEN .....	54
8.2.1.	<i>Model van verspreide verdeling (model 2 in het masterplan)</i> .....	54
8.2.2.	<i>Model van de geprogrammeerde kade (model 3 in het masterplan)</i> .....	55
8.2.3.	<i>Scenario van geconcentreerde ontwikkeling (uitgangsscenario in het masterplan)</i> .....	57
<b>9.</b>	<b>DETAILLERINGSNIVEAU EN REIKWIJDTE</b> .....	<b>59</b>
9.1.	DETAILLERINGSNIVEAU .....	59
9.2.	REIKWIJDTE .....	60
<b>10.</b>	<b>MILIEUEFFECTBEOORDELINGEN</b> .....	<b>61</b>
10.1.	TOETSING AAN DE PLAN-MER-PLICHT .....	61
10.2.	SCOPING RELEVANTE EFFECTEN.....	62
10.2.1.	<i>Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen</i> .....	62
10.2.2.	<i>Juridische en beleidsmatige context</i> .....	64
10.2.3.	<i>Afbakening studiegebied</i> .....	64
10.2.4.	<i>Grensoverschrijdende effecten</i> .....	65
10.2.5.	<i>Referentiesituatie</i> .....	65
10.2.6.	<i>Ontwikkelingsscenario's</i> .....	65
10.2.7.	<i>Effectbeoordeling en milderende maatregelen</i> .....	65
10.2.8.	<i>Team van MER-deskundigen</i> .....	65
10.3.	AANPAK EFFECTBEOORDELING PER DISCIPLINE .....	66
10.3.1.	<i>Discipline mens – mobiliteit</i> .....	66
10.3.2.	<i>Discipline geluid en trillingen</i> .....	69
10.3.3.	<i>Discipline lucht</i> .....	72
10.3.4.	<i>Discipline bodem en grondwater</i> .....	75
10.3.5.	<i>Discipline oppervlaktewater</i> .....	76
10.3.6.	<i>Discipline biodiversiteit</i> .....	77
10.3.7.	<i>Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie</i> .....	79
10.3.8.	<i>Discipline mens – ruimtelijke aspecten</i> .....	80
10.4.	OVERIGE ELEMENTEN PLAN-MER .....	82
10.4.1.	<i>Leemten in de kennis</i> .....	82
10.4.2.	<i>Eindsynthese en integratie</i> .....	82
10.4.3.	<i>Niet technische samenvatting</i> .....	82
<b>11.</b>	<b>IN TE ZETTEN INSTRUMENTARIUM</b> .....	<b>83</b>
<b>12.</b>	<b>BIJLAGEN</b> .....	<b>84</b>



## INLEIDING

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

Op basis van de startnota werd een eerste participatiemoment en adviesronde gehouden. De scopingnota geeft weer hoe met de adviezen en inspraakreacties wordt omgegaan in het verdere planproces. Deze scopingnota is pas definitief bij de voorlopige vaststelling van het PRUP en kan bij nieuwe of gewijzigde inzichten in de loop van het planproces nog aangepast worden.

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

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

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

# 1. OVERZICHT VAN REACTIES EN ADVIEZEN

---

## Opmerkingen raadpleging bevolking

---

Atletiekclub Deinze	AC Deinze uit zorgen over de toekomstige locatie van de centrale parking. Voor kinderen, hulpdiensten, leveringen en toeschouwers zou de toegang tot het hoofdgebouw er sterk op achteruit gaan wanneer deze aan de overzijde van het veld zou komen te liggen. Ook uit men zorgen over de verlichting en veiligheid van de toegang tot het atletiekstadion.
Antwoord en verwerking	Het is niet de bedoeling AC Deinze te isoleren. De toegankelijkheid van het terrein is een terechte zorg. In overleg zal worden bekeken welke opties er zijn om de toegankelijkheid te waarborgen. Wanneer de parking een nieuwe locatie krijgt, zal ook de ingang tot het atletiekstadion een andere locatie krijgen. In het verlengde van de Brielstraat tot het Afleidingskanaal van de Leie komt een nieuwe stedelijke as voor zacht verkeer te liggen. Zowel de nieuwe parking als de nieuwe ingang van AC Deinze komen direct aan deze as te liggen. Voor voetgangers is de afstand van de huidige parking tot de gebouwen van AC Deinze ongeveer 120 meter. De afstand vanaf de locatie van de toekomstige parking tot de gebouwen is 170 meter. De afstand neemt inderdaad toe, maar lijkt niet onoverkomelijk. Het zou een nog betere oplossing zijn om niet alleen de toegang maar ook de gebouwen te herlokalisieren. In dat geval komen de gebouwen direct aan de centrale as en de nieuwe parking te liggen. De mogelijkheden hiervoor zullen in overleg onderzocht worden. De kwaliteit van de aan te leggen verlichting en paden wordt niet bepaald door het RUP, maar het is vanzelfsprekend dat de veiligheid gewaarborgd moet worden. Daarnaast moet worden opgemerkt dat voor hulpdiensten zoals ambulances en brandweerwagens een uitzondering zal gelden wat betreft de toegankelijkheid tot het domein. De nieuwe toegang van de parking zal dus geen impact hebben op de mogelijkheid van deze diensten om tot de gebouwen van AC Deinze te geraken. Voor wagens van het Rode Kruis en dopingcontroleurs is het ook mogelijk een uitzondering te maken, na overleg met de beheerder van het domein.
Atletiekclub Deinze	AC Deinze geeft het belang aan van de schuine aanlooppiste voor krachttraining. Deze trainingspiste is noodzakelijk voor de opbouw van de atleten.
Antwoord en verwerking	Bij de verdere uitwerking van het PRUP zal rekening gehouden worden met de schuine aanlooppiste.
Atletiekclub Deinze	AC Deinze onderstreept het belang van de begroeiing en verhoogde bermen rondom de piste voor het correct uitvoeren van kampioenschappen.
Antwoord en verwerking	In de opmaak van het PRUP zal er rekening worden gehouden met het belang van beschutting van wind voor het sporten. In de schetsen van de startnota zijn paden afgebeeld op de locatie van de verhoogde berm. Het is echter ook mogelijk het pad langs de berm te leggen. Op bladzijde 52 van de scopingnota zijn deze scenario's uitgelicht (zie onderstreepte tekst).

Atletiekclub Deinze	Elk jaar organiseert AC Deinze meerdere veldlopen. Hiervoor is een parcours van 1500 meter en een evenementenweide met ruimte voor 5000 mensen nodig. Men vraagt zich af of dit in de toekomst nog mogelijk is.
Antwoord en verwerking	In de geprogrammeerde parkrand is ook een locatie voor een evenementenweide gepland. Verder zal het extensieve parkgedeelte groot genoeg zijn om diverse trajecten uit te zetten van 1500 meter, of zelfs langer indien gewenst.
Atletiekclub Deinze	Buiten het atletiekstadion, naast de hoofdgebouwen ligt een terrein met gras en sportterreinen waar AC Deinze vroeger gebruik van maakte als opwarmingsterrein. Tegenwoordig is dit terrein in gebruik door SK Deinze en in de reactie beklagt AC Deinze zich hierover.
Antwoord en verwerking	Deze opmerking heeft geen betrekking op de scope van het PRUP. Het gaat om een beheerkwestie die met de eigenaar van betreffende terreinen, Stad Deinze, dient uitgeklaard te worden.
Publius	Publius wijst op het bestaan van het decreet van 15 juli 2016 betreffende het integraal handelsvestigingsbeleid. Artikel 3 van dit decreet bepaalt dat handelsactiviteiten enkel kunnen worden beperkt binnen 4 categorieën van kleinhandelsactiviteiten, namelijk (i) verkoop van voeding (ii) verkoop van goederen voor persoonsuitrusting (iii) verkoop van planten, bloemen en goederen voor land- en tuinbouw en (iv) verkoop van andere producten. Andere assortimentsbeperkingen zullen automatisch worden herleid naar een van de categorieën uit artikel 3. Publius merkt op dat de omschrijving van de geplande commerciële activiteiten op bladzijde 34 van de startnota niet voorkomt in het decreet integraal handelsvestigingsbeleid. De omschrijving 'sport- of recreatiegerelateerde commerciële activiteiten, inc. gezondheidscentrum' valt daardoor onder één van de vier categorieën. Publius redeneert dat deze omschrijving zal vallen onder categorie iv: 'verkoop van andere producten'. In dit opzicht wordt er geen enkele waarborg geboden voor het loutere sportgerelateerde karakter van de commerciële activiteiten. Elke kleinhandelsactiviteit die onder de vierde categorie valt, zal ter plaatse kunnen worden uitgeoefend. Publius geeft aan dat een ruimere invulling van de commerciële mogelijkheden een negatieve invloed heeft op omliggende winkelgebieden. Winkels die een grotere verscheidenheid aan publiek kennen dan sport- of recreatiegerelateerde winkels kunnen zich in het plangebied gaan vestigen. Publius vindt dat de effecten hiervan op het milieu niet voldoende belicht worden in de startnota. Bovendien zou de komst van winkels die niet op sport of recreatie gericht zijn indruisen tegen het strategisch-economisch plan van de stad Deinze.
Antwoord en verwerking	Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat er zich binnen het plangebied winkels vestigen die gericht zijn op andere zaken dan sport of recreatie, hoewel dit inderdaad niet eenvoudig af te dwingen is via louter stedenbouwkundige voorschriften in een RUP. Door middel van de stedenbouwkundige voorschriften van het PRUP kunnen wel ruimtelijke randvoorwaarden vastgelegd worden die bepalen welke types winkels toegelaten zijn. Hierbij kan gedacht worden aan het verplichten van een grote minimale winkeloppervlakte, waardoor het type winkel zal verschillen van de winkels in het centrum van de stad. Daarnaast wordt in samenwerking met de Stad Deinze gekeken in hoeverre als flankerend beleid extra waarborgen geboden kunnen worden om te voorkomen dat er zich andere types winkels vestigen. Bij de milieu- en mobiliteitseffectenbeoordeling zal uitgegaan worden van een algemeen commercieel programma.

---

Publius	Een van de beweegredenen van het PRUP is om een nieuw stadion voor voetbalclub SK Deinze mogelijk te maken. Publius merkt op dat actorgebonden voorschriften te allen tijde moeten worden vermeden bij de opmaak van ruimtelijk uitvoeringsplannen.
Antwoord en verwerking	Actorgebonden voorschriften moeten inderdaad vermeden worden. Het is ook niet de bedoeling in de stedenbouwkundige voorschriften op te laten nemen dat KMSK Deinze de enige voetbalclub is die een stadion mag hebben in het plangebied. Tegelijkertijd is KMSK Deinze de enige club die van het huidige stadion gebruik maakt. Zodoende wordt deze actor genoemd bij de aanleiding voor het PRUP. Het PRUP gaat trouwens uit van een totaalconcept voor het plangebied, waarbij alle belangen gelijktijdig werden afgewogen. Zo creëert het stadionproject de mogelijkheid om het openbaar domein in de omgeving grondig aan te pakken, wat een grote meerwaarde betekent voor het algemeen belang.
Publius	Publius heeft ook een opmerking met betrekking tot de mobiliteit op de Stadionlaan. Aangezien er meer soorten winkels mogelijk zouden zijn dan enkel sport- en recreatiegerelateerde winkels, zal meer verkeer gebruik moeten maken van de Stadionlaan om bij het stadion te komen. Deze extra impact moet ook onderzocht worden.
Antwoord en verwerking	Bij de milieu- en mobiliteitseffectenbeoordeling zal worden uitgegaan van een algemeen commercieel programma.
Publius	Ook over het kruispunt van de Tweebruggenlaan met de Brielstraat heeft Publius een opmerking. Dit kruispunt is nu al een druk verkeerspunt met voornamelijk in de spitsuren een oververzadiging van gemotoriseerd verkeer. Het invoeren van een 'portaal als toegangspoort tot het gebied', enkel toegankelijk voor 'zacht verkeer' zal er voor zorgen dat heel wat zwakke weggebruikers dit gevaarlijke kruispunt moeten aandoen. Het PRUP voorziet hierbij pas in de tweede fase in een veilige oplossing, die echter nog niet vast ligt. Er zou hierbij geopteerd worden voor 1 of 2 bruggen voor zacht verkeer, over de Tweebruggenlaan, naar de Brielmeersen toe. In een eerste fase worden louter 'deftige' oversteekplaatsen voorzien, hetgeen evenwel op dergelijk druk gefrequenteerde verkeersas allerminst voldoende waarborgen biedt.
Antwoord en verwerking	Het kruispunt bevindt zich buiten het plangebied, maar is essentieel voor de toegang tot de Brielmeersen. Vandaar dat in het MOBER dit element zal worden onderzocht. Elke aanpassing aan het kruispunt zal trouwens in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer tot stand moeten komen. Of en op welke termijn een ongelijkvloerse kruising mogelijk is, zal blijken uit het verdere onderzoek.

---

---

## Adviezen van de adviesvraag startnota

---

De Vlaamse Waterweg	De Vlaamse Waterweg merkt op dat er in de Procesnota gesproken wordt over het Schipdonkkanaal in plaats van de officiële benaming Afleidingskanaal van de Leie.
Antwoord en verwerking	De Procesnota is een evolutief document. Gelijktijdig met de scopingnota zal een vernieuwde versie van de Procesnota verschijnen. Hierin zal voortaan enkel nog de officiële benaming van het kanaal worden gebruikt.
De Vlaamse Waterweg	Op bladzijde 25 van de startnota wordt wetgeving met betrekking tot onbevaarbare waterlopen opgesomd als relevante wetgeving. De Vlaamse Waterweg geeft aan dat dit onlogisch is en dat, aangezien de omliggende waterlopen bevaarbaar zijn, de wetgeving met betrekking tot bevaarbare waterwegen genoemd moet worden.
Antwoord en verwerking	De tekst over wetgeving met betrekking tot onbevaarbare waterlopen is geschrapt. Wetgeving met betrekking tot bevaarbare waterwegen zal uiteraard nageleefd worden, maar is niet opgesomd omdat deze sowieso van toepassing is. Op bladzijde 39 van de scopingnota is een overzicht van de omliggende waterlopen gegeven.
De Vlaamse Waterweg	In de startnota wordt voorgesteld om de laanstructuur langs het Afleidingskanaal van de Leie te versterken door middel van een bomenrij. De Vlaamse Waterweg merkt op dat bomen op een minimale richtafstand van 15 meter van het jaagpad of (bij gebrek aan jaagpad) het talud van de waterweg moeten gepland worden.
Antwoord en verwerking	De minimale richtafstand van 15 meter zal worden gehanteerd voor de geplande bomen in de omgeving van de waterwegen.
De Vlaamse Waterweg	In de startnota wordt aangegeven dat de oevers langs de Leie bij voorkeur natuurvriendelijk worden ingericht. De Vlaamse Waterweg geeft aan dat een natuurlijke oeverinrichting op deze locatie alleen in overleg kan worden uitgevoerd. Het beheer van deze oevers zou in dat geval moeten worden uitgevoerd door de partij die deze wenste aan te leggen. De oevers kunnen enkel buiten het bestaande gabarit van de waterweg worden aangelegd, opdat er geen ruimte voor water verloren gaat. Wat betreft de plannen om de waterpartijen in de Brielsemeersen te verbinden met de Leie, waarschuwt De Vlaamse Waterweg voor de gevaren van snelstijgend water.
Antwoord en verwerking	De mogelijkheden voor het aanleggen van natuurvriendelijke oevers zullen worden overlegd met de Vlaamse Waterweg. Met de gemaakte opmerkingen wordt rekening gehouden. De plannen voor een open verbinding tussen het water van de Brielsemeersen en de Leie zijn ondertussen verlaten. In plaats van een open verbinding wordt er een pomp- of moleninstallatie geplaatst die in staat is water uit de Leie op te pompen tot vijf meter hoogte. Om het systeem duurzamer te maken is er gekozen om de elektrische pompen te vervangen door een nieuwe, door de wind aangedreven, vijzelpomp of vijzelmolen. Hoofdstuk 8.1.4 is toegevoegd aan de scopingnota met informatie over de nieuwe ideeën voor het water systeem. Daarnaast zijn alle afbeeldingen vervangen waarop de open verbinding te zien was. De nieuwe afbeeldingen zijn figuur 19, 23 en 25-28.

---

De Vlaamse Waterweg	Op bladzijde 33 van de startnota wordt aangegeven dat er een dubbelrichtingsfietspad zal worden aangelegd op de oever van het Afleidingskanaal van de Leie tussen het atletiekstadion en het Kongoplein. De Vlaamse Waterweg wijst er op dat aanpassingen van de jaagpaden gepaard gaan met randvoorwaarden. Het jaagpad mag ingeschakeld worden in een wandel- en fietsroute langs het Afleidingskanaal van de Leie. In dat geval moet er wel een overeenkomst opgemaakt worden met de stad Deinze of de provincie tot overdracht van een aantal beheerstaken in functie van de veiligheid. Aanpassingen aan het jaagpad komen ook ten laste van de vragende partij. Het jaagpad mag in geen geval gebruikt worden als ontsluiting voor de parking of als inkomweg voor de evenementen.
Antwoord en verwerking	Het traject van dit fietspad ligt deels buiten het plangebied. Het is belangrijk een onderscheid te maken tussen het traject van het jaagpad binnen en buiten het plangebied. Binnen het plangebied zijn er momenteel niet veel extra aanpassingen nodig aangezien hier al een pad ligt. Buiten het plangebied is er op de oever van het kanaal momenteel nog geen infrastructuur. Voor de toegankelijkheid van de Brielmeersen is een fietspad op deze locatie van belang. In samenwerking met De Vlaamse Waterweg zal worden gekeken naar de mogelijkheden voor een fietspad op deze locatie.
De Vlaamse Waterweg	De startnota vermeldt een minimale bevaarbare ruimte van tenminste 29,90 meter. De Vlaamse Waterweg wil daar graag aan toevoegen dat de jachthaven aan de Leie niet buiten de huidige grenzen mag komen. Wat betreft de toegankelijkheid van de jachthaven dienen er operationele afspraken gemaakt te worden met de jachtclub.
Antwoord en verwerking	Zoals afgesproken met de Vlaamse Waterweg zal er bij elke mogelijke aanpassing van de jachthaven rekening worden gehouden met het vrijlaten van 29,9 meter bevaarbare ruimte. Met betrekking tot de toegankelijkheid van de jachthaven zullen er operationele afspraken gemaakt worden met de jachtclub.
De Vlaamse Waterweg	De Vlaamse Waterweg wijst erop dat er op sommige figuren in de startnota een brug over de Leie staat weergegeven, ter hoogte van de kruising met het Afleidingskanaal van de Leie. Deze brug wordt niet beschreven in de tekst en de milieueffecten van deze brug moeten worden onderzocht in het Plan-MER. Een brug moet een vrije hoogte van 7 meter bieden en de pijlers moeten op de oevers worden geplaatst. Daarnaast geeft de Vlaamse Waterweg mee dat zij geen financiële bijdragen zullen leveren aan een eventuele brug.
Antwoord en verwerking	De route waar deze brug onderdeel van zou uitmaken is toegevoegd aan het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk van Oost-Vlaanderen. Bij de aanleg van een brug op deze locatie zal uiteraard rekening worden gehouden met de eisen van Vlaamse Waterweg nv. Aangezien deze brug buiten het plangebied gelegen is en het PRUP dus geen juridische basis zal vormen voor een omgevingsvergunning ervoor, zullen de milieueffecten ervan niet in detail in het plan-MER worden bestudeerd.

De Vlaamse Waterweg	De Vlaamse Waterweg gaat akkoord met de voorgestelde methodologie voor het bepalen van milieueffecten voor wat betreft het aspect oppervlaktewater.
Antwoord en verwerking	Geen reactie vereist.
Agentschap Wegen & Verkeer	AWV wijst er op dat de toegang tot de parking aan de Stadionlaan vrij dicht gelegen is bij het lichtengeregeld kruispunt aan de N35. Daarom wenst AWV meetbare cijfers aangeleverd te krijgen die aantonen dat er geen interactie is met de verkeerslichtenregeling.
Antwoord en verwerking	Dit is een terechte zorg die onderzocht zal worden in het MOBER en het Plan-MER. Ter verduidelijking is een zin toegevoegd in de scopingnota. Op bladzijde 69 van de scopingnota is de volgende zin toegevoegd: "Gezien het feit dat een aantal kruispunten dicht bij elkaar liggen, zal specifiek nagegaan worden of er geen terugslag van wachtrijen optreedt tot aan andere kruispunten (in het bijzonder die met lichtenregeling)."
Agentschap Wegen & Verkeer	In de tekst van de startnota staat geschreven dat er ter hoogte van de kruising Tweebruggenlaan-Brielstraat "deftige gelijkvloerse oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers" worden voorzien. AWV wil een duidelijke definiëring van wat bedoeld wordt met deftige gelijkvloerse oversteekplaatsen.
Antwoord en verwerking	De in de startnota gebruikte omschrijving is inderdaad niet erg concreet. De tekst (p. 33 startnota) is in de scopingnota veranderd in "kwalitatieve gelijkvloerse oversteekplaatsen met duidelijke wegmarkeringen en een optimaal afgestemde lichtenregeling" (zie bladzijde 50).
Agentschap Wegen & Verkeer	Over dezelfde oversteekplaats wordt in de startnota vermeld dat deze idealiter, gedurende de tweede fase van de uitvoering van het PRUP, ongelijkvloers zou worden. AWV vindt de omschrijving van deze ontwikkeling te vaag en geeft aan dat er een aantal aspecten zijn om mee rekening te houden, zoals de financiële haalbaarheid en de benodigde hellingsgraden.
Antwoord en verwerking	De halfverzonken ongelijkvloerse kruising is met enige terughoudendheid omschreven aangezien het hier om een ontwikkeling buiten het plangebied gaat. Zonder medewerking van het Agentschap Wegen en Verkeer is er geen verandering mogelijk. Voor de centrale toegang tot de Brielsemeersen is het echter van groot belang dat de toegankelijkheid voor zacht verkeer langs de centrale as verbetert. Verdere samenwerking is hiervoor noodzakelijk. De tekst met de omschrijving is aangepast en is terug te vinden op bladzijde 52 van de scopingnota.



Agentschap Wegen & Verkeer	Met betrekking tot de nieuwe centrale parking wil AWV graag meer informatie. De grootte van de parking, de bezetting ervan en de te genereren bewegingen die hiermee gepaard gaan, zeggen ze niet in de startnota terug te vinden. Ook de repercussies hiervan op de N35, specifiek wat betreft links- en rechtsafslagstroken, vindt men onvoldoende beschreven.
Antwoord en verwerking	De effectbeoordeling moet nog plaatsvinden. Analysetellingen en inschattingen van de verkeersgeneratie maken deel uit van de eigenlijke effectbeoordeling. Deze gegevens kunnen dus logischerwijs nog niet geleverd worden. Voor de grootte van de parking wordt overigens uitgegaan van ongeveer 300 parkeerplaatsen. Deze schatting is toegevoegd aan de scopingnota op bladzijde 52 en 69.
Agentschap Wegen & Verkeer	AWV geeft mee dat de huidige infrastructuur niet in staat is een verkeersgenererende werking van 1000 of meer pae per 2 uur te verwerken.
Antwoord en verwerking	De voorspelde verkeersgenererende werking van 1000 pae per 2 uur betreft enkel incidentele piekmomenten. Alleen bij zeer populaire wedstrijden van KMSK Deinze wordt dergelijke drukte verwacht. Het is niet te verantwoorden om de weginfrastructuur in te richten voor piekmomenten die maar een paar keer per jaar voorkomen. Bovendien vallen deze wedstrijden buiten de spitsuren (weekend, uitzonderlijk wekdagavond) en is hierbij normaliter politiebegeleiding van het verkeer aanwezig. Of de huidige verkeersbelasting en de dagelijkse verkeersgeneratie van het plan problematisch is, vormt precies het voorwerp van het MOBER en het MER.
Agentschap Wegen & Verkeer	In de startnota staat vermeld dat het uitzicht van het voetbalstadion aantrekkelijk moet zijn van buitenaf. AWV geeft mee dat ook de geldende regels met betrekking tot publiciteit moeten nageleefd worden.
Antwoord en verwerking	Deze opmerking van AWV is correct, maar het naleven van algemeen geldende wet- en regelgeving is überhaupt noodzakelijk. Het PRUP kan onmogelijk al deze wetgeving benoemen.
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	MOW merkt op dat er op bladzijde 53 van de startnota gebruik wordt gemaakt van verouderde benamingen van de effectgroepen. Verzocht wordt om de benaming van de effectgroepen te gebruiken uit het richtlijnenboek mobiliteit.
Antwoord en verwerking	De benamingen van de effectgroepen zijn aangepast conform het richtlijnenboek mobiliteit. De aanpassingen zijn terug te vinden in Tabel 1 op bladzijde 68 van de scopingnota. De oude tabel is verwijderd.



Departement Mobiliteit en Openbare Werken	MOW geeft aan dat er geen grote infrastructurele aanpassingen aan het kruispunt N35/Brielstraat staan gepland tijdens de eerste fase van de uitvoering van het PRUP.
Antwoord en verwerking	Idealiter wordt de toegankelijkheid voor het zacht verkeer langs deze kruising tijdens de eerste fase verbeterd door middel van kleine ingrepen, zoals heldere (weg)markeringen en een intelligent stoplichtsysteem. Welke ingrepen in de praktijk mogelijk zijn, zal in overleg met MOW en AWV bepaald worden.
Departement Omgeving	Op basis van bladzijde 33 stelt Departement Omgeving vast dat de voorgestelde ontwikkelingen op vlak van wonen, winkel(s) en verblijfsaccommodatie enkel gekoppeld is aan de financiering van de tribunes. Een louter financieel motief ter verantwoording van het stedelijke programma doet evenwel afbreuk aan artikel 1.1.4. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Uit dit artikel volgt dat een ruimtelijk uitvoeringsplan niet mag worden opgemaakt uitsluitend ter behartiging van bepaalde individuele belangen, maar dat het slechts kan worden aangenomen met het oog op de goede ruimtelijke ordening.
Antwoord en verwerking	De tekst op bladzijde 33 van de startnota is inderdaad ongelukkig geformuleerd. Tijdens de opmaak van het Masterplan Brielmeersen Deinze, dat vooraf ging aan de opmaak van dit PRUP, werd als uitgangspunt genomen dat het stadion op deze wijze ontwikkeld werd. Het residentiële en commerciële programma van het PRUP komt echter wel degelijk voort uit overwegingen van goede ruimtelijke ordening. Het PRUP gaat uit van een totaalconcept voor het plangebied, waarbij alle belangen gelijktijdig werden afgewogen. Zo creëert het stadionproject de mogelijkheid om het openbaar domein in de omgeving grondig aan te pakken, wat een grote meerwaarde betekent voor het algemeen belang. Centraal in het ontwerp van de vernieuwde Brielmeersen staat de ontwikkeling van een stedelijke as voor zacht verkeer ten westen van het stadscentrum. Deze as vormt een waardevolle toevoeging aan de ontwikkeling van de stad in zijn geheel, aangezien dit deel van de stad momenteel enigszins geïsoleerd ligt. Om de stedelijke as tot zijn recht te laten komen is het nodig deze op te laden met ontwikkelingen zoals woningen, winkels en (sport)voorzieningen. Bovendien is Deinze kleinstedelijk gebied waar een aanbodbeleid gevoerd wordt. Op basis van een economische studie in het Masterplan Brielmeersen Deinze is gebleken dat deze ontwikkeling complementair is aan de bestaande toestand in Deinze. Uit de startnota komen deze overwegingen van goede ruimtelijke ordening niet goed naar voren en wordt onterecht de suggestie gewekt dat de financiering van de tribunes centraal staat. De tekst op bladzijde 33 van de startnota is daarom geschrapt en vervangen voor de onderstreepte tekst op bladzijde 49 van de scopingnota.
Departement Omgeving	Departement Omgeving wijst er op dat bij de ontwikkeling van het commerciële programma rekening gehouden moet worden met de mogelijkheden en beperkingen die voortkomen uit het decreet inzake integraal handelsvestigingsbeleid.
Antwoord en verwerking	Bij de opmaak van het PRUP zal rekening gehouden worden met de mogelijkheden en beperkingen van het decreet integraal handelsvestigingsbeleid.

---

Departement Omgeving	Op vlak van woonprogramma moet naast de impact van het bijkomende aanbod op de kwantitatieve optie ook rekening worden gehouden met het doelgroepenbeleid.
Antwoord en verwerking	De kwantitatieve optie van Stad Deinze voor de periode 2007-2020 is 1106-1719. De huidige woonbehoefte kan momenteel nog niet aangetoond worden omdat een recente woonbehoeftestudie ontbreekt. Om toch de kwantitatieve optie te toetsen zal er bij de opmaak van het PRUP een beknopte woonbehoeftestudie worden opgemaakt. Overigens moet vermeld worden dat een actief aanbodbeleid past bij een stedelijk gebied als Deinze. Een structureel aanbod van woningen in steden sluit aan bij de beleidssuggesties uit de strategische visie van het BRV, de Kernnota Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 20 50 en de beleidskaders die momenteel in opmaak zijn bij de provincie.
Departement Omgeving	Met betrekking tot de oversteek van de N35 en de ontwikkelingen langs de waterwegen, adviseert Departement Omgeving om overeenkomsten te sluiten met de wegbeheerder, respectievelijk kanaalbeheerder.
Antwoord en verwerking	Als onderdeel van het flankerende beleid bij het PRUP zal inderdaad samenwerking en overleg nodig zijn. Het sluiten van overeenkomsten is hierbij een optie.
Agentschap Innoveren en Ondernemen	Het Agentschap Innoveren en Ondernemen benadrukt dat de commerciële activiteiten in de Brielmeersen niet mag leiden tot verstoring van het afgebakend kernwinkelgebied. Daarom vraagt het agentschap om duidelijker aan te geven hoe deze zone zich tot het kernwinkelgebied zal verhouden en welke commerciële activiteiten worden beoogd in het plangebied.
Antwoord en verwerking	Het voorkomen van verstoring van het kernwinkelgebied in Deinze is het uitgangspunt van dit PRUP. Het is de bedoeling om de stedelijke as die door de Brielmeersen zal lopen op te laden met sport- en recreatiegerelateerde voorzieningen zoals een gezondheidscentrum. Commerciële activiteiten bij het stadion moeten ook aan deze zaken gerelateerd zijn en mogen geen concurrerend handelscentrum worden ten opzichte van het kernwinkelgebied.

Provinciale Commissie Ruimtelijke Ordening	De PROCORO vraagt om eventuele compensatie van bos binnen het gebied van de site te houden, dit om de landbouw buiten het gebied te beschermen. Als mogelijke locatie voor compensatie wordt de zone tussen het stadion en het park voorgesteld.
Antwoord en verwerking	Op sommige locaties in de Brielmeersen zullen inderdaad bomen verdwijnen, maar deze worden elders gecompenseerd. Door de herstructurering wordt er een duidelijker onderscheid gemaakt tussen de intensieve sportcluster en de geprogrammeerde parkrand enerzijds en het extensieve natuurlijk ingerichte parkgedeelte anderzijds. In dit laatstgenoemde deel is er ruimte voor een veel natuurlijker inrichting dan in het huidige domein. Voor bepaalde bosfragmenten is hier uitbreiding voorzien. Ook in de geprogrammeerde parkrand zijn nieuwe boomaanplantingen voorzien. Bovendien heeft het Agentschap Natuur & Bos geconcludeerd dat er geen essentiële natuurwaarden in gevaar komen en een gunstig advies gegeven.
Provinciale Commissie Ruimtelijke Ordening	De PROCORO uit bezorgdheid over de mogelijkheden om te voorkomen dat er een handelsconcentratie ontstaat bij het stadion. Er moet gezocht worden naar een manier om juridisch te verankeren dat hier gaat om winkels gericht op sport en/of recreatie.
Antwoord en verwerking	Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat er zich binnen het plangebied winkels vestigen die gericht zijn op andere zaken dan sport of recreatie, hoewel dit inderdaad niet eenvoudig af te dwingen is via louter stedenbouwkundige voorschriften in een RUP. Door middel van de stedenbouwkundige voorschriften van het PRUP kunnen wel ruimtelijke randvoorwaarden vastgelegd worden die bepalen welke types winkels toegelaten zijn. Hierbij kan gedacht worden aan het verplichten van een grote minimale winkeloppervlakte, waardoor het type winkel zal verschillen van de winkels in het centrum van de stad. Daarnaast wordt in samenwerking met de Stad Deinze gekeken in hoeverre als flankerend beleid extra waarborgen geboden kunnen worden om te voorkomen dat er zich andere types winkels vestigen.
Provinciale Commissie Ruimtelijke Ordening	De PROCORO is bezorgd of de ontwikkelingen rond het stadion niet een geïsoleerd geheel zullen vormen door de afstand ten opzichte van de binnenstad. De PROCORO stelt als alternatief voor om de ontwikkelingen te plannen bij het portaal in het verlengde van de Brielstraat.
Antwoord en verwerking	Het is de bedoeling om de stedelijke as die door de Brielmeersen zal lopen al in de eerste fase op te laden met sport- en recreatiegerelateerde voorzieningen zoals een gezondheidscentrum. De tweede fase voorziet in een mogelijke stedelijke ontwikkeling aan het portaal, zodat nergens een geïsoleerd stuk stad ontstaat. Tijdens de eerste fase zijn ontwikkelingen in de nabijheid van het portaal aan de Brielstraat niet mogelijk vanwege de grondenruil en de werkzaamheden die nodig zijn voor de centrale parking en het herstructureren van de sportvelden.

---

Agentschap Natuur & Bos	Gunstig advies - Geen opmerkingen
Agentschap Wonen	Gunstig advies - Geen opmerkingen
De Lijn	Gunstig advies - Geen opmerkingen
Toerisme Vlaanderen	Gunstig advies - Geen opmerkingen
Sport Vlaanderen	Gunstig advies - Geen opmerkingen
Vlaamse Milieumaatschappij	Vindt zich onbevoegd - Geen opmerkingen

---

## **VERSCHILLEN MET DE STARTNOTA**

De rest van de scopingnota volgt dezelfde structuur als de startnota en de hoofdstukken hebben dezelfde nummering. Aanpassingen en toevoegingen zijn onderstreept. De hoofdstukken 8.1.4, 10.2.2, 10.2.5, 10.2.6 en 10.4 vormen in hun geheel nieuwe hoofdstukken. Hoofdstuk '8.1.3 Fasering' uit de startnota is in de scopingnota verplaatst naar '8.1.6 Fasering'.

De dienst Mer maakt onderdeel uit van het planteam en zorgt op deze wijze voor een continue kwaliteitswaarborging. De kwaliteitsbeoordeling over de inhoudsafbakening van het plan-MER door de dienst Mer zit vervat in deze scopingnota. De dienst Mer gaat akkoord met het team van erkende MER-deskundigen die het plan-MER opstellen (zie titel 10.2.5).

## 2. PLANDOELSTELLINGEN

Het plan heeft drie grote ruimtelijke doelstellingen:

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

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

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

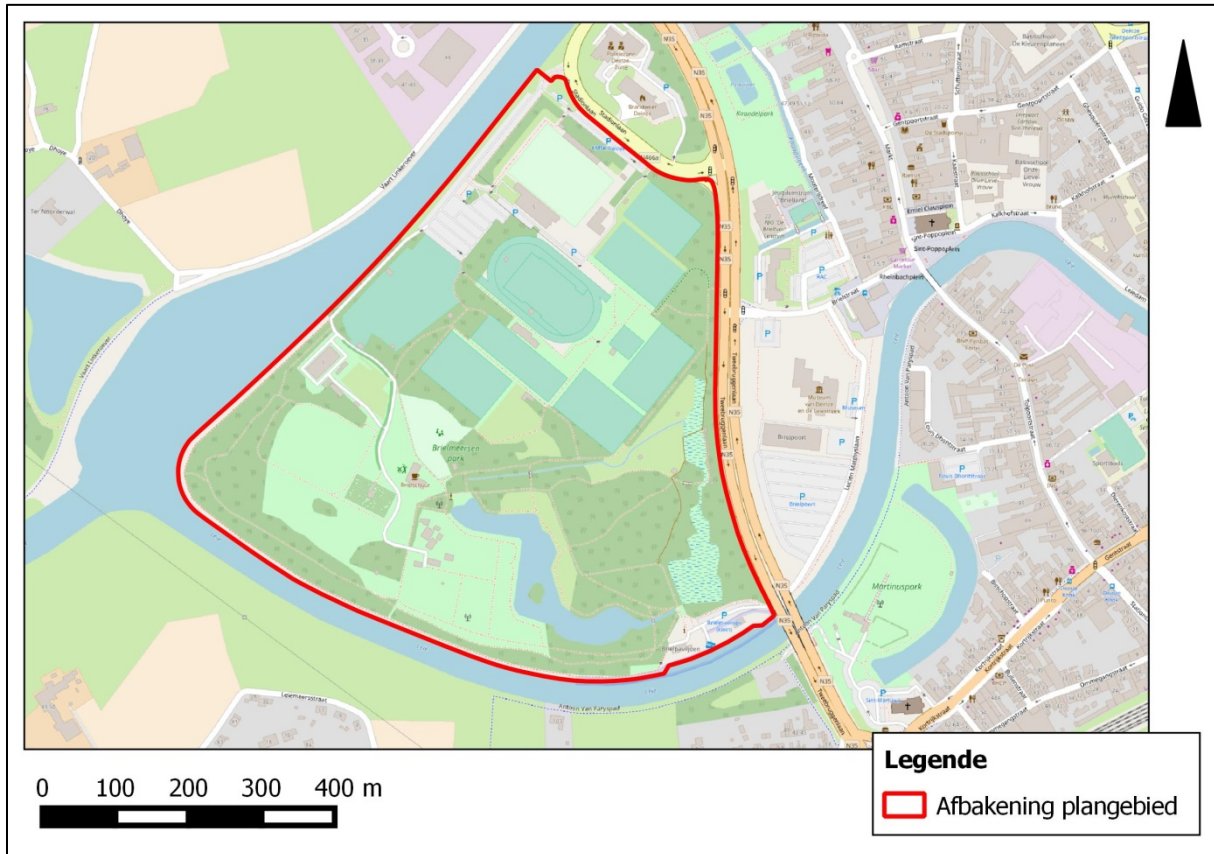
SK Deinze heeft de ambitie om op korte termijn professioneel voetbal te beoefenen (stijgen naar 1<sup>ste</sup> klasse B). Om deze ambitie waar te maken, dient de club te beschikken over een stadion dat voldoet aan de infrastructurele eisen die zijn opgelegd door de Voetbalbond. Concreet houdt dit op vandaag o.a. in dat de club dient te beschikken over een stadion met minimaal 8.000 plaatsen (waarvan 5.000 zitplaatsen). Het huidige stadion, met 800 zitplaatsen en 6700 staanplaatsen, voldoet niet aan deze voorwaarden.

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

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

### 3. GEOGRAFISCHE AFBAKENING

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



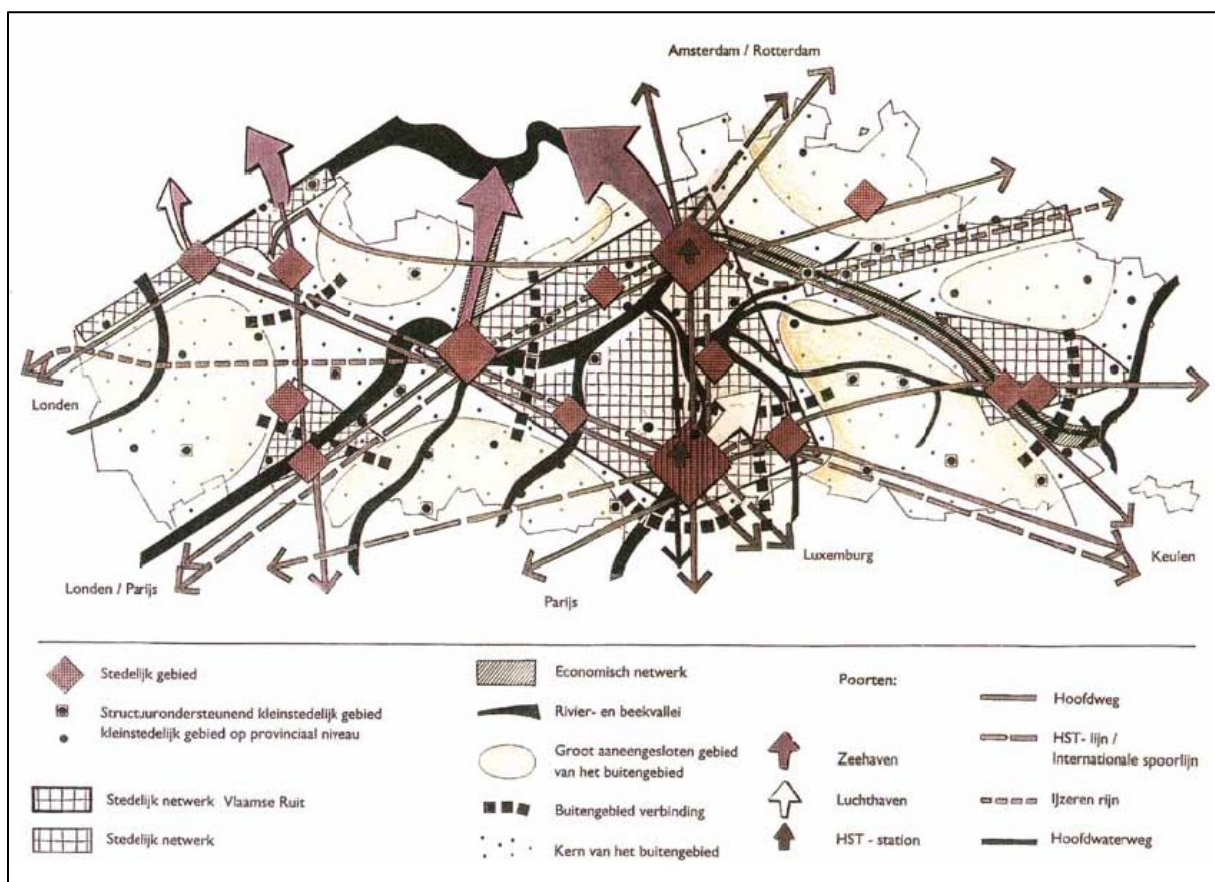
Figuur 1: Afbakening van het plangebied van het PRUP 'Brielmeersen' (achtergrond: OSM)



## 4. PLANNINGSCONTEXT

### 4.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (2011)

Het plangebied is gelegen in de stad Deinze. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is Deinze aangeduid als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied (zie Figuur 22). Kleinstedelijke gebieden hebben potenties om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en economische activiteiten op te vangen. Dit houdt in dat een aanbodbeleid moet gevoerd worden om de stedelijke ontwikkeling te stimuleren en het buitengebied van stedelijke ontwikkeling te vrijwaren. In het RSV is de taakstelling voor het afbakenen van structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden aan de Provincies gegeven. Deze afbakening, in de vorm van een PRUP, heeft de Provincie Oost-Vlaanderen in 2012 vastgesteld (zie verder).



Figuur 2: Schematische weergave van de ruimtelijke visie op Vlaanderen

### 4.2. Strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

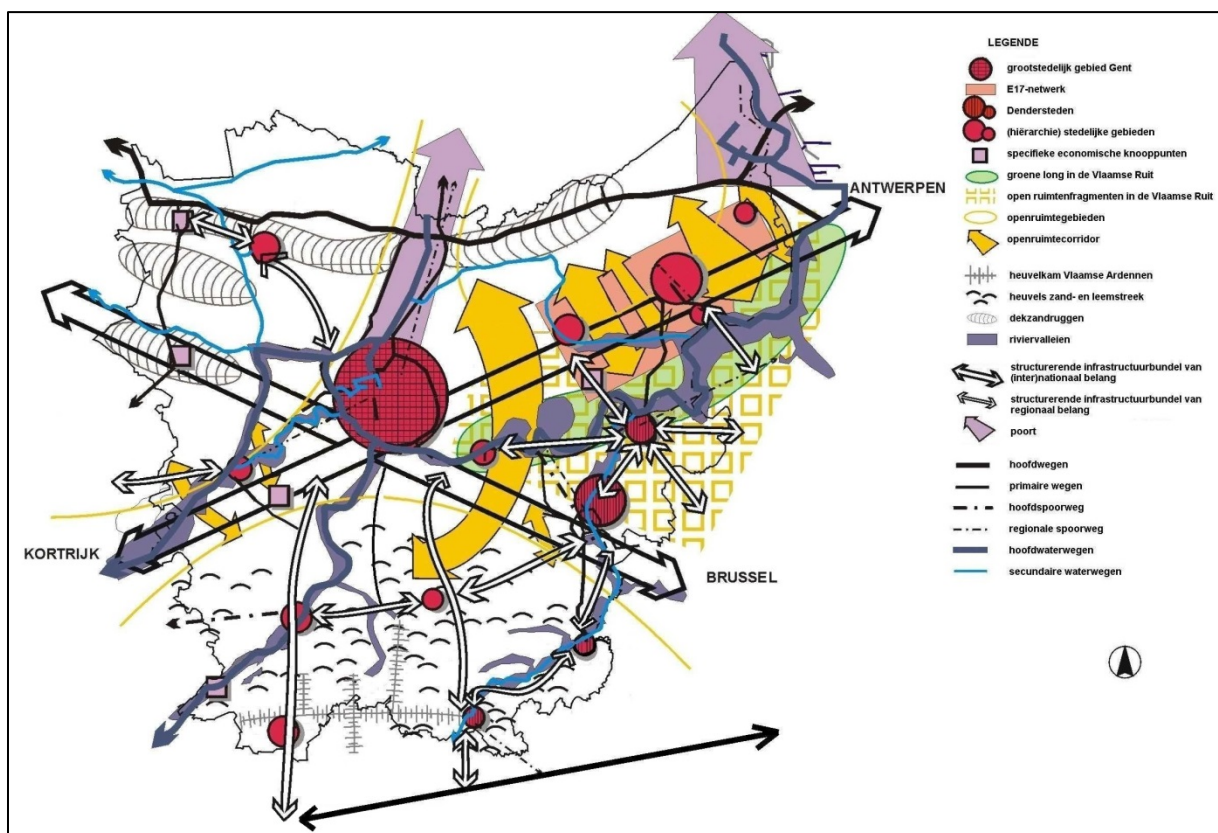
Momenteel werkt Vlaanderen aan een opvolger van het RSV: het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van voorgenomen beleidsopties op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



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

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

Volgens het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) maakt Deinze deel uit van de *Leieruimte*. Deze deelruimte vervult een bufferfunctie in het spanningsveld tussen de (groot)stedelijke netwerken van Gent en Kortrijk. In het spanningsveld tussen deze stedelijke netwerken moet de groei naar één aaneengesloten verstedelijkte band voorkomen worden. Tegelijkertijd ligt dit gebied op de overgang van twee belangrijke openruimtegebieden, namelijk het Westelijk en het Zuidelijk Openruimtegebied. In de globale ontwikkelingsvisie van het PRS (Figuur 3) is ook te zien dat Deinze enerzijds op de as Gent – Kortrijk ligt, maar ook omringd wordt door openruimtecorridors (de gele pijlen) die de openruimtegebieden ten noorden en zuiden met elkaar verbinden.

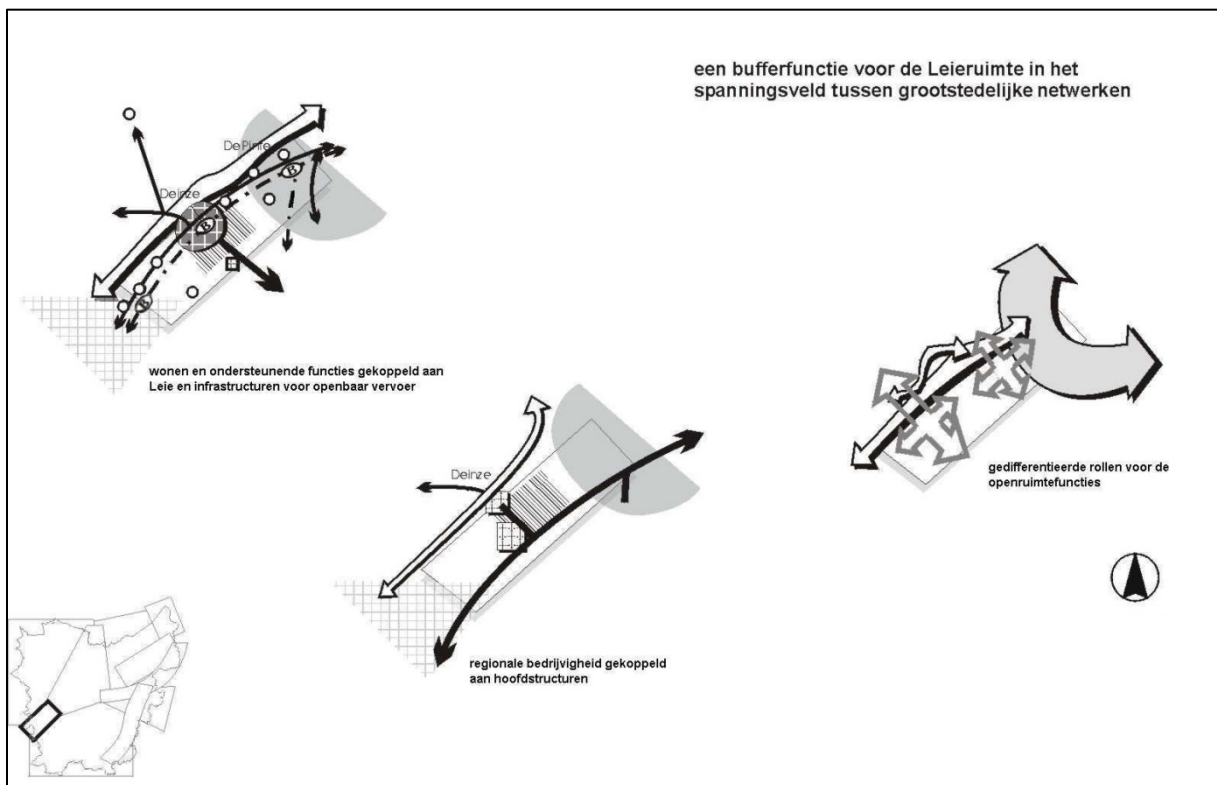


Figuur 3: Globale ontwikkelingsvisie in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan

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

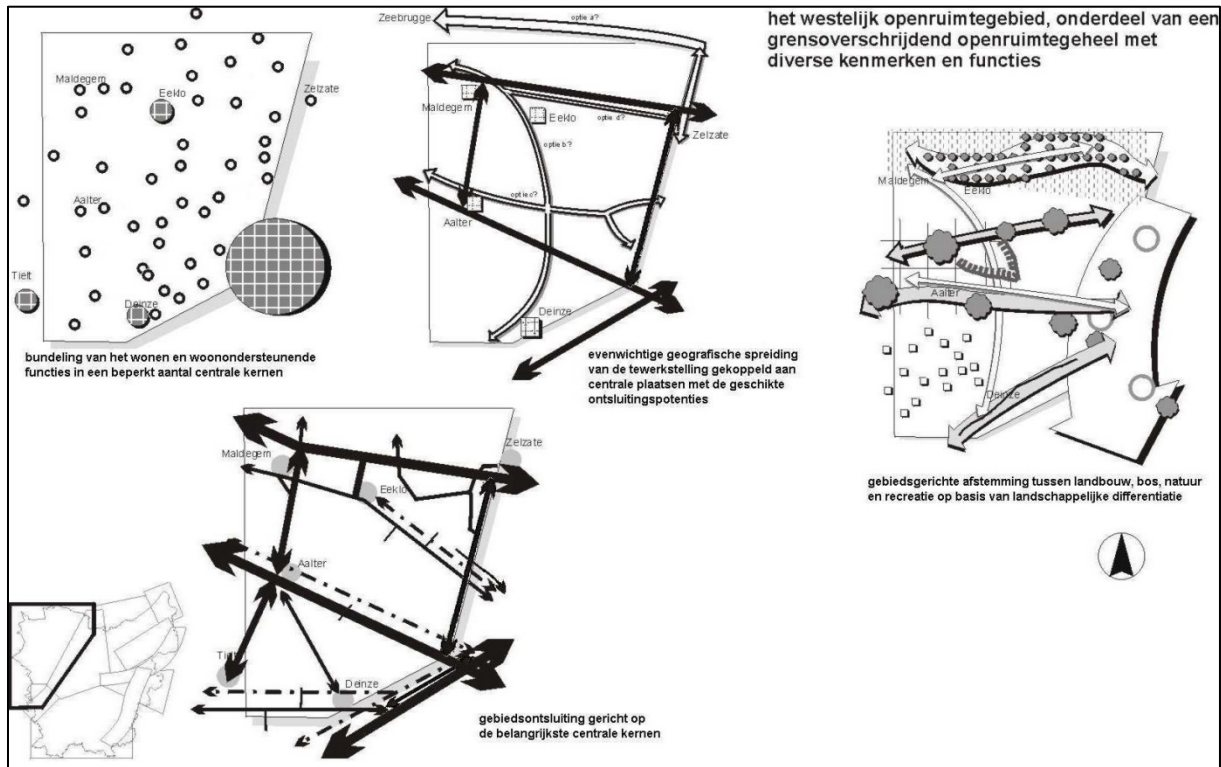
Het PRS kiest voor gedifferentieerde rollen voor de openruimedelen van de Leieruimte. Concreet betekent dit dat de landschappelijke en ecologische kwaliteiten van de Leie en de omliggende open ruimte versterkt moeten worden.

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



*Figuur 4: Ruimtelijke visie voor de Leieruimte*

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

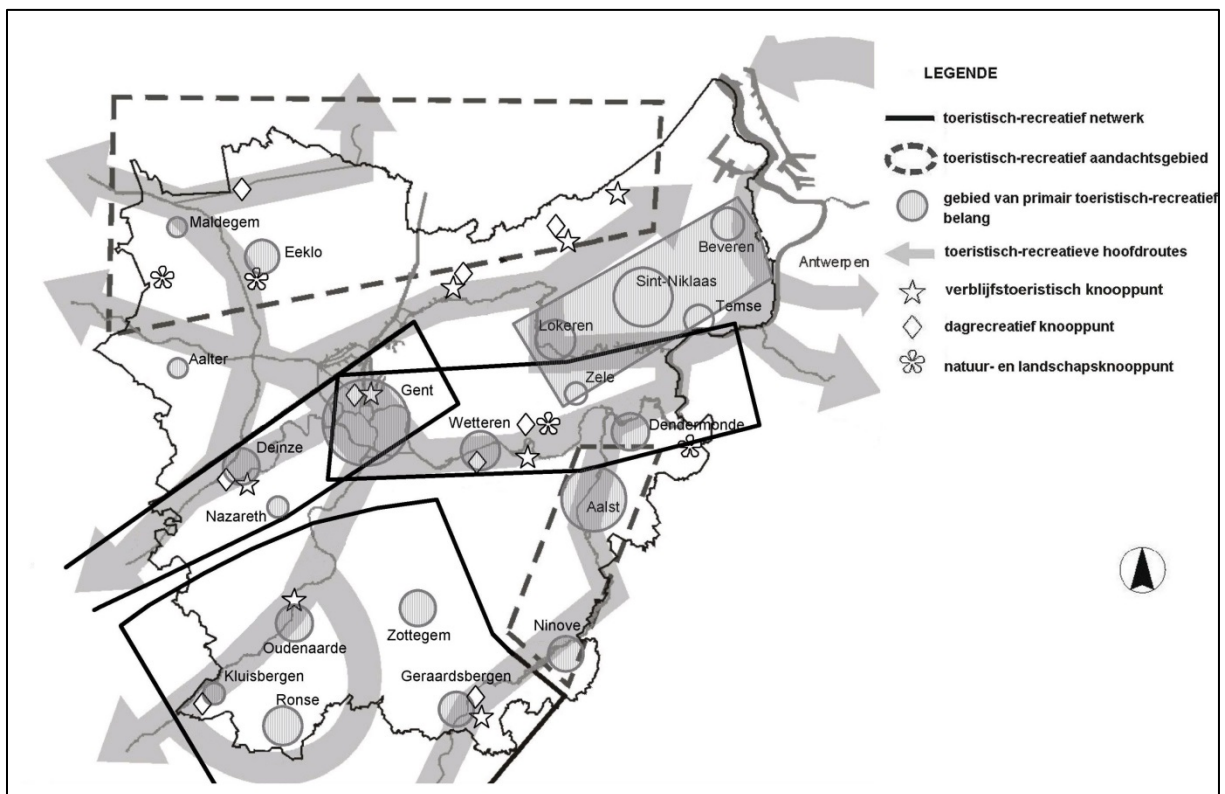


Figuur 5: Ruimtelijke visie voor het Westelijk Openruimtegebied

### 4.3.2. Gewenste toeristisch-recreatieve structuur

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

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

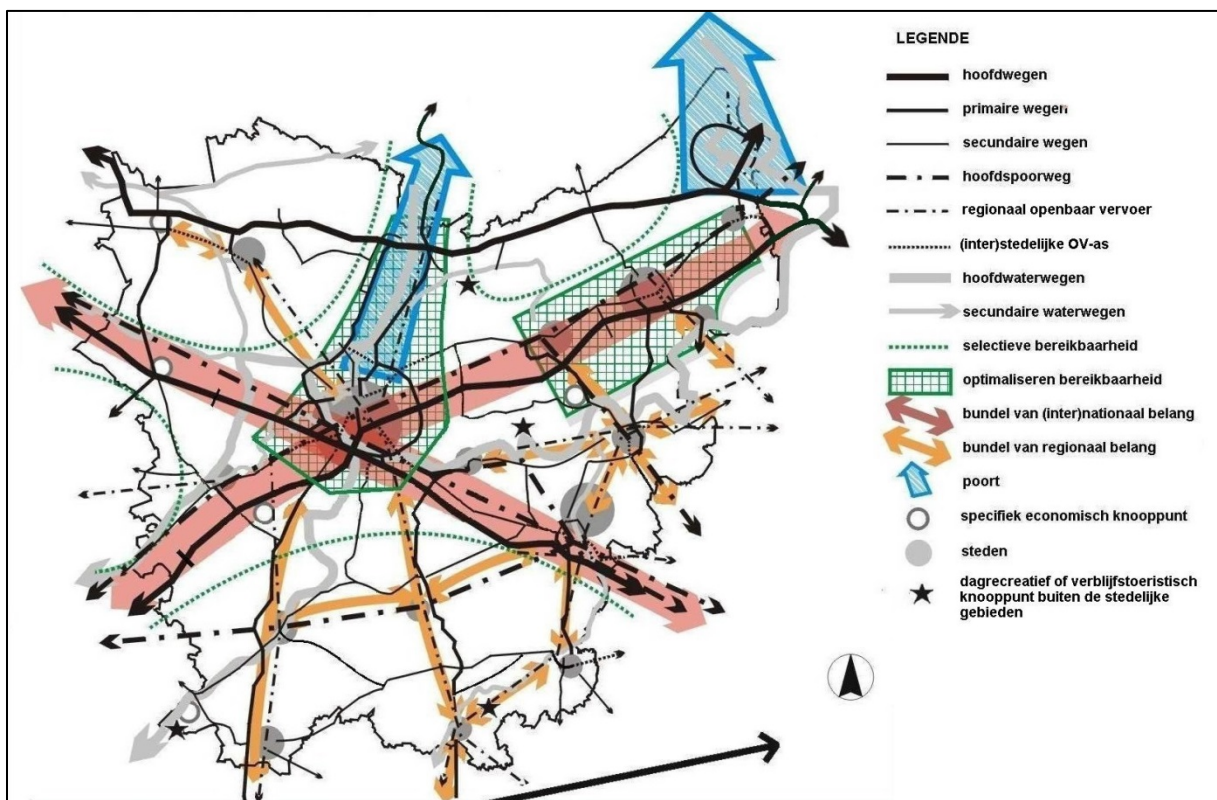


Figuur 6: Gewenste toeristische en recreatieve structuur



### 4.3.3. Gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren

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



Figuur 7: Gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren

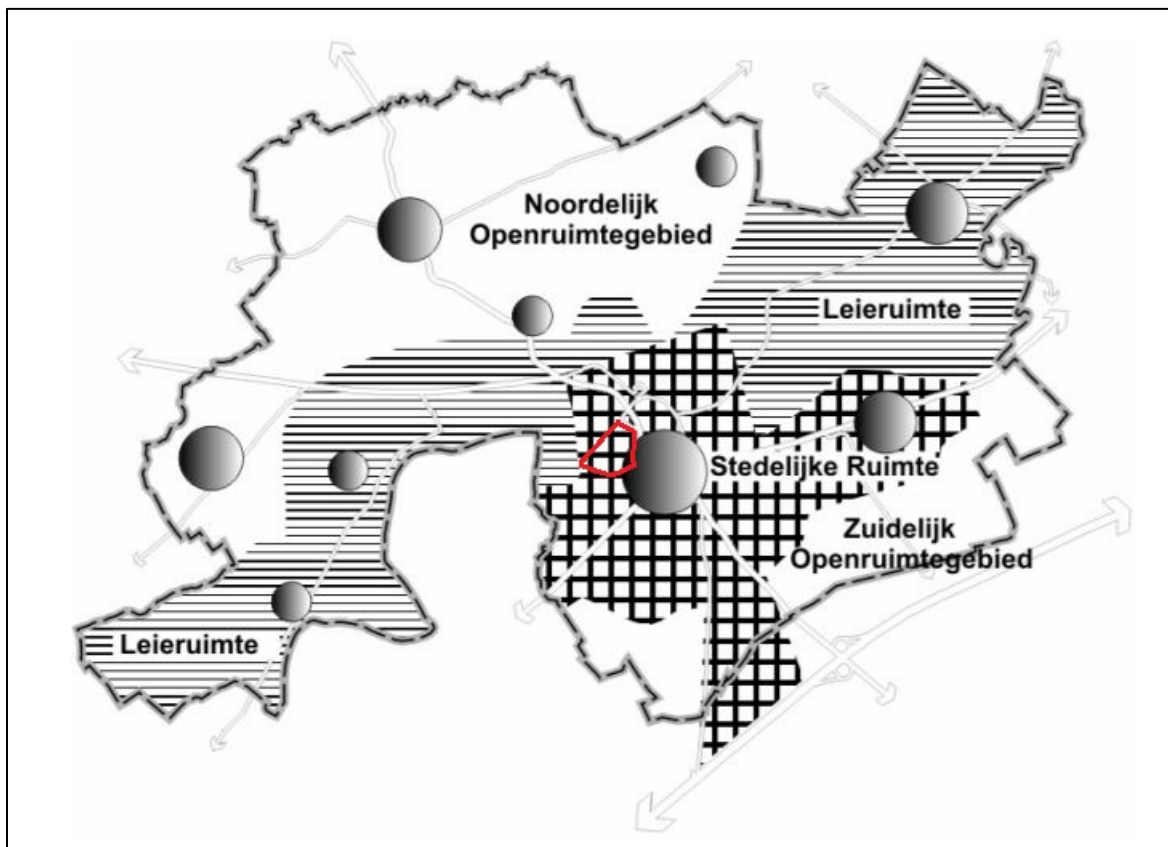
#### **4.4. Kernnota Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050 (2016)**

In de kernnota verwoordt de Provincie de waarden en speerpunten die het provinciaal ruimtelijk beleid op lange termijn nastreeft. Door de ruimte slim in te zetten moet de provincie in 2050 een klimaatgezonde en kwalitatieve leefomgeving zijn. Om deze leefomgeving te bewerkstelligen worden ruimtelijke ontwikkelingen getoetst aan vier ruimtelijke principes. Deze vier principes zijn:

1. Nabijheid en bereikbaarheid:
  - Ruimtelijke ontwikkelingen worden gebundeld op plaatsen die multimodaal zijn ontsloten.
  - De aanleg van mobiliteitsinfrastructuur versterkt de multimodale bereikbaarheid van de knooppuntlocaties.
2. Meervoudig en intensief ruimtegebruik:
  - De beste ruimtelijke oplossing is de oplossing die het meest efficiënt gebruik maakt van de schaarse ruimte. Nieuwe projecten die de ruimteclaims van slechts één partij behartigen, zijn onwenselijk of onafgewerkt.
  - Meervoudig en intensief ruimtegebruik moet ook de ruimtelijke kwaliteit verhogen.
3. Ecosysteemdiensten versterken:
  - Elke ruimtelijke ontwikkeling dient rekening te houden met de ecosysteemdiensten die de omgeving levert.
  - Ruimtelijke ontwikkelingen dienen deze ecosysteemdiensten te respecteren en waar mogelijk te versterken.
4. Maatschappelijke betaalbaarheid
  - Ontwikkelingen moeten een goed evenwicht hebben tussen de ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde op korte en lange termijn.
  - Projecten zoeken eveneens een correct sociaal evenwicht tussen de lusten en de lasten die ze met zich meebrengen en verdelen deze rechtvaardig.

#### 4.5. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Deinze (2008)

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



*Figuur 8: De vier deelruimtes volgens het GRS Deinze*

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

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

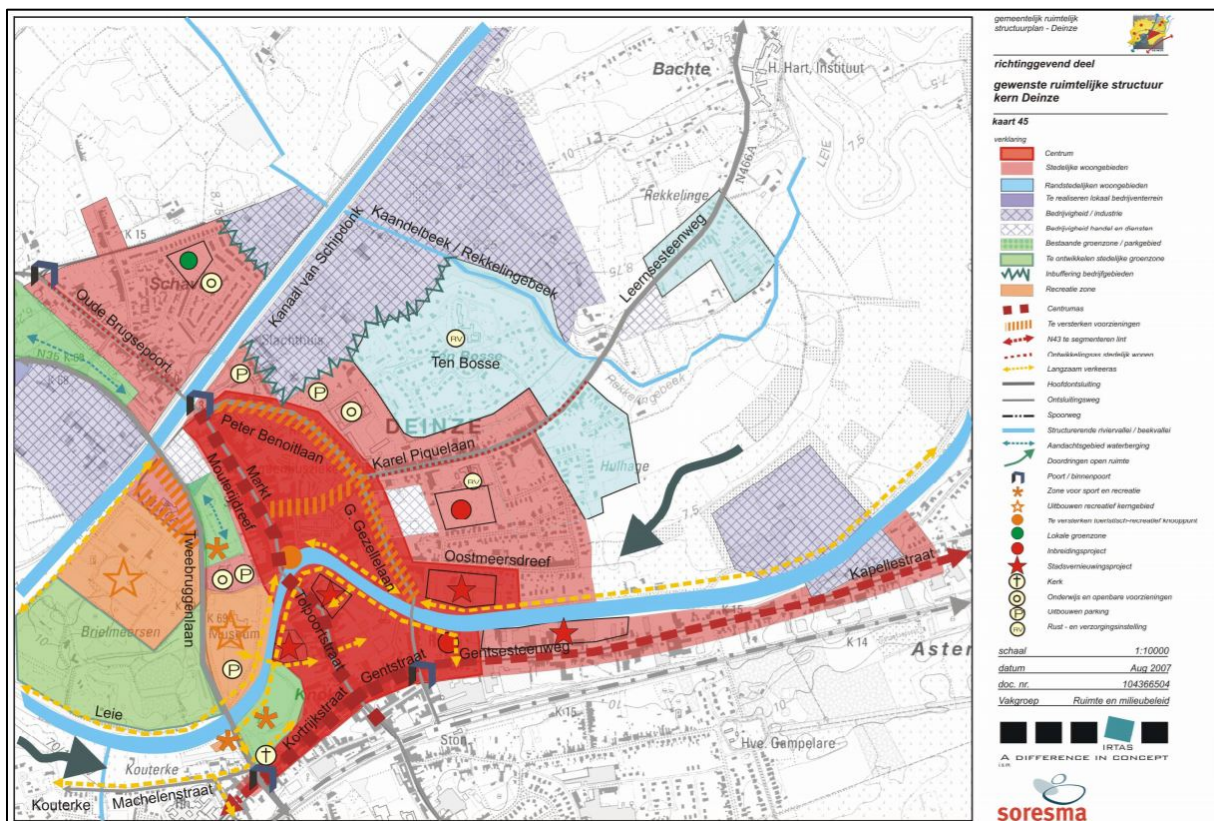


Figuur 9: Gewenste Ruimtelijke Structuur volgens het GRS Deinze



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

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



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

#### 4.6. Mobiliteitsplan Deinze (2006 en 2017)

Het huidige mobiliteitsplan van de stad Deinze is afkomstig uit 2006. Dit plan heeft een duurzame mobiliteit tot doel, maar is, door al gedane ingrepen en de evolutie van verkeersbehoeften, inmiddels niet meer actueel. De stad Deinze werkt daarom aan een nieuw mobiliteitsplan. Op 29 maart 2018 stelde de gemeenteraad het nieuwe ontwerp mobiliteitsplan voorlopig vast.



Figuur 11: Eindbeeld 2030 volgens het ontwerp Mobiliteitsplan Deinze

Het toekomstige mobiliteitsplan zal, nog intensiever dan het huidige plan, inzetten op duurzame mobiliteit. Het centrum van de stad zal bestaan uit een autoluwe zone. Deze autoluwe zone zal vrijwel aansluiten bij het plangebied. Ook is te zien dat het plangebied goed aansluit op het fietsnetwerk in en rond de stad. Tegelijkertijd zal de Tweebruggenlaan een belangrijke verkeersas blijven voor het gemotoriseerde verkeer, met name voor de verbinding tussen het noorden en het zuiden van de stad. Het plangebied zal dus voor zowel zacht als gemotoriseerd verkeer een goed bereikbare locatie blijven.

## 5. FEITELIJK BESTAANDE TOESTAND

*Zie 'Topografische kaart' en 'Orthofoto' in de bijlage*

### 5.1. Situering en historiek

Deinze is een stad met circa 31.000 inwoners gelegen aan verschillende waterlopen. De stad is ontstaan aan de rivier de Leie. Vanwege de meanderende vorm van de rivier is deze in de 19<sup>e</sup> eeuw gekanaliseerd, waardoor de rivier ten westen van de stad een andere loop kreeg. Ter verbetering van de vaarroute tussen Deinze en Gent en als route naar de Noordzee, is in deze zelfde periode het Afleidingskanaal van de Leie gegraven, die de kern van Deinze aan de noordkant passeert. Zodoende is de stad op een kruising van waterwegen komen te liggen. Het plangebied is direct gelegen aan deze kruising.

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

Het plangebied heeft een grootte van ca. 41 ha, gelegen vlak naast het stadscentrum van Deinze. Het bestaat uit een recreatief domein in eigendom van de Provincie Oost-Vlaanderen (ca. 28 ha) en een sportsite met een reeks van sportvelden in eigendom van de Stad Deinze (atletiek en oefenvelden voetbal) en een voetbalstadion in eigendom van SK Deinze. Hoewel het gebied enigszins geïsoleerd gelegen is, is zowel het centrum van Deinze, als de open ruimte vlak buiten de stad, zeer nabij. Het gebied heeft met andere woorden, samen met het gebied van de Brielpoort en het Mudel, een groot potentieel als schakelgebied tussen stad en omliggend landschap.



## 5.2. Analyse van de bestaande structuur



Figuur 12: Bestaande structuur

### 5.2.1. Structuur van het park

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

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

### 5.2.2. Natuurlijke structuur

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

en herkenbaar. Daarnaast doet de inrichting van de oevers ter hoogte van de jachthaven, met siergrassen en harde kades, afbreuk aan de herkenbaarheid van de Leie als natuurlijke rivier.

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

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

### **5.2.3. Relatie met de stad**

Deinze is als centrumstad erg in ontwikkeling. Stedelijke vernieuwingsprojecten zorgen voor een ruimtelijke kwalitatieve impuls waar het domein de Brielmeersen op in kan haken. In deze stadsvernieuwingsprojecten wordt de positie van de stad aan het water expliciet opgezocht. Dit is goed zichtbaar bij de Leiespiegel, maar ook in het project van de Louis Dhontstraat, waar van een stedelijke achterkant weer een voorkant gemaakt wordt. In veel van de ontwikkelingen wordt gezocht naar relaties tussen de verschillende stedelijke fragmenten. Zo komt er een nieuwe brug over de Leie die de Tolpoortstraat verbindt met de Brielpoort. Dit speelt indirect een rol voor de Brielmeersen.

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

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

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

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

## 6. JURIDISCH BESTAANDE TOESTAND

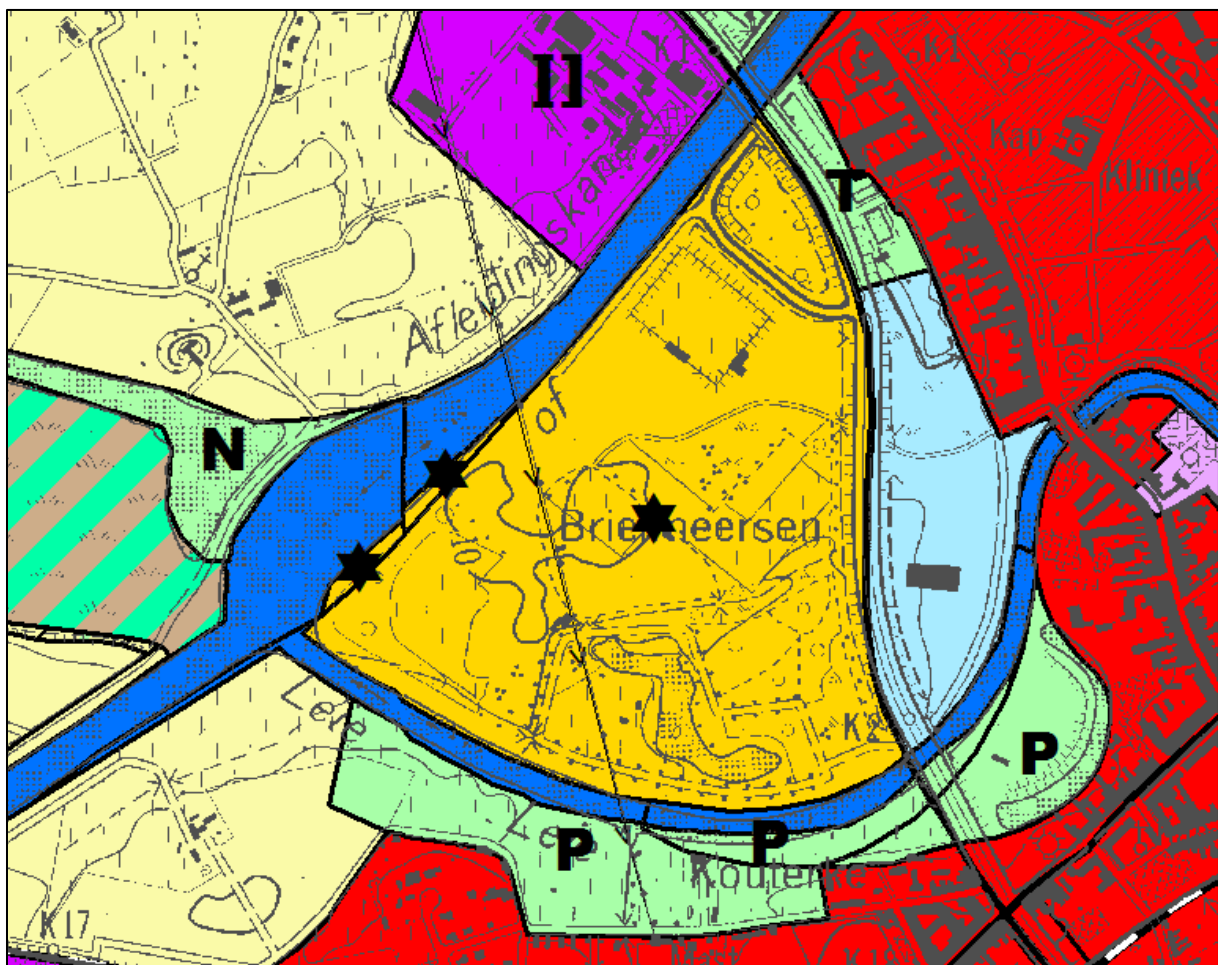
### 6.1. Gewestplan

*Zie 'Gewestplan' in de bijlage*

Deinze is gelegen in het gewestplan 'Oudenaarde', vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 2 juni 1978.

Op het gewestplan is het plangebied van het PRUP Brielseers en gelegen in een zone voor dagrecreatie.

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



*Figuur 13: Gewestplan van plangebied en omgeving*

## **6.2. BPA's en RUP's**

*Zie kaart 'BPA's en RUP's' in de bijlage*

### **6.2.1. Provinciaal RUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Deinze'**

In uitvoering van het stedelijke gebieden beleid van het RSV, moesten de precieze grenzen van de stedelijke gebieden in Vlaanderen worden vastgesteld. De Provincies kregen de taakstelling van de Vlaamse overheid om deze grenzen vast te stellen voor de kleinstedelijke gebieden. Zodoende is ook voor Deinze bepaald waar de grenzen van het stedelijke gebied precies liggen. Door middel van het PRUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Deinze' (06/04/12) is een afbakeningslijn vastgesteld die de contouren aangeeft van het kleinstedelijk gebied van Deinze. Binnen deze afbakening zijn groei, concentratie en verdichting wenselijk.

Het plangebied is gesitueerd binnen het kleinstedelijk gebied van Deinze. De directe omgeving van het plangebied ligt grotendeels ook binnen het kleinstedelijk gebied. De landelijke gebieden ten westen van het plangebied, aan de overzijde van het water, vallen buiten de afbakening. Ook de parkzone ten zuiden van het plangebied, aan de andere kant van de Leie, valt niet binnen het stedelijke gebied.

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





Figuur 14: Afbakening Kleinstedelijk Gebied Deince ter hoogte van het plangebied

### 6.2.2. BPA's in de omgeving

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

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

### 6.3. Verkavelingsvergunningen

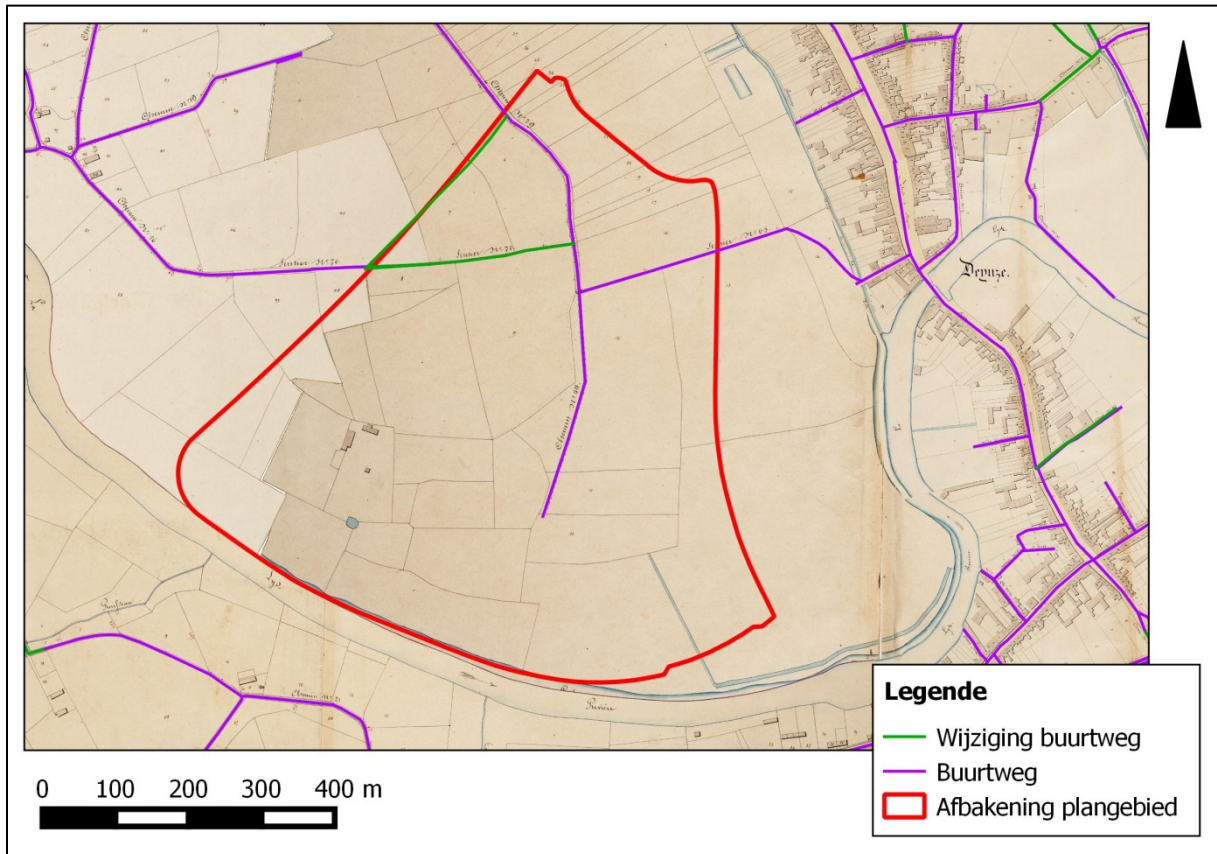
In het plangebied zijn geen goedgekeurde, niet-vervallen verkavelingsvergunningen gelegen.

### 6.4. Buurt- en voetwegen

In het plangebied zijn er verschillende buurtwegen gelegen:



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



Figuur 15: Atlas der buurtwegen ter hoogte van plangebied

## 6.5. VEN-gebieden

In of in de onmiddellijke omgeving van het plangebied zijn geen gebieden gelegen die behoren tot het Vlaams Ecologisch Netwerk.

## 6.6. Ramsar-, vogelrichtlijn- en habitatrictlijngebieden

In of in de onmiddellijke omgeving van het plangebied zijn geen ramsar-, vogelrichtlijn-, of habitatrictlijngebieden gelegen.

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

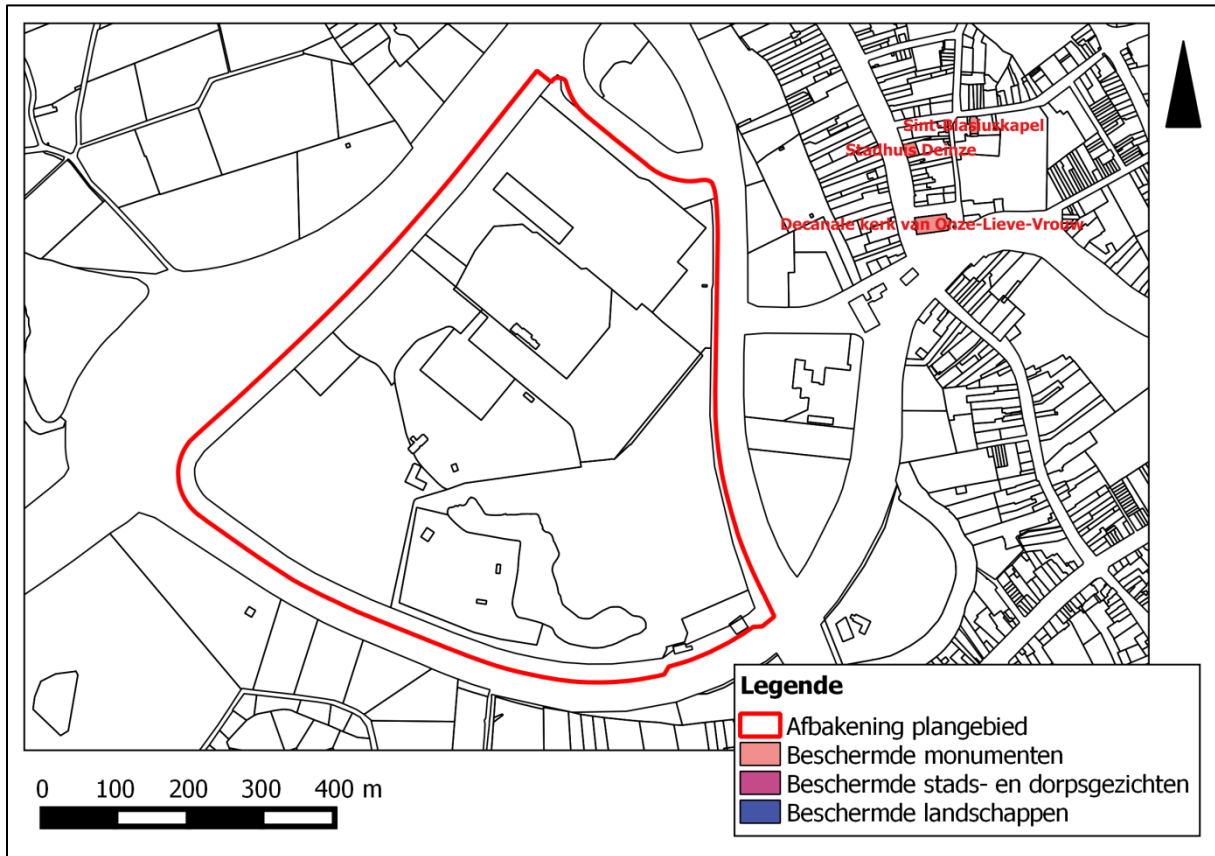
In het plangebied zijn geen beschermde monumenten gelegen.

Ten oosten van het plangebied zijn volgende beschermde monumenten gelegen:

- Sint-Blasiuskapel

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

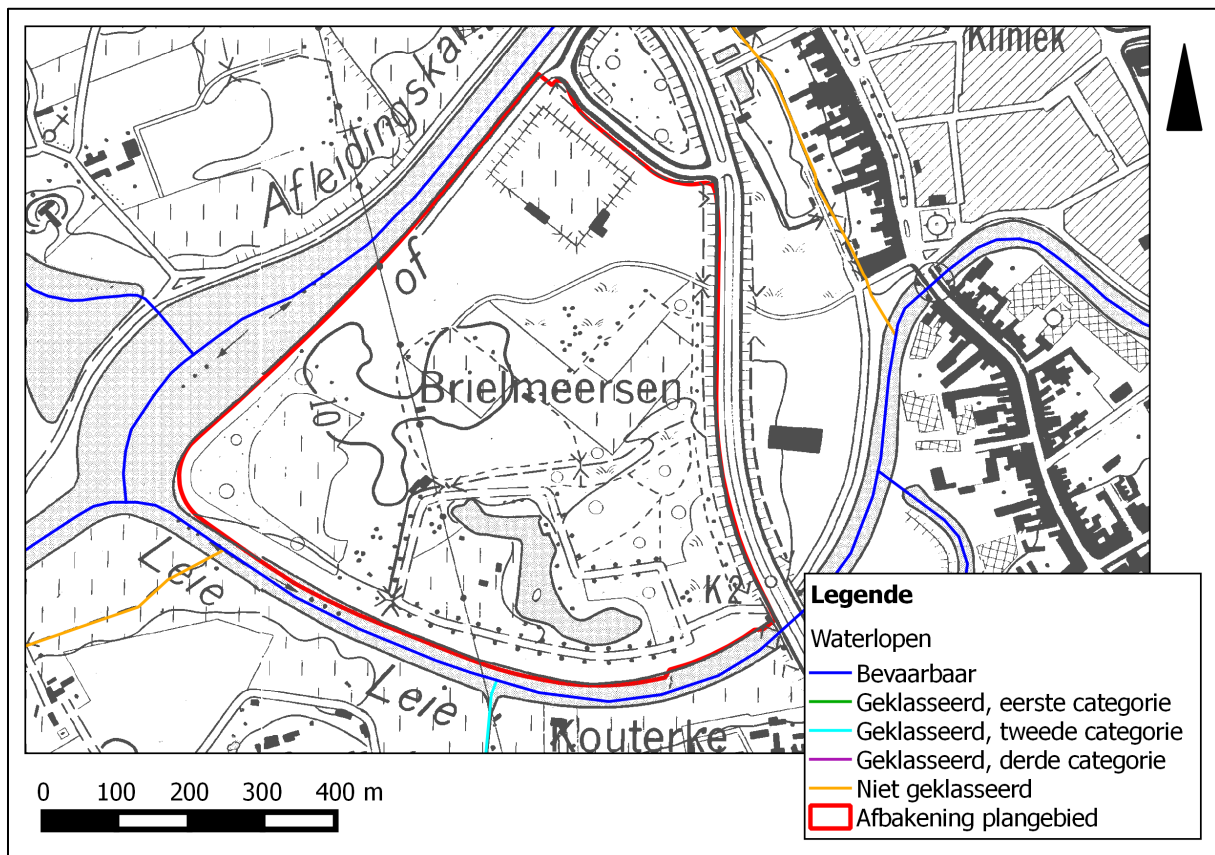
In of in de onmiddellijke omgeving van het plangebied zijn geen beschermdde stads- en dorpsgezichten of landschappen gelegen.



*Figuur 16: Beschermdde monumenten, stads- en dorpsgezichten en landschappen ter hoogte van plangebied*

## 6.8. Watersysteem

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



Figuur 17: Waterlopen ter hoogte van plangebied

## 7. MASTERPLAN BRIELMEERSEN DEINZE

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

Het uitgewerkte voorkeursscenario voor het Masterplan Brielmeersen Deinze vormt het inhoudelijke uitgangspunt voor het PRUP.

Hieronder wordt dieper ingegaan op het doorlopen masterplantraject. Een uitvoerige beschrijving van de planopties en inrichtingsprincipes van het voorkeursscenario en een beschrijving van de overwogen alternatieven komen aan bod in hoofdstuk 8.

### 7.1. Inleiding

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

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

### 7.2. Analyse en observaties

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

Een samenvatting is te vinden in hoofdstuk 5 van voorliggende scopingnota.

### 7.3. Participatie

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

De belangrijkste conclusies vanuit het participatief traject waren:

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

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

#### 7.4. Uitgangspunten

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

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

#### 7.5. Ontwerpend onderzoek in drie modellen

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

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

#### 7.6. Scenario's

De stuurgroep koos uiteindelijk voor model 1 als basis voor het verder uitwerken van scenario's. Modellen 2 en 3 worden kort beschreven als overwogen alternatieven in paragraaf 8.2 van voorliggende scopingnota.

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

Het voorkeursscenario, een schakeling van verschillende kansrijke bouwstenen tot één integraal verhaal gebracht, vormt het inhoudelijke uitgangspunt voor het PRUP 'Brielmeersen'. Het wordt verder beschreven in paragraaf 8.1 van voorliggende scopingnota.

Het uitgangsscenario komt kort aan bod bij de beschrijving van de overwogen alternatieven in paragraaf 8.2 van voorliggende scopingnota.

### **7.7. Financieel-economische doorrekening**

Voor het voorkeursscenario werd een financieel-economische doorrekening gemaakt met de methode van het bepalen van de residuele grondwaarde: de verkoopopbrengsten werden in kaart gebracht en daarvan werden alle mogelijke kosten afgetrokken, rekening houdende met een risicomarge. Op die manier werd duidelijk dat de voorgestelde ontwikkelingen financieel haalbaar zijn.



## 8. PLANOPTIES EN INRICHTINGSPRINCIPES

Het uitgewerkte voorkeursscenario uit het masterplan vormt de inhoudelijke basis voor de planopties en inrichtingsprincipes van het PRUP 'Brielmeersen'. Het wordt beschreven in paragraaf 8.1. In paragraaf 8.2 komen de overwogen alternatieven aan bod.

### 8.1. Gekozen voorkeursscenario

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

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

#### 8.1.1. Algemeen concept



*Figuur 18: Algemeen concept: portaal als toegangspoort tot het volledige gebied (cirkel), stedelijke as voor zacht verkeer (pijl) en opdeling in 3 globale zones:*

*1. Intensieve sportcluster, 2. Geprogrammeerde parkrand, 3. Extensief domein*

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



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

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

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

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

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

### **8.1.2. Gebouwd programma**

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

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

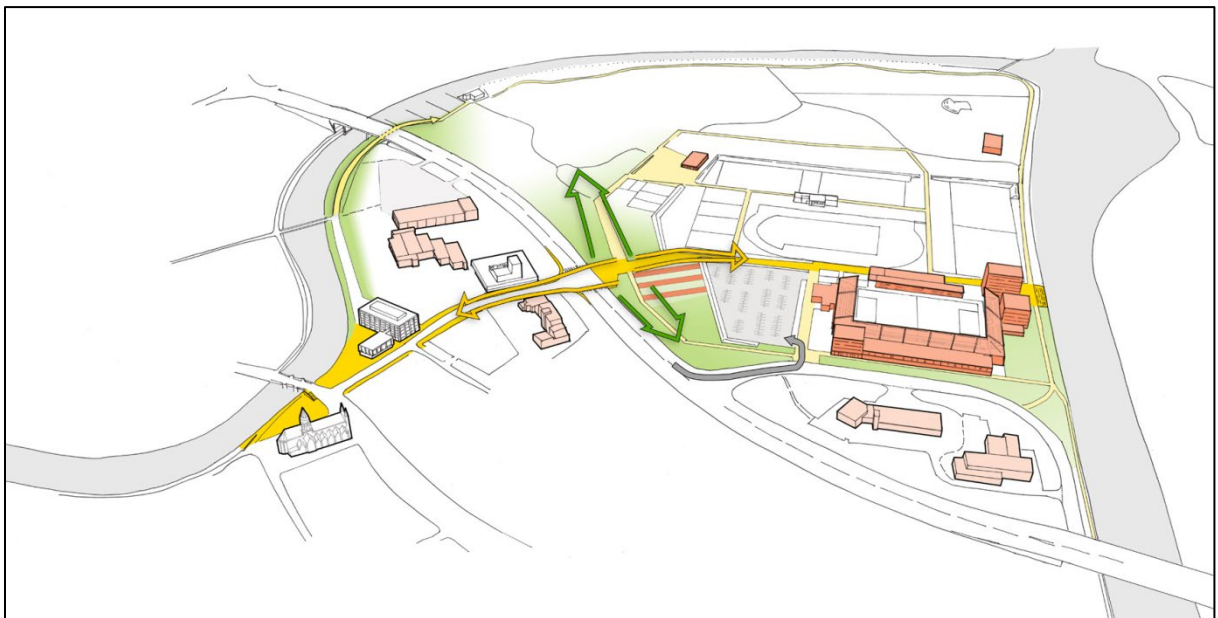
Er gaat veel aandacht naar de visuele kwaliteit van het stadion en de bijhorende ontwikkelingen. In het bijzonder van op de Tweebruggenlaan moeten het stadion en de bijhorende ontwikkelingen visueel aantrekkelijk zijn. Het stadion en de bijhorende ontwikkelingen moeten als een gesloten geheel worden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

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

Alle opbrengsten die de Stad ontvangt van de ontwikkelingen op de stadiongrond zullen terug worden geïnvesteerd in het projectgebied.



*Figuur 19: Eindbeeld na realisatie van het voorkeursscenario*



*Figuur 20: 3D-visualisatie van het eindbeeld na realisatie van het voorkeursscenario*

### 8.1.3. Leieboord met variabele oplossingen

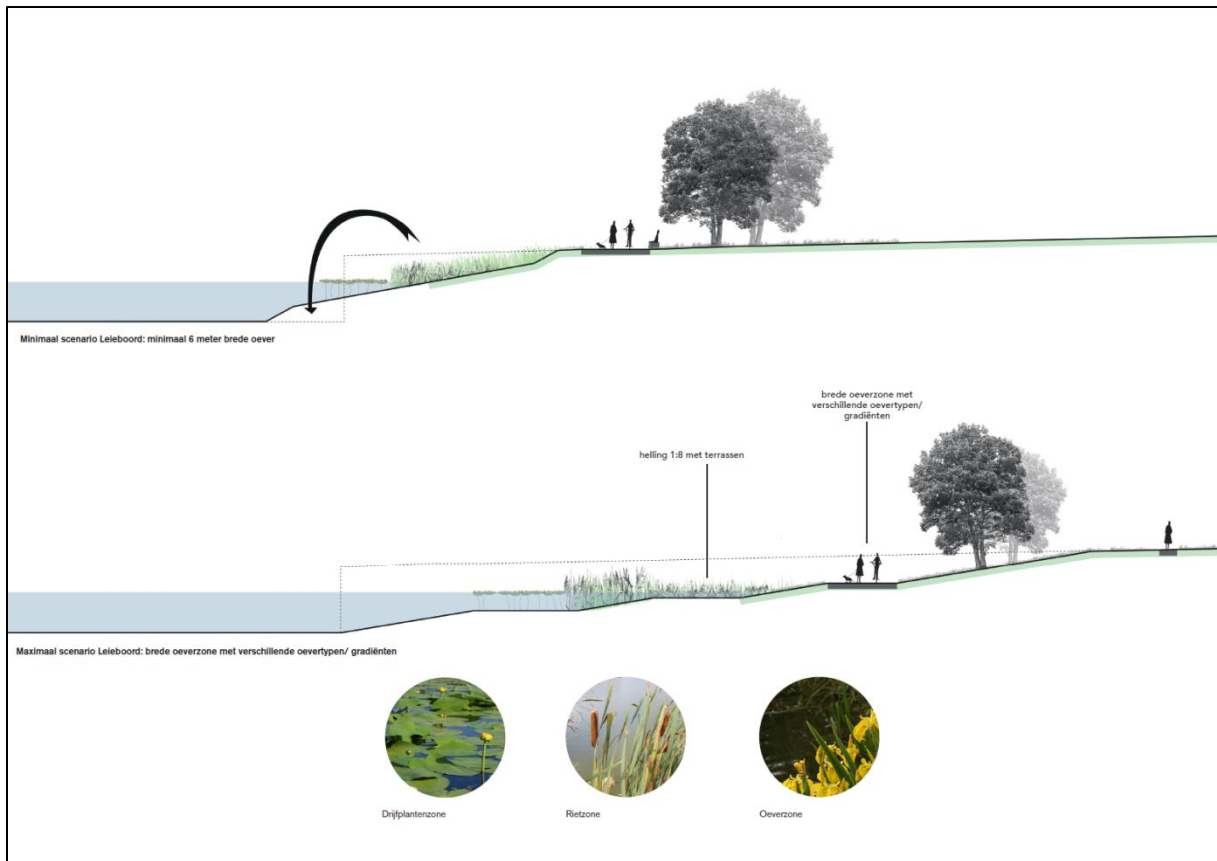
Om de Leie haar natuurlijke karakter terug te geven en de attractieve waarde, ecologische waarde en waterbergend vermogen te vergroten, wordt per locatie een typeprofiel toegepast dat op maat van de locatie een maximale verbetering meegeeft. Hoe breder de oeverzone gemaakt kan worden, hoe beter dit is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

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

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



Figuur 21: Typeprofielen voor de Leieboord

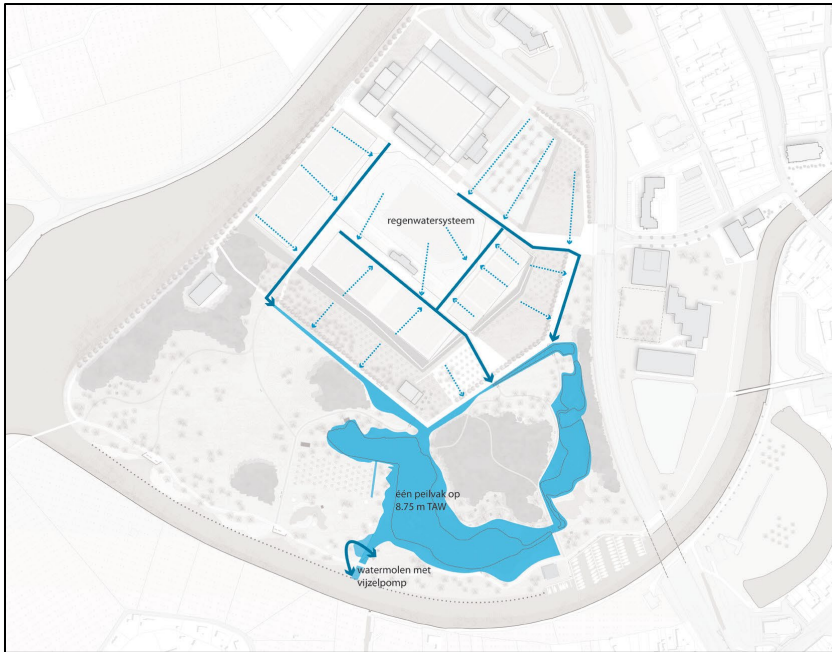


Figuur 22: Minimaal en maximaal scenario voor natuurlijke oeverinrichting

#### 8.1.4. Nieuw watersysteem als motor voor natuur

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





Figuur 23: Nieuwe contour watersysteem Brielmeersen op 8.75 m TAW

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

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

### 8.1.5. Jachthaven

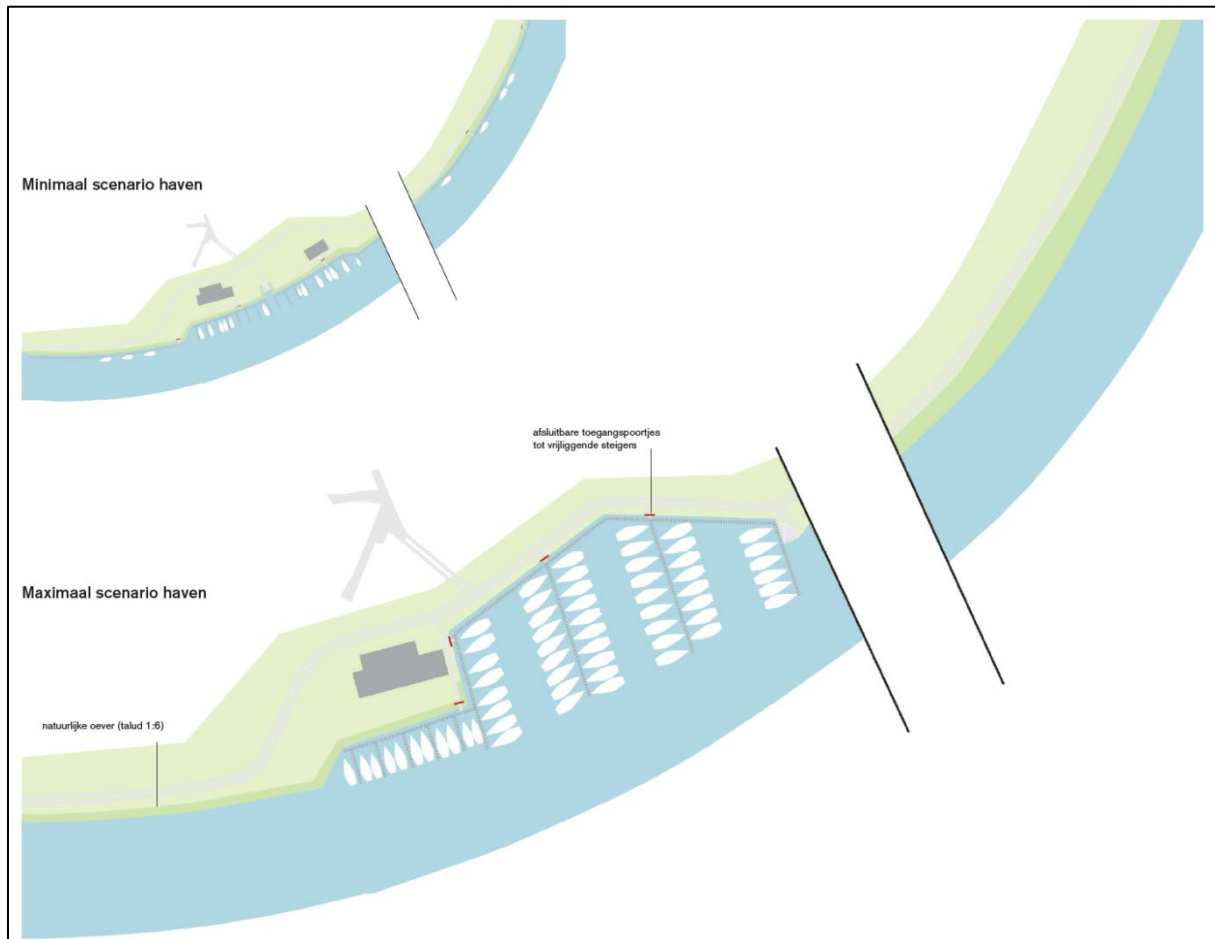
Uit de analyse en gesprekken met de uitbater van de jachthaven blijkt dat er noodzaak is voor een verbeterde structuur van de jachthaven en haar omgeving. Doordat de jachthaven zeer lineair van karakter is, is deze vandaag moeilijk controleerbaar en beheersbaar. Dit is de grootste reden van het privatiseren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

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

Op de langere termijn liggen er kansen bij het herdefiniëren van de gehele jachthaven tot een compacte haven. Dit biedt grote voordelen voor het functioneren van de haven

(controle), maar kan de haven vooral laten transformeren tot een recreatief aantrekkelijke verblijfsplek als schakel tussen de binnenstad en het recreatiedomein. Bij een compacte jachthaven zou een bijpassend gebouw ontwikkeld kunnen worden met terras aan het water, als icoon, waar plaats is voor een horecafunctie of functies die een synergie aangaan met de Brielpoort.

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



Figuur 24: Minimaal en maximaal scenario voor de jachthaven

### 8.1.6. Fasering

De ontwikkeling is voorzien in twee fases.

#### Eerste fase

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

Het behoud van de 2 oefenvelden aan het jeugdcomplex en de bestaande parking zijn in deze fase het uitgangspunt. De overige sportterreinen worden geherstructureerd.

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

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

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

De eerste fase behelst volgende ontwikkelingen:

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



Figuur 25: Aanduiding van de zones die ongewijzigd blijven gedurende de eerste fase





*Figuur 26: Visualisatie na uitvoering van de eerste fase*

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



*Figuur 27:  
Ontwikkelingen op korte  
termijn gedurende de  
eerste fase*

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



*Figuur 28: scenario's binnen de eerste fase*

#### *Tweede fase*

Tijdens de tweede fase, die start in 2026, wordt in de intensieve sportcluster een gemeenschappelijke centrale parking aangelegd ter hoogte van de twee oefenvelden die in de eerste fase behouden bleven. Deze parking, met capaciteit van circa 300 plaatsen, zal door zijn centrale ligging ook voor het provinciaal domein beschikbaar zijn. Op de locatie van de huidige parking aan het Afleidingskanaal van de Leie worden twee nieuwe oefenvelden aangelegd.

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

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

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

De tweede fase behelst volgende ontwikkelingen:

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

Ten aanzien van het atletiekstadion blijven twee opties mogelijk:

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



## 8.2. Overwogen alternatieven

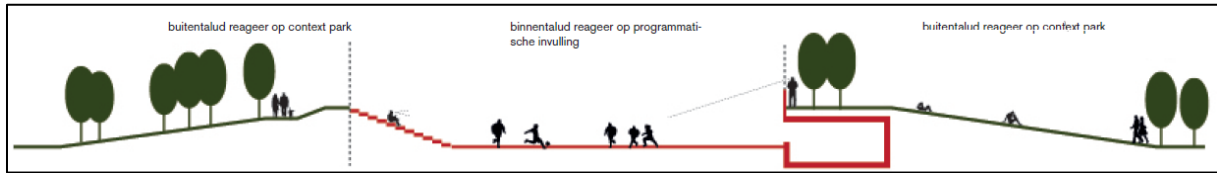
### 8.2.1. Model van verspreide verdeling (model 2 in het masterplan)

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

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



*Figuur 29: Model van verspreide verdeling*



Figuur 30: Dwarsdoorsnede van model van verspreide verdeling

De stuurgroep aanvaardde dit model niet omwille van volgende redenen:

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

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

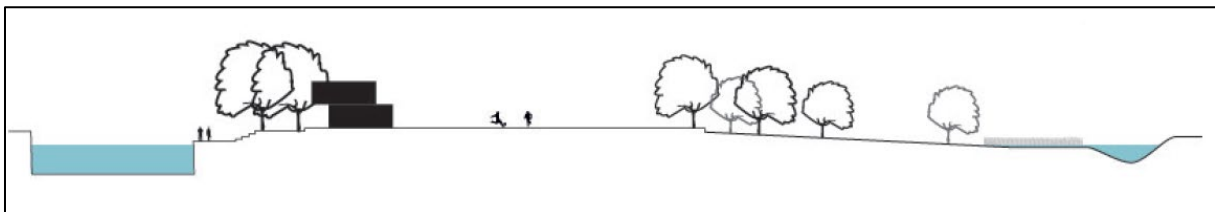
In dit model worden de twee watersystemen en hun verschillen tot leidmotief gemaakt: Een geprogrammeerde kanaalkade versus een natuurlijke Leie-oever.

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





*Figuur 31: Model van de geprogrammeerde kade*



*Figuur 32: Dwarsdoorsnede van model van de geprogrammeerde kade*

De stuurgroep aanvaardde dit model niet omwille van volgende redenen:

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

### 8.2.3. Scenario van geconcentreerde ontwikkeling (uitgangsscenario in het masterplan)

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

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

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

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



*Figuur 33: Scenario van geconcentreerde ontwikkeling*

De stuurgroep aanvaardde dit scenario niet omwille van volgende redenen:

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

## 9. DETAILLERINGSNIVEAU EN REIKWIJDTE

### 9.1. Detailleringniveau

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

Het PRUP zal enkel de hoofdlijnen van het voorkeursscenario juridisch vastleggen. Dat betekent bv. dat geen footprints van individuele gebouwen zullen worden ingetekend. Dit om de nodige flexibiliteit te bewaren. Om de stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit van het stadion en de bijhorende ontwikkelingen te waarborgen, wordt gewerkt met een stedenbouwkundige ontwerpwedstrijd met een onafhankelijke jury.

Volgende elementen van het gekozen voorkeursscenario (zie paragraaf 8.1 van voorliggende scopingnota) worden opgenomen in het PRUP:

- aanduiding van de 3 globale zones, elk met hun stedenbouwkundige voorschriften: de 'intensieve sportcluster', in te delen in een stedelijke ontwikkelingszone ten noorden van de stedelijke as voor zacht verkeer tussen de Brielstraat en het Afleidingskanaal van de Leie (met de stadionontwikkelingen en de 2<sup>de</sup> fase ontwikkeling) en de sportterreinen ten zuiden van de stedelijke as voor zacht verkeer (met vermelding dat de 2 oefenterreinen aan het jeugdcomplex en de parking aan het Afleidingskanaal van de Leie tot 31/12/2026 kunnen behouden blijven), de 'geprogrammeerde parkrand' (met indicatieve aanduiding van de nieuwe cafetaria) en het 'extensief domein'
- aanduiding van het portaal als toegangspoort tot het volledige gebied in het verlengde van de Brielstraat en bijhorende stedenbouwkundige voorschriften
- aanduiding van de stedelijke as voor zacht verkeer tussen de Brielstraat en het Afleidingskanaal van de Leie en bijhorende stedenbouwkundige voorschriften
- mogelijkheid voor private ontwikkeling van maximaal 18.000 m<sup>2</sup> bruto-vloeroppervlakte (BVO) op de stadiongrond:
  - ontwikkeling van maximaal 15.000 m<sup>2</sup> bruto-vloeroppervlakte (BVO), te verdelen over de functies 'wonen' (maximaal 10.000 m<sup>2</sup> BVO) en 'sport- of recreatiegerelateerde commerciële activiteiten, incl. gezondheidscentrum' (maximaal 5000 m<sup>2</sup> BVO)
  - ontwikkeling van een hotel of vergelijkbare verblijfsrecreatieve functie (tijdelijk verblijf, geen domicilie mogelijk, bv. zorghotel) (maximaal 5000 m<sup>2</sup> BVO)
- stedenbouwkundige voorschriften die de visuele kwaliteit van het stadion en de bijhorende ontwikkelingen moeten garanderen:
  - In het bijzonder van op de Tweebruggenlaan moeten het stadion en de bijhorende ontwikkelingen visueel aantrekkelijk zijn.
  - Het stadion en de bijhorende ontwikkelingen moeten als een gesloten geheel worden ervaren, zonder dat hierbij ononderbroken wanden hoger dan de tribunes worden gecreëerd. Hoogte-accenten hoger dan de tribunes zijn mogelijk.
- vanaf 01/01/2026: mogelijkheid voor een stedelijke ontwikkeling die de portaalfunctie visueel accentueert en ondersteunt aan het portaal in het verlengde van de Brielstraat

## 9.2. Reikwijdte

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

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



## 10. MILIEUEFFECTBEOORDELINGEN

### 10.1. Toetsing aan de plan-MER-plicht

Om al dan niet te kunnen besluiten tot een plan-MER-plicht moeten geval per geval de volgende drie stappen doorlopen worden:

- Stap 1: valt het plan onder de definitie van een plan of programma zoals gedefinieerd in het Decreet houdende Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM)?  
>> RUP's vallen onder deze definitie
- Stap 2: valt het plan onder het toepassingsgebied van het DABM?  
>> Dit is het geval indien:
  - Het plan het kader vormt voor de toekenning van een vergunning aan een project;
  - Het plan mogelijk betekenisvolle effecten heeft op speciale beschermingszones waardoor een passende beoordeling vereist is.

Provinciale ruimtelijk uitvoeringsplannen vormen het kader voor de toekenning van een omgevingsvergunning, die pas kan worden verleend als het voorgenomen project zich in de bestemming bevindt die overeenstemt met de bestemming vastgelegd in het ruimtelijk uitvoeringsplan. Het RUP vormt dus het kader op basis waarvan de omgevingsvergunning toegekend wordt. Het PRUP "Brielmeersen" valt bijgevolg onder het toepassingsgebied van het DABM.

- Stap 3: valt het plan onder de plan-MER-plicht?  
>> Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen:
  - Plannen die "van rechtswege" plan-MER-plichtig zijn (geen voorafgaande "screening" vereist):
    - Plannen die het kader vormen voor projecten die vallen onder het toepassingsgebied bijlage I en II van het project-MER-besluit uit 2004 en projecten die vallen onder het toepassingsgebied van het op 29 april 2013 in werking getreden 'besluit van de Vlaamse regering van 1 maart 2013 inzake de nadere regels van de project-m.e.r.-screening' (bijlage III) én niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau noch een kleine wijziging inhouden én betrekking hebben op landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffen-beheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening (een RUP voldoet per definitie aan deze laatste voorwaarde);
    - Plannen waarvoor een passende beoordeling vereist is én niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau noch een kleine wijziging inhouden;
  - Plannen die niet onder de vorige categorie vallen en waarvoor geval per geval moet geoordeeld worden of ze aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben >> "screeningplicht";
  - Plannen voor noodsituaties (niet plan-MER-plichtig, maar hier niet relevant).

Een aantal geplande functies in het PRUP 'Brielmeersen' kunnen beschouwd worden als een "stadsontwikkelingsproject". De drempelwaarden van bijlage II van het project-MER-Besluit voor m.e.r.-plichtige stadsontwikkelingsprojecten (categorie 10b) zijn:

- 1000 of meer woongelegenheden >> het plan voorziet maximaal 10.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte wonen rond het stadion. Voor de tweede fase zal onderzocht worden of bijkomende woongelegenheden langs de stedelijk as wenselijk zijn (stedelijk programma t.h.v. het portaal). In het geheel zullen er minder dan 1000 woongelegenheden gecreëerd worden.
- 5000 m<sup>2</sup> of meer brutovloeroppervlakte handelsruimte >> het plan voorziet maximaal 5000 m<sup>2</sup> BVO “sport- of recreatiegerelateerde commerciële activiteiten, incl. gezondheidscentrum” rond het stadion; dit kan als handelsruimte beschouwd worden.
- Een verkeersgenererende werking van 1000 of meer personenauto-equivalenten (pae) per tijdsblok van 2 uur >> een voetbalstadion met 8000 plaatsen kan voor en na voetbalwedstrijden 1000 of meer pae op 2 uur genereren.

Op grond van het derde en mogelijks ook het tweede criterium valt het PRUP ‘Brielmeersen’ onder Bijlage II van het DABM, categorie 10b en is het van rechtswege plan-MER-plichtig. Andere planonderdelen (de aanleg van de jachthaven,...) vallen onder bijlage III, maar worden volwaardig mee beoordeeld in het plan-MER.

## 10.2. Scoping relevante effecten

### 10.2.1. Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen

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

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

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

## 10.2.2. Juridische en beleidsmatige context

De juridische en beleidsmatige randvoorwaarden die relevant zijn voor het plan en de ontwikkelingen die hieruit kunnen voortvloeien, zullen opgelijst en getoetst worden. Dit kan in een algemene tabel en/of per discipline.

## 10.2.3. Afbakening studiegebied

Het studiegebied omvat het gebied waar relevante effecten zich kunnen voordoen. In principe wordt voor elke discipline een aparte afbakening van het studiegebied gemaakt. Voor de meeste disciplines bestaat het studiegebied uit het plangebied zelf ("in het plangebied") en haar directe omgeving ("naar en van omgeving"). 200 m wordt aangenomen als standaardgrens voor de mogelijke omvang van de directe invloedssfeer (voor de discipline geluid is dit al een wettelijk vastgelegde beoordelingsafstand). Voor de discipline mens-mobiliteit en de daarvan afgeleide effecten inzake geluid, lucht en mens (hinder- en gezondheidseffecten) omvat het studiegebied alle wegen waar significante wijzigingen in verkeersintensiteit te verwachten zijn t.g.v. het voorziene programma ("op netwerken", zie discipline mobiliteit).

#### 10.2.4. Grensoverschrijdende effecten

Gelet op de ligging van het plangebied, op ruime afstand van een gewest- of landsgrens, kan geconcludeerd worden dat er geen grensoverschrijdende effecten te verwachten zijn.

#### 10.2.5. Referentiesituatie

Bij de beschrijving en beoordeling van effecten is het van belang op voorhand aan te geven aan welke toestand van het studiegebied zal gerefereerd worden. In het geval de bestaande situatie (anno 2018) zou afwijken van de planologische situatie, dan zullen beide situaties als referentie gehanteerd worden.

#### 10.2.6. Ontwikkelingsscenario's

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

#### 10.2.7. Effectbeoordeling en milderende maatregelen

Qua effectbeoordeling wordt per effectgroep en deelaspect en desgevallend per uitvoeringsvariant een effectscore toegekend tussen -3 en +3:

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

Deze scores worden toegekend op basis van expert judgement of waar mogelijk gekoppeld aan eenduidige kwantitatieve criteria. Op basis van de toegekende effectscores zullen indien vereist/wenselijk **milderende maatregelen** worden voorgesteld:

- Niet significant (0) of positief (+1 tot +3): geen milderende maatregelen
- Beperkt negatief (-1): milderende maatregelen kunnen wenselijk zijn maar worden niet noodzakelijk geacht. Indien de huidige milieukwaliteit in de referentiesituatie echter reeds slecht is, kunnen milderende maatregelen toch nodig zijn om een bijkomende verslechtering te vermijden.
- Negatief (-2): milderende maatregelen zijn wenselijk maar niet noodzakelijk voor de uitvoering van het plan. Indien de huidige milieukwaliteit in de referentiesituatie echter reeds slecht is, kunnen milderende maatregelen toch nodig zijn om een bijkomende verslechtering te vermijden.
- Aanzienlijk negatief (-3): milderende maatregelen zijn noodzakelijk; zonder implementatie van deze maatregelen wordt uitvoering van het plan niet acceptabel geacht.

#### 10.2.8. Team van MER-deskundigen

Het team van MER-deskundigen is als volgt samengesteld:

Deskundige	Discipline	Erkenningsnummer
Paul Arts	Coördinator Mens – ruimtelijke aspecten Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	Niet van toepassing <sup>1</sup> MB/MER/EDA/664-V1 MB/MER/EDA/664-B
Koen Slabbaert	Mens – mobiliteit	MB/MER/EDA/805
Inge Van der Mueren	Bodem en Water	MB/MER/EDA-692-B
Kristof Goemaere	Fauna en Flora	MB/MER/EDA-736-V1
Dirk Dermaux	Lucht	MB/MER/EDA-645-V2
Guy Putzeys	Geluid	MB/MER/EDA-393-V4

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

### 10.3. Aanpak effectbeoordeling per discipline

#### 10.3.1. Discipline mens – mobiliteit

Parallel aan de opmaak van het plan-MER wordt ook een MOBER opgemaakt, conform de gangbare richtlijnen. Een MOBER heeft een andere finaliteit en opbouw dan de discipline mens-mobiliteit in een MER, maar inhoudelijk moeten en zullen beide (deel)rapporten uiteraard wel overeenstemmen. Concreet zal de discipline mobiliteit in het plan-MER een samenvatting vormen van het MOBER, herschikt volgens de gebruikelijke structuur van een MER en met focus op de detectie van significante effecten (een MOBER heeft doorgaans een wat ruimere scope).

Het studiegebied voor de discipline mens-mobiliteit omvat alle wegvakken waarop ten gevolge van het plan een significante wijziging in verkeersstromen te verwachten is. indicatief worden daarbij alle N-wegen in de omgeving van het plangebied geselecteerd, evenals de ontsluitingswegen van het plangebied zelf (Stadionlaan, Brielstraat en Lucien Matthyslaan). Daarbij is de N35 (Tweebruggenlaan ter hoogte van het plangebied) het belangrijkste wegsegment (zie onderstaande figuur).

Maatgevend voor de doorstroming op het wegennet is de verkeersafwikkeling op de belangrijkste kruispunten. Volgende kruispunten kunnen als maatgevend beschouwd worden:

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

<sup>1</sup> Tot op heden bestaat geen specifieke erkenning voor MER-coördinatoren, en wordt enkel als voorwaarde gesteld dat de MER-coördinator erkend deskundige is in minstens één van de behandelde disciplines.





Figuur 34: Relevante wegsegmenten en kruispunten ten aanzien van het plan (indicatief)

De belangrijkste bron voor het inschatten van huidige toestand op vlak van mobiliteit zijn kruispunttellingen tijdens de spitsuren. In het kader van de herziening van het mobiliteitsplan van de stad Deinze werden in oktober 2013 spitsuurtellingen uitgevoerd op 4 van deze 5 kruispunten. In het kader van het MOBER wordt een bijkomende telling voorzien op het toen niet geteld kruispunt N35 x N409 x N466, evenals een nieuwe telling op het kruispunt N35 x Stadionlaan, die zal gebruikt worden om te valideren of de tellingen van 2013 nog voldoende representatief zijn (wat de verkeersstroom op de N35 betreft). Sowieso wordt in functie van de effectbeoordeling rekening gehouden met de vermoedelijke verkeerstoename tegen het referentiejaar van het MER (2025 = einde eerste fase). Hiervoor zal een forfaitaire aanname gebeuren op basis van de algemeen verwachte verkeerstoename in Vlaanderen tussen 2013 (jaar tellingen) en 2025 (referentiejaar MER).

Omdat voetbalwedstrijden de meest intensieve verkeersgenerator van het plan zijn, wordt ook een terreinwaarneming en verkeerstelling op de N35 ter hoogte van het plangebied voorzien vóór en na een (top)wedstrijd van SK Deinze.

Om inzicht te krijgen in de omvang en de aard van het verkeer dat wordt gegenereerd, wordt een mobiliteitsprofiel bepaald. Voor de bepaling van de verkeersgeneratie wordt het verwacht aantal werknemers, bewoners en bezoekers geraamd op basis van informatie aangeleverd door de opdrachtgever en/of algemene kencijfers en/of gegevens uit de projectdatabank van Antea Group (voor gelijkaardige projecten). Op basis van het geraamde mobiliteitsprofiel kan een verkeersgeneratiemodel uitgewerkt worden dat het dagverloop en de piekurgeneratie, gegenereerd door het voorziene planprogramma, duidelijk in beeld brengt.

Vervolgens wordt de vervoersvraag toegedeeld aan de verschillende verkeersdragers (wegennet, langzaam vervoersassen, ...) en aan- en afvoerroutes. Gezien de relatief beperkte omvang van het plangebied en de vrij eenvoudige ontsluitingsstructuur gebeurt de toedeling van het verkeer aan het wegennet handmatig. Er wordt geen verkeersmodellering voorzien. Doorrekening in het provinciaal verkeersmodel wordt ten andere ook weinig zinvol geacht, omdat dit een spitsuurmodel betreft, terwijl het voorziene programma grotendeels recreatief gericht (o.a. verkeer gegenereerd door bezoekers van voetbalwedstrijden en provinciaal domein) en slechts ten dele spitsuurgebonden is. Uiteraard genereert het programma ook generiek spitsuurverkeer (wonen en commerciële activiteiten), maar omdat de ontsluitingsstructuur van het plangebied eenvoudig is, kan en zal dit verkeer gemakkelijk handmatig toebedeeld worden aan het wegennet, en biedt doorrekening in het provinciaal verkeersmodel momenteel weinig of geen meerwaarde.

Vervolgens worden de verschillende effecten op de omgeving ten gevolge van de verkeersgeneratie van het plan onderzocht en beoordeeld:

*Tabel 1: Beoordelingscriteria en significantiekader discipline Mens-mobiliteit*

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Beoordeling significantie op basis van
Verkeersgeneratie	Productie/attractie bestaande en geplande functies in plangebied	Bestaande functies: o.b.v. verkeerstellingen Geplande functies: o.b.v. kengetallen en/of extrapolatie bestaande toestand	(inputgegevens > geen effectbeoordeling)
Functioneren verkeerssysteem	Verandering in bereikbaarheid van (bestaande) functies binnen het studiegebied	Kwalitatieve analyse (eventuele) wijzigingen verkeerscirculatie	Al dan niet gegarandeerde bereikbaarheid van (bestaande) functies
	Effecten wijziging verkeersintensiteit op doorstroming (belasting kruispunten en wegvakken)	Kwantitatieve beoordeling op basis van verzadigingsgraad kruispunten	Evolutie verzadigingsgraad bestaand > gepland (verbetering/status quo/ verslechtering) (zie hieronder)
Verkeersleefbaarheid	Conflicten tussen auto-verkeer en langzaam verkeer	Kwalitatieve beoordeling potentieel onveilige situaties en fiets- en voetgangerscomfort	Ongevalrisico, comfortniveau (kwalitatief)
	Barrièrewerking / oversteekbaarheid	Kwalitatieve beoordeling oversteekbaarheid	Oversteekbaarheid (kwalitatief)
	Parkeerdruk	Vergelijking parkeervraag met -capaciteit	Bezettingsgraad parkings

Tabel 2: Significantiekader mobiliteit – beoordeling verzadigingsgraad (bron: richtlijnenboek Mens – mobiliteit)

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

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

Bij de beoordeling van de verzadigingsgraad van de kruispunten (berekend met behulp van de tool “Capacito”) zal gebruik worden gemaakt van het significantiekader uit het richtlijnenboek Mens – mobiliteit, dat zowel rekening houdt met de absolute verzadigingsgraad als met de evolutie daarvan t.g.v. het plan. Gezien het feit dat een aantal kruispunten dicht bij elkaar liggen, zal specifiek nagegaan worden of er geen terugslag van wachtrijen optreedt tot aan andere kruispunten (in het bijzonder die met lichtenregeling). De andere aspecten worden kwalitatief beoordeeld.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 8 worden twee geplande toestanden beschouwd:

- Na realisatie fase 1 (vnl. voetbalstadion en bijhorende woon- en commercieel programma)
- na realisatie fase 2 (fase 1 + mogelijke stedelijke functie in portaalzone + verdere uitbouw programma parkrand en domein + nieuwe parking met circa 300 plaatsen)

### 10.3.2. Discipline geluid en trillingen

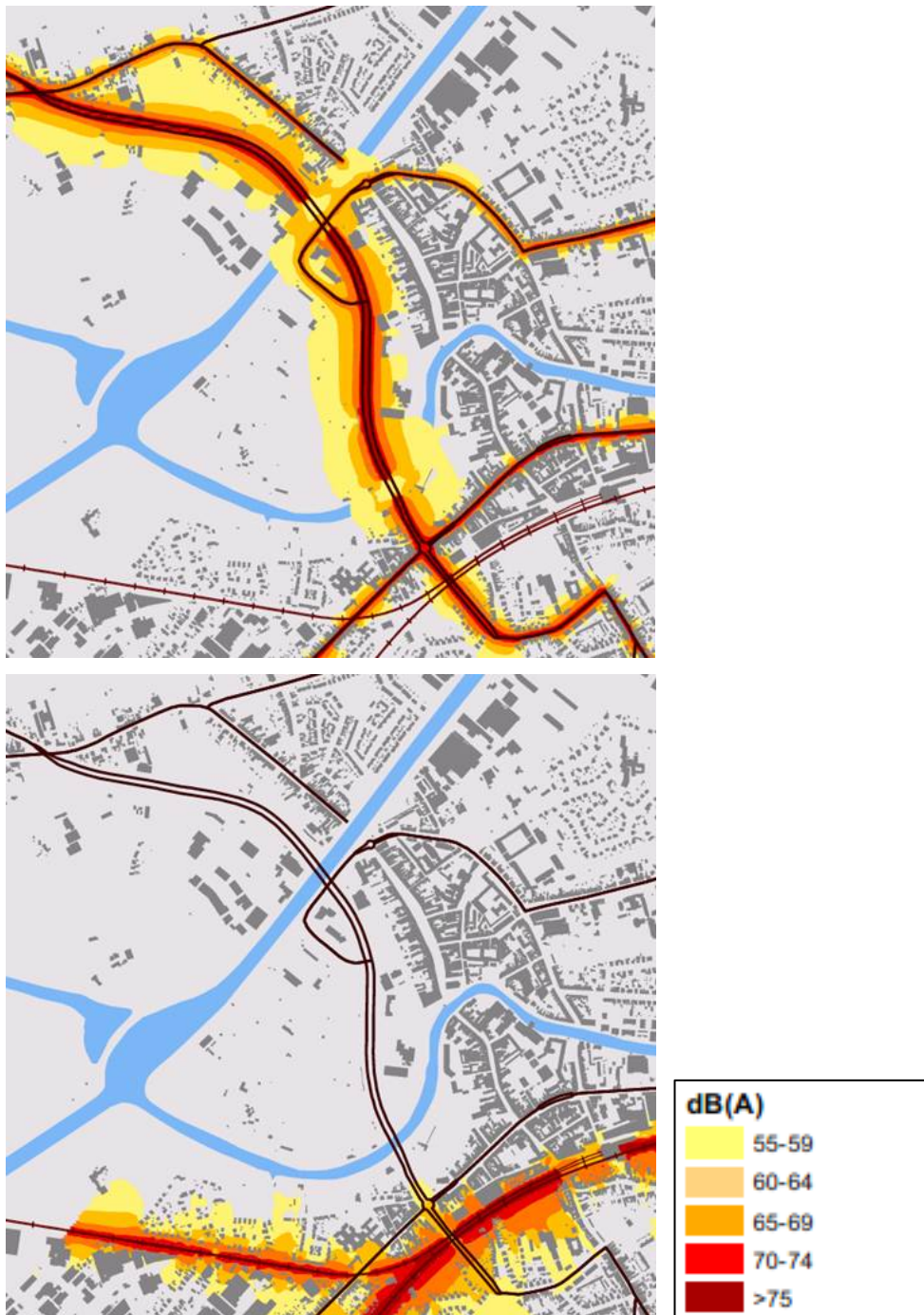
Voor de beschrijving van de huidige geluidskwaliteit in het studiegebied wordt om te beginnen gebruik gemaakt van de meest recent beschikbare, strategische geluidsbelastingkaarten (Lden en Lnight, 2016) voor wegverkeer en spoorverkeer van het Departement Omgeving (deze geven de toestand weer in 2011).

Uit deze kaarten blijkt dat de N35 de dominante geluidsbron is ter hoogte van het plangebied. Op de weg zelf komen Lden<sup>2</sup>-niveaus voor boven de 75 dB(A) en de kritische contour van 55 dB(A) rond de weg reikt tot ca. 200m ver in het plangebied. Ook het verkeer op de Stadionlaan heeft een relevante impact binnen het plangebied. Het spoorweggeluid (lijnen Gent-Kortrijk en Gent-De Panne, die in Deinze splitsen) is ook een relevante geluidsbron in Deinze, maar de contour van 55 dB(A) Lden reikt niet tot binnen het plangebied.

<sup>2</sup> Lden (day – evening – night) = gewogen gemiddelde van het geluidsniveau, waarbij avondgeluid (19-23u) 5 dB(A) en nachtelijk geluid (23-7u) 10 dB(A) zwaarder doorweegt dan geluid overdag.

Daarnaast worden in het kader van het plan-MER

- Eén continue langdurige (1 week) geluidsmeting ter hoogte van de meest nabije bewoning rond het plangebied; binnen deze week moet ook een thuiswedstrijd van SK Deinze (bij voorkeur een topwedstrijd) vallen
- Kortstondige (15') ambulante metingen op ca. 10 locaties in en rond het plangebied (de locaties worden door de MER-deskundige ad hoc bepaald bij het terreinbezoek, o.a. in functie van toegankelijkheid, wel wordt een zo groot mogelijke ruimtelijke spreiding nagestreefd)



*Figuur 35: Geluidsbelastingkaarten Lden weg- en spoorverkeer ter hoogte van het plangebied (Dept. Omgeving)*

De gemeten geluidsimmissies worden getoetst aan de Vlaremnormen en (voor verkeer) aan de gedifferentieerde referentiewaarden voor wegverkeersgeluid:

Type weg	situatie	Lden dB(A)	Lnight dB(A)
secundaire en lokale wegen	nieuwe woonontwikkeling	55	45
	nieuwe wegen	55	45
	bestaande wegen	>55	>45
		stand-still	
		65	55

In het kader van dit plan-MER wordt geen geluidsmodellering voorzien. De effecten van de twee relevante geluidsbronnen van het plan – wegverkeer en voetbalwedstrijden – worden op semi-kwantitatieve wijze ingeschat:

- Op basis van de vergelijking van de verkeerscijfers per dagdeel tussen de referentie- en de twee geplande toestanden (zowel op een reguliere werkdag als op een piekmoment met voetbalwedstrijd), aangeleverd door de deskundige mobiliteit, kan de te verwachten geluidsimpact per relevant wegsegment eenvoudig ingeschat worden, uitgaande van het logaritmisch verband tussen verkeersintensiteit en verkeersgeluid;
- De geluidsimpact van het huidig en gepland voetbalstadion worden ingeschat op basis van de geluidsmetingen (zie boven) en van andere MER's/screenings voor stadionprojecten opgesteld door Antea Group (AA Gent, SV Zulte Waregem, Berchem Sport), uiteraard rekening houdend met het verschil in stadiongrootte; daarbij wordt niet alleen gekeken naar het geluidsniveau ter hoogte van de bestaande bewoning rond het plangebied, maar ook ter hoogte van de geplande woningen en hotel in het stadioncomplex/plangebied zelf.

De bijdrage van het plan wordt getoetst aan het significantiekader van het richtlijnenboek geluid. Merk op dat inzake verkeer voor een significant negatief effect (effectscore -1) al een verkeerstoename met ca. 25% nodig is. Gezien het specifieke karakter van geluid veroorzaakt door een voetbalwedstrijd, zal voor deze geluidsbron (vooral) getoetst worden aan de richtwaarden voor fluctuerend of incidenteel geluid (bij het maken van een doelpunt, bij het uitdelen van een gele of rode kaart, bij een applausvervanging,...). Voor dergelijke piekgeluiden gelden hogere grenswaarden t.o.v. het toegelaten specifiek geluid volgens de Vlaremnorm:

$L_{Aeq,Tv}$  dag                    =<    toepasselijke waarde + 15 dB(A)  
 $L_{Aeq,Tv}$  avond of nacht        =<    toepasselijke waarde + 10 dB(A)



### 10.3.3. Discipline lucht

Voor de beschrijving van de huidige luchtkwaliteit in het studiegebied wordt om te beginnen gebruik gemaakt van de meest recent beschikbare immissiekaarten van IRCEL, beschikbaar op de website van de VMM<sup>3</sup>. Het recentst beschikbare jaar is daarbij 2017.

Het immissieniveau van NO<sub>2</sub> (stikstofdioxide) lag in 2017 tussen 16 en 20 µg/m<sup>3</sup> in het oostelijk en noordelijk deel van het plangebied (zoals in heel het centrum van Deinze) en tussen 11 en 15 µg/m<sup>3</sup>. Verhoogde immissiewaarden komen voor op en rond de drukke wegen, in het bijzonder in de “street canyons” van de Kortrijkstraat/Kortrijksesteenweg (N43) en de Gaversesteenweg (N35). De – nochtans drukke – Tweebruggenlaan scoort redelijk gunstig, dit vanwege zijn verhoogde ligging, die voor een snellere verspreiding en verdunning van de emissies door de wind. In “street canyons” speelt juist een tegenovergesteld effect (vertraagde verspreiding/verdunning).

Voor fijn stof lopen de immissiewaarden minder uiteen, omdat de bijdrage van de lokale (verkeers)emissies aan de totale immissie veel kleiner is dan voor NO<sub>2</sub> (en de achtergrondbijdrage dus veel groter). Het plangebied valt volledig in de categorie 16-20 µg/m<sup>3</sup> voor PM<sub>10</sub>; de drukste wegen en omgeving – maar opnieuw de Tweebruggenlaan quasi niet – tussen 21 en 25 µg/m<sup>3</sup>. Voor PM<sub>2,5</sub> is er nog minder onderscheid (overal 13-15 µg/m<sup>3</sup>, behalve in bovengenoemde “street canyons” (16-20 µg/m<sup>3</sup>)).

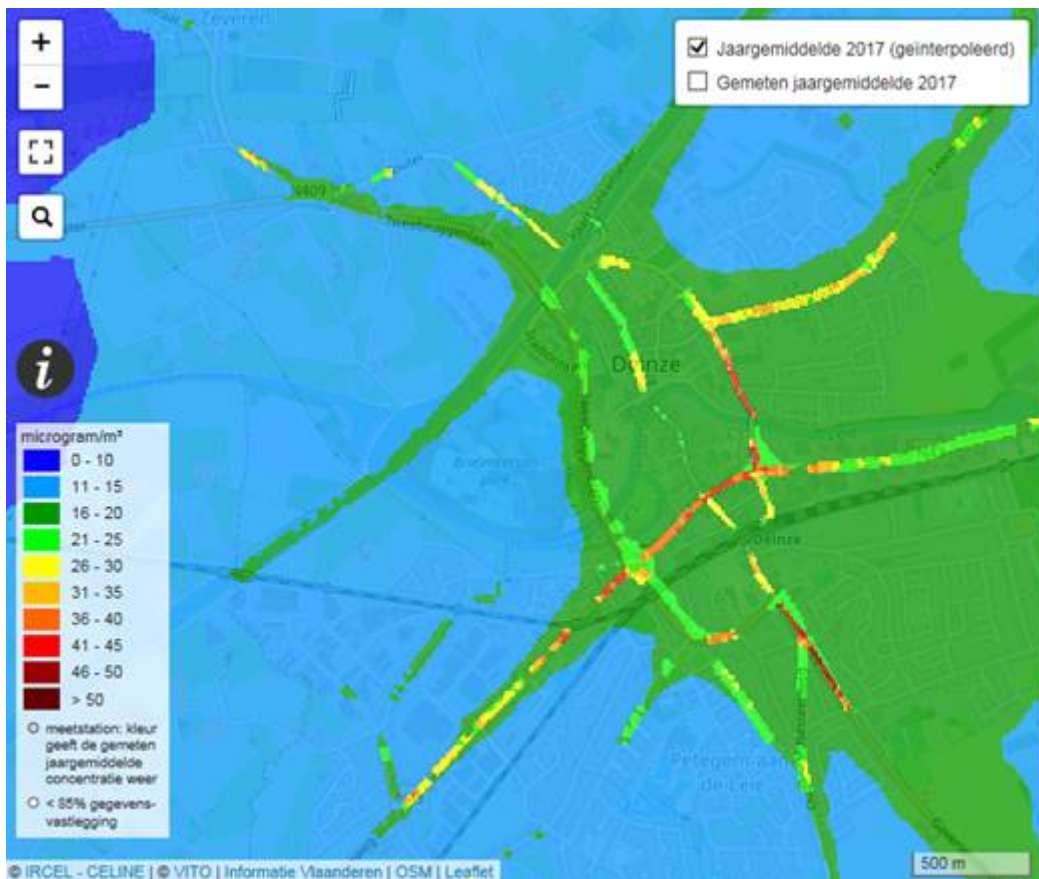
Deze waarden kunnen getoetst worden aan de milieukwaliteitsnormen voor lucht volgens VLAREM II<sup>4</sup>:

Polluent	Middelingstijd	Grenswaarde µg/m <sup>3</sup>	# toegelaten overschrijdingen
NO <sub>2</sub> en NO <sub>x</sub>	1 uur	200	Max. 18 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof (PM <sub>10</sub> )	24 uur	50	Max. 35 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof (PM <sub>2,5</sub> )	Kalenderjaar	25 (20 in 2020)	-

<sup>3</sup> Bron: <http://www.vmm.be/data>

<sup>4</sup> Volgens de recentste inzichten is EC (elementair koolstof) de meest adequate parameter om lokale luchtkwaliteit te beoordelen die vooral door verkeersemissies wordt bepaald. Voor EC bestaan evenwel (nog) geen wettelijke grenswaarden.





NO2



PM10

Figuur 36: Immissiekaarten NO2 en PM10 ter hoogte van het plangebied (IRCEL, VMM)

De Vlareem-normen worden dus in heel het studiegebied gerespecteerd, behalve voor NO<sub>2</sub> op enkele punten binnen de “street canyons” Kortrijkstraat en Gaversesteenweg.

In functie van de effectbeoordeling van het plan zullen zowel de referentietoestand als de twee geplande toestanden (na fase 1 + eindtoestand) doorgerekend in het luchtmodel IFDM Traffic voor het referentiejaar 2025 (eindjaar fase 1 + “worst case” voor eindtoestand), op basis van etmaalcijfers per relevant wegsegment, aangeleverd door de deskundige mobiliteit. IFDM Traffic mag in principe enkel gebruikt worden voor wegen buiten bebouwde kom, in casu voor de Tweebruggenlaan en de lokale ontsluitingswegen van het plangebied, die het meest impact zullen ondervinden van het plan. Indien zou blijken dat ook binnen bebouwde kom significante luchteffecten te verwachten zijn, zullen de betreffende wegsegmenten bijkomend doorgerekend worden in het model CAR Vlaanderen, dat in tegenstelling tot IFDM Traffic wel rekening kan houden met “street canyon”-effecten.

Per rasterpunt in het modelgebied van IFDM Traffic en per wegsegment in CAR Vlaanderen kan de bijdrage berekend worden van het plan aan de lokale luchtkwaliteit (immissieverschil tussen referentie- en geplande toestand(en)). Deze bijdrage wordt getoetst aan het significantiekader conform het richtlijnenboek lucht, waarbij de bijdrage telkens wordt uitgedrukt in % t.o.v. de milieukwaliteitsnorm (met +/- 1, 3 en 10% als effectscoregrenzen):

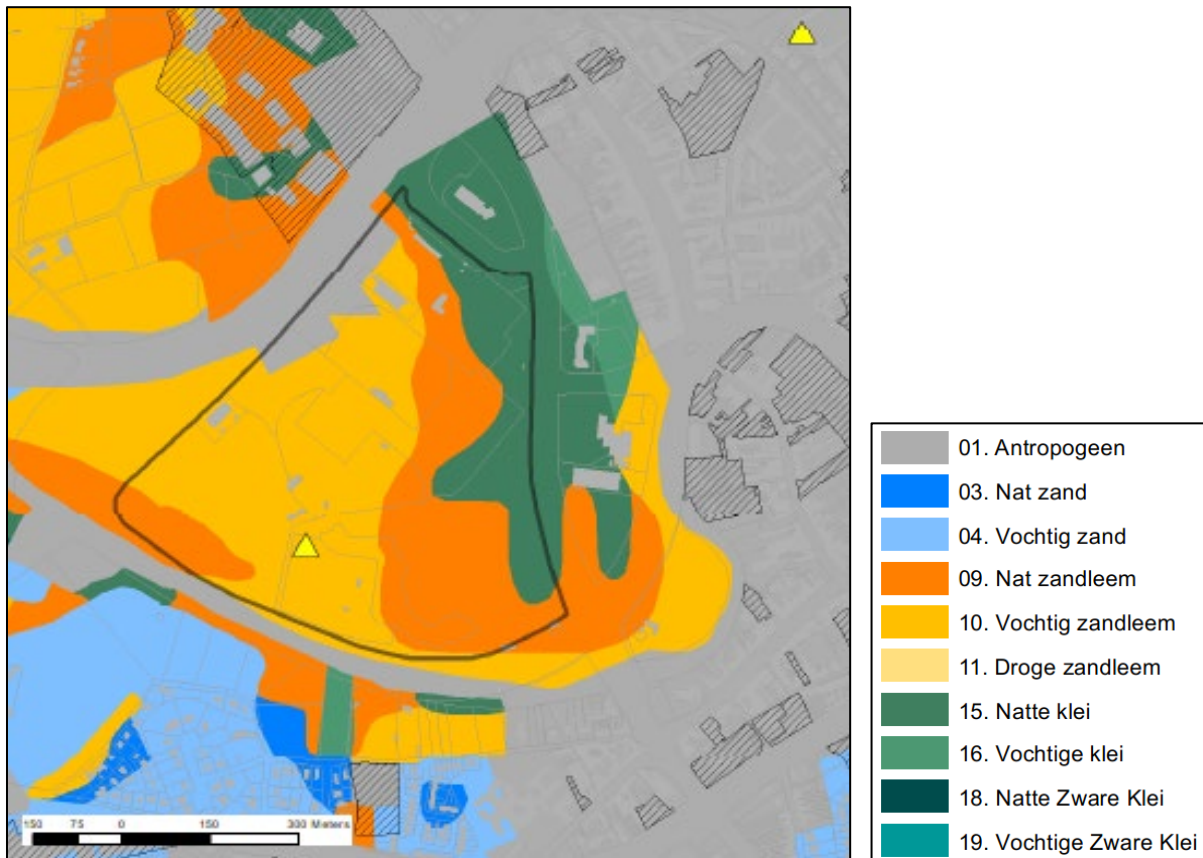
<b>Immissiebijdrage (= X) t.o.v. de milieukwaliteitsnorm</b>	<b>Beoordeling</b>	<b>Milderende maatregel</b>
X < +1%	Niet significante (0) of positieve bijdrage (+1 tot +3)	Geen milderende maatregel noodzakelijk
X > +1%	Beperkte bijdrage (-1)	Onderzoek naar milderende maatregelen is minder dwingend, tenzij de milieukwaliteitsnormen in de referentiesituatie reeds voor 80% ingenomen is.
X > +3%	Belangrijke bijdrage (-2)	Milderende maatregelen moeten gezocht worden met zicht op implementatie op korte termijn. Bij het ontbreken hiervan dient dit gemotiveerd te worden.
X > +10%	Zeer belangrijke bijdrage (-3)	Milderende maatregelen zijn essentieel.

Significant negatieve scores worden gekoppeld aan de wenselijkheid/noodzaak om milderende maatregelen te zoeken en toe te passen. Indien de milieugebruiksruimte in de referentiesituatie (luchtmodel 2025) reeds voor meer dan 80% is ingenomen (voor NO<sub>2</sub> komt dit bijvoorbeeld overeen met 32 µg/m<sup>3</sup>), dan moet dus ook reeds bij een beperkte bijdrage (score -1) dwingend gezocht worden naar milderende maatregelen.

### 10.3.4. Discipline bodem en grondwater

De **bodem** van het plangebied bestaat volgens de bodemkaart grotendeels uit vochtig tot nat zandleem (oranje), doorlopend ten noordwesten van het Afleidingskanaal. De oostrand van het gebied heeft een natte kleibodem, overeenkomend met een verlande riviermeander. Het landbouwgebied ten zuidwesten van het plangebied heeft een meer zandige bodem, en het stedelijk gebied ten oosten en zuidoosten is als “antropogeen” gekarteerd.

Binnen het plangebied zijn volgens de OVAM-databank geen bodemonderzoeken uitgevoerd, wel rond het plangebied, o.a. in het industriegebied aan de overzijde van het Afleidingskanaal.



*Figuur 37: Situering plangebied t.a.v. bodem (arcering: dossier OVAM; gele driehoek: grondwaterwinning)*

Het **grondwater** in heel het plangebied en omgeving is matig tot zeer kwetsbaar vanwege het zandig substraat (matig kwetsbaar in de meer zandlemige zones, zeer kwetsbaar in de meer zandige zones). De zones met een drogere en lichtere bodem zijn infiltratiegevoelig, de zones met nattere en zwaardere (kleiigere) bodem zijn niet infiltratiegevoelig. Qua grondwaterstromingsgevoeligheid geldt het omgekeerde: de zwaarste en natste bodems zijn zeer gevoelig en de lichtere en drogere bodems matig gevoelig.

Er is één grondwaterwinning in het plangebied, in het zuidelijk deel van het recreatiedomein.

De effecten van het plan op bodem en grondwater worden kwalitatief beoordeeld. Volgende effectgroepen komen aan bod:

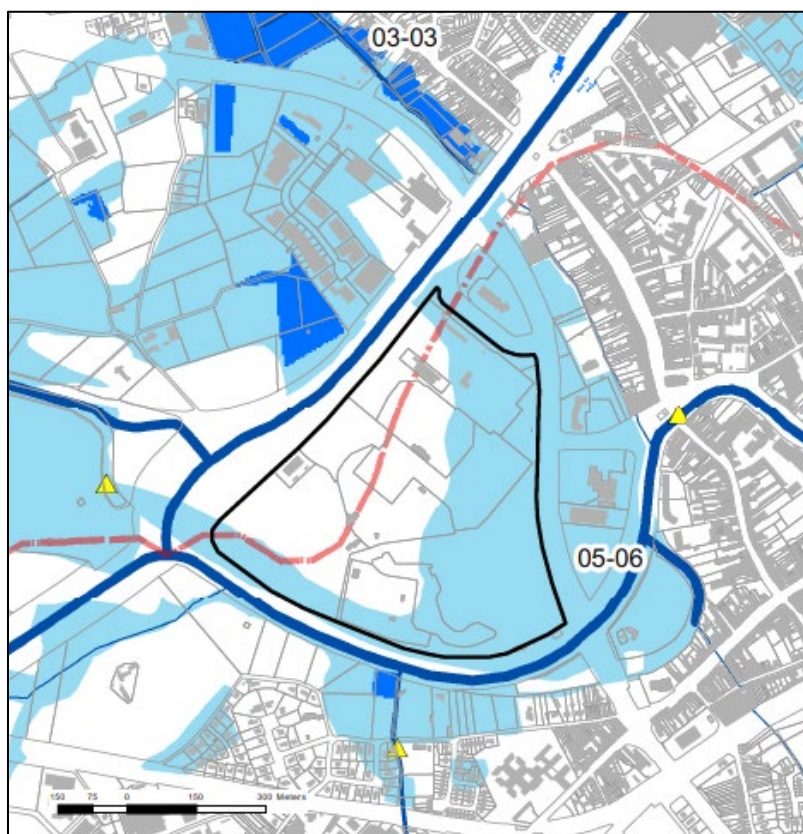
Tabel 3: Beoordelingscriteria en significantiekader discipline bodem en grondwater

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Basis beoordeling significantie
Grondverzet	Hoeveelheid uit te graven grond	Kwalitatieve beschrijving. Inschatting grootteordes op basis van geplande inrichtingswerken	Totaal volume grondverzet (benaderend)
Bodem- en grondwater-verontreiniging	Risico op verspreiding van verontreinigingen	Kwalitatieve evaluatie van kans op uitloging afvalstoffen, aantrekking van bestaande verontreinigingen, ...	Aantal risicolocaties in de nabijheid van de deelgebieden
Grondwater-kwantiteit	Hoeveelheid onttrokken grondwater	Kwalitatieve beschrijving, o.a. in functie van kritische grondwaterlagen in de omgeving.	Indirecte effecten op grondwaterwinningen, stabiliteit, zettingen...

### 10.3.5. Discipline oppervlaktewater

Inzake oppervlaktewater is het plangebied gelegen in het stroomgebied van de Schelde, op de grens tussen twee bekkens en deelbekkens:

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



Rode lijn = grens (deel)bekken; lichtblauw = mogelijk overstromingsgevoelig; donkerblauw = effectief overstromingsgevoelig; driehoekjes: meetpunten VMM

Figuur 38: Situering plangebied t.a.v. oppervlaktewater



Binnen het plangebied zelf komen geen geklasseerde waterlopen voor maar wel een vijver). Het plangebied wordt echter in aanzienlijk mate begrensd door bevaarbare waterlopen: de Leie ten zuiden en het Afleidingskanaal van de Leie ten westen.

Het oostelijk en zuidelijk deel van het plangebied, overeenkomend met de nattere zandleem- en kleigronden, is mogelijk overstromingsgevoelig. Effectief overstromingsgevoelige gebieden komen voor aan de overzijde van het Afleidingskanaal en de Leie.

Het plangebied behoort tot het zuiveringsgebied van de RWZI van Deinze (Schipdonkstraat, ca. 2,5 km ten NO van het plangebied, capaciteit 22.950 inwonerequivalenten).

In de buurt van het plangebied komen twee VMM-meetpunten voor waar de waterkwaliteit wordt gemonitord, waarvan 1 op de Leie ter hoogte van het stadscentrum.

De effecten van het plan op oppervlaktewater worden kwalitatief beoordeeld. Volgende effectgroepen komen aan bod:

*Tabel 4: Beoordelingscriteria en significantiekader discipline oppervlaktewater*

Effecten	Criterium	Methodiek	Significantie
Wijzigingen in afwateringsstructuur	Verstoring bestaande afwatering	Kwalitatieve beschrijving effecten op afwatering.	Mate van verstoring van bestaande afwatering
Effecten op waterkwantiteit	Wijziging piek-debieten t.g.v. afstroom hemelwater en kleinere infiltratieoppervlakte	Schatting op basis van verharde oppervlakte. Toetsing aan normen Hemelwaterbesluit.	Mate van overschrijding van de capaciteit met al dan niet overstromingsrisico (benaderend).
Wijziging in capaciteit riolerings-net waterzuiverings-infrastructuur	Effect t.g.v. verhoogde afvoer van afvalwater	Inschatting afvalwaterproductie en vergelijking met zuiverings-capaciteit RWZI	Een significant effect treedt op wanneer de capaciteit van rioleringen/RWZI overschreden wordt.

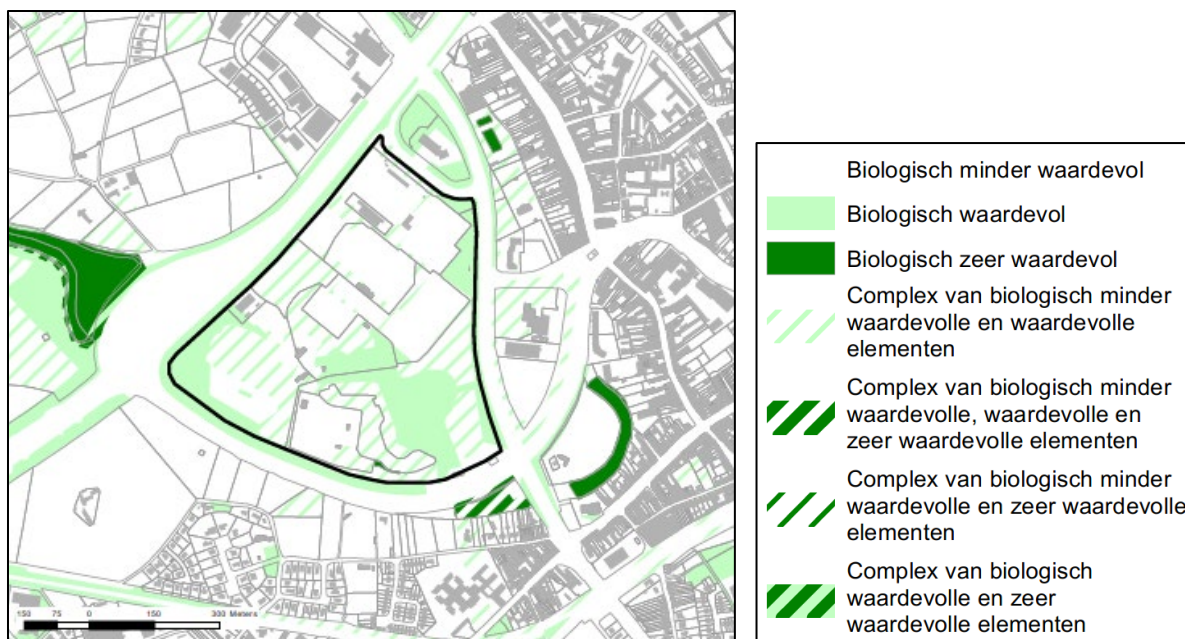
### 10.3.6. Discipline biodiversiteit

Volgens de Biologische Waarderingskaart (BWK) komen binnen het plangebied een aantal (gedeeltelijk) biologisch waardevolle percelen voor:

- Waardevol: loofhoutaanplant ("n"), vnl. aan de randen van het gebied
- Complex van minder waardevolle en waardevolle elementen: park ("kp") en soortenarm permanent grasland ("hp"), vnl. rond de sportinfrastructuur

Zeer waardevolle elementen komen voor ten zuidoosten en ten westen van het plangebied: twee afgesneden meanders, geklasseerd als eutrofe plas ("ae").





Figuur 39: Situering plangebied t.a.v. biodiversiteit (Biologische Waarderingskaart)

Er zijn geen Natura 2000-gebieden, VEN-gebieden of erkende natuureservaten binnen of in de directe omgeving van het plangebied. Ca. 1km ten noorden ligt wel de Vallei van de Zeverenbeek (habitatrichtlijn- en VEN-gebied, deels erkend natuureservaat).

De effecten van het plan op biodiversiteit worden kwalitatief beoordeeld. Volgende effectgroepen komen aan bod:

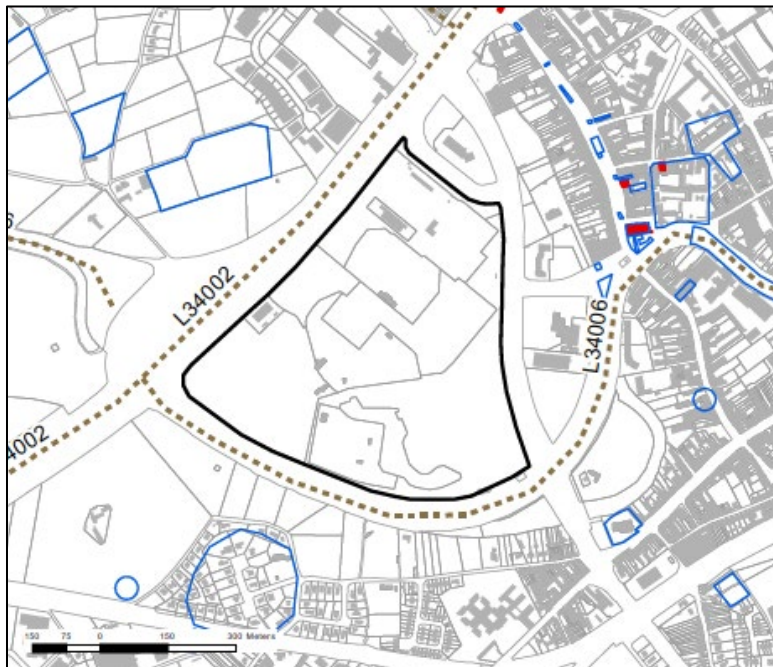
Tabel 5: Beoordelingscriteria en significantiekader voor de discipline biodiversiteit

Effecten	Criterium	Methodiek	Significantiekader
Biotoopverlies of -winst	Verlies vegetatie door inname Verlies leefgebied voor fauna Creatie van nieuwe natuur	Uitdrukking van verlies/winst in oppervlakte minder waardevolle en waardevolle elementen (o.b.v. BWK)	Relatief belang (in waarde en oppervlakte) van te verdwijnen biotoop in omgeving
Verstoring biotopen via wijziging bodem, water en lucht	Effect van wijziging bodem, water en lucht op fauna en flora	Kwalitatieve beschrijving aan de hand van conclusies disciplines water en lucht	Relatief belang van waterlopen en vochtigheidsgraad bodem Omvang stikstofdepositie
Verstoring avifauna	Rustverstoring van de avifauna in de omgeving	Oppervlakte van eventueel beïnvloed waardevol gebied en eventueel aantal getroffen soorten op basis van de te verwachten geluidsverhoging	Omvang van het verstoorde gebied en belang van de getroffen soorten

Gelet op de beperkte te verwachten invloed van het plan op Natura 2000- en VEN-gebied – in casu op het HRL/VEN-gebied van de Vallei van de Zeverenbeek – wordt de opmaak van een Passende Beoordeling of een Verscherpte Natuurtoets niet nodig geacht.

### 10.3.7. Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Binnen het plangebied zelf komt geen landschappelijk, bouwkundig of gekend archeologisch erfgoed voor. In de historische kern van Deinze, ten oosten van het plangebied, zijn wel een aantal beschermde monumenten (O-L-Vrouwkerk, stadhuis, ...) en heel wat percelen met archeologische relictten. Deze laatste komen ook voor ten zuiden en NW van het plangebied.



Rood: beschermd monument; stippellijn: lijnrelict; blauwe contour: archeologische vondst

*Figuur 40: Situering plangebied t.a.v. landschap en erfgoed*

Volgens de Landschapsatlas ligt het plangebied in het traditioneel landschap “Leievallei”. Er komen geen ankerplaatsen, relictzones of puntrelictten voor binnen of nabij het plangebied, maar wel twee lijnrelictten: L34006 “De Leie met inbegrip van de oude Leiearmen” en L34002 “Afleidingskanaal van de Leie”.

De effecten van het plan op landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie worden kwalitatief beoordeeld. Volgende effectgroepen komen aan bod:

*Tabel 6: Beoordelingscriteria en significantiekader voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie*

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

### 10.3.8. Discipline mens – ruimtelijke aspecten

Het plangebied is op heden in zijn geheel bestemd als gebied voor dagrecreatie. Het gebied valt grosso modo uiteen in twee recreatieve clusters:

- In het noorden een “harde” cluster met het voetbalstadion van SK Deinze, een atletiekpiste, tennisvelden en andere sportvelden
- In het zuiden de “zachte” cluster van het provinciaal domein Brielmeersen, met een vijver, bosjes en parkachtige zones, en enige historische bebouwing

Binnen het plangebied komen verspreid een aantal geregistreerde landbouwpercelen voor. Landbouw is de dominante gebruiksfunctie ten westen van het Afleidingskanaal en ten zuiden van de Leie, maar enkel het NW deel is daarbij opgenomen in HAG (herbevestigd agrarisch gebied).

Ten oosten en ten zuiden grenst het plangebied aan het bebouwd stedelijk weefsel van Deinze en Petegem-aan-de-Leie. De overgangszone tussen het plangebied en de binnenstad wordt doorsneden door de N35 (Tweebruggenlaan) en ingenomen door voorzieningen (evenementenhal Brielpoort, streekmuseum Mudel, dienstencentrum Leiespiegel, brandweer, politie). Ten noorden van het plangebied, aan de overzijde van het Afleidingskanaal, bevindt zich bedrijventerrein Dossche (milieubelastende industrie).

Ondanks de nabijheid tot het stadscentrum, is het plangebied zowel visueel als functioneel volledig geïsoleerd, omringd door de Leie, het Afleidingskanaal en het talud van de N35.



Arcering: geregistreerde landbouwpercelen (2016); geel: HAG

*Figuur 41: Situering plangebied t.o.v. de gebruiksfunctie landbouw*

De effecten van het plan op mens – ruimtelijke aspecten worden kwalitatief beoordeeld. Volgende effectgroepen komen aan bod:

Tabel 7: Beoordelingscriteria en significantiekader voor de discipline mens – ruimtelijke aspecten

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader
Impact op de ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context	Creatie/wegnemen van barrières of corridors Functionele inpassing in de omgeving Functionele meerwaarde voor de omgeving	Kwalitatieve beoordeling op basis van het wegontwerp en de kenmerken van de omgeving	Mate van impact op de ruimtelijke structuur Mate waarin barrières/corridors worden gecreëerd/weggenomen
Impact op de gebruikskwaliteit	Kwantitatieve en kwalitatieve impact op gebruiksfuncties wonen, landbouw, bedrijvigheid, voorzieningen en kleinhandel, recreatie en groen	Kwalitatieve beoordeling, deels op basis van kwantitatieve gegevens (ruimtebeslag,...), deels op basis van kwalitatieve criteria (woonkwaliteit, ...)	Kwantiteit en kwaliteit van de wijzigingen per gebruiksfunctie
Impact op ruimtebeleving	Visuele impact van de geplande bebouwing en inrichting van het domein Impact verlichting verkeer en sportinfrastructuur Impact op sociale beleving	Kwalitatieve beoordeling op basis van Masterplan	Mate waarin visuele, licht- en sociale impact van het plangebied op haar omgeving zal wijzigen
Impact op gezondheid	Toename van blootstelling aan geluidshinder en luchtverontreiniging	Kwalitatieve beoordeling o.b.v. de resultaten van disciplines geluid en lucht	Mate waarin blootstelling bevolking toeneemt Leefkwaliteit nieuwe woningen ter hoogte van stadion – <u>stedelijke as</u>

## **10.4. Overige elementen plan-MER**

### **10.4.1. Leemten in de kennis**

Het plan-MER zal aangeven welke de leemten in de kennis zijn die tijdens het uitvoeren van het milieueffectenonderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de concrete inrichting van het plangebied, maar kunnen ook betrekking hebben op de gebruikte methode en het inzicht in het milieueffectenonderzoek. Het plan-MER zal aangeven hoe met deze leemten is omgegaan en hoe zij kunnen doorwerken in de verdere besluitvorming.

### **10.4.2. Eindsynthese en integratie**

Het plan-MER zal in een discipline-overschrijdende samenvatting aangeven welke de verwachte gevolgen voor het milieu zijn, en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen deze kunnen voorkomen of milderen. Bij de milderende maatregelen zal aangegeven worden waar deze zullen/kunnen doorwerken.

### **10.4.3. Niet technische samenvatting**

Het plan-MER zal een niet-technische samenvatting bevatten, als een afzonderlijk leesbaar deel, waar de essentie van de overige delen beknopt en correct worden weergegeven.



## 11. IN TE ZETTEN INSTRUMENTARIUM

Voor de uitvoering van het PRUP komt er een overeenkomst tussen de Provincie Oost-Vlaanderen en de Stad Deinze. Deze overeenkomst voorziet in afspraken over:

- De noodzakelijke grondenruil, waarbij volgende principes voorop staan:
  - De intensieve sportcluster wordt volledig eigendom van de Stad
  - De geprogrammeerde parkrand en het extensief domein worden volledig eigendom van de Provincie.
- De ontwikkeling en het beheer van het portaal in het verlengde van de Brielstraat
- De ontwikkeling en het beheer van de stedelijke as voor zacht verkeer tussen de Brielstraat en het Afleidingskanaal van de Leie
- De herstructurering en het beheer van de intensieve sportcluster
- De ontwikkeling en het beheer van de geprogrammeerde parkrand
- De ontwikkeling en het beheer van het extensief domein
- De ontwikkeling en het beheer van de mogelijke stedelijke ontwikkeling die de portaalfunctie visueel accentueert en ondersteunt aan het portaal in het verlengde van de Brielstraat
- De verplaatsing van de 2 oefenterreinen van de huidige locatie aan het jeugdcomplex naar de nieuwe locatie aan het Afleidingskanaal van de Leie en het beheer ervan
- De ontwikkeling en het beheer van de gemeenschappelijke centrale parking

## 12. BIJLAGEN

1. Topografische kaart
2. Orthofoto
3. Gewestplan
4. Kaart 'BPA's en RUP's'