



# PRUP Brielsemeersen

Provincie Oost-Vlaanderen

MOBER

Antea Group

Understanding today.  
Improving tomorrow.



# Colofon

## Opdracht

PRUP Brielmeersen  
MOBER

## Opdrachtgever

Provincie Oost-Vlaanderen

## Opdrachthouder

Antea Belgium nv  
Roderveldlaan 1  
2600 Antwerpen  
T: +32(0)3 221 55 00  
www.anteagroup.be  
BTW: BE 414.321.939  
RPR Antwerpen 0414.321.939  
IBAN: BE81 4062 0904 6124  
BIC: KREDBEBB  
Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

## Identificatienummer

4223503010

## Projectmedewerkers

Maarten Claessen, adviseur mobiliteit  
Koen Slabbaert, MER-deskundige mobiliteit

### Datum

30 oktober 2019

### Auteur

Maarten Claessen,  
adviseur mobiliteit

### Status

Versie 02

### Vrijgave

Koen Slabbaert,  
MER-dekundige mobiliteit

<b>Inhoudsopgave</b>		<b>Blz</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1	Situering	5
1.2	Planningscontext	5
<b>2</b>	<b>Bereikbaarheidsprofiel</b>	<b>13</b>
2.1	Ontsluiting	13
2.2	Beschrijving ontsluitende wegen en kruispunten	16
2.3	Drukbeeld	25
2.4	Kwaliteit van afwikkeling	31
2.5	Verkeersveiligheid en –leefbaarheid	41
<b>3</b>	<b>Toekomstig mobiliteitsprofiel</b>	<b>44</b>
3.1	Invulling projectgebied	44
3.2	Kencijfers	46
3.3	Bijkomende verkeersgeneratie	55
3.4	Parkeerbehoefte	56
<b>4</b>	<b>Mobiliteitseffecten</b>	<b>58</b>
4.1	Zachte weggebruikers	59
4.2	Openbaar vervoer	59
4.3	Gemotoriseerd verkeer	59
4.4	Impact op parkeerbalans	67
4.5	Impact op verkeersveiligheid en –leefbaarheid	70
<b>5</b>	<b>Sensitiviteit</b>	<b>73</b>
<b>6</b>	<b>Conclusie en aanbevelingen</b>	<b>74</b>

## Figuren

Figuur 1.1: Situering plangebied

Figuur 1.2: Gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren (PRS Oost-Vlaanderen)

Figuur 1.3: Gewenste verkeersstructuur (bron: GRS Deinze)

Figuur 1.4: Gewenste fietsroutenetwerk (bron: GRS Deinze)

Figuur 1.5: Situering strategisch ruimtelijke projecten (bron: mobiliteitsplan Deinze)

Figuur 1.6: Wegencategorisering op korte termijn (bron: mobiliteitsplan Deinze)

Figuur 1.7: Wegencategorisering op middellange/ lange termijn (bron: mobiliteitsplan Deinze)

Figuur 2.1: Uitsnede netplan De Lijn (bron: De Lijn)

Figuur 2.2: Bereikbaarheid Brielmeersen (bron: Masterplan Brielmeersen Deinze)

Figuur 2.3: Wegbeeld Stadionlaan - boven richting Kongoplein - onder richting N35 Tweebruggenlaan

Figuur 2.4: Wegbeeld N35 Tweebruggenlaan - boven richting Stadionlaan - onder richting Brielstraat

Figuur 2.5: Wegbeeld Brielstraat - boven richting Markt - onder richting N35 Tweebruggenlaan

Figuur 2.6: Wegbeeld N35 Volhardingslaan - boven rijrichting N43 - onder richting zuiden

Figuur 2.7: Wegbeeld Stadionlaan - boven richting noordoost - onder richting N35

Figuur 2.8: Wegbeeld Stadionlaan - boven richting N35 - onder richting zuidwest

Figuur 2.9: Bovenaanzicht kruispunt Stadionlaan x toerit parking

Figuur 2.10: Bovenaanzicht kruispunt N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan

Figuur 2.11: Bovenaanzicht kruispunt N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter

Figuur 2.12: Bovenaanzicht kruispunt N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat

Figuur 2.13: Bovenaanzicht kruispunt N35 Tweebruggenlaan x N43 Kortrijkstraat x N35 Volhardingslaan x N43 Kortrijksesteenweg x Machelenstraat

Figuur 2.14: Bovenaanzicht kruispunt N35 Tweebruggenlaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg

Figuur 2.15: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan - vrijdagavond - piekuur

Figuur 2.16: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan - zaterdagmiddag - piekuur

Figuur 2.17: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter - vrijdagavond - piekuur

Figuur 2.18: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter - zaterdagmiddag - piekuur

Figuur 2.19: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat - vrijdagavond - piekuur

Figuur 2.20: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat - zaterdagmiddag - piekuur

Figuur 2.21: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x N43 Kortrijkstraat x N35 Volhardingslaan x N43 Kortrijksesteenweg x Machelenstraat - vrijdagavond - piekuur

Figuur 2.22: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x N43 Kortrijkstraat x N35 Volhardingslaan x N43 Kortrijksesteenweg x Machelenstraat - zaterdagmiddag - piekuur

Figuur 2.23: Drukbeeld N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg - vrijdagavond - piekuur

Figuur 2.24: Drukbeeld N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg - zaterdagmiddag - piekuur

Figuur 2.25: Afwikkeling N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan - vrijdagavond - piekuur

Figuur 2.26: Afwikkeling N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan - zaterdagmiddag - piekuur

Figuur 2.27: Afwikkeling N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter - vrijdagavond - piekuur

Figuur 2.28: Afwikkeling N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter - zaterdagmiddag - piekuur

Figuur 2.29: Afwikkeling N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat - vrijdagavond - piekuur

Figuur 2.30: Afwikkeling N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat - zaterdagmiddag - piekuur

- Figuur 2.31: Afwikkeling N35 Tweebruggenlaan x N43 Kortrijkstraat x N35 Volhardingslaan x N43 Kortrijksesteenweg - vrijdagavond - piekuur
- Figuur 2.32: Afwikkeling N35 Tweebruggenlaan x N43 Kortrijkstraat x N35 Volhardingslaan x N43 Kortrijksesteenweg - zaterdagmiddag - piekuur
- Figuur 2.33: Afwikkeling N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg - vrijdagavond - piekuur
- Figuur 2.34: Afwikkeling N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg - zaterdagmiddag - piekuur
- Figuur 2.35: Keuzegrafiek wenselijkheid fietspaden (bron: Vademecum fietsvoorzieningen)
- Figuur 3.1: Eindbeeld na realisatie van het voorkeursscenario
- Figuur 3.2: Verdeling over de dag (vrijdag) - wonen bewoners
- Figuur 3.3: Verdeling over de dag (zaterdag) - wonen bewoners
- Figuur 3.4: Verdeling over de dag (vrijdag) - wonen bezoekers
- Figuur 3.5: Verdeling over de dag (zaterdag) - wonen bezoekers
- Figuur 3.6: Verdeling over de dag (vrijdag) - recreatie bezoekers
- Figuur 3.7: Verdeling over de dag (zaterdag) - recreatie bezoekers
- Figuur 3.8: Verdeling over de dag (werkdag) - gezondheidscentrum bezoekers
- Figuur 3.9: Verdeling over de dag (werkdag) - kantoren werknemers
- Figuur 3.10: Verdeling over de dag (werkdag) - kantoren bezoekers
- Figuur 3.11: Verdeling over de dag - werknemers hotel
- Figuur 3.12: Verdeling over de dag (vrijdag) - hotel bezoekers
- Figuur 3.13: Verdeling over de dag (zaterdag) - hotel bezoekers
- Figuur 4.1: Versterken dwarse trage verbinding doorheen het domein en aanleg wandel- en fietsboulevard langs de Leie - voorlopig ontwerpplan (bron: ontwerpbundel Goedefroo+Goedefroo Architecten)
- Figuur 4.2: Toedeling wegennet - vrijdag
- Figuur 4.3: Toedeling wegennet - zaterdag
- Figuur 4.4: Isochronen 10-15-20min reistijd per fiets
- Figuur 4.5: Publieke parkings in Deinze (bron: [www.beleefdeinze.be](http://www.beleefdeinze.be))
- Figuur 4.6: Locatie in- en uitrit met bijhorende afslagstrook (bron: Geopunt)
- Figuur 6.1: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan - vrijdagavond - volledig meetmoment
- Figuur 6.2: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan - zaterdagmiddag - volledig meetmoment
- Figuur 6.3: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter - vrijdagavond - volledig meetmoment
- Figuur 6.4: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter - zaterdagmiddag - volledig meetmoment
- Figuur 6.5: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat - vrijdagavond - volledig meetmoment
- Figuur 6.6: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat - zaterdagmiddag - volledig meetmoment
- Figuur 6.7: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x N43 Kortrijkstraat x N35 Volhardingslaan x N43 Kortrijksesteenweg x Machelenstraat - vrijdagavond - volledig meetmoment
- Figuur 6.8: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x N43 Kortrijkstraat x N35 Volhardingslaan x N43 Kortrijksesteenweg x Machelenstraat - zaterdagmiddag - volledig meetmoment
- Figuur 6.9: Drukbeeld N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg - vrijdagavond - volledig meetmoment
- Figuur 6.10: Drukbeeld N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg - zaterdagmiddag - volledig meetmoment

## Tabellen

Tabel 2.1: Dienstregeling busvervoer De Lijn (bron: De Lijn)

Tabel 2.2: Beoordeling en wachttijden LOS

Tabel 2.3: Beoordelingskader oversteekbaarheid

Tabel 2.4: Oversteekbaarheid vrijdag

Tabel 2.5: Oversteekbaarheid zaterdag

Tabel 2.6: Berekening wenselijkheid fietspaden per straat

Tabel 3.1: Verkeersgeneratie zonder voetbal

Tabel 3.2: Parkeerbehoefte vrijdag - auto

Tabel 3.3: Parkeerbehoefte vrijdag - fiets

Tabel 3.4: Parkeerbehoefte zaterdag - auto

Tabel 3.5: Parkeerbehoefte zaterdag - fiets

Tabel 4.1: Beoordelingscriteria discipline mens-mobiliteit

Tabel 4.2: Significantiekader mobiliteit – beoordeling verzadigingsgraad (bron: MER-richtlijnenboek Mens-Mobiliteit)

Tabel 4.3: Beoordeling toekomstige verzadigingsgraad ontsluitende kruispunten - standaarddag - vrijdag

Tabel 4.4: Beoordeling toekomstige verzadigingsgraad ontsluitende kruispunten - standaarddag - zaterdag

Tabel 4.5: Restcapaciteit voor inkomend verkeer op maatgevende momenten voor recreatie en voetbal

Tabel 4.6: Maximaal toedeelbaar percentage verkeer i.f.v. restcapaciteit - reguliere wedstrijd 1.000 bezoekers

Tabel 4.7: Maximaal toedeelbaar percentage verkeer i.f.v. restcapaciteit - (worst case) wedstrijd 8.000 bezoekers

Tabel 4.8: Parkeerbilans standaard dag (zonder voetbal)

Tabel 4.9: Parkeerbilans reguliere wedstrijddag - 1.000 supporters

Tabel 4.10: Parkeerbilans topwedstrijddag (worst case) - 8.000 supporters

Tabel 4.11: Oversteekbaarheid vrijdag - toekomstige situatie

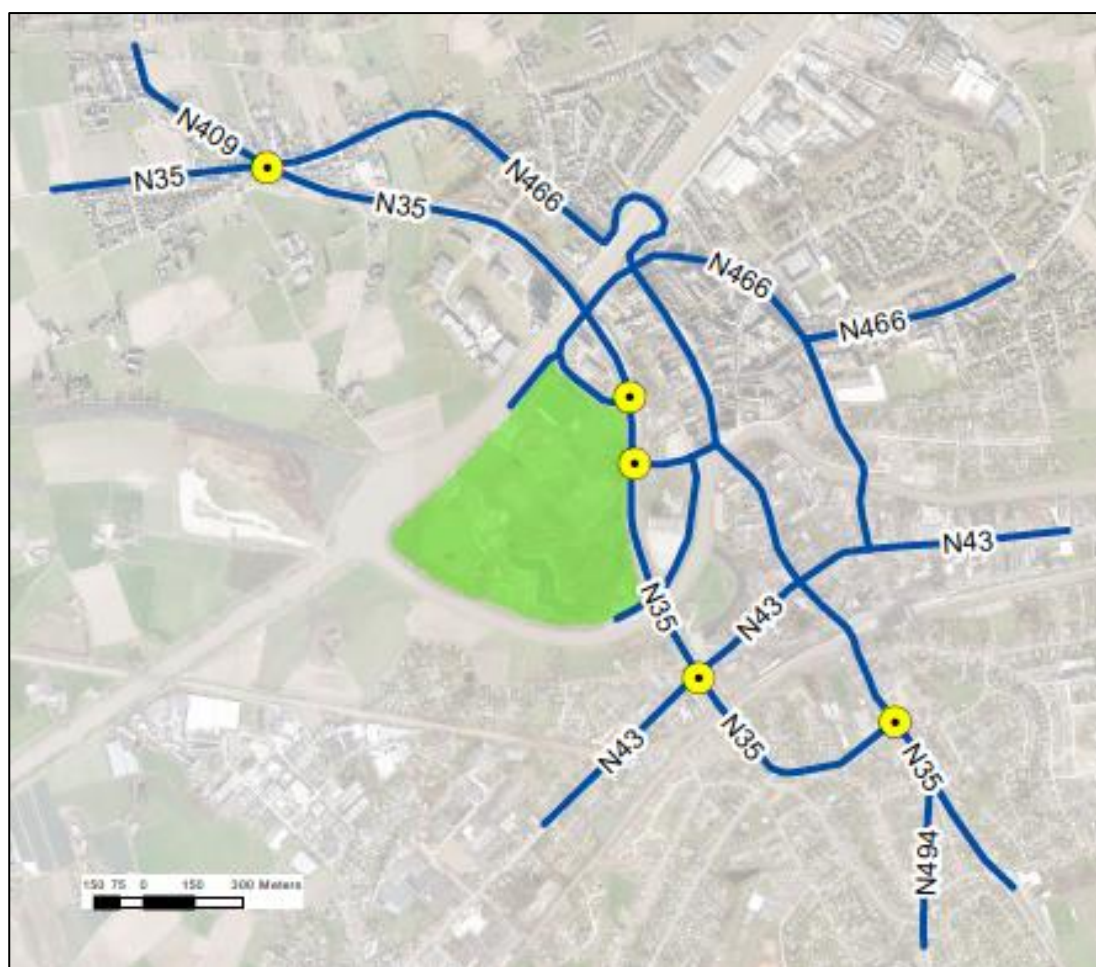
Tabel 4.12: Oversteekbaarheid zaterdag

# 1 Inleiding

Conform de scopingnota Provinciaal Ruimtelijke Uitvoeringsplan (PRUP) Brielmeersen te Deinze (Antea Group, 2018), wordt voorliggend MOBER opgesteld om de mobiliteitseffecten van het voorgenomen PRUP in beeld te brengen.

## 1.1 Situering

Onderstaande figuur geeft de situering weer van het plangebied dat onderwerp uitmaakt van het PRUP en dus van voorliggend MOBER. De aangeduide wegen en kruispunten zijn, conform de bepalingen in de scopingnota (Antea Group, 2018), onderdeel van het studiegebied mobiliteit.



*Figuur 1.1: Situering plangebied*

## 1.2 Planningscontext

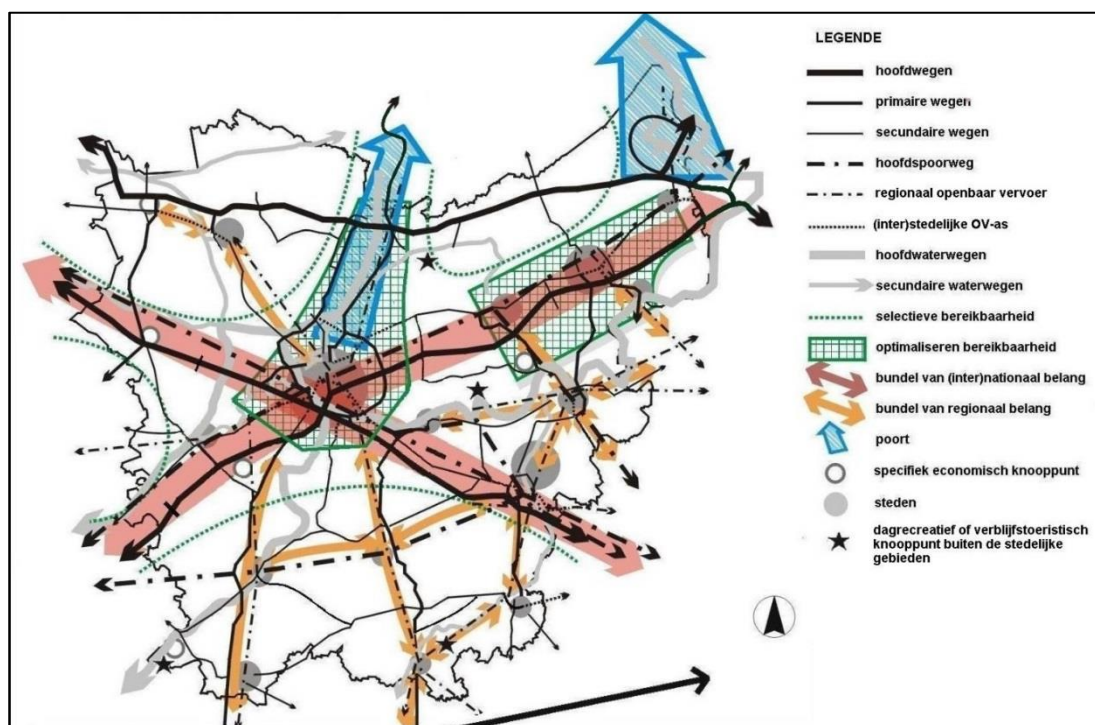
De planningscontext werd reeds uitvoerig besproken in de scopingnota. Onderstaand wordt wel de verkeersplanologische context nog even herhaald en/of uitgewerkt.

### 1.2.1 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan

In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen 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 1.2: Gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren (PRS Oost-Vlaanderen)

## 1.2.2 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

Het ruimtelijke beleid zoals beschreven in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) van de stad Deinze, definitief vastgesteld d.d. 10/09/2017, dient mobiliteitsondersteunend te zijn. De weghierarchie met eigen functies en kenmerken (zoals woonstraten, ontsluitingswegen, verbindingswegen, verkeerswegen) wordt geleidelijk gerealiseerd. Veel aandacht gaat hierbij uit naar het bekomen van goede en veilige verkeersverbindingen, het optimaal ontsluiten van belangrijke bedrijfszones en woongebieden, het uitbouwen van veilige fietswegen en wandelpaden en recreatief gebruik. De inrichting van de weg dient aangepast te zijn aan de omgeving waardoor deze passeert. In het bijzonder dienen de overgangen tussen verschillende deelgebieden geaccentueerd te worden. Bijzondere aandacht gaat hierbij naar de aanpak van de N43 en N35 omdat deze wegen de stedelijke ruimte doorkruisen. Bij doortochten van wegen door de dorpskernen dient de verkeersleefbaarheid gegarandeerd te blijven. De woongebieden dienen bereikbaar te blijven waarbij het beleid een differentiatie moet maken tussen verschillende doelgroepen en bewoners. Een uitwerking van de bereikbaarheid is het parkeerbeleid, hetgeen ruimtelijk ondersteund dient te worden. Het openbaar vervoer dient waar voldoende potentieel is, regelmatig te passeren.

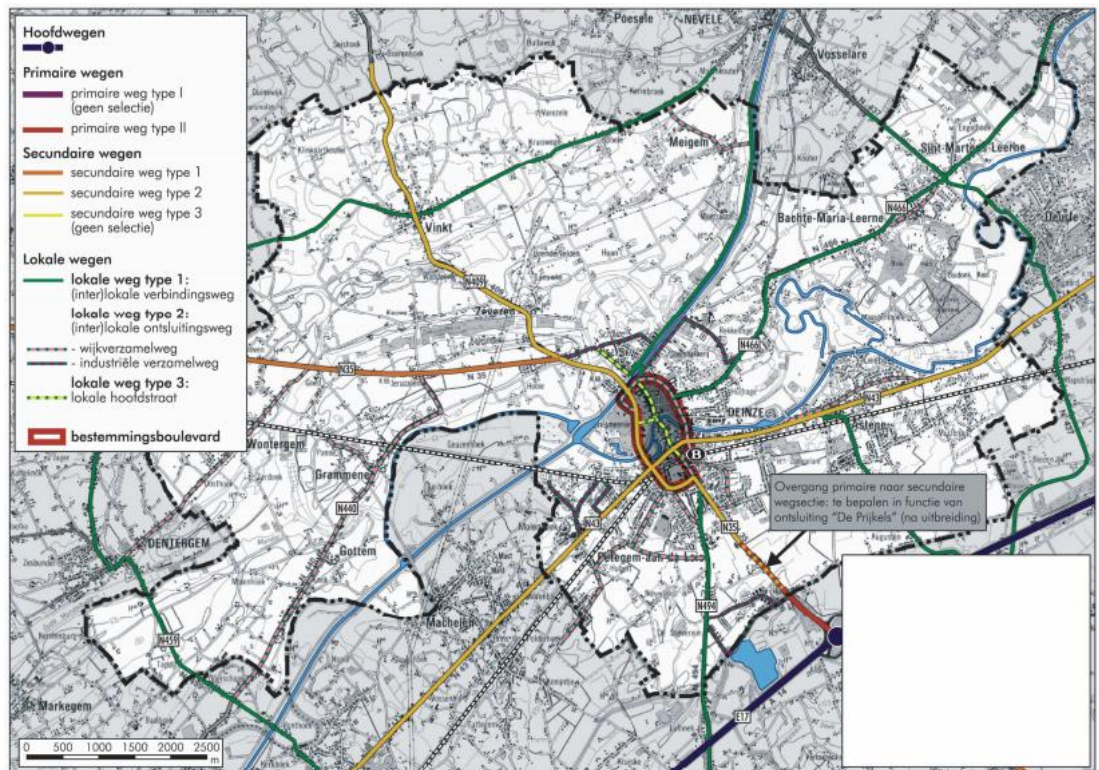
### 1.2.2.1 Wegencategorisering

De mobiliteitsstructuur van Deinze wordt bepaald door de E17 snelweg, de N35, N43 en N409 als hoofdonsluitingen en een netwerk van lokale verbinding- en ontsluitingswegen die hierop aantakken. Daarnaast gaat een multimodale aanpak uit van het versterken van het openbaar vervoer



met het station van Deinze als te versterken stedelijk knooppunt en het uitbouwen van fietsen voetgangersnetwerken waarbij het verhogen van het comfort en de kwaliteit voorop staat.

- Selectie van **hoofd- en primaire wegen** in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV):
  - Hoofdweg – verbindende functie op internationaal en Vlaams niveau
    - ✓ E17/ A14 snelweg Gent / Kortrijk ligt ten zuiden van Deinze
  - Primaire wegen type II – verzamelfunctie op Vlaams niveau, aangevuld met een verbindende functie op Vlaams niveau
    - ✓ N35 van Krekelstraat tot aansluiting op E17
- Selectie van **secundaire wegen** in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS):
  - Secundaire wegen type I – verbindende functie op regionaal niveau
    - ✓ N35 van kruispunt N466-N409 tot provinciegrens
  - Secundaire wegen type II – verzamelfunctie c.q. ontsluiten op regionaal niveau, aangevuld met een verbindende functie op regionaal niveau
    - ✓ N43 van Sint-Martens-Latem tot provinciegrens
    - ✓ N35 van N409 tot N43 en verderop tot aan de primaire wegsectie N35
    - ✓ N409 van kruispunt N35-N409 tot N37 in Aalter
- Selectie van **lokale wegen** in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS):
  - Lokale wegen type I – lokale verbindingsweg
    - ✓ N466 Karel Picquélaan – Leernsesteenweg tot gemeentegrens Gent, vormt de lokale verbinding tussen de stedelijke kern van Deinze, Baarle en Gent
    - ✓ N494 Oudenaardsesteenweg tussen N 35 en gemeentegrens Kruishoutem, vormt de lokale verbinding tussen de stedelijke kern van Deinze en Kruishoutem
    - ✓ Vaart Linkeroever tot gemeentegrens Nevele, vormt de lokale verbinding tussen de stedelijke kern van Deinze en Nevele
    - ✓ N437 Damstraat - Pontstraat, vormt de lokale verbinding tussen Nevele, Vosselare, Sint-Martens-Leerne, Deurle, Nazareth
    - ✓ Nazarethsesteenweg, vormt de lokale verbinding tussen Astene en Nazareth
    - ✓ N459 Varingstraat, vormt de lokale verbinding tussen Aarsele, Dentergem en Olsene
    - ✓ Aarseleweg – Martelarenplein – Heerdweg, vormt de lokale verbinding tussen Aarsele, Vinkt en Nevele
  - Lokale wegen type II – gebiedsontsluiting centrum en dorpskernen
    - ✓ N440 Oude Heirbaan tussen N 35 Kouter en gemeentegrens Dentergem
    - ✓ Sint-Hubertusstraat en Centrumlaan
    - ✓ Nieuwe ontsluitingsweg Oostkouter
    - ✓ Stadionlaan, Congoplein, Peter Benoitlaan, Guido Gezellelaan, Georges Martensstraat, Stationsstraat / Achiel van Eechoutestraat
    - ✓ Poelstraat en Krekelstraat
    - ✓ Achterstraat en Oudestraat
    - ✓ Leernsesteenweg
    - ✓ Berg
  - Lokale wegen type II – industriële verzamelwegen
    - ✓ Industrieweg, Molenstraat Europalaan, Machelenbinnenweg
    - ✓ E3-laan, Souverainestraat, Kortrijkse Heerweg
    - ✓ Kouter (te realiseren doortrekking tot Vaart Linkeroever)
    - ✓ Vaart Recheroever en Filliersdreef
  - Lokale weg type III – erftoegangsweg
    - ✓ Alle overige wegen



Figuur 1.3: Gewenste verkeersstructuur (bron: GRS Deinze)

### 1.2.2.2 Fietsroutenetwerk

Binnen de opbouw van een duurzaam fietsroutenetwerk onderscheidt men functionele en recreatieve fietsroutes. Uitgangspunt is dat zoveel mogelijk gezocht wordt naar mogelijkheden voor complementair gebruik (functioneel én recreatief fietsen). Op die manier vormen bepaalde recreatieve verbindingen rustige alternatieven voor bestaande functionele verbindingen en omgekeerd.

#### Functioneel fietsroutenetwerk

##### Bovenlokale fietsroutes en hoofdroutes

Hoofdroutes zijn hoogwaardige non-stop routes voor directe en snelle verbindingen over langere afstand gericht op dagelijkse functionele verplaatsingen (5 à 15km) en doelgerichte recreatieve lange afstandsverplaatsingen (10-50km of meer, bv. tussen twee steden). Bovenlokale routes worden gericht op de meer dagelijkse functionele verplaatsingen (5 à 10km) of gelden voor nog grotere afstanden van bovengemeentelijk belang in het woon-school-, woon-werk-, woon-winkelverkeer.

- Route langs de Leie en de rechteroever van het Schipdonkkanaal. Vooral het recreatieve belang van deze route kan worden aangestipt.
- N43 en N35, N409, N466 K. Picquélaan, N494 Oudenaardsesteenweg als hoofdstraten met een directe verbinding naar de centra, waardoor ze in principe worden opgenomen in het netwerk
- Fietspad langs de Leie van Tolpoortstraat tot Gentsesesteenweg
- Machelenstraat – Machelenbinnenweg
- Liefkemeirestraat (spoortunnel)
- Oude Brugsepoort en Crommebrug
- Brug over de gekanaliseerde Leie m.b.t. Grammene – Deinze
- Vaart Linkeroever en verder langsheen de spoorweg richting Gottem, Grammene en Wontergem

- Damstraat en Leernsesteenweg tot gemeentegrens Sint-Martens-Latem
- Oude Heirbaan tussen kernen Gottem en Grammene
- Brugstraat tot gemeentegrens
- Terdonckstraat, Molenweg, Mandelweg
- Dentergemstraat, Izegemstraat en Kauwestraat
- Aarseleweg, Heerdweg
- Nazarethsesteenweg tussen Dorpstraat en gemeentegrens

Uitbouwen van fietsroutes/ontbrekende schakels in het fietsroutenetwerk om dit te vervolledigen zijn:

- De westelijke over van de Leie tussen Deinze en Astene te vervolledigen – jaagpad langsheen de Leie, vanaf het pont te Astene tot aan de Leiedam (over terreinen Belgochrom). Alternatieve route om de drukke en erg gevaarlijke N43 te vermijden.
- Fietsdoorsteek tussen Astene (begraafplaats) en het station van Deinze, langsheen de spoorlijn Gent – Deinze . Alternatieve route om de drukke en erg gevaarlijke N43 te vermijden. Het doortrekken tot aan het kruispunt van de Beekstraat met de spoorlijn is daarbij aangewezen om het westelijk deel van Astene te ontsluiten.
- De oostelijke oever van de Leie tussen Machelen en Deinze – vervolledigen tussen Schipdonkkanaal en de Tweebruggenlaan. Fietsdoorsteek tussen Machelenstraat en de Tolpoortstraat langsheen de Leie. Het drukke kruispunt tussen Tweebruggenlaan – Volhardingslaan en Kortrijkstraat kan hierdoor vermeden worden.
- De aanleg van een veilige fietsverbinding langs de spoorlijn tussen Deinze centrum en Zulte kan een oplossing bieden voor een kwalitatieve fietsontsluiting voor de wijken Molenhoek, De Tonne en de omgeving van de Sint Hubertusstraat.
- Het aanleggen van een fietsverbinding t.h.v. de gekanaliseerde Leie aan de spoorwegbrug in functie van de verbinding tussen Grammene en het centrum van Deinze.

#### Lokale fietsroutes

Waar de bovenlokale routes deel uitmaken van een bovengemeentelijk netwerk, vormen de lokale routes een verfijning op lokaal vlak, waarbij alle woongebieden en lokale attractiepolen verbonden worden. Ook deze routes maken meestal gebruik van verbindings- of ontsluitingswegen voor autoverkeer.

Binnen het voorgestelde netwerk vormen de Leie, het Schipdonkkanaal en de spoorlijnen belangrijke barrières. Het kruisen van deze lijnen vraagt om bijzondere maatregelen om het langzame verkeer op een goede en verkeersveilige wijze te laten verlopen.

#### Alternatieve lokale fietsroutes

Aanvullend kan langs rustigere wegen en complementair met de functionele fietsroutes een netwerk van alternatieve functionele routes worden uitgebouwd. Deze alternatieve routes kunnen verschillende verschijningsvormen hebben: langere, maar aangename trajecten enerzijds en kortere, sociaal veilige routes anderzijds.

#### Recreatief fietsroutenetwerk

Momenteel zijn de volgende recreatieve routes uitgebouwd: Elfdorpenroute, Leiestreekroute en Milieuroute.

Op basis van de vooropgestelde ruimtelijke ontwikkelingen dienen de volgende schakels uitgewerkt te worden:



- Verbinding tussen omgeving Meerelosstraat en surfput en mogelijk doortrekking richting Astene dreef en stadsbos.
- Verbinding tussen Leie, Gampelaerdreef, omgeving stadsbos



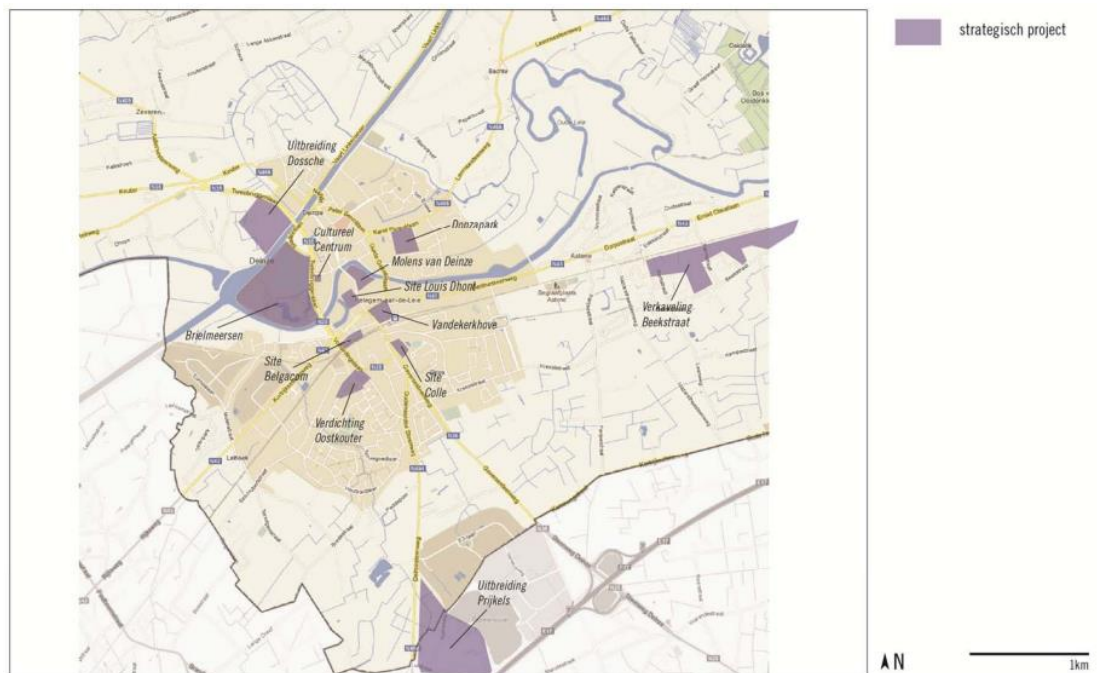
Figuur 1.4: Gewenste fietsroutenetwerk (bron: GRS Deinze)

### 1.2.3 Mobiliteitsplan Deinze

#### 1.2.3.1 Strategisch ruimtelijke projecten

In het mobiliteitsplan van de stad Deinze (2018) wordt het Masterplan Brielmeersen als strategisch ruimtelijk project met impact op mobiliteit opgenomen. Het project kent in hoofdzaak drie grote ruimtelijke ambities:

- Het recreatiedomein De Brielmeersen ontwikkelen als een provinciaal domein met groen-recreatieve functies op regionale schaal. Om aan deze ambitie te voldoen, is het noodzakelijk om de bestaande inrichting van het domein te herbekijken en te optimaliseren. Toegang en interne circulatie zijn hierbij belangrijk. Als er bv. een nieuwe hoofdingang komt (vanuit de derde ruimtelijke ambitie), dan moet de interne circulatie hierop aangepast worden.
- Het realiseren van een nieuw stadionproject voor voetbalclub K.M.S.K. Deinze. De bedoeling is om het voetbalstadion te vernieuwen en tegelijkertijd de capaciteit ervan te verhogen tot ca. 5.000 zitplaatsen. De voetbalclub wil dat nieuwe stadion financieren door de ontwikkeling van rendabele functies binnen het stadionproject. Hierbij wordt gedacht aan een (sport)hotel van ca. 80 kamers, sportgerelateerde grootschalige detailhandel, wooneenheden, horeca, kantoren en andere sportgerelateerde functies.
- De kern van het projectgebied linken aan andere functies in de omgeving en aan het stadscentrum. Momenteel zorgt de N35 Tweebruggenlaan voor een sterke barrière tussen de kern van het projectgebied en het stadscentrum. Zo komt de Brielstraat vanuit het stadscentrum uit op de N35 Tweebruggenlaan zonder een duidelijke verbinding met het achterliggende recreatiedomein.



Figuur 1.5: Situering strategisch ruimtelijke projecten (bron: mobiliteitsplan Deinze)

### 1.2.3.2 Wegencategorisering

Ten opzichte van het vorige beleidsplan zijn er op korte termijn geen wijzigingen wat betreft de categorisering van de lokale wegen type I. Bij de lokale wegen type II zijn er enkele verschillen. Zo worden ook Oostkouterlaan en Nazarethsesteenweg als lokale II ingeschaald (in vorige mobiliteitsplan lokale III). Voor de Kregelstraat wordt gespecificeerd dat het enkel gaat over het wegvak tussen Gampelaeredreef en N35 Gaversesteenweg dat als lokale II wordt gecategoriseerd. Verder wordt de A. van Eechautestraat niet meer als lokale II maar lokale III beschouwd.



Figuur 1.6: Wegencategorisering op korte termijn (bron: mobiliteitsplan Deinze)



Na realisatie van de aanpassingen aan de weginfrastructuur wordt de wegcategorisering licht aangepast. Hierbij is één bovenlokale weg betrokken namelijk de N43 - Gentstraat tussen het kruispunt met de N35 - Tweebruggenlaan en de aantakking met de nieuwe Stationsboulevard. De stad Deinze stelt voor om, na realisatie van de nieuwe ringweg, dit weggedeelte in te schalen als een lokale weg type II. Ook het gedeelte van de Gaversesteenweg ten noorden van de N35 Volhardingslaan zou dan een lokale weg type II worden. De stad Deinze stelt voor om de nieuwe ringweg een categorisering als secundaire weg type II te geven, conform met N35 – Volhardingslaan en N35 Gaversesteenweg. De volgende aanpassingen aan lokale weginfrastructuur worden voorzien: – optimalisering Filliersdreef, Vaart Rechteroever en Stadionlaan: deze route wordt ingeschaald als lokale weg type I en wordt duidelijker onderdeel van het ontsluitend netwerk voor Deinze. – Zwarte Baan/Kouter wordt doorgetrokken tot Vaart Linkeroever en wordt lokale weg type I. Dit laat toe om Oude Brugsepoort en Kaandelbeekstraat op te nemen als lokale weg type III. – optimalisering van Karrewegstraat (tussen N35 Gaversesteenweg en Parijsestraat) en Kortrijkse Heerweg (tussen Parijsestraat en Nazarethsesteenweg): aangezien het onderzoek aangaf dat de weg ook als toegang wordt gebruikt naar Astene (veel hogere intensiteiten dan het aantal doorgaande voertuigen), wordt deze weg opgewaardeerd naar een lokale II die aansluit bij lokale II Nazarethsesteenweg. – de vorige ingreep laat ook toe om maatregelen te nemen op Parijsestraat (tussen Gampelaerdreef en Parijsestraat). Op deze straat wordt een filter voorzien voor doorgaand autoverkeer; de straat is in de toekomst enkel nog toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Deze ingreep heeft vooral als doelstelling om de realisatie van het Stadsbos te ondersteunen en ervoor te zorgen dat (vooral in de spits) te zware autostromen hier worden geweerd.



Figuur 1.7: Wegencategorisering op middellange/lange termijn (bron: mobiliteitsplan Deinze)

De wegcategorisering zoals opgenomen in het mobiliteitsplan wijzigt t.h.v. het projectgebied niet t.o.v. de wegcategorisering zoals bepaald in het GRS.



## 2 Bereikbaarheidsprofiel

### 2.1 Ontsluiting

In onderstaand luik wordt een beeld gevormd van de huidige ontsluitingsstructuur van het projectgebied. Conform het STOP-principe (eerst Stappers, dan Trappers, vervolgens Openbaar vervoer en dan pas Privé gemotoriseerd verkeer), worden ook de wandel- en fietsroutes en de lijnvoering van het openbaar vervoer evenals de ligging van de haltes in beeld gebracht.

#### 2.1.1 Zachte weggebruikers

##### 2.1.1.1 *Voetgangers*

Voor voetgangers zijn er langs de N35 Tweebruggenlaan geen voorzieningen aanwezig. De Brielstraat is wel voorzien van voetpaden en sluit ter hoogte van het kruispunt N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat aan op de trage verbindingen binnen het domein, via een lichtengeregelde oversteek. De overige wegen rondom het projectgebied zijn niet voorzien van voetpaden, noch oversteekvoorzieningen. Het domein zelf heeft een aantal verbindingen die enkel toegankelijk zijn voor zachte weggebruikers en ook via het jaagpad langs de Leie is het domein te voet bereikbaar.

##### 2.1.1.2 *Fietsers*

De N35 Tweebruggenlaan is voorzien van vrijliggende enkelrichtingsfietspaden. Ter hoogte van de kruispunten N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan en N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat zijn lichtengeregelde fietsoverstekten aanwezig. De Stadionlaan en de Brielstraat zelf zijn ter hoogte van het domein voorzien van aanliggende dan wel vrijliggende enkelrichtingsfietspaden. Het domein zelf heeft een aantal verbindingen die enkel toegankelijk zijn voor zachte weggebruikers en ook via het jaagpad langs de Leie is het domein per fiets bereikbaar.

#### 2.1.2 Openbaar vervoer

##### 2.1.2.1 *Bus*

De dichtstbijzijnde bushalte is de halte Deinze Stadionlaan. Deze wordt enkel bediend door belbus 125. De bushalte 'Gentpoortstraat Grammat' is de dichtstbijzijnde reguliere bushalte en bevindt zich op ca. 750m wandelafstand van het domein. Deze halte kent onderstaande dienstregeling.

Tabel 2.1: Dienstregeling busvervoer De Lijn (bron: De Lijn)

Lijn		Frequentie
14	Deinze – Drongen – Gent	1x per uur
16	Deinze – Nevele – Drongen – Gent	3x per dag
73	Deinze – Tielt	5x per dag
75	Kortrijk – Harelbeke – Waregem – Zulte – Deinze	2x per dag
77	Beervelde – Lochristi – Gent – Deinze Kerkhof	1x per uur
81	Zottegem – Gavere – Deinze	1x per uur
83	Oudenaarde – Kruishoutem – Deinze	3x per dag
84	Zingem – Gavere – Deinze	3x per dag
86	Deinze – Nevele – Bellem Moerstraat	4x per dag
87	Deinze – Aalter – Maldegem Markt	1 tot 3x per uur
450	Belbus	/



Figuur 2.1: Uitsnede netplan De Lijn (bron: De Lijn)

### 2.1.2.2 *Trein*

Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Deinze op ca. 1,1 km van het domein. Alle voornoemde buslijnen passeren eveneens aan het station. Vanuit station Deinze zijn verbindingen naar onder meer Brussel, Gent, Kortrijk en Antwerpen mogelijk.

Lijn		Frequentie
IC 12	Welkenraedt – Brussel – Gent-Sint-Pieters – Kortrijk	1x per uur
IC 28	Antwerpen-Centraal – Gent – De Panne	1x per uur
P	Verscheidene diensten	Tijdens de piekuren

### 2.1.3 **Gemotoriseerd verkeer**

De ontsluiting van het domein gebeurt via de interne wegenis naar de Stadionlaan, een lokale weg type II. Vanaf de Stadionlaan kan er verder richting het hogere wegennet via de N35 Tweebruggenlaan of richting het centrum via het Kongoplein gereden worden. De Stadionlaan ligt binnen de bebouwde kom en kent dus een snelheidsregime van 50 km/u. De N35 Tweebruggenlaan kent een snelheidsregime van 70 km/u.

#### 2.1.4 Synthesefiguur bereikbaarheid

Onderstaande figuur geeft een samenvattend beeld van de ontsluitingsmogelijkheden voor zachte weggebruikers en gemotoriseerd verkeer.



Figuur 2.2: Bereikbaarheid Brielmeersen (bron: Masterplan Brielmeersen Deinze)

## 2.2 Beschrijving ontsluitende wegen en kruispunten

### 2.2.1 Beschrijving ontsluitende wegen

#### 2.2.1.1 Stadionlaan

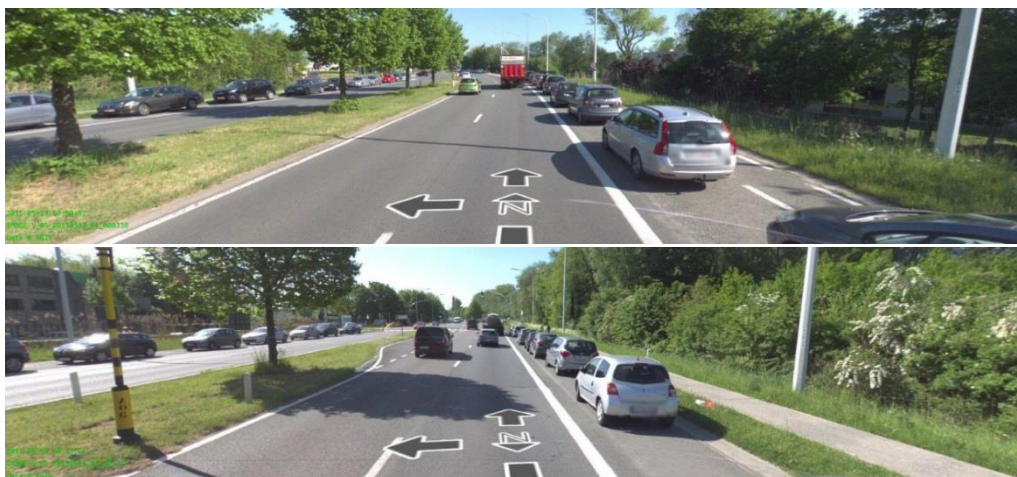
- Lokale weg type II, verzamelfunctie c.q. ontsluiten op lokaal niveau aangevuld met een verbindende functie op lokaal niveau
- Snelheidsregime: 50 km/u
- Voorrangsweg
- Gedeelte tussen het Kongoplein en het jaagpad langs de Leie en het domein is geselecteerd als hoofdroute binnen het BFF
- Aanliggende/vrijliggende enkelrichtingsfietspaden, geen voetpaden



Figuur 2.3: Wegbeeld Stadionlaan - boven richting Kongoplein - onder richting N35 Tweebruggenlaan

#### 2.2.1.2 N35 Tweebruggenlaan

- Secundaire weg type II, verzamelfunctie c.q. ontsluiten op regionaal niveau aangevuld met een verbindende functie op regionaal niveau
- Snelheidsregime: 70 km/u
- Voorrangsweg
- Niet geselecteerd binnen het BFF
- Vrijliggende enkelrichtingsfietspaden, geen voetpaden



Figuur 2.4: Wegbeeld N35 Tweebruggenlaan - boven richting Stadionlaan - onder richting Brielstraat



### 2.2.1.3 Brielstraat

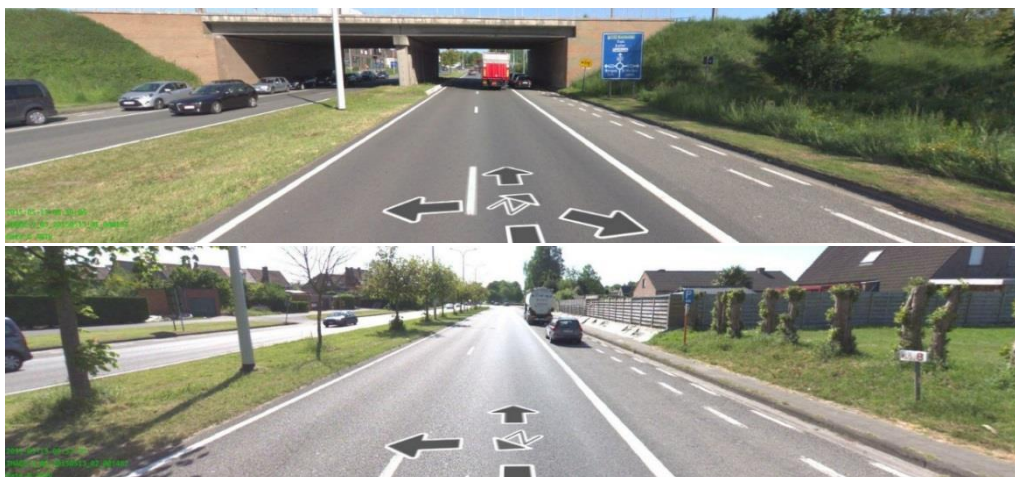
- Lokale weg type III, verblijven en toegang verlenen tot aanpalende percelen
- Snelheidsregime: 50 km/u
- Voorrangsweg
- Niet geselecteerd binnen het BFF
- Aanliggende enkelrichtingsfietspaden tussen N35 Tweebruggenlaan en L. Matthyslaan, gemengd verkeer tussen L. Matthyslaan en Markt, voetpaden aan beide zijden<sup>1</sup>



Figuur 2.5: Wegbeeld Brielstraat - boven richting Markt - onder richting N35 Tweebruggenlaan

### 2.2.1.4 N35 Volhardingslaan

- Secundaire weg type II, verzamelfunctie c.q. ontsluiten op regionaal niveau aangevuld met een verbindende functie op regionaal niveau
- Snelheidsregime: 50 km/u
- Voorrangsweg
- Niet geselecteerd binnen het BFF
- Vrijliggende enkelrichtingsfietspaden, geen voetpaden

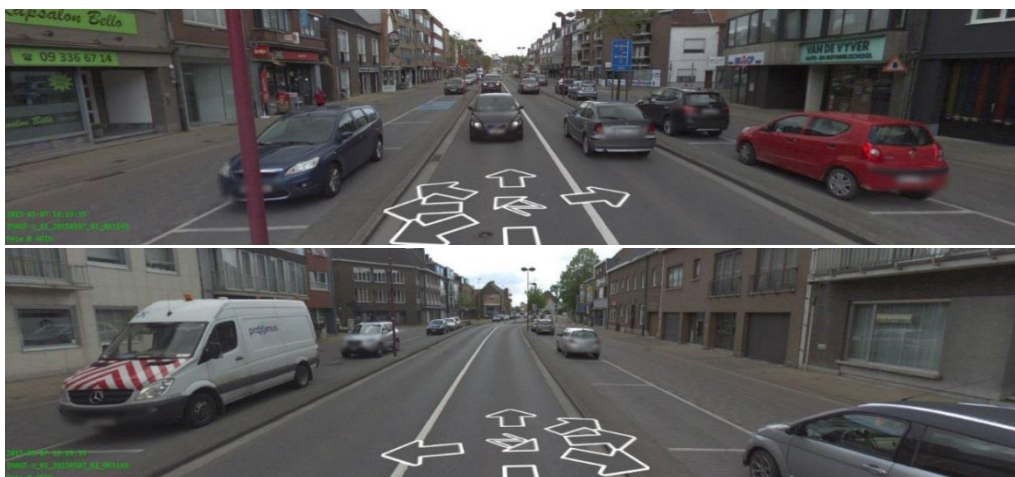


Figuur 2.6: Wegbeeld N35 Volhardingslaan - boven rijrichting N43 - onder richting zuiden

<sup>1</sup> Bijhorende figuren zijn ietwat gedateerd (2015), waardoor het voetpad aan de zuidzijde niet zichtbaar is wegens toen nog niet gerealiseerd

### 2.2.1.5 N43 Kortrijkstraat

- Secundaire weg type II, verzamel functie c.q. ontsluiten op regionaal niveau aangevuld met een verbindende functie op regionaal niveau
- Snelheidsregime: 30-50 km/u
- Voorrangsweg
- Niet geselecteerd binnen het BFF
- Vrijliggende enkelrichtingsfietspaden, voetpaden aan beide zijden



Figuur 2.7: Wegbeeld Stadionlaan - boven richting noordoost - onder richting N35

### 2.2.1.6 N43 Kortrijksesteenweg

- Secundaire weg type II, verzamel functie c.q. ontsluiten op regionaal niveau aangevuld met een verbindende functie op regionaal niveau
- Snelheidsregime: 50 km/u
- Voorrangsweg
- Vanaf Sint-Hubertusstraat tot Zulte geselecteerd als functionele fietsroute binnen het BFF
- Vrijliggende enkelrichtingsfietspaden, voetpaden aan beide zijden



Figuur 2.8: Wegbeeld Stadionlaan - boven richting N35 - onder richting zuidwest



## 2.2.2 Beschrijving ontsluitende kruispunten

### 2.2.2.1 Stadionlaan x toerit parking

Het kruispunt N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan is een voorrangsgeregeld kruispunt waarbij verkeer op de Stadionlaan voorrang heeft. Op de Stadionlaan is een linkse afslagstrook voorzien voor verkeer richting de parking.

Het fietspad aan de oostzijde van de Stadionlaan blijft vrijliggend, het fietspad aan de westzijde wordt ter hoogte van het kruispunt aanliggend gebracht. Er zijn geen oversteekvoorzieningen voor fietsers of voetgangers aanwezig.



Figuur 2.9: Bovenaanzicht kruispunt Stadionlaan x toerit parking

### 2.2.2.2 *N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan*

Het kruispunt N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan is een lichtengeregeld kruispunt. Op de N34 Tweebruggenlaan zijn opstelstroken voor afslaand verkeer voorzien en telkens twee rijstroken rechtdoor. De Stadionlaan heeft een aparte links- en rechtsafstrook waarbij de rechtsafstrook via een bypass invoegt op de N35 Tweebruggenlaan.

Het vrijliggend fietspad aan de oostzijde van de N35 Tweebruggenlaan (rijrichting noord) valt niet onder de lichtenregeling. Hetzelfde geldt voor fietsers die rechtsaf slaan vanaf of richting de Stadionlaan. De fietsoversteekvoorzieningen vallen wel onder de lichtenregeling. Fietsers die oversteken op de bypass moeten voorrang verlenen aan gemotoriseerd verkeer op de bypass.



*Figuur 2.10: Bovenaanzicht kruispunt N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan*

### 2.2.2.3 *N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter*

Het kruispunt N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter is een lichtengeregeld kruispunt. op de N35 Tweebruggenlaan is een opstelstrook voor links afslaand verkeer en een bypass voor rechts afslaand verkeer. Hetzelfde geldt voor de N409 Aaltersesteenweg. De N35 Kouter is voorzien van opstelstroken voor afslaand verkeer. De N466 Kouter heeft enkel een opstelstrook voor links afslaand verkeer.

Iedere tak is voorzien van een fietsoversteek en zebrapad. De fietsoverstek en zebrapaden vallen alle onder de lichtenregeling. De fietsoverstek over de bypasses moeten voorrang verlenen aan gemotoriseerd verkeer.



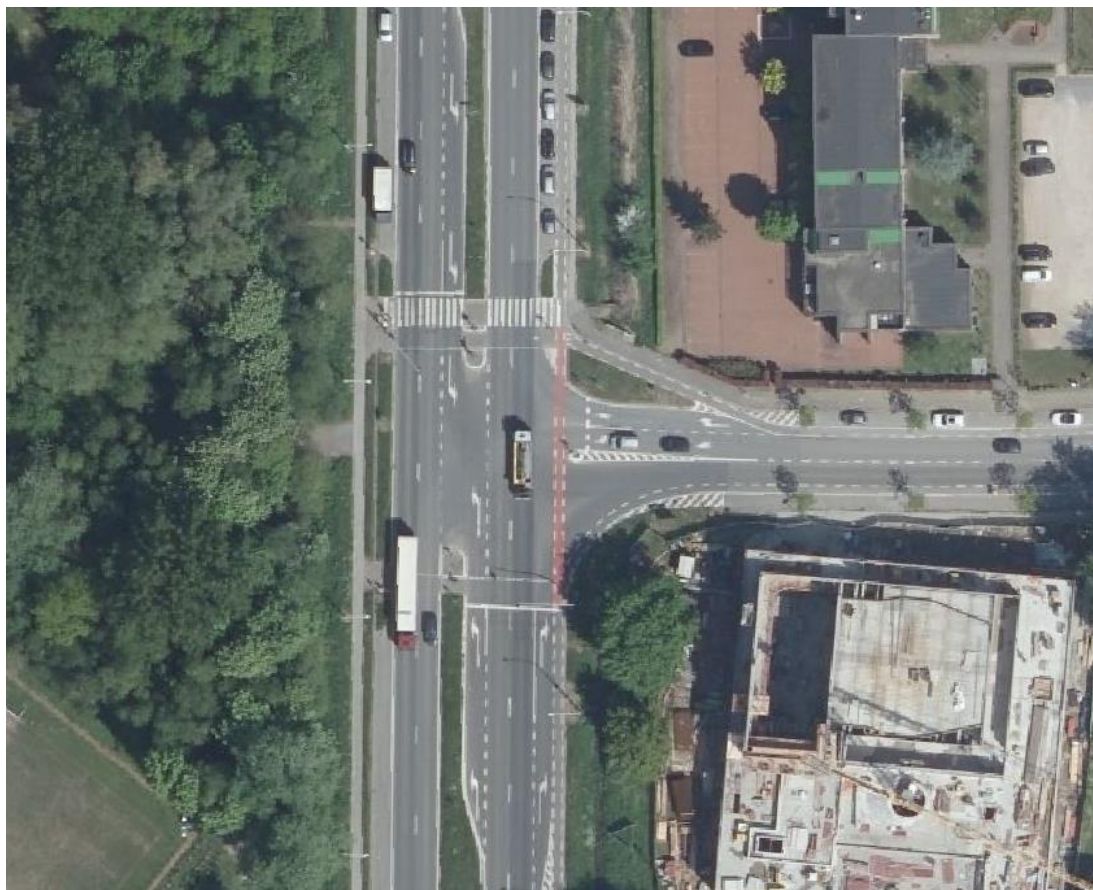
*Figuur 2.11: Bovenaanzicht kruispunt N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter*



#### 2.2.2.4 *N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat*

Het kruispunt N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat is een lichtengeregeld kruispunt. Op de N35 Tweebruggenlaan zijn opstelstroken voor afslaand verkeer voorzien inclusief een opstelstrook linksaf op de zuidelijke kruispunttak (in dit geval voor keerbewegingen) en telkens twee rijstroken rechtdoor. De Brielstraat heeft een aparte links- en rechtsafstrook.

Het fietspad aan de westzijde van de N35 Tweebruggenlaan (rijrichting zuid) valt niet onder de lichtenregeling. Hetzelfde geldt voor fietsers die rechtsaf slaan vanaf of richting de Brielstraat. De fietsoversteekvoorzieningen vallen wel onder de lichtenregeling. Het zebrapad tussen de Brielstraat en het domein valt eveneens onder de lichtenregeling.



*Figuur 2.12: Bovenaanzicht kruispunt N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat*

### 2.2.2.5 *N35 Tweebruggenlaan x N43 Kortrijkstraat x N35 Volhardingslaan x N43 Kortrijksesteenweg x Machelenstraat*

Het kruispunt N35 x N43 x Machelenstraat is ingericht als rotonde. Iedere tak is voorzien van een middengeleider. De Machelenstraat sluit net ten noorden van de rotonde aan, maar gaat uit van een rechts-in-rechts-uitprincipe waardoor verkeer dat vanaf de Machelenstraat noordwaarts wil rijden eerst moet keren aan de rotonde. Verkeer dat de Machelenstraat inrijdt kan dit enkel via de noordelijke kruispunttak. De takken N43 zijn voorzien van bypasses rechtsaf met telkens een invoegstrook op de N35. De N35 heeft telkens twee toevoerstroken richting rotonde en twee afrijdstroken.

De fietspaden blijven ter hoogte van de rotonde vrijliggend, waardoor fietsers geen gebruik maken van de rotonde. Er zijn op iedere kruispunttak fietsoversteekvoorzieningen en zebrapaden aanwezig die gebruik maken van de middengeleiders en/of bypasses. Zachte weggebruikers dienen voorrang te verlenen aan gemotoriseerd verkeer.



*Figuur 2.13: Bovenaanzicht kruispunt N35 Tweebruggenlaan x N43 Kortrijkstraat x N35 Volhardingslaan x N43 Kortrijksesteenweg x Machelenstraat*



#### 2.2.2.6 *N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg*

Het kruispunt N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg is een lichtengeregeld kruispunt. Op de N35 Volhardingslaan is een aparte opstelstrook voor rechts afslaand verkeer voorzien en een rijstrook rechtdoor/linksaf. De N35 Gaversesteenweg is voorzien van een opstelstrook linksaf en heeft een rijstrook rechtdoor/rechtsaf. De Gaversesteenweg heeft geen aparte opstelstroken, evenals de toerit tot Driespoort Shopping die tevens in de lichtenregeling is inbegrepen.

Over de N35 Volhardingslaan en de toerit naar het retailpark zijn fietsoversteken voorzien. Deze vallen mee onder de lichtenregeling. Op iedere kruispunttak is een zebrapad aangelegd die allen eveneens mee onder de lichtenregeling vallen.



*Figuur 2.14: Bovenaanzicht kruispunt N35 Tweebruggenlaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg*



## 2.3 Drukbeeld

Aangezien voor het projectgebied Brielmeersen voornamelijk vrijetijdsbesteding het belangrijkste verplaatsingsmotief is, werden verkeerstellingen uitgevoerd op twee – voor recreatie – maatgevende momenten, zijnde een werkdagavondspits en zaterdagnamiddag tijdens een schoolvakantie. Deze vonden plaats op vrijdag 12 april 2019 van 15u30 tot 18u30 en op zaterdag 13 april 2019 van 14u00 tot 17u00 op de kruispunten besproken in §2.2.2.

Op basis van gegevens verkregen via Stad Deinze, KMSK Deinze, Atletiek Club Deinze en de activiteitenkalender van domein Brielmeersen is gekend dat er enkele activiteiten plaatsvonden op de beide teldagen. Vrijdag 12/04 was een zonnige en droge dag met een frisse noordoostenwind. Volgende activiteiten vonden plaats op deze dag:

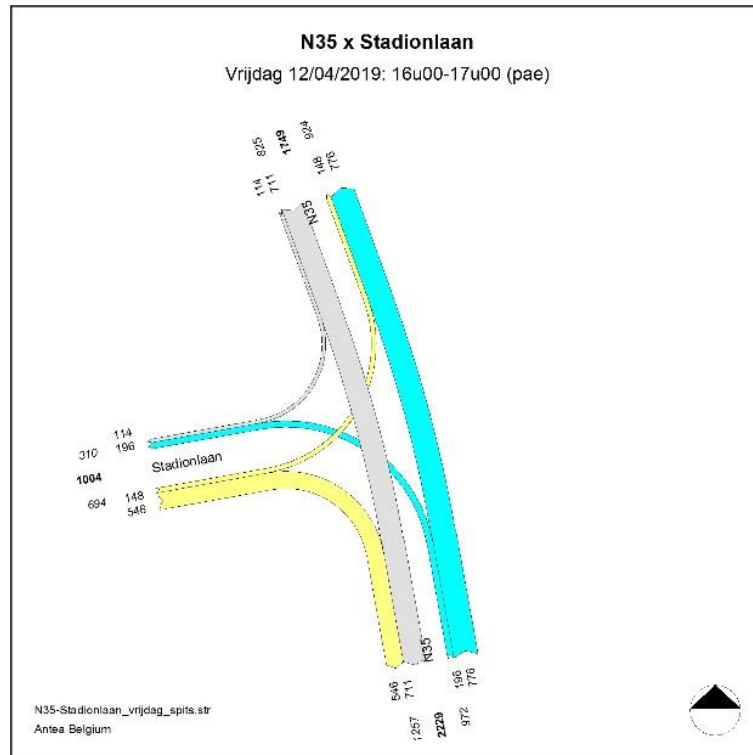
- KMSK Deinze
  - 18u-20u30: training voor een 40-tal jeugdspelers
  - 19u00-2u00: Footlunch voor ca. 60 personen
- AC Deinze
  - 17u00-18u00: pistetraining jeugd
  - 18u00-20u00: training jeugd en volwassenen
- Recreatiedomein Brielmeersen: geen specifieke activiteiten of evenementen

Zaterdag 13/04 was een zonnige dag afgewisseld met wolkendekken en een frisse noordoostenwind. Volgende activiteiten vonden plaats op deze dag:

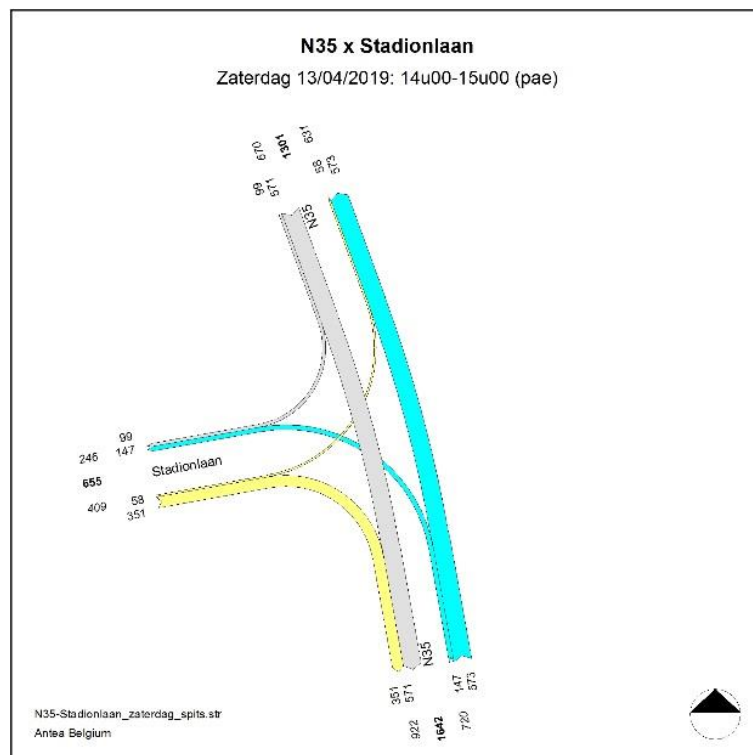
- KMSK Deinze
  - 10u30-12u30: wedstrijden voor 4 jeugd ploegen
  - 14u00-17u30: wedstrijden voor 2 jeugd ploegen
  - 18u00-0u00: voetbalwedstrijd KMSK Deinze – KSV Oudenaarde met ca. 600 toeschouwers, aftrap wedstrijd om 20u00
- AC Deinze
  - 10u00-12u00: werptraining
- Recreatiedomein Brielmeersen: geen specifieke activiteiten of evenementen

Onderstaande figuren geven de stromen weer voor de (globaal) drukste uren tijdens deze meetmomenten, zijnde 16u-17u op vrijdag en 14u-15u op zaterdag. De figuren met de intensiteiten over de volledige telperiode zijn opgenomen in bijlage.

### 2.3.1 N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan

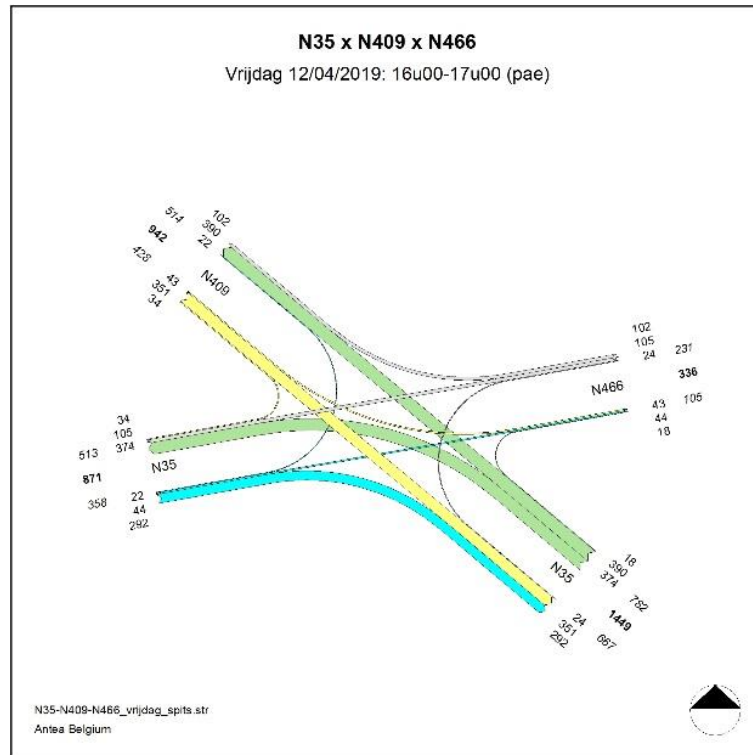


Figuur 2.15: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan - vrijdagavond - piekuur

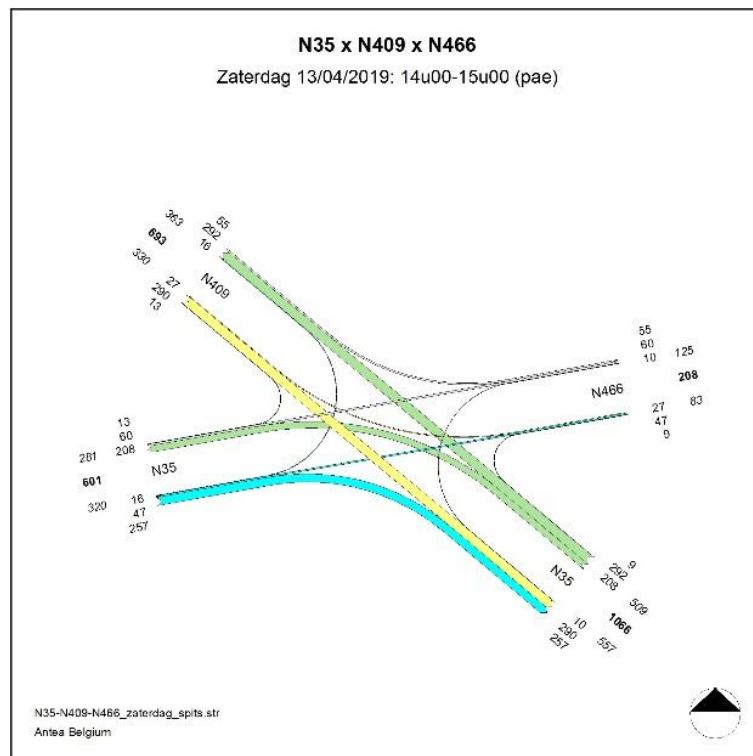


Figuur 2.16: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan - zaterdagmiddag - piekuur

2.3.2 N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter

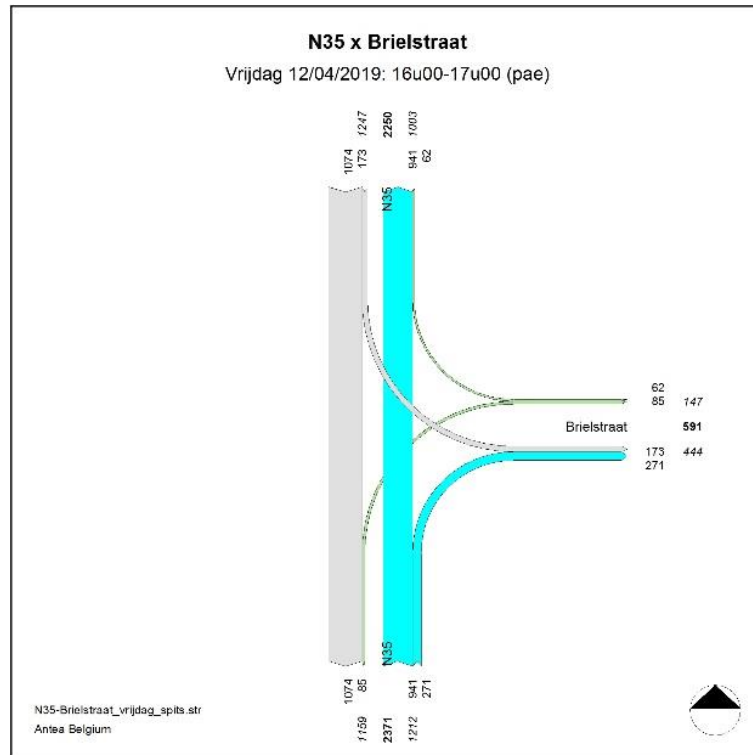


Figuur 2.17: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter - vrijdagavond - piekuur

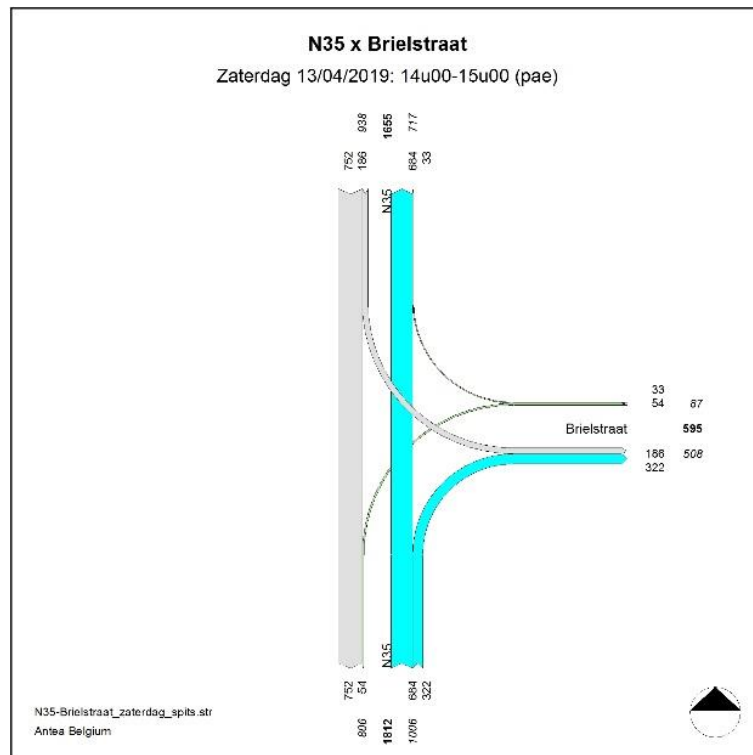


Figuur 2.18: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter - zaterdagmiddag - piekuur

### 2.3.3 N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat



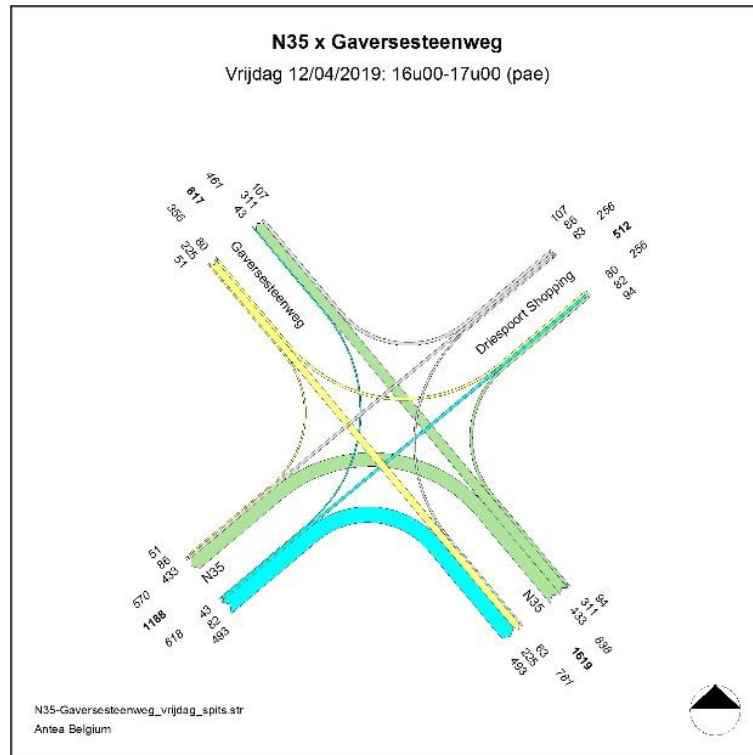
Figuur 2.19: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat - vrijdagavond - piekuur



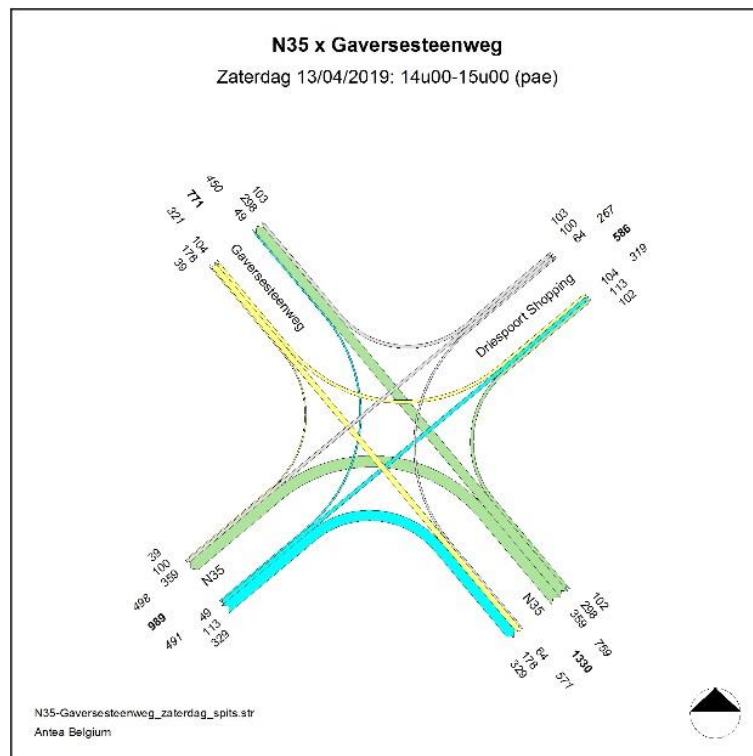
Figuur 2.20: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat - zaterdagmiddag - piekuur



2.3.5 N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg



Figuur 2.23: Drukbeeld N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg - vrijdagavond - piekuur



Figuur 2.24: Drukbeeld N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg - zaterdagmiddag - piekuur



## 2.4 Kwaliteit van afwikkeling

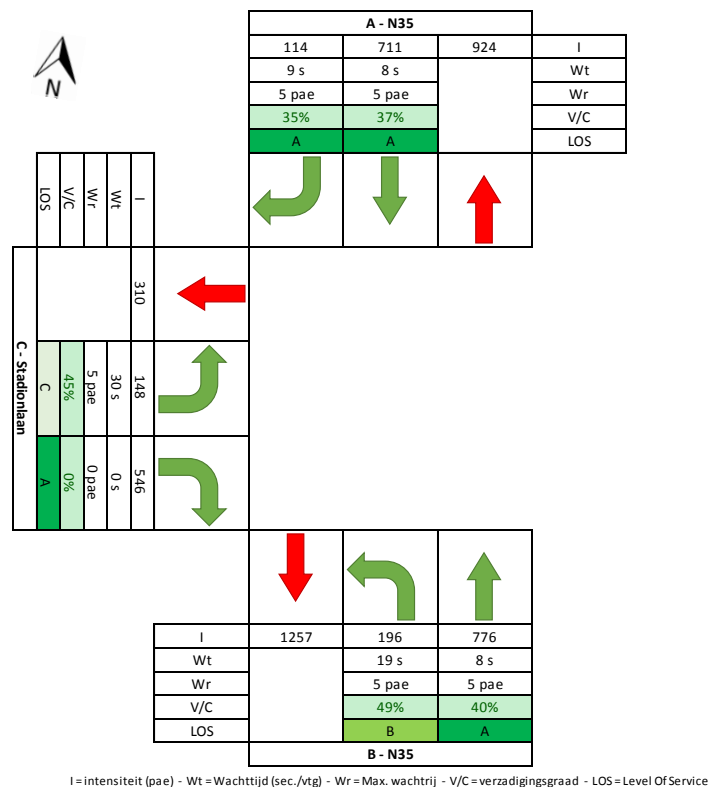
Onderstaand wordt de kwaliteit van afwikkeling van deze kruispunten bepaald voor het drukste piek uur van zowel vrijdag als zaterdag. Om deze kwaliteit van afwikkeling te bepalen wordt gebruik gemaakt van verkeerskundige rekensoftware Vistro steunend op de Highway Capacity Manual '16 en op de methode van Bovy voor de rotonde. Op die wijze worden verzadigingsgraden, wachtrijen en wachttijden alsook het Level Of Service (LOS) ofwel het afwikkelingsniveau bepaald. Dit afwikkelingsniveau kent volgende beoordeling op basis van de bijbehorende wachttijden.

Tabel 2.2: Beoordeling en wachttijden LOS

LOS	Afwikkeling	Wachttijd		
		VRI	Rotonde	Voorrangsgeregeld
A	Vlotte afwikkeling	≤ 10 sec.	≤ 10 sec.	≤ 10 sec.
B	Redelijk vlotte afwikkeling	10-20 sec.	10-20 sec.	10-15 sec.
C	Stabiele afwikkeling	20-35 sec.	20-30 sec.	15-25 sec.
D	Redelijk onstabiele afwikkeling	35-55 sec.	30-50 sec.	25-35 sec.
E	Onstabiele afwikkeling	55-80 sec.	50-70 sec.	35-50 sec.
F	Ernstige afwikkelingsproblemen	> 80 sec.	> 70 sec.	> 50 sec.

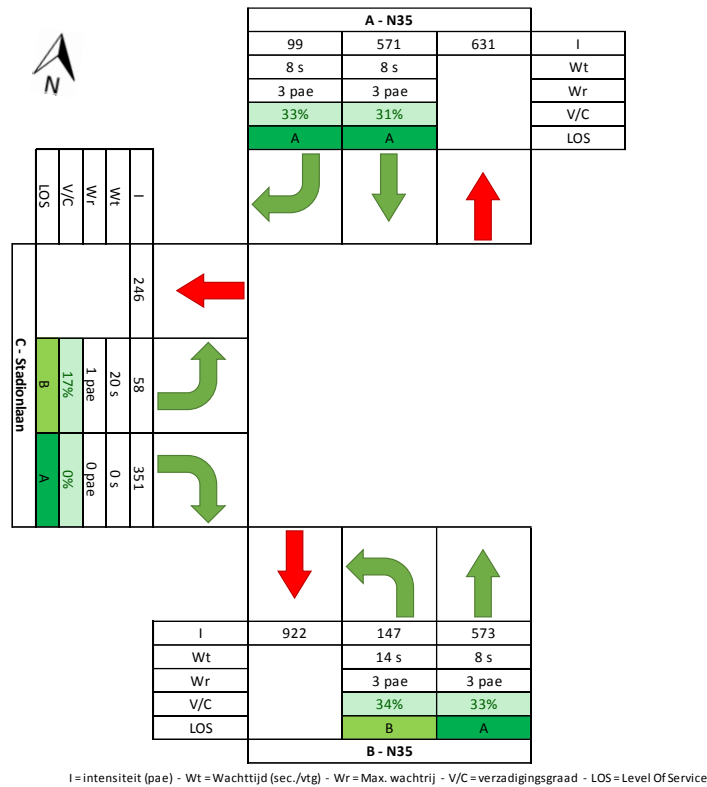
### 2.4.1 N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan

Tijdens de **vrijdagavondpiek** verloopt de afwikkeling stabiel tot vlot op iedere kruispunttak van het kruispunt N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan. De grootste verliestijd ontstaat op de Stadionlaan voor links afslaand verkeer richting N35 noord en bedraagt ca. 30 seconden. De langste wachtrij bedraagt ca. 5 pae. Dit is het geval voor diezelfde beweging. Het gehele kruispunt kent een verzadigingsgraad van 39% en een LOS **B**, wat duidt op een redelijk vlotte afwikkeling.



Figuur 2.25: Afwikkeling N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan - vrijdagavond - piek uur

Tijdens de **zaterdagmiddagpiek** verloopt de afwikkeling redelijk vlot tot vlot op iedere kruispunttak van het kruispunt N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan. De grootste verliestijd ontstaat op de Stadionlaan voor links afslaand verkeer richting N35 noord en bedraagt ca. 20 seconden. De langste wachtrij bedraagt ca. 3 pae. Dit is het geval voor de takken N35 noord en N35 zuid. Het gehele kruispunt kent een verzadigingsgraad van 23% en een LOS **A**, wat duidt op een vlotte afwikkeling.

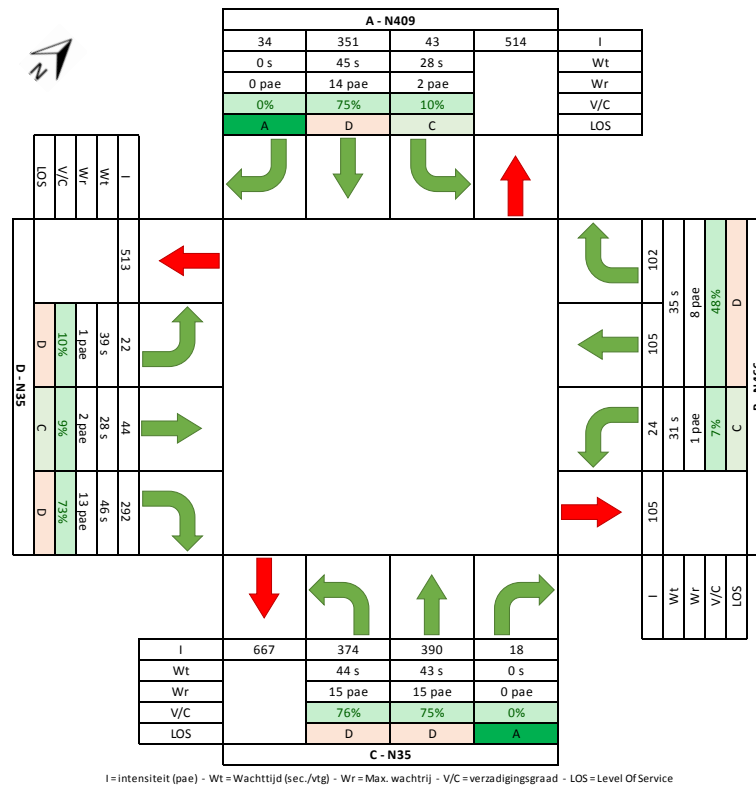


Figuur 2.26: Afwikkeling N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan - zaterdagmiddag - piekuur

2.4.2

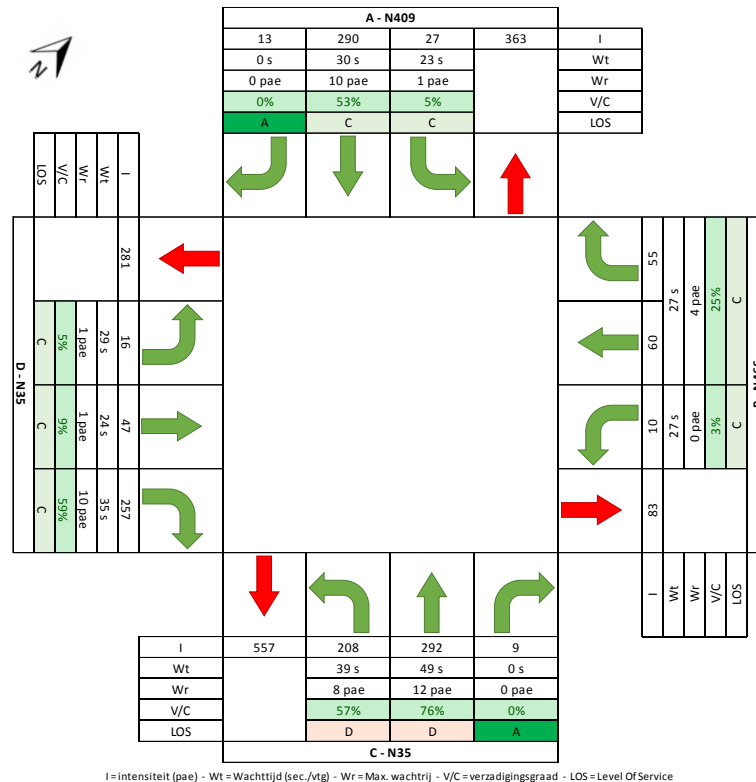
**N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter**

Tijdens de **vrijdagavondpiek** verloopt de afwikkeling redelijk onstabiel tot stabiel op iedere kruispunttak van het kruispunt N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter. De rechts afslaande bewegingen op de zuidelijke en noordelijke kruispunttak kennen een vlotte afwikkeling, aangezien dit verkeer gebruik maakt van de bypasses. De grootste verliestijd ontstaat op de N35 Kouter voor rechts afslaand verkeer richting N35 Tweebruggenlaan en bedraagt ca. 46 seconden. De langste wachtrij bedraagt ca. 15 pae. Dit is het geval voor de tak N35 Tweebruggenlaan, linksaf en rechtdoor. Het gehele kruispunt kent een verzadigingsgraad van 64% en een LOS **D**, wat duidt op een redelijk onstabiele afwikkeling.



Figuur 2.27: Afwikkeling N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter - vrijdagavond - piek uur

Tijdens de **zaterdagmiddagpiek** verloopt de afwikkeling redelijk onstabiel tot stabiel op iedere kruispunttak van het kruispunt N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter. De rechts afslaande bewegingen op de zuidelijke en noordelijke kruispunttak kennen een vlotte afwikkeling, aangezien dit verkeer gebruik maakt van de bypasses. De grootste verliestijd ontstaat op de N35 Tweebruggenlaan voor rechtdoor rijdend verkeer richting N409 Aaltersesteenweg en bedraagt ca. 49 seconden. De langste wachtrij bedraagt ca. 12 pae. Dit is het geval voor diezelfde beweging. Het gehele kruispunt kent een verzadigingsgraad van 53% en een LOS **D**, wat duidt op een redelijk onstabiele afwikkeling.

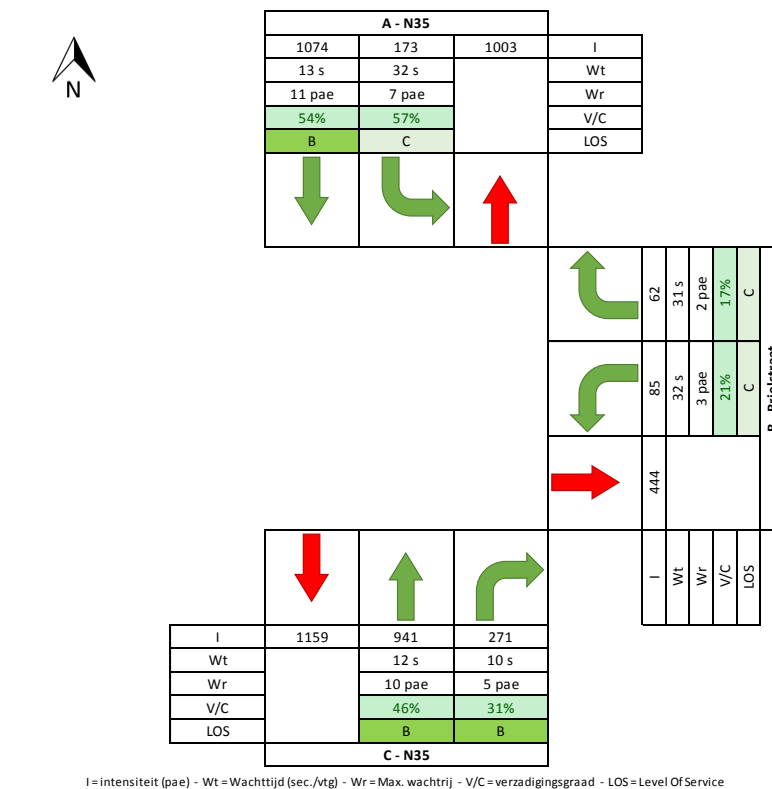


Figuur 2.28: Afwikkeling N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter - zaterdagmiddag - piekuur



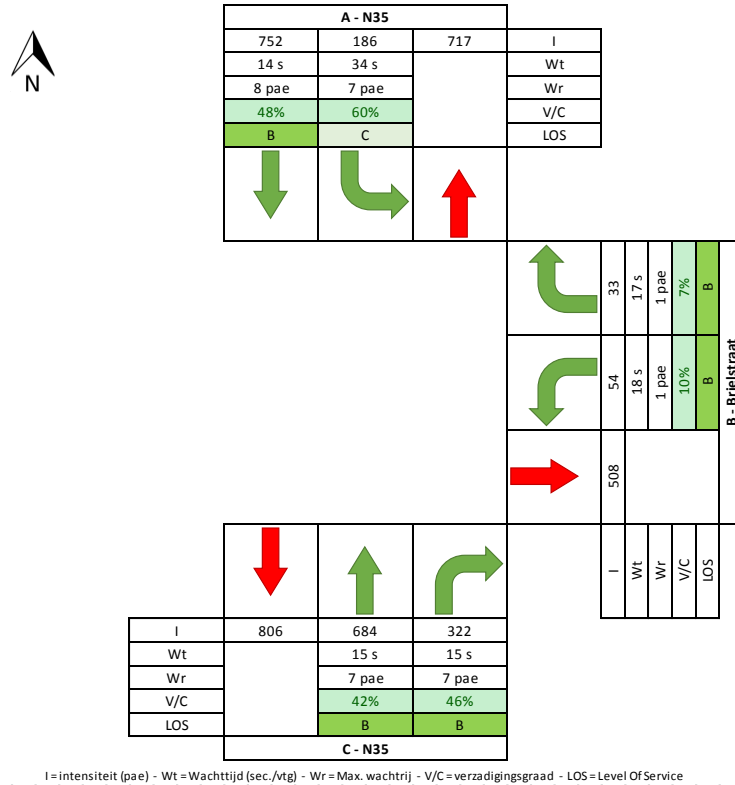
### 2.4.3 N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat

Tijdens de **vrijdagavondpiek** verloopt de afwikkeling stabiel tot redelijk vlot op iedere kruispunttak van het kruispunt N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat. De grootste verliestijd ontstaat op de Brielstraat voor links afslaand verkeer richting N35 zuid en op de N35 noord voor eveneens links afslaand verkeer richting Brielstraat. Deze verliestijd bedraagt ca. 32 seconden. De langste wachtrij bedraagt ca. 11 pae. Dit is het geval voor de tak N35 noord, rechtdoor rijdend verkeer. Het gehele kruispunt kent een verzadigingsgraad van 39% en een LOS **B**, wat duidt op een redelijk vlotte afwikkeling.



Figuur 2.29: Afwikkeling N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat - vrijdagavond - piekuur

Tijdens de **zaterdagmiddagpiek** verloopt de afwikkeling stabiel tot redelijk vlot op iedere kruispunttak van het kruispunt N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat. De grootste verliestijd ontstaat op de N35 noord voor links afslaand verkeer richting de Brielstraat en bedraagt ca. 34 seconden. De langste wachtrij bedraagt ca. 8 pae. Dit is het geval voor de tak N35 noord, rechtdoor rijdend verkeer. Het gehele kruispunt kent een verzadigingsgraad van 31% en een LOS **B**, wat duidt op een redelijk onstabiele afwikkeling.

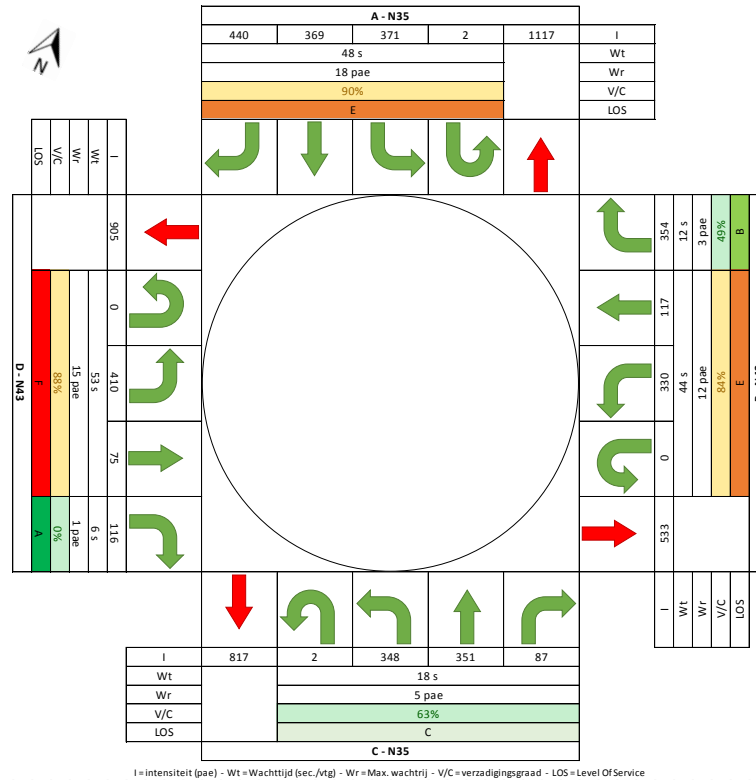


Figuur 2.30: Afwikkeling N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat - zaterdagmiddag - piek uur

2.4.4

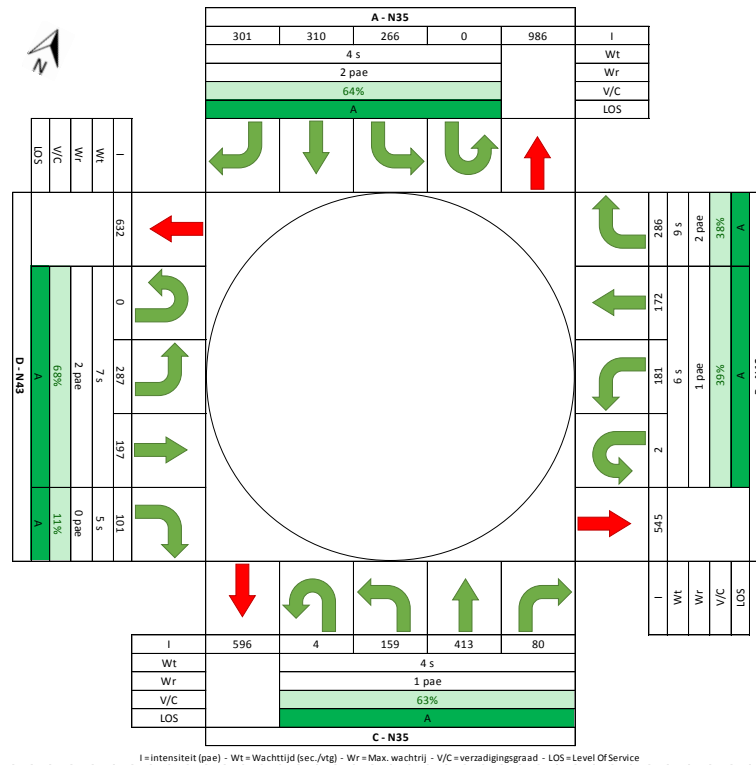
**N35 Tweebruggenlaan x N43 Kortrijkstraat x N35 Volhardingslaan x N43 Kortrijksesteenweg**

Tijdens de **vrijdagavondpiek** verloopt de afwikkeling erg stroef. Enkel de tak N35 Volhardingslaan kent een stabiele afwikkeling. De overige takken, met uitzondering van de bypasses, kennen een onstabiele afwikkeling. Tak N43 Kortrijksesteenweg heeft zelfs te kampen met ernstige afwikkelingsproblemen. De grootste verliestijd ontstaat op deze tak en bedraagt ca. 53 seconden. De langste wachtrij bedraagt ca. 18 pae en ontstaat op tak A N35 Tweebruggenlaan. Het gehele kruispunt kent een verzadigingsgraad van 68% en een LOS **E**, wat duidt op een onstabiele afwikkeling.



Figuur 2.31: Afwikkeling N35 Tweebruggenlaan x N43 Kortrijkstraat x N35 Volhardingslaan x N43 Kortrijksesteenweg - vrijdagavond - piekuur

Tijdens de **zaterdagmiddagpiek** verloopt de afwikkeling vlot op iedere kruispunttak van het kruispunt N35 Tweebruggenlaan x N43 Kortrijkstraat x N35 Volhardingslaan x N43 Kortrijksesteenweg. De grootste verliestijd ontstaat op de N43 west en bedraagt ca. 7 seconden. De langste wachtrij bedraagt ca. 2 pae en ontstaat eveneens op de tak N43 west en op de tak N35 noord. Het gehele kruispunt kent een verzadigingsgraad van 46% en een LOS **B**, wat duidt op een redelijk vlotte afwikkeling.

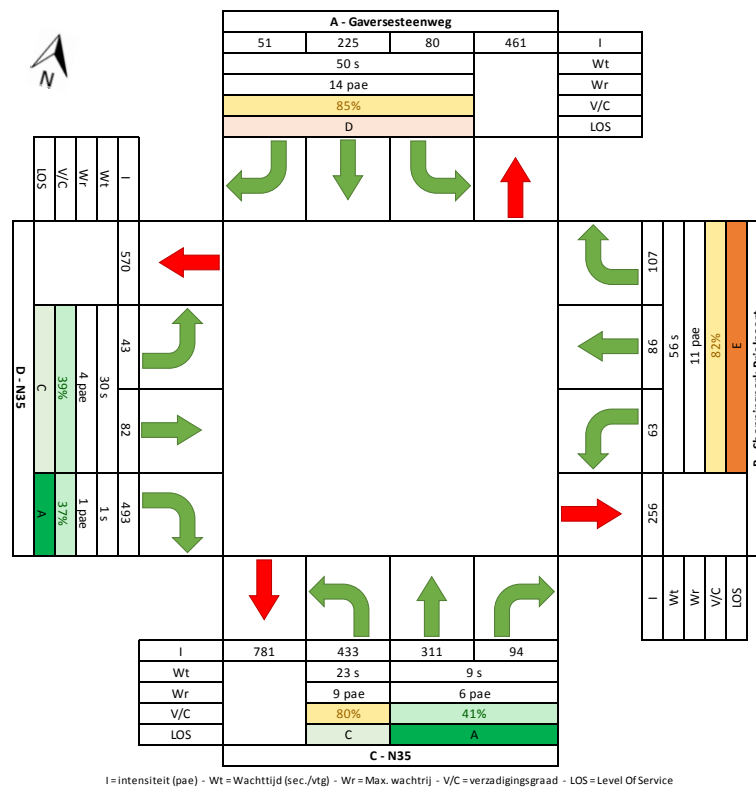


Figuur 2.32: Afwikkeling N35 Tweebruggenlaan x N43 Kortrijkstraat x N35 Volhardingslaan x N43 Kortrijksesteenweg - zaterdagmiddag - piek uur



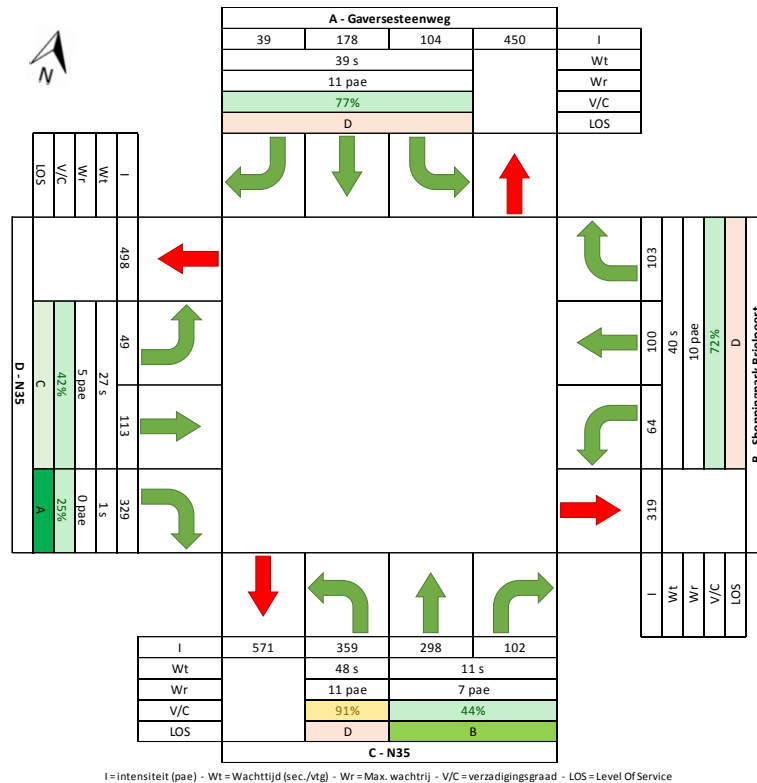
### 2.4.5 N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg

Tijdens de **vrijdagavond**piek verloopt de afwikkeling stabiel tot vlot op de takken N35 Volhardingslaan en N35 Gaversesteenweg. De tak Gaversesteenweg kent een redelijk onstabiele afwikkeling met een verliestijd van 50 seconden per voertuig en een wachtrij die opbouwt tot maximaal 14 pae. De tak vanaf shoppinpark Brielpoort kent een onstabiele afwikkeling met een verliestijd van 56 seconden per voertuig. De wachtrij die hier ontstaat bedraagt 11 pae. Het gehele kruispunt kent een verzadigingsgraad van 78% en een LOS C, wat duidt op een stabiele afwikkeling.



Figuur 2.33: Afwikkeling N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg - vrijdagavond - piekuur

Tijdens de **zaterdagmiddagpiek** verloopt de afwikkeling stabiel tot vlot op de takken N35 Volhardingslaan en N35 Gaversesteenweg, met uitzondering van de linksaf vanaf de N35 Gaversesteenweg. Deze afwikkeling is redelijk onstabiel en kent een verliestijd van 48 seconden met een bijhorende wachtrij tot maximaal 11 pae. De tak Gaversesteenweg kent eveneens een redelijk onstabiele afwikkeling met een verliestijd van 39 seconden per voertuig en een wachtrij die opbouwt tot maximaal 11 pae. De tak vanaf shoppingpark Brielpoort kent ook een redelijk onstabiele afwikkeling met een verliestijd van 40 seconden per voertuig. De wachtrij die hier ontstaat bedraagt 10 pae. Het gehele kruispunt kent een verzadigingsgraad van 71% en een LOS **C**, wat duidt op een stabiele afwikkeling.



Figuur 2.34: Afwikkeling N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg - zaterdagmiddag - piek uur

## 2.5 Verkeersveiligheid en –leefbaarheid

De verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid wordt in kaart gebracht op basis van de deelaspecten “oversteekbaarheid” en “conflicten tussen weggebruikers”.

### 2.5.1 Oversteekbaarheid

De oversteekbaarheid voor voetgangers wordt gekwantificeerd aan de hand van de **gemiddelde wachttijd** voor voetgangers voordat de oversteekbeweging kan uitgevoerd worden. Dit werd berekend gebruikmakende van de wachttijdformule opgenomen in CROW – publicatie 110. Hierbij wordt er aan de hand van de rijbaanbreedte, de mogelijke aanwezigheid van busstroken, parkeerstroken en middeneilanden de gemiddelde wachttijd voor een oversteekbeweging ingeschat. Er wordt rekening gehouden met een oversteeksnelheid van een gemiddelde voetganger (1 m/sec.).

Tabel 2.3: Beoordelingskader oversteekbaarheid

Oversteekbaarheid	Wachttijd (sec.)
Goede oversteekbaarheid	0-5 sec.
Redelijke oversteekbaarheid	5-10 sec.
Matige oversteekbaarheid	10-15 sec.
Slechte oversteekbaarheid	15-30 sec;
Zeer slechte oversteekbaarheid	30-60 sec.
Problematische oversteekbaarheid	> 60 sec.

De oversteekbaarheid wordt in deze bepaald voor locaties die buiten de lichtenregeling vallen en waar oversteekbewegingen te verwachten zijn. De geselecteerde locaties worden weergegeven en de wachttijd wordt berekend in onderstaande tabel. De fietsroutes binnen de verschillende netwerken kruisen de voornaamste kruispunten niet ofwel binnen de lichtenregeling. In geval de rijweg in twee (of meer) tijden wordt overgestoken door de aanwezigheid van een middenberm of –geleider, wordt de oversteekbaarheid voor de rijrichtingen apart bepaald en daarna opgeteld.

Tabel 2.4: Oversteekbaarheid vrijdag

Oversteeklocatie	Richting	Oversteek- lengte	Intensiteit	Wachttijd	Oversteek- baarheid
N35 Tweebruggenlaan t.h.v. rotonde	Noord	7m	761 pae	44 sec.	Zeer slecht
	Zuid	7m	1.180 pae		
Bypass N43 Kortrijkstraat t.h.v. rotonde		4,5m	354 pae	2 sec.	Goed
N43 Kortrijkstraat t.h.v. rotonde	Oost	3m	533 pae	3 sec.	Goed
	West	3m	447 pae		
N35 Volhardingslaan t.h.v. rotonde	Noord	7m	786 pae	25 sec.	Slecht
	Zuid	7m	700 pae		
Bypass N43 Kortrijksesteenweg t.h.v. rotonde		4,5m	116 pae	1 sec.	Goed
N43 Kortrijksesteenweg t.h.v. rotonde	Oost	3m	485 pae	4 sec.	Goed
	West	3m	905 pae		
N35 Volhardingslaan t.h.v. Erasmusatheneum	Oost	4,7m	618 pae	8 sec.	Redelijk
	West	4,7m	570 pae		

Tabel 2.5: Oversteekbaarheid zaterdag

Oversteeklocatie	Richting	Oversteek- lengte	Intensiteit	Wachttijd	Oversteek- baarheid
N35 Tweebruggenlaan t.h.v. rotonde	Noord	7m	700 pae	28 sec.	Slecht
	Zuid	7m	877 pae		
Bypass N43 Kortrijkstraat t.h.v. rotonde		4,5m	286 pae	1 sec.	Goed
N43 Kortrijkstraat t.h.v. rotonde	Oost	3m	543 pae	2 sec.	Goed
	West	3m	353 pae		
N35 Volhardingslaan t.h.v. rotonde	Noord	7m	652 pae	16 sec.	Slecht
	Zuid	7m	491 pae		
Bypass N43 Kortrijksesteenweg t.h.v. rotonde		4,5m	101 pae	< 1 sec.	Goed
N43 Kortrijksesteenweg t.h.v. rotonde	Oost	3m	484 pae	3 sec.	Goed
	West	3m	632 pae		
N35 Volhardingslaan t.h.v. Erasmusatheneum	Oost	4,7m	491 pae	6 sec.	Goed
	West	4,7m	498 pae		

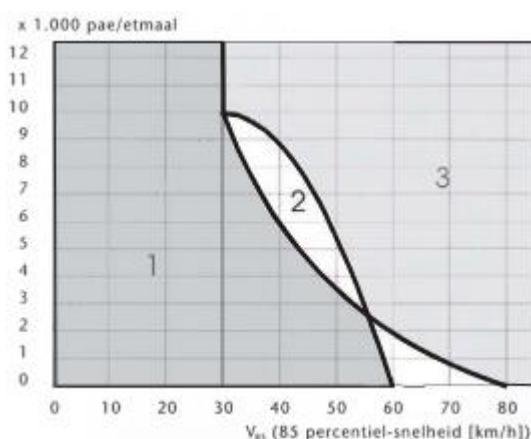
Op verschillende locaties, met name t.h.v. de rotonde N35 x N43 is de oversteekbaarheid op verschillende takken slecht tot zeer slecht wegens een te grote wachttijd (> 15 sec.).

### 2.5.2 Conflicten tussen weggebruikers

Intensiteit en snelheid van gemotoriseerd verkeer zijn belangrijke factoren bij de evaluatie van de verkeersveiligheid van fietsvoorzieningen. In onderstaande grafiek uit het Vademecum Fietsvoorzieningen wordt de mate van scheiding tussen fietsers en auto's bepaald aan de hand van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer ( $v_{85}$  percentielwaarde, of de snelheid waar 85% van het gemotoriseerde verkeer onder blijft), en de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer, uitgedrukt in pae (personenauto-equivalent) per etmaal voor beide rijrichtingen samen.

De intensiteit van het fietsverkeer zelf wordt niet beschouwd als een factor die de noodzakelijkheid van een fietspad beïnvloedt. Hier volgt men de redenering dat het gevaar op een weg niet wordt veroorzaakt door fietsers en dat een weg die veilig is voor weinig fietsers, dat ook is voor veel fietsers.

Bij gebrek aan snelheidsgegevens binnen het onderzoeksgebied wordt de maximaal toegelaten snelheid gehanteerd als  $v_{85}$ .



Figuur 2.35: Keuzegrafiek wenselijkheid fietspaden (bron: Vademecum fietsvoorzieningen)

Hierbij geldt onderstaande onderverdeling:



- Gebied 1: een gemengd profiel (weginrichting zonder fietspaden) is wenselijk. Afhankelijk van andere verkeers- en ruimtelijke kenmerken (b.v. subjectieve veiligheid of de continuïteit van het fietsnetwerk) kunnen fietspaden wenselijk zijn;
- Gebied 2: fietspaden zijn wenselijk. Afhankelijk van andere verkeers- en ruimtelijke kenmerken is een gemengd profiel of een profiel met fietssuggestiestroken aanvaardbaar;
- Gebied 3: fietspaden altijd noodzakelijk. Geen uitzondering omwille van de hoge snelheden en auto-intensiteiten.

Onderstaande tabel geeft de wenselijkheid van fietspaden weer voor de verschillende segmenten. Aangezien er geen gegevens bekend zijn over de  $v_{85}$  wordt de maximaal toegelaten snelheid gehanteerd als parameter. Om te bepalen wat de etmaalintensiteiten zijn wordt teruggevallen op de automatische tellingen van AWV (2016). Hieruit blijkt dat 16u00-17u00 op vrijdag goed is voor een aandeel van ca. 8% van het totale verkeer op etmaalbasis. Voor 14u00-15u00 op zaterdag is dat ca. 7%. Op basis hiervan kan een realistische inschatting worden gemaakt hoeveel verkeer er op etmaalbasis op elk wegsegment rijdt. Om de wenselijkheid voor fietspaden te bepalen wordt gerekend met de drukste etmaalintensiteit op vrijdag dan wel zaterdag.

*Tabel 2.6: Berekening wenselijkheid fietspaden per straat*

Straat	$V_{max}$	Intensiteit/etmaal (beide richtingen)	Grafiekgebied
Stadionlaan	50 km/u	12.500	3
N35 Tweebruggenlaan	70 km/u	28.300	3
Brielstraat	50 km/u	8.400	3
N35 Volhardingslaan	50 km/u	20.500	3
N43 Kortrijkstraat	50 km/u	16.800	3
N43 Kortrijksesteenweg	50 km/u	20.700	3

Uit bovenstaande tabel blijkt dat iedere weg in de omgeving van het projectgebied zich in grafiekgebied 3 bevindt. Hierdoor zijn fietspaden altijd noodzakelijk. Hier is geen uitzondering mogelijk omwille van de snelheden en intensiteiten gemotoriseerd verkeer.

## 3 Toekomstig mobiliteitsprofiel

Het toekomstige mobiliteitsprofiel wordt bepaald op basis van de informatie aangeleverd door de initiatiefnemer, aangevuld met algemene kencijfers uit het Richtlijnenboek (RLB) Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (MOW, 2018), Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG), CROW en/of beredeneerde aannames.

### 3.1 Invulling projectgebied

In het plan-MER worden volgende elementen beschouwd als onderdeel van het planvoornemen:

- Aanduiding van de drie globale zones:
  - De intensieve sportcluster bestaat uit het vernieuwde voetbalstadion, het atletiekstadion en de geherstructureerde sportvelden;
  - De geprogrammeerde parkrand zal bestaan uit een parkzone met strakke inrichting waar verschillende functies samenkomen, zoals een evenementenweide en kinderboerderij. Deze zone vervult eveneens een bufferfunctie tussen zone 1 en 3;
  - De derde zone is het extensief domein en zal een zeer natuurlijke uitstraling hebben gebaseerd op het Leielandschap. Het landschap is minimaal geprogrammeerd en biedt ruimte voor spontane toe-eigening zoals BBQ, fietsen, lopen, vissen, e.d. Dit deel zal ingezet worden voor 'natuurlijk beheer' en kan ecosysteemdiensten ondersteunen zoals waterberging voor het Leiesysteem.
- Aanduiding van het portaal als toegangspoort tot het volledige gebied voor zacht verkeer in het verlengde van de Brielstraat.
- Aanduiding van de stedelijke as voor zacht verkeer (fietsers en voetgangers) tussen de Brielstraat en het Afleidingskanaal van de Leie.
- Mogelijkheid voor private ontwikkeling van maximaal 18.000m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte (bvo) op de stadiongrond:
  - Ontwikkeling van maximaal 15.000m<sup>2</sup> bvo, te verdelen over de functies 'wonen' (maximaal 10.000m<sup>2</sup> bvo) en 'sport- of recreatiegerelateerde commerciële activiteiten, incl. gezondheidscentrum' (maximaal 5.000m<sup>2</sup> bvo);
  - Ontwikkeling van een hotel of vergelijkbare verblijfsrecreatieve functie (tijdelijk verblijf, geen domicilie mogelijk, bv. zorghotel) (maximaal 5.000m<sup>2</sup> bvo).
- Garantie visuele kwaliteit van het stadion en de bijhorende ontwikkelingen: het stadion en de bijhorende ontwikkelingen moeten visueel aantrekkelijk zijn van op de Tweebruggenlaan en moeten als een gesloten geheel ervaren worden, zonder dat hierbij ononderbroken wanden hoger dan de tribunes worden gecreëerd. Hoogte-accnten hoger dan de tribunes zijn mogelijk.
- Mogelijkheid voor een stedelijke ontwikkeling vanaf 01/01/2026 die de portaalfunctie visueel accentueert en ondersteunt aan het portaal in het verlengde van de Brielstraat.

Het voorkeursscenario werd in de scopingnota nog verder uitgewerkt met meer details over de Leieboord, het watersysteem en de jachthaven. Deze worden mee in beschouwing genomen als onderdeel van het planvoornemen.

- Het natuurlijk karakter van de Leie wordt teruggegeven en de attractieve waarde, ecologische waarde en waterbergend vermogen wordt vergroot door per locatie een typeprofiel toe te passen 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 de belevingswaarde van de Leieoever. Afskalving door golfslag wordt voorkomen door een goede oeverstabiliteit met palenschermen of juist hellingshoek.

- In het domein zal een waterpeil tot 8,75m TAW opgezet worden om ondiepe zones aan de randen van de vijvers te creëren waar oevervegetatie tot ontwikkeling kan komen. Dit zal de ecologische waarde van de waterpartijen vergroten en de ruimtelijke kwaliteit verbeteren. Verder kunnen de aan elkaar geschakelde waterpartijen en beek fungeren als waterbuffer en zuiveringsinstallatie voor het hemelwater dat afkomstig is vanuit de parkrand en de intensieve sportcluster. Daarnaast kan er water vanuit de Leie in de waterpartijen worden gepompt d.m.v. een waterpomp dat aangedreven wordt door wind.
- De structuur van de jachthaven zal op korte termijn verbeterd worden door het loskoppelen van de steigers van de oevers en afsluitbare toegangspoortjes met loopplanken te voorzien. Op langere termijn zijn meer mogelijkheden om de gehele jachthaven te herdefiniëren. Het lineaire karakter kan vervangen worden door een compacte jachthaven met bijpassend gebouw. Een bevaarbare ruimte van ten minste 29,9m dient vrijgehouden te worden voor de scheepvaart.

Onderstaande figuur geeft een inrichtingsplan weer van het projectgebied in het voorkeursscenario.



*Figuur 3.1: Eindbeeld na realisatie van het voorkeursscenario*

De ontwikkeling is voorzien in twee fases.

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 (77 woningen) en winkels worden in deze eerste stap voorzien. Tijdens deze fase worden de twee oefenvelden aan het jeugdcomplex en de bestaande parking behouden. De overige sportterreinen worden geherstructureerd. Daarnaast wordt het portaal ter hoogte van de Brielstraat ontwikkeld en een dubbelrichtingsfietspad tussen het atletiekstadion en het Kongoplein aangelegd op de oever van het Afleidingskanaal van de Leie. Ook de ontwikkeling van de geprogrammeerde parkrand en het extensief domein begint, samen met de bouw van een bezoekerscentrum met cafetaria. Verder wordt het minimale scenario voor de jachthaven uitgewerkt, waarbij het eventueel ook mee kan ontwikkelen als een compacte haven indien gewenst. Ten slotte zijn ook twee opties mogelijk voor het pad tussen de huidige parking en het atletiekstadion. Ofwel blijft deze in de eerste fase onveranderd, ofwel maakt

het pad een rechtlijnige verbinding tussen de centrale as en de intensieve parkrand waardoor deze op de huidige locatie van de verhoogde berm van het stadion komt te liggen.

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 een capaciteit van ca. 350 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. Daarnaast worden de geprogrammeerde parkrand en het extensief domein voltooid. Tenslotte blijven ten aanzien van het atletiekstadion twee opties mogelijk: ofwel wordt het bestaande talud weggewerkt en wordt centraal een (continu) pad gelegd 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.

## 3.2 Kencijfers

Onderstaand worden de kencijfers gegeven die gebruikt worden voor het bepalen van de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte.

### 3.2.1 Wonen

---

#### Bewoners

---

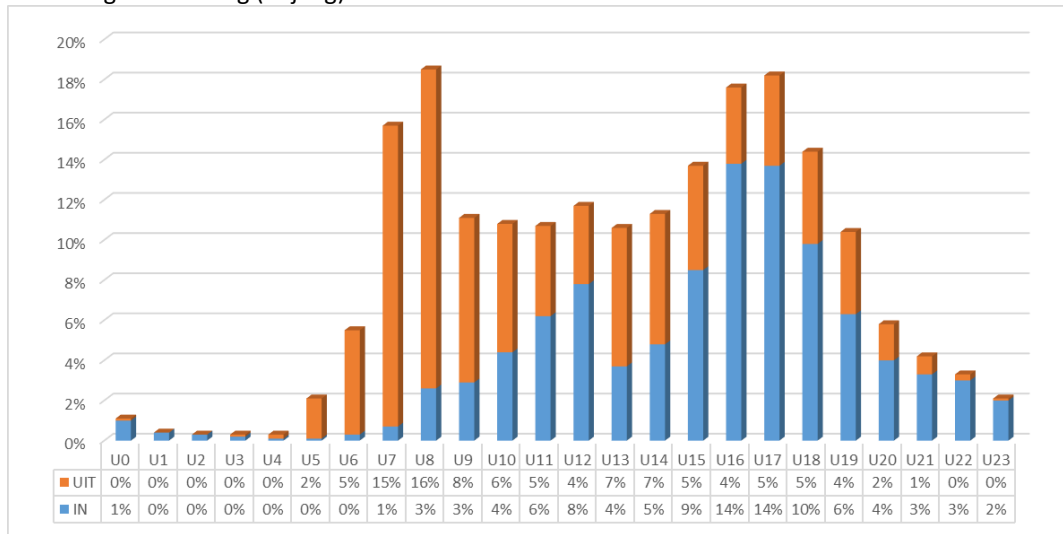
• Aantal inwoners Deinze:	30.906
• Aantal huishoudens Deinze:	13.156
• Gem. huishoudgrootte Deinze:	2,35 inwoners per huishouden
	<i>Bron: Jouw gemeente in cijfers, Deinze (Statistiek Vlaanderen, 2018)</i>
• GAVPPPD <sup>2</sup> in SKSG <sup>3</sup> :	2,23 per persoon per dag
• Modal split:	
○ Te voet	12,4%
○ Fiets (incl. elektrisch)	13,2%
○ Motor	0,1%
○ Autobestuurder	50,3%
○ Autopassagier	18,9%
○ Openbaar vervoer	3,5%
○ Andere	1,6%

---

<sup>2</sup> Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag

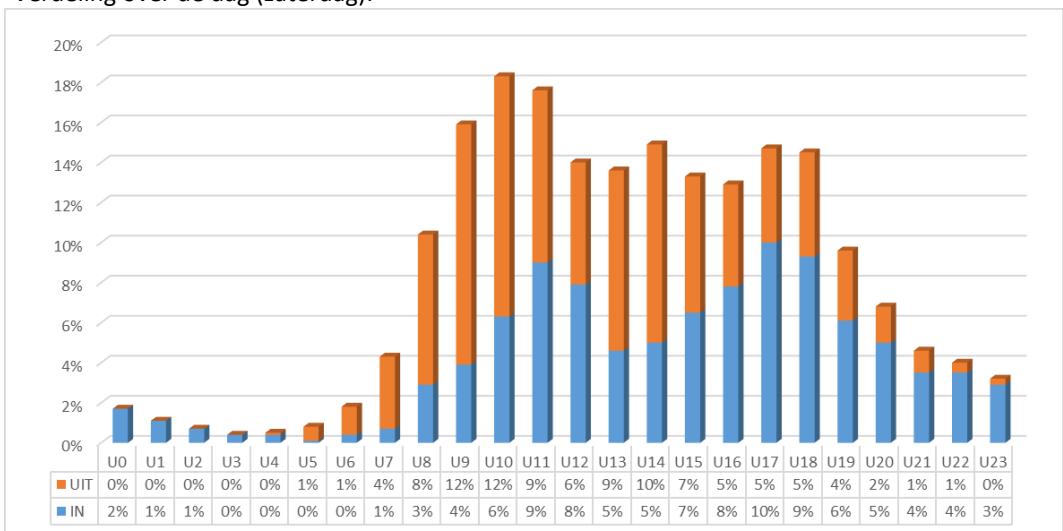
<sup>3</sup> Structuurondersteunend Kleinstedelijk Gebied

• Verdeling over de dag (vrijdag):



Figuur 3.2: Verdeling over de dag (vrijdag) - wonen bewoners

• Verdeling over de dag (zaterdag):



Figuur 3.3: Verdeling over de dag (zaterdag) - wonen bewoners

• Vervoermiddelenbezit:

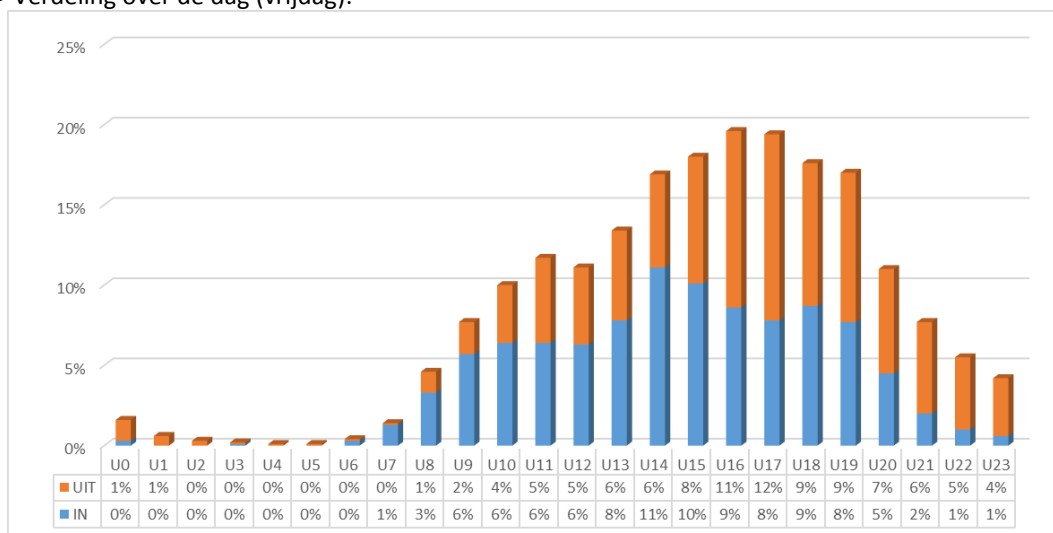
- Auto 1,13 per gezin
- Fiets (incl. elektrisch) 2,23 per gezin

Bron: RLB Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (MOW, 2018)



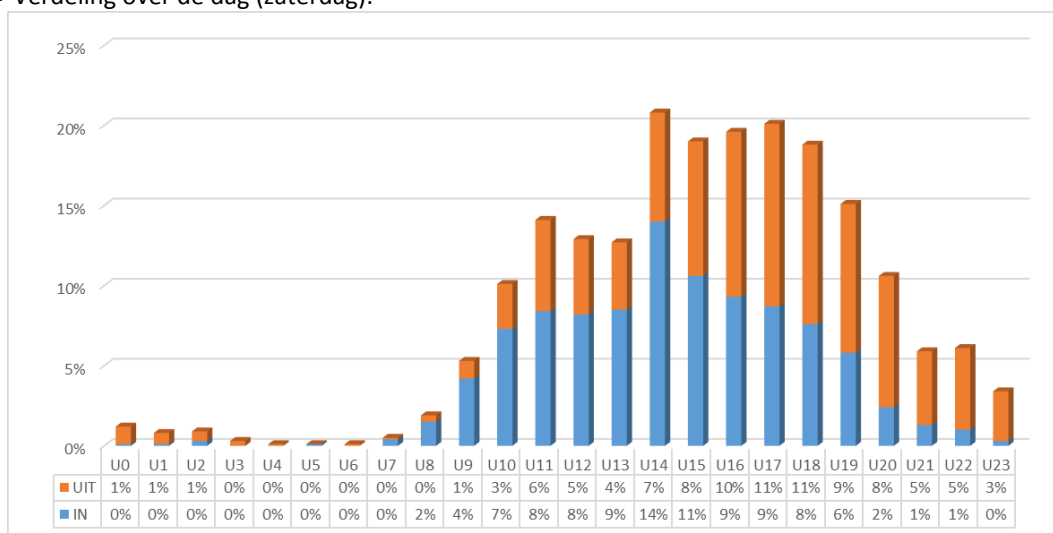
## Bezoekers

- Aantal bezoekers: 0,25 per wooneenheid per dag
- Modal split:
  - Te voet 12%
  - Fiets (incl. elektrisch) 11%
  - Motor 0%
  - Autobestuurder 48%
  - Autopassagier 26%
  - Openbaar vervoer 2%
  - Andere 1%
- Verdeling over de dag (vrijdag):



Figuur 3.4: Verdeling over de dag (vrijdag) - wonen bezoekers

- Verdeling over de dag (zaterdag):



Figuur 3.5: Verdeling over de dag (zaterdag) - wonen bezoekers

Bron: RLB Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (MOW, 2018)

### 3.2.2

## Recreatie

### Werknemers

- Aantal werknemers: 1 per 100m<sup>2</sup> bvo
- Modal split:
  - Te voet 6%
  - Fiets (incl. elektrisch) 5%
  - Motor 2%
  - Autobestuurder 47%
  - Autopassagier 3%
  - Openbaar vervoer 35%
  - Andere 2%

Bron: RLB Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (MOW, 2018)

- Verdeling over de dag:  
*Worstcase-aanname dat werknemers van de functie "recreatie" werken volgens een standaard dagregime en dus aankomen tussen 7u00 en 8u00 en vertrekken tussen 16u00 en 17u00.*

### Bezoekers

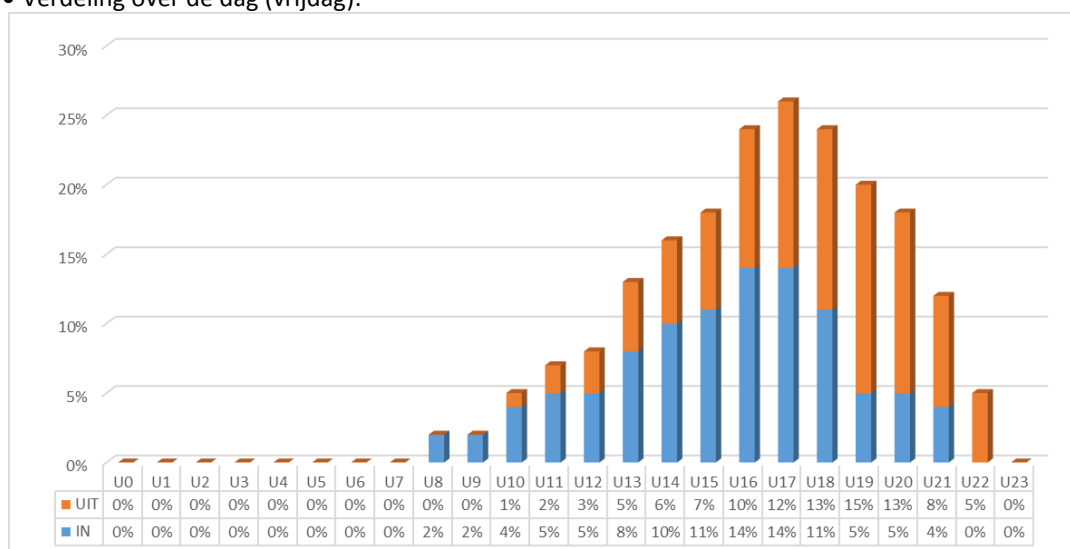
- Gemiddeld aantal bezoekers: ± 150.000 per jaar
- Globale jaarlijkse groei: +2%
- Als hierbij wordt uitgegaan van een worstcase benadering waarbij de bijkomende recreatieve ontwikkelingen zorgen voor 2% jaarlijkse groei, betekent dit over een periode van 5 jaar een groei van ca. 15.600 bijkomende bezoekers op jaarbasis of gemiddeld ca. 300 bezoekers per week extra. Aangenomen dat ca. 10% van daarvan op een werkdag komt en 25% op een weekenddag, geeft dit ca. 30 extra bezoekers per werkdag en ca. 75 bezoekers extra per weekenddag.*

Bron: bereedeneerde aanname

- Modal split:
  - Te voet 14%
  - Fiets (incl. elektrisch) 15%
  - Motor 0%
  - Autobestuurder 33%
  - Autopassagier 31%
  - Openbaar vervoer 3%
  - Andere 4%

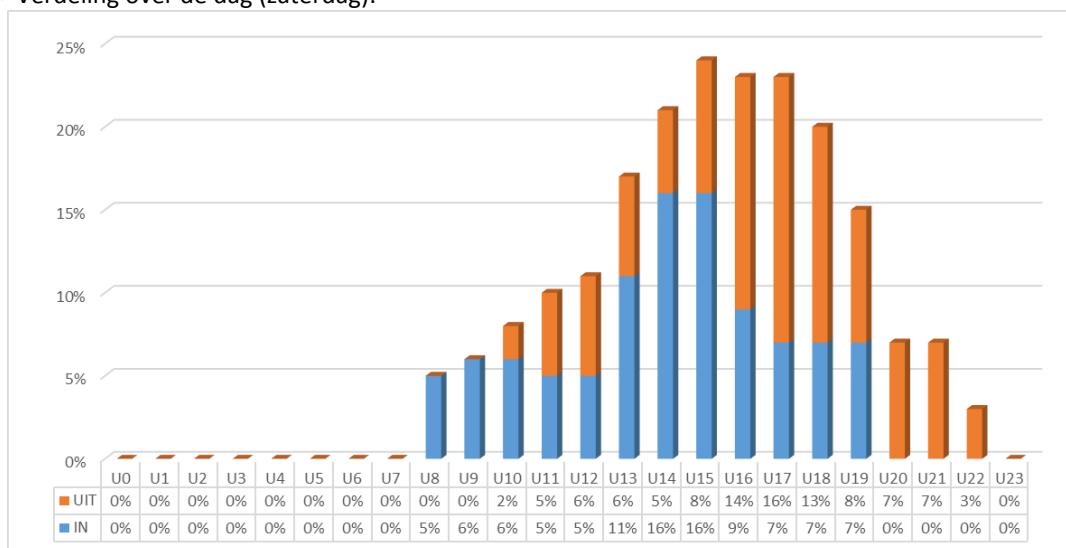
Bron: RLB Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (MOW, 2018)

- Verdeling over de dag (vrijdag):



Figuur 3.6: Verdeling over de dag (vrijdag) - recreatie bezoekers

• Verdeling over de dag (zaterdag):



Figuur 3.7: Verdeling over de dag (zaterdag) - recreatie bezoekers

Bron: aanname a.h.v. "Google Populaire Tijden" en ervaringscijfers met andere attractiepunten

**Leveranciers**

• Aandeel zwaar verkeer:

± 2% van het totaal aantal voertuigen

Bron: RLB Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (MOW, 2018)

3.2.3

**Gezondheidscentrum**

**Werknemers**

• Aantal behandelkamers:

1,33 per 100m<sup>2</sup>

• Aantal werknemers:

1 per behandelkamer

Bron: aanname

• Modal split:

- Te voet 3%
- Fiets (incl. elektrisch) 10%
- Motor 1%
- Autobestuurder 69%
- Autopassagier 2%
- Openbaar vervoer 14%
- Andere 1%

Bron: RLB Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (MOW, 2018)

**Bezoekers**

• Aantal bezoekers:

2 per behandelkamer per uur

Bron: aanname

• Modal split:

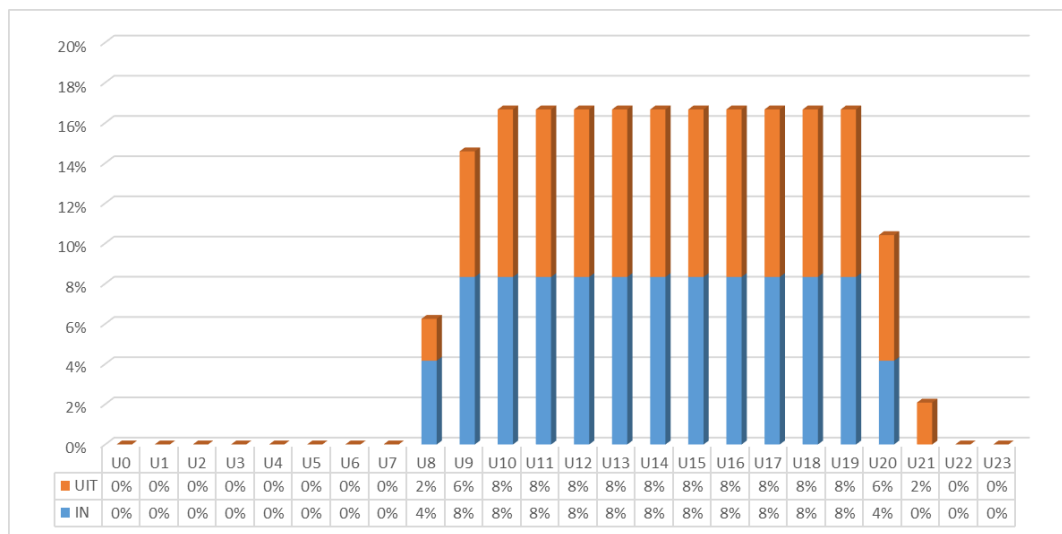
- Te voet 15%
- Fiets (incl. elektrisch) 14%
- Motor 1%
- Autobestuurder 49%
- Autopassagier 17%
- Openbaar vervoer 2%
- Andere 2%

Bron: RLB Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (MOW, 2018)

• Verblijfsduur:

30 min

• Verdeling over de dag (werkdag):



Figuur 3.8: Verdeling over de dag (werkdag) - gezondheidscentrum bezoekers

Bron: Aanname

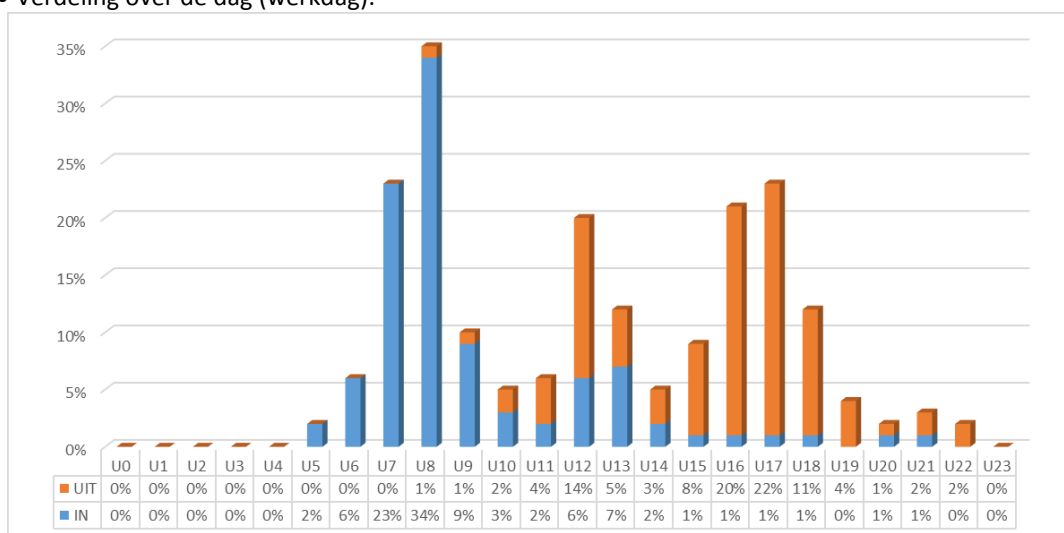
### 3.2.4

#### Kantoren

Voor de functie kantoren wordt uitgegaan van de kencijfers voor kantoren zonder baliefunctie in het RLB Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (MOW, 2018)

##### Werknemers

- Aantal werknemers: 9,09 per 100m<sup>2</sup> bvo
- Modal split:
  - Te voet 7%
  - Fiets (incl. elektrisch) 10%
  - Motor 1%
  - Autobestuurder 68%
  - Autopassagier 6%
  - Openbaar vervoer 6%
  - Andere 2%
- Verdeling over de dag (werkdag):

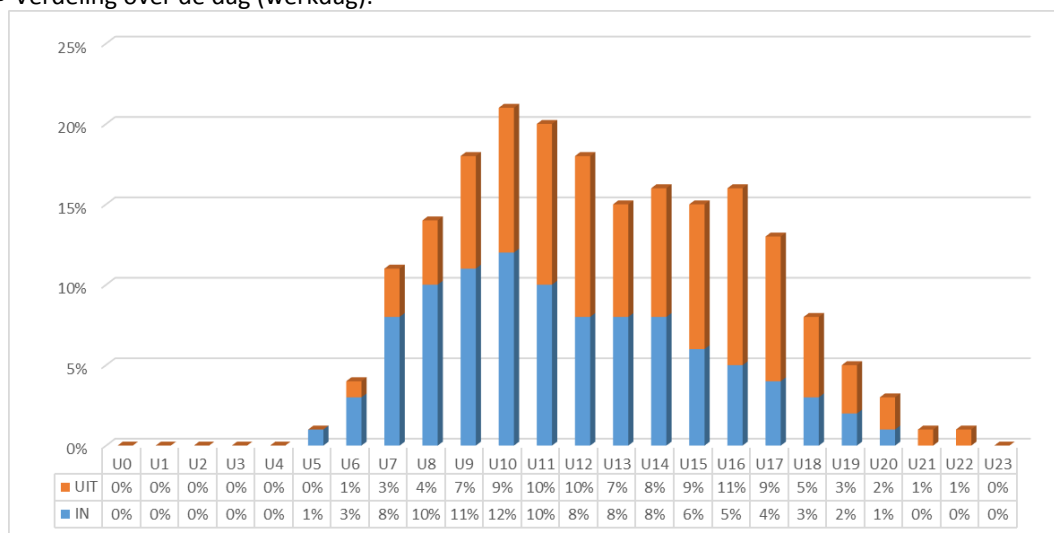


Figuur 3.9: Verdeling over de dag (werkdag) - kantoren werknemers

Bron: RLB Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (MOW, 2018)

### Bezoekers

- Aantal bezoekers: 0,219 per werknemer
- Modal split:
  - Te voet 4%
  - Fiets (incl. elektrisch) 3%
  - Motor 1%
  - Autobestuurder 77%
  - Autopassagier 7%
  - Openbaar vervoer 1%
  - Andere 7%
- Verdeling over de dag (werkdag):



Figuur 3.10: Verdeling over de dag (werkdag) - kantoren bezoekers

Bron: RLB Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (MOW, 2018)

### 3.2.5

#### Kantoorachtigen

Voor kantoorachtige functies wordt aangenomen dat het aantal werknemers de helft bedraagt van de functie 'kantoren'. Inzake modal split, bezoekersaantallen en de verdeling over de dag worden dezelfde kencijfers als voor kantoren aangehouden. Dit komt overeen met de gebruikte kencijfers in diverse MER's en MOBER's voor de ontwikkeling van kantoorachtigen op The Loop in Gent.

### 3.2.6

#### Cafetaria

##### Werknemers

- Aantal werknemers: 1,7 per 25m<sup>2</sup> bvo (excl. keuken, sanitair, etc.)
- Modal split:
  - Te voet 3%
  - Fiets (incl. elektrisch) 4%
  - Motor 1%
  - Autobestuurder 60%
  - Autopassagier 1%
  - Openbaar vervoer 30%
  - Andere 1%
- Verdeling over de dag: Sterk afhankelijk van de openingsuren

Bron: RLB Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (MOW, 2018)

##### Bezoekers

Aanname dat dit geen extra bezoekers zijn, maar bezoekers die zich reeds binnen het domein bevinden. Dit impliceert dat hiervoor geen extra verkeer gegenereerd wordt.



### 3.2.7

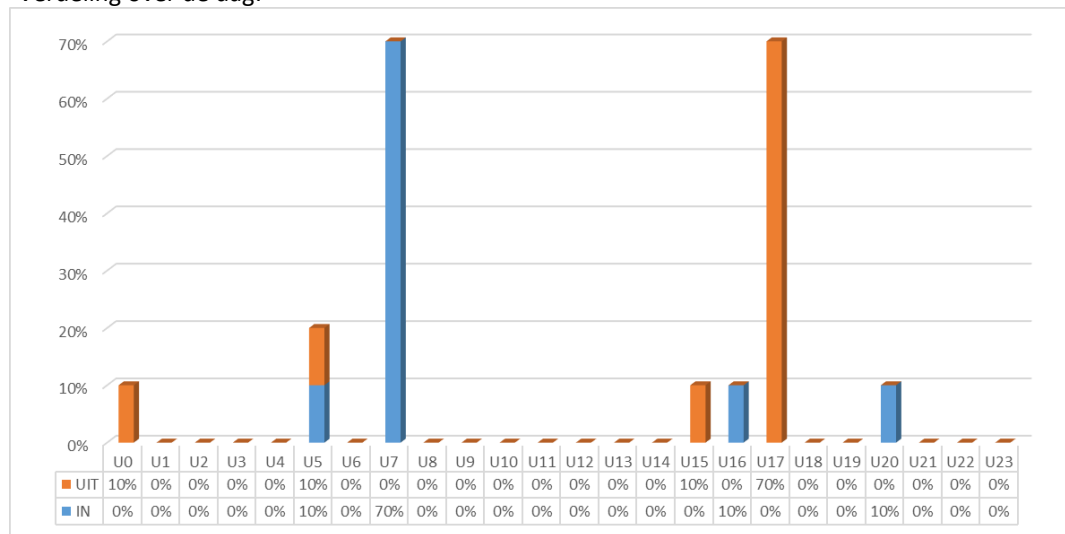
### Hotel

#### Werknemers

- Aantal werknemers: 0,3 per beschikbare kamer
- Modal split:
  - Te voet 3%
  - Fiets (incl. elektrisch) 4%
  - Motor 1%
  - Autobestuurder 60%
  - Autopassagier 1%
  - Openbaar vervoer 30%
  - Andere 1%

Bron: RLB Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (MOW, 2018)

- Verdeling over de dag:



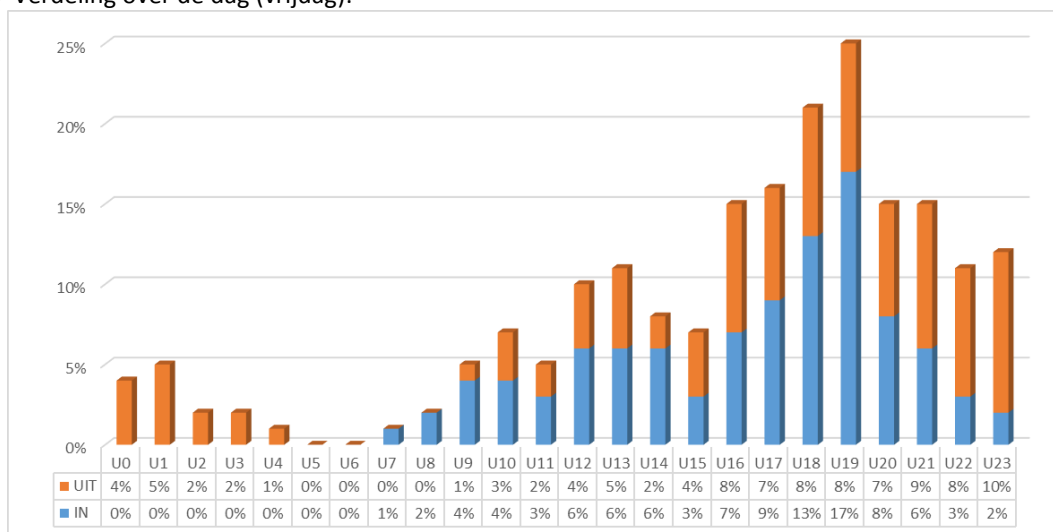
Figuur 3.11: Verdeling over de dag - werknemers hotel

Bron: Aanninge

#### Bezoekers

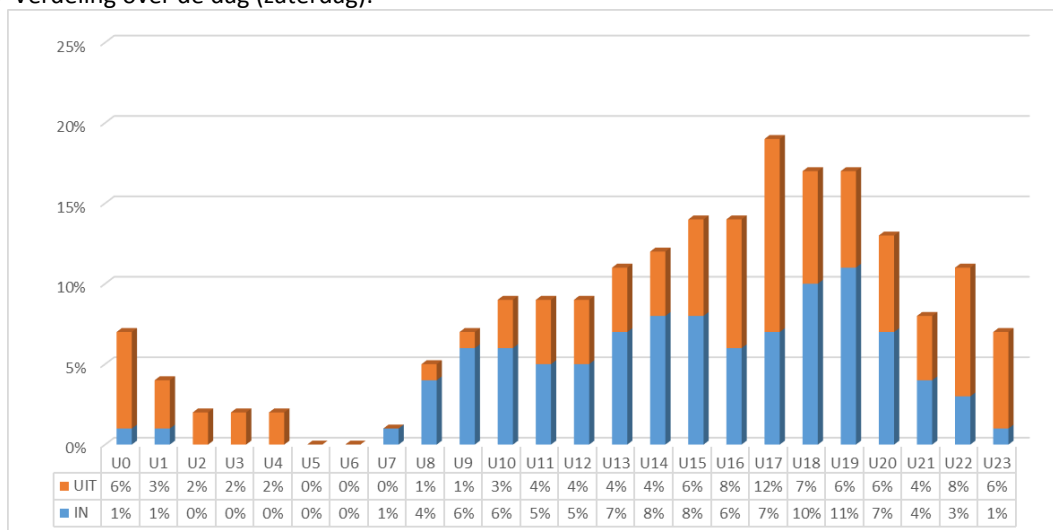
- Aantal bezoekers: 0,5 tot 1,9 bezoekers per kamer
- Modal split:
  - Te voet 14%
  - Fiets (incl. elektrisch) 15%
  - Motor 0%
  - Autobestuurder 33%
  - Autopassagier 31%
  - Openbaar vervoer 3%
  - Andere 4%

• Verdeling over de dag (vrijdag):



Figuur 3.12: Verdeling over de dag (vrijdag) - hotel bezoekers

• Verdeling over de dag (zaterdag):



Figuur 3.13: Verdeling over de dag (zaterdag) - hotel bezoekers

Bron: RLB Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (MOW, 2018)

**Leveranciers**

• Aandeel zwaar verkeer:

± 2% van het totaal aantal voertuigen

Bron: RLB Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (MOW, 2018)

3.2.8

**KMSK Deinze**

Het stadion van voetbalclub KMSK Deinze bevindt zich eveneens in het domein Brielmeersen. De club speelt ca. 20 thuiswedstrijden per seizoen, afhankelijk van het afgelegde parcours in de bekercompetitie en in de reguliere competitie met het al dan niet behalen van play-offs.

Op basis van een observatie (wedstrijd KMSK Deinze – SV Oudenaarde op zaterdag 13/04/2019) zijn er in de huidige situatie tijdens reguliere competitiewedstrijden tot ca. 1.000 supporters aanwezig. De meeste supporters komen toe binnen een uur voor de wedstrijd en gaan weer weg binnen een uur na de wedstrijd. VIP's komen reeds vroeger toe (2 tot 3 uur voor de wedstrijd). We gaan uit van 75% het uur voor/na de wedstrijd en 25% twee uur voor/na de wedstrijd.

Supporters van de bezoekende ploeg komen vooral collectief (supportersbus). Mede afgaand op de geobserveerde indicatie van de parkeerdruk gaan we er vanuit dat voor de thuissupporters het aandeel autobestuurders van vergelijkbare orde als gehanteerd voor bezoekers voor de andere recreatieve doeleinden, zijnde 33%.

Dit is te beschouwen als een representatief supportersaantal voor standaardwedstrijden. Bij absolute topmatches (play-offs, late fase van de beker, etc.) kan het aantal aanwezige supporters oplopen, echter is hier dan sprake van een uitzonderlijke situatie.

Voor deze “uitzonderlijke” situaties kan in theorie worden uitgegaan van een absolute worstcase waarbij de 8.000 plaatsen voor supporters alle bezet zijn. In dergelijk scenario mag op basis van ervaringscijfers met andere voetbalclubs aangenomen worden dat zo’n 10% reeds 3 uur voor de wedstrijd toekomt, ca. 25% 2 uur voor de wedstrijd en ca. 65% het uur voor de wedstrijd. Na de wedstrijd vertrekt ook ca. 65% het uur na de wedstrijd en ca. 35% 2 uur na de wedstrijd. Omdat er voor grote wedstrijden ook meer in groep wordt gereden (ca. 2,5 personen per auto), mag aangenomen worden dat 25% van de supporters autobestuurder is.

*Merk op: Dit is een absolute worstcase en weinig waarschijnlijk op middellange termijn. Ter vergelijking: uit het Plan-MER PRUP Regenboogstadion Waregem (Soresma, 2009), ten behoeve van voetbalclub SV Zulte-Waregem, blijkt dat Zulte-Waregem gemiddeld “slechts” 6.000 tot 7.000 supporters trekt per wedstrijd. Deze club speelt echter al sedert 2005 onafgebroken in de eerste klasse van het profvoetbal. Hierdoor kan gesteld worden dat KMSK Deinze een supportersaantal van 8.000 supporters zelden of nooit zal halen en deze capaciteit vooral is gecreëerd om te voldoen aan de voorwaarden inzake promotie naar de hogere klassen van de Belgische competitie.*

### 3.3 Bijkomende verkeersgeneratie

#### 3.3.1 Standaarddag (zonder voetbal)

Op basis van bovenstaande kencijfers kan de bijkomende verkeersgeneratie worden bepaald. Zoals gesteld in de scopingnota wordt uitgegaan van een ontwikkeling in twee fases. Echter volgt uit de inhoud van fase 2 geen bijkomende functie die verkeer genereren. Onderstaande tabel geeft dus de verkeersgeneratie na fase 1, na fase 2 blijft deze dezelfde. Om de verkeersgeneratie te bepalen wordt er in samenspraak met provincie Oost-Vlaanderen volgende verdeling aangenomen voor de ‘harde’ onderdelen:

- Gezondheidscentrum: 1.500m<sup>2</sup>
- Kleinschalige kantoren: 500m<sup>2</sup>
- Grootschalige kantoren: 1.500m<sup>2</sup>
- Kantoorachtigen: 1.500m<sup>2</sup>

Tabel 3.1: Verkeersgeneratie zonder voetbal

Functie	Vrijdagavondspits 16u00-17u00		Zaterdagmiddagspits 14u00-15u00	
	IN	UIT	IN	UIT
Wonen	15 pae	5 pae	6 pae	11 pae
Recreatie en cafetaria	1 pae	1 pae	7 pae	1 pae
Gezondheidscentrum en kantoren	23 pae	42 pae	0 pae	0 pae
Hotel	5 pae	3 pae	5 pae	2 pae
TOTAAL	44 pae	51 pae	18 pae	14 pae

### 3.3.2 Wedstrijddag (met voetbal)

Op dagen dat voetbalclub KMSK Deinze een thuismatch speelt, wordt uiteraard een grotere verkeersgeneratie verwacht. Deze matches vinden doorgaans plaats op zaterdagavond (20u) en occasioneel op zondagnamiddag (15u). Uitzondering hierbij zijn eventuele bekermatches die wel op een werkdagavond worden gespeeld (20u). De bijhorende verkeersgeneratie vindt dus niet plaats op de drukste uren van de dag.

Op basis van hogervermelde kencijfers betekent dit bij een gemiddelde wedstrijd van ca. 1.000 supporters maximum ca. 250 inkomende autoverplaatsingen binnen het uur voor de wedstrijd en ca. 250 uitgaande autoverplaatsingen binnen het uur na de wedstrijd. En respectievelijk ca. 80 auto's die twee uur voor de wedstrijd toekomen en ook ca. 80 auto's die twee uur na de wedstrijd wegrijden.

Als wordt uitgegaan van een absolute worstcase waarbij de 8.000 plaatsen voor supporters alle bezet zijn, betekent dit ca. 2.000 auto's (4.000 verplaatsingen) waarvan 1300 binnen een uur voor de wedstrijd en evenveel uitgaande binnen een uur na de wedstrijd.

## 3.4 Parkeerbehoefte

Op basis van de verkeersgeneratie en de bijhorende verdelingen over de dag, kan de parkeerbehoefte worden geraamd. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen het gedeelte "wonen", waarvoor eigen parkeerplaatsen en fietsstalplaatsen nodig zijn en de rest van de ontwikkelingen die een gemeenschappelijke parking en stallingsmogelijkheden kunnen delen.

In onderstaande tabel wordt eveneens rekening gehouden met de bestaande parkeerdruk van de Brielsemensen voor de bestaande functies. Deze wordt bepaald o.b.v. de in §3.2 besproken kencijfers.

Tabel 3.2: Parkeerbehoefte vrijdag - auto

	Standaarddag (geen voetbal)	Wedstrijddag (courant)	Wedstrijddag (worst case)
Wonen		88 pp	
Bestaande parkeerdruk en bijkomende ontwikkelingen	154 pp	452 pp	2.094 pp
TOTAAL	242 pp	540 pp	2.182 pp

Tabel 3.3: Parkeerbehoefte vrijdag - fiets

	Standaarddag (geen voetbal)	Wedstrijddag (courant)	Wedstrijddag (worst case)
Wonen		172 fs	
Bestaande parkeerdruk en bijkomende ontwikkelingen	45 fs	186 fs	1.235 fs
TOTAAL	217 fs	358 fs	1.407 fs

Tabel 3.4: Parkeerbehoefte zaterdag - auto

	Standaarddag (geen voetbal)	Wedstrijddag (courant)	Wedstrijddag (worst case)
Wonen		88 pp	
Bestaande parkeerdruk en bijkomende ontwikkelingen	232 pp	487 pp	2.156 pp
TOTAAL	320 pp	575 pp	2.244 pp

Tabel 3.5: Parkeerbehoefte zaterdag - fiets

	Standaarddag (geen voetbal)	Wedstrijddag (courant)	Wedstrijddag (worst case)
Wonen		172 fs	
Bestaande parkeerdruk en bijkomende ontwikkelingen	97 fs	221 fs	1.270 fs
TOTAAL	269 fs	393 fs	1.442 fs



## 4 Mobiliteitseffecten

Om de mobiliteitseffecten ten gevolge van de ontwikkeling van het project in te schatten wordt onderstaand beoordelingskader gehanteerd.

Tabel 4.1: Beoordelingscriteria 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. verkeersstellingen 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 gepland vs. bestaand (verbetering/status quo/ verslechtering) (zie hieronder)
Verkeers-leefbaarheid	Conflicten tussen autoverkeer en langzaam verkeer	Kwalitatieve beoordeling potentieel onveilige situaties en fiets- en voetgangerscomfort	Ongevalsrisico, comfortniveau (kwalitatief)
	Barrièrewerking / oversteekbaarheid	Kwalitatieve beoordeling oversteekbaarheid	Oversteekbaarheid (kwalitatief)
	Parkeerdruk	Vergelijking parkeervraag met -capaciteit	Bezettingsgraad parkings

Tabel 4.2: Significantiekader mobiliteit – beoordeling verzadigingsgraad (bron: MER-richtlijnenboek Mens-Mobiliteit)

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

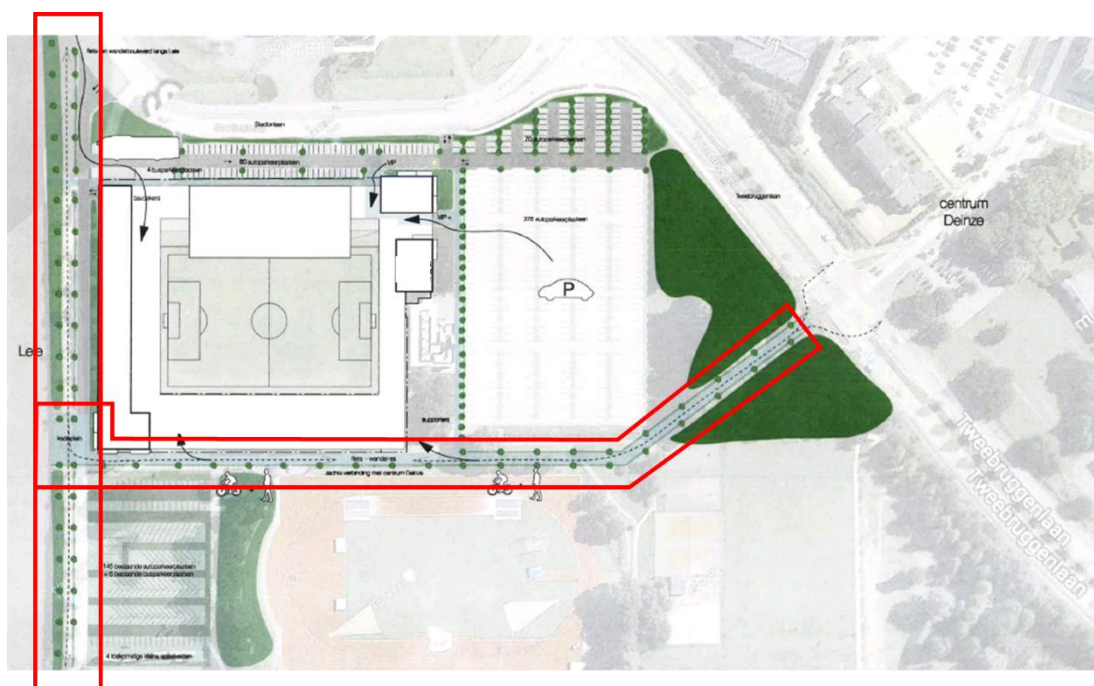
Bij de beoordeling van de verzadigingsgraad van de kruispunten zal gebruik worden gemaakt van het significantiekader uit het MER-richtlijnenboek Mens-Mobiliteit (TML & Antea Group, 2018), dat zowel rekening houdt met de absolute verzadigingsgraad als met de evolutie daarvan t.g.v. het plan. Gezien het 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.

## 4.1 Zachte weggebruikers

Het planvoornemen heeft geen rechtstreekse invloed op de bereikbaarheid te voet of met de fiets op de wegen rondom het domein.

Het enige dat zal wijzigen is de verbinding tussen het kruispunt N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat en het domein. Deze zal versterkt worden en kwalitatiever worden ingericht, waardoor deze verbinding naar voor springt als voorname trage verbinding doorheen het domein. Daarnaast wordt langs de Leie een wandel- en fietsboulevard aangelegd. Beide verbindingen komen samen op een nieuw te realiseren kadeplein aan de zuidwestelijke hoek van het stadion. Er worden verder geen nieuwe verbindingen voorzien.

Onderstaande figuur geeft deze trage verbinding weer op een voorlopig ontwerpplan.



*Figuur 4.1: Versterken dwarse trage verbinding doorheen het domein en aanleg wandel- en fietsboulevard langs de Leie - voorlopig ontwerpplan (bron: ontwerpbundel Goedefro+Goedefro Architecten)*

Het planvoornemen heeft een positief effect op de bereikbaarheid te voet of met de fiets.

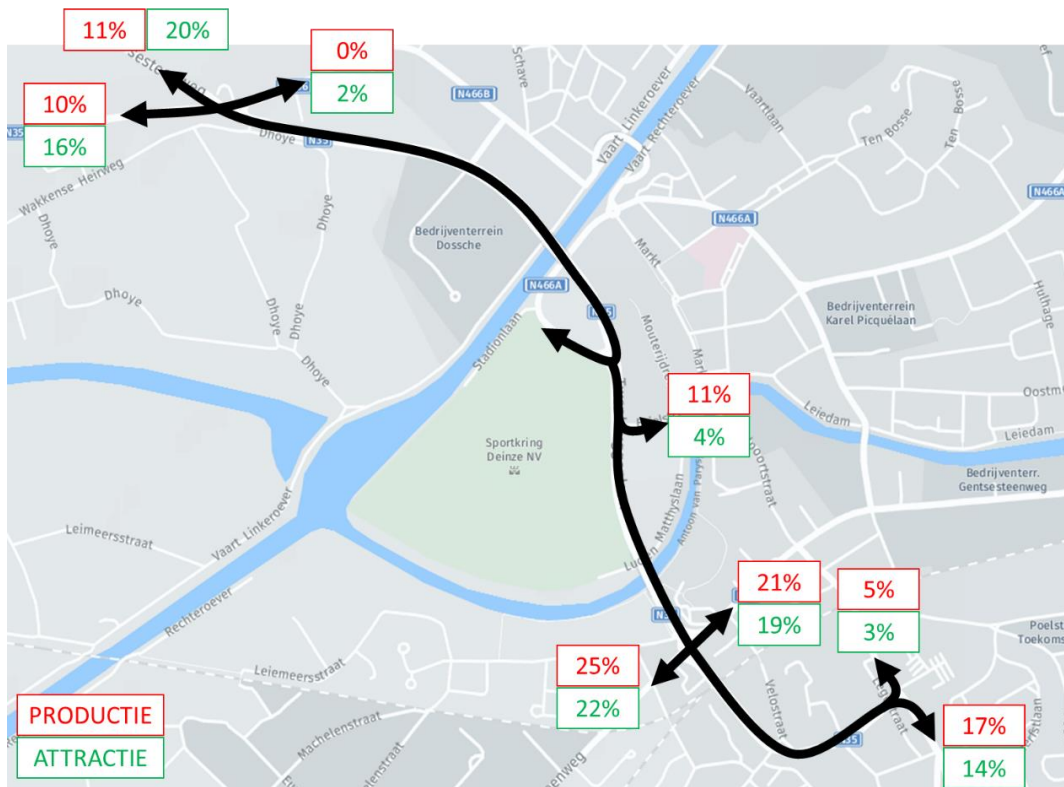
## 4.2 Openbaar vervoer

Het planvoornemen heeft geen rechtstreekse invloed op de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Er worden geen bijkomende trein- of busverbindingen voorzien, noch zal de infrastructuur worden aangepast. Het planvoornemen heeft geen effect op de bereikbaarheid per openbaar vervoer.

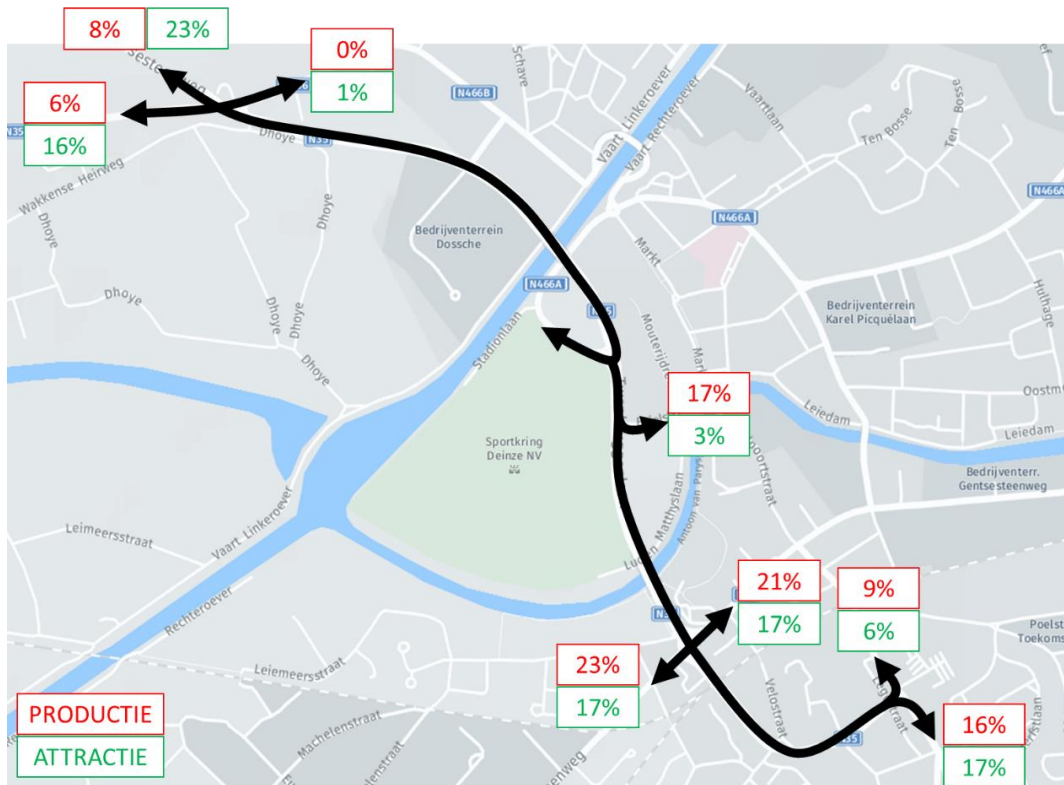
## 4.3 Gemotoriseerd verkeer

### 4.3.1 Toedeling wegennet

Op basis van de kruispunttellingen wordt een inschatting gemaakt van de toedeling vanaf de Brielmeersen naar het omliggende wegennet en de ontsluitende kruispunten. Onderstaande figuren geven deze toedeling weer.



Figuur 4.2: Toedeling wegennet - vrijdag



Figuur 4.3: Toedeling wegennet - zaterdag

#### 4.3.2 Standaarddag (zonder voetbal)

Door de bijdrage aan extra verkeer t.g.v. de ontwikkeling van het planvoornemen, zal ook de verkeersdruk op de ontsluitende kruispunten verhogen. Echter zijn de verkeersbijdrages per uur (maximaal zo'n 120 voertuigbewegingen, waarvan 60 inkomend en 60 uitgaand op vrijdag en ca. 30 extra bewegingen op het drukste uur van zaterdag) klein t.o.v. de bestaande verkeersdruk op de ontsluitende kruispunten. Aangezien niet al deze voertuigen in dezelfde richting rijden of vanuit dezelfde richting toekomen (zie Figuur 4.2 en Figuur 4.3), wordt de bijdrage per kruispunt beperkt ingeschat. Onderstaande tabel geeft de verzadigingsgraden weer van de kruispunten in de toekomstige situatie en de bijhorende significantiescore t.o.v. de bestaande verzadigingsgraden.

Tabel 4.3: Beoordeling toekomstige verzadigingsgraad ontsluitende kruispunten - standaarddag - vrijdag

Kruispunt	Bestaande V/C	Toekomstige V/C	Vershil V/C	Score
	<b>Vrijdag</b>			
N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan	39%	44%	+5%-pt	0
N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter	65%	66%	+1%-pt	0
N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat	39%	40%	+1%-pt	0
N35 Tweebruggenlaan x N43 Kortrijkstraat x N35 Volhardingslaan x N43 Kortrijksesteenweg	68%	70%	+2%-pt	0
N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg	78%	78%	<1%-pt	0

Tabel 4.4: Beoordeling toekomstige verzadigingsgraad ontsluitende kruispunten - standaarddag - zaterdag

Kruispunt	Bestaande V/C	Toekomstige V/C	Vershil V/C	Score
	<b>Zaterdag</b>			
N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan	23%	25%	+2%-pt	0
N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter	53%	53%	<1%-pt	0
N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat	31%	32%	+1%-pt	0
N35 Tweebruggenlaan x N43 Kortrijkstraat x N35 Volhardingslaan x N43 Kortrijksesteenweg	46%	46%	<1%-pt	0
N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg	71%	71%	<1%-pt	0

De verzadigingsgraden van ieder kruispunt verhogen minimaal, de beoordeling en significantiescore is telkens 0. Hierdoor kan gesteld worden dat de bijkomende voertuigen geen effect hebben op de afwikkeling van de desbetreffende kruispunten.

#### 4.3.3 Wedstrijddag (met voetbal)

Er werden geen tellingen uitgevoerd op de uren dat piekurgeneratie op wedstrijdmomenten plaatsvindt. Uit slantellingen die in kader van de MER-ontheffing voor het nabij gelegen Driespoort Shopping in 2018 werden uitgevoerd, is evenwel geweten dat op de N35 er op vrijdag tussen 19u en 20u ca. 30% minder verkeer rijdt dan tussen 16u en 17u en op zaterdag tussen 19u en 20u zo'n 35% minder verkeer dan tussen 14u en 15u.

Vanuit die wetenschap wordt in onderstaande tabellen:

1. een indicatieve prognose gemaakt van de restcapaciteit voor alle inkomende bewegingen (uitgedrukt in pae). Deze zijn via extrapolatie verkregen op basis van de intensiteiten en I/C-verhoudingen uit Figuur 2.25 tot en met Figuur 2.34.
2. de omrekening gemaakt hoeveel % van de verkeersgeneratie (in het uur voor de wedstrijd) er maximum op die richting mag toebedeeld worden; met in het rood de bewegingen waar verwacht wordt dat de restcapaciteit ontoereikend is.

Tabel 4.5: Restcapaciteit voor inkomend verkeer op maatgevende momenten voor recreatie en voetbal

Kruispunt	Richting	Vrijdag	Restcapaciteit in pae		Zaterdag	Restcapaciteit in pae	
		Uur	Tot I/C 80%	Tot I/C 95%	Uur	Tot I/C 80%	Tot I/C 95%
N35 x Stadionlaan	IN LA	U16	120	180	U14	200	260
	IN LA	U19	180	240	U19	250	310
N35 x Stadionlaan	IN RA	U16	150	200	U14	140	190
	IN RA	U19	180	230	U19	180	220
N35 x N466	IN RD	U16	30	100	U14	150	230
	IN RD	U19	130	200	U19	250	330
N35 x N466	IN RA	U16	30	90	U14	90	150
	IN RA	U19	120	180	U19	180	240
N35 x Brielstraat	IN RA	U16	230	280	U14	340	410
	IN RA	U19	240	300	U19	350	430
N35 x Brielstraat	IN RD	U16	700	1.010	U14	620	870
	IN RD	U19	980	1.290	U19	860	1.100
N35 x N43 (rotonde)	IN LA	U16	-40	40	U14	90	190
	IN LA	U19	100	180	U19	250	360
N35 x N43 (rotonde)	IN RD	U16	210	400	U14	180	330
	IN RD	U19	450	640	U19	410	560
N35 x N43 (rotonde)	IN RA	U16	220	330	U14	310	430
	IN RA	U19	330	440	U19	410	530
N35 x Gaverssteenweg	IN LA	U16	0	80	U14	-50	10
	IN LA	U19	130	210	U19	80	140



Tabel 4.6: Maximaal toedeelbaar percentage verkeer i.f.v. restcapaciteit - reguliere wedstrijd 1.000 bezoekers

Kruispunt	Richting	Vrijdag Uur	Restcapaciteit in pae		Zaterdag Uur	Restcapaciteit in pae	
			Tot I/C 80%	Tot I/C 95%		Tot I/C 80%	Tot I/C 95%
N35 x Stadionlaan	IN LA	U16	48%	72%	U14	80%	104%
	IN LA	U19	72%	96%	U19	100%	124%
N35 x Stadionlaan	IN RA	U16	60%	80%	U14	56%	76%
	IN RA	U19	72%	92%	U19	72%	88%
N35 x N466	IN RD	U16	12%	40%	U14	60%	92%
	IN RD	U19	52%	80%	U19	100%	132%
N35 x N466	IN RA	U16	12%	36%	U14	36%	60%
	IN RA	U19	48%	72%	U19	72%	96%
N35 x Brielstraat	IN RA	U16	92%	112%	U14	136%	164%
	IN RA	U19	96%	120%	U19	140%	172%
N35 x Brielstraat	IN RD	U16	280%	404%	U14	248%	348%
	IN RD	U19	392%	516%	U19	344%	440%
N35 x N43 (rotonde)	IN LA	U16	-16%	16%	U14	36%	76%
	IN LA	U19	40%	72%	U19	100%	144%
N35 x N43 (rotonde)	IN RD	U16	84%	160%	U14	72%	132%
	IN RD	U19	180%	256%	U19	164%	224%
N35 x N43 (rotonde)	IN RA	U16	88%	132%	U14	124%	172%
	IN RA	U19	132%	176%	U19	164%	212%
N35 x Gaversesteenweg	IN LA	U16	0%	32%	U14	-20%	4%
	IN LA	U19	52%	84%	U19	32%	56%

Tabel 4.7: Maximaal toedeelbaar percentage verkeer i.f.v. restcapaciteit - (worst case) wedstrijd 8.000 bezoekers

Kruispunt	Richting	Vrijdag Uur	Restcapaciteit in pae		Zaterdag Uur	Restcapaciteit in pae	
			Tot I/C 80%	Tot I/C 95%		Tot I/C 80%	Tot I/C 95%
N35 x Stadionlaan	IN LA	U16	9%	14%	U14	15%	20%
	IN LA	U19	14%	18%	U19	19%	24%
N35 x Stadionlaan	IN RA	U16	12%	15%	U14	11%	15%
	IN RA	U19	14%	18%	U19	14%	17%
N35 x N466	IN RD	U16	2%	8%	U14	12%	18%
	IN RD	U19	10%	15%	U19	19%	25%
N35 x N466	IN RA	U16	2%	7%	U14	7%	12%
	IN RA	U19	9%	14%	U19	14%	18%
N35 x Brielstraat	IN RA	U16	18%	22%	U14	26%	32%
	IN RA	U19	18%	23%	U19	27%	33%
N35 x Brielstraat	IN RD	U16	54%	78%	U14	48%	67%
	IN RD	U19	75%	99%	U19	66%	85%
N35 x N43 (rotonde)	IN LA	U16	-3%	3%	U14	7%	15%
	IN LA	U19	8%	14%	U19	19%	28%
N35 x N43 (rotonde)	IN RD	U16	16%	31%	U14	14%	25%
	IN RD	U19	35%	49%	U19	32%	43%
N35 x N43 (rotonde)	IN RA	U16	17%	25%	U14	24%	33%
	IN RA	U19	25%	34%	U19	32%	41%
N35 x Gaversesteenweg	IN LA	U16	0%	6%	U14	-4%	1%
	IN LA	U19	10%	16%	U19	6%	11%

Om de impact van een wedstrijd te kunnen beoordelen wordt in eerste orde gekeken naar de restcapaciteiten tot een verzadigingsgraad van 80%; de richtwaarde voor vlot verkeer.

Een **reguliere wedstrijd** trekt zo'n 250 auto's aan in het uur voor de wedstrijd (19u-20u). In de aanname dat de verdeling over het wegennet min of meer vergelijkbaar is als deze van het overige recreatieverkeer, is de verwachting dat die 80%-richtwaarde nergens overschreden wordt, noch op werkdagen, noch op zaterdagen. Dit stemt ook overeen met het kwalitatieve inschatting op basis van de uitgevoerde observatie voor de wedstrijd van 13/04/2019. Op grond hiervan kan gesteld worden dat een reguliere wedstrijd lokaal wel een significante hoeveelheid verkeer genereert, doch dat de impact ervan niet tot ernstige afwikkelingsproblemen leidt (effectscore 0 tot -1).

Voor **uitzonderlijke topwedstrijden** ligt dat duidelijk anders. Uitgaande van een volle bezetting worden op dergelijk moment ca. 1.300 toekomende auto's in het uur voor de wedstrijd verwacht. De restmarges om het extra verkeer vanwege een topwedstrijd op te vangen zijn dan naar verwachting te klein; ook vanuit het uitgangspunt dat bij (occasionele) piekmomenten een verzadigingsgraad tot 95% acceptabel is. Zonder maatregelen om het aantal auto's te reduceren, zijn er aanzienlijk negatieve effecten te verwachten op vlak van verkeersafwikkeling (score -3).

#### 4.3.3.1 *Benodigde reductie om tot een acceptabele verkeersafwikkeling te komen*

Op basis van hoger vermelde restcapaciteiten kan ook een inschatting gemaakt worden bij welk bezoekersaantal die drempelwaarden van respectievelijk 80% en 95% bereikt worden.

Op de kruising van de Stadionstraat met N35 wordt de 80%-drempel op vrijdagen reeds snel overschreden.

- Bij behoud van dezelfde aannames inzake autogebruik (33% bestuurders) en verdeling over de tijd als gebruikt voor reguliere wedstrijden bedraagt de maximale stadionbezetting respectievelijk 1.100 supporters op vrijdagavond tot 1.500 supporters op zaterdagavond.
- Onder de aanname dat de kruising aan de Stadionlaan bij reguliere wedstrijden tot 95% verzadiging mag gaan, maar dat alle overige kruispunten niet boven de 80%-richtwaarde mogen komen, wordt een maximum toelaatbaar aantal supporters in de orde van 1.400 op vrijdagavond en ca. 1.800 op zaterdagavond bekomen.

Eens deze grenzen overschreden worden, zijn bijkomende maatregelen nodig om zowel de autobezettingsgraad op te voeren, als het toekomen naar het stadion sterker te verdelen over de tijd.

- Bij aanname van een vergelijkbaar autogebruik (25% bestuurders) en spreiding in de tijd als gehanteerd voor wedstrijden met maximale bezetting, wordt een maximale bezetting van ca. 2.100 supporters op vrijdagavond en ca. 2.800 op zaterdagavond bekomen; eveneens met uitgangspunt dat het kruispunt met de Stadionlaan tot maximum 95% verzadiging mag gaan.
- Er van uitgaande dat bij voetbalmatches op het niveau van KMSK Deinze (1<sup>e</sup> amateurklasse) ter hoogte van het stadion de facto een specifieke verkeersregeling geldt met politiebegeleiding en stewards die alles in goede banen leiden, plus alle overige kruispunten (occasioneel) ook tot 95% verzadiging mogen gaan, kunnen maximaal zo'n 4.400 supporters toegelaten worden op vrijdagavond en ca. 5.600 op zaterdagavond. Ter indicatie: zoals vermeld in §3.2.8 ligt dit laatste qua grootteorde in lijn met het supportersaantal dat eersteklasseclub Zulte-Waregem aantrekt.

Toekomend autoverkeer sterker spreiden in de tijd (vb. via goedkopere parkeertarieven voor wie vroeger toekomt) zal naar verwachting weinig soelaas zal brengen, vermits de benutbare restcapaciteit 2 tot 3 uur voor de wedstrijd kleiner is dan het uur voor de wedstrijd.

Hogere supportersaantallen zijn in functie van de verkeersafwikkeling bijgevolg enkel toelaatbaar indien dit niet leidt tot bijkomende auto's op de besproken kruispunten. Op een volle bezetting met 8.000 supporters betekent dit dat maximum 15% van de supporters zelf met de auto naar de omgeving van het stadion mag rijden. Al de rest moet gebruik maken van collectief transport of een andere vervoerwijze.

De vermelde maxima zijn bovendien enkel toelaatbaar indien er **gelijktijdig geen andere (grote) evenementen** plaatsvinden; noch op het recreatiedomein Brielmeersen zelf, noch in de Brielpoort of elders in de stad.

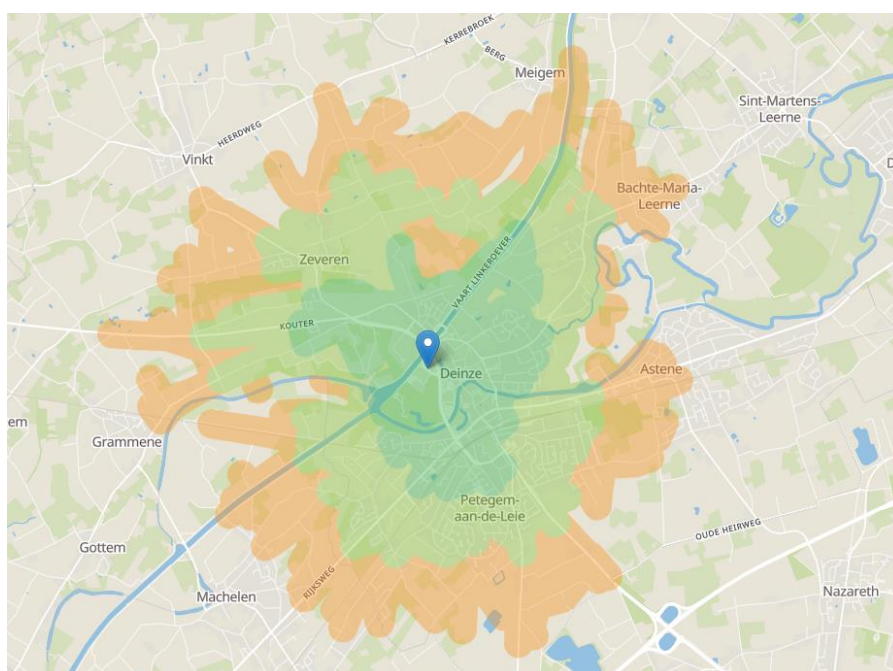
*Aanvullende opmerking: hogervermelde maximale bezettingscijfers zijn louter bepaald vanuit het aspect "verkeersafwikkeling". Op basis van het aspect "parkeerdruk" kunnen deze aantallen nog verscherpt worden. Dit wordt hierna besproken onder §4.4.*

#### Inzetten op alternatieve vervoersmiddelen

Het spreekt voor zich dat er niet moet gewacht worden op occasionele topwedstrijden om in te zetten op minder autoverplaatsingen.

Op basis van de gemiddelde fietssnelheid van 15km/u en de aanname dat een verplaatsing van ca. 20min acceptabel is om een recreatieve verplaatsing naar het voetbalstadion te maken, kan een isochroon worden bepaald voor deze doelgroep. Onderstaande figuur geeft de volledige zone weer die zich binnen 10min, 15min en 20min fietsen van het domein bevindt. KMSK Deinze is een club met een belangrijke lokale verankering en dus is fiets een relevante modus om op in te zetten.

Daartoe is het sterk aangewezen om een voldoende groot aanbod aan fietsstaplplaatsen te voorzien (zie §4.4). Daarnaast zijn een routebegeleidingsplan voor fietsers en communicatie hierover via social media en websites een goede manier om mensen vanuit de omgeving aan te moedigen zich met de fiets te verplaatsen.



Figuur 4.4: Isochronen 10-15-20min reistijd per fiets

Verder kan met een bezoekende club de regeling getroffen worden dat supporters van deze bezoekende club enkel kunnen/mogen toekomen met bussen en geen toegang krijgen tot de parking van het domein. Hierdoor worden bezoekende clubs aangemoedigd hun supporters per geregeld collectief vervoer naar het stadion te laten reizen. Hierbij is het wel van belang dat er voldoende ruimte wordt voorzien om bussen te laten stoppen om reizigers te laten uitstappen en eveneens ergens in de omgeving een voldoende ruime busparking wordt voorzien.

Door extra incentives kunnen ook de eigen (lokale) supporters aangemoedigd worden om voor meer collectief transport te kiezen, bijvoorbeeld via voordeliger parkingtarief bij hogere autobezetting, extra ledenvoordelen voor supporters(verenigingen) die collectief met de bus komen, etc.

*Opmerking: Voorliggend plan-MOBER/MER is niet het juiste forum voor de uitwerking van flankerende maatregelen en aanbevelingen die niet op het niveau van een PRUP kunnen verankerd worden, maar taak zijn van de exploitant. De opmaak van dergelijk pakket aan flankerende maatregelen om alternatieven voor de auto te stimuleren, wordt daarom best verankerd in een "evenementenvervoerplan" waarbij ook afstemming gebeurt met de programmatie van evenementen in het recreatiedomein.*

## 4.4 Impact op parkeerbalans

Het PRUP voorziet (bij opmaak van voorliggende rapportage) een maximum van 350 publieke parkeerplaatsen, plus 1 parkeerplaats per unit voor het woongedeelte. Voor dit laatste wordt een aparte parking voorzien onder het woongedeelte. De publieke parking wordt, afgaand op de beschikbare inrichtingsschetsen, voorzien ten oosten van het stadion.

Onderstaand wordt de balans opgemaakt tussen aanbod en de in §3.4 geraamde behoefte.

Tabel 4.8: Parkeerbalans standaard dag (zonder voetbal)

Onderdeel	Vraag		Aanbod	Balans	
	Vrijdag	Zaterdag		Vrijdag	Zaterdag
Wonen (bewoners)	88 pp		77 pp	-11 pp	
Overige ontwikkelingen (exclusief voetbal)	154 pp	232 pp	350 pp	+196 pp	+118 pp

Tabel 4.9: Parkeerbalans reguliere wedstrijddag - 1.000 supporters

Onderdeel	Vraag		Aanbod	Balans	
	Vrijdag	Zaterdag		Vrijdag	Zaterdag
Wonen	88 pp		77 pp	-11 pp	
Overige ontwikkelingen (inclusief voetbal)	425 pp	487 pp	350 pp	-75 pp	-137 pp

Tabel 4.10: Parkeerbalans topwedstrijddag (worst case) - 8.000 supporters

Onderdeel	Vraag		Aanbod	Balans	
	Vrijdag	Zaterdag		Vrijdag	Zaterdag
Wonen	88 pp		77 pp	-11 pp	
Overige ontwikkelingen (inclusief voetbal)	2.094 pp	2.156 pp	350 pp	-1.744 pp	-1.806 pp

Betreffende fietsparkeren kan geen balans worden opgemaakt. Hiervoor zijn nog geen aantallen vooropgesteld. Uit dit MOBER blijkt dat er voor de woningen minstens 172 fietsstalplaatsen nodig zijn en minstens 97 publieke fietsstalplaatsen.

In functie van voetbal moeten er voor courante voetbalwedstrijden met een 1.000-tal supporters 124 (publieke) stalplaatsen voorzien worden. Op topdagen, waarbij ca. 8.000 supporters verwacht worden, wordt er best (tijdelijke) extra capaciteit voorzien zijn voor het stallen van zo'n 1.270 fietsen.

Belangrijke opmerking hierbij is dat de behoefte voor fietsstalplaatsen wordt opgesplitst per onderdeel van het domein. De fietsstalplaatsen ten behoeve van het voetbalstadion moeten in de directe omgeving van het stadion worden voorzien, fietsstalplaatsen ten behoeve van het recreatiedomein in de directe omgeving van de toegang tot het recreatiedomein, etc.

### 4.4.1.1 Publieke parking

Op **standaarddagen** (zonder voetbalwedstrijd) is de publieke parking van 350 plaatsen ruim voldoende om de behoefte op te vangen. Deze behoefte is, wat betreft het recreatiedomein, nu geraamd op basis van gemiddeld 320 bezoekers per werkdag en gemiddeld 800 bezoekers per weekenddag waarvan ongeveer 45% gelijktijdig aanwezig is.

Op basis van deze balans lijkt de parking sterk overgedimensioneerd, maar omdat op een recreatiedomein bezoekerscijfers sterk kunnen schommelen naargelang het weer en het plaatsvinden van evenementen, is een ruime buffermarge aangewezen.

De beschikbare parking volstaat om de behoefte tot ongeveer 2.000 dagrecreanten op te vangen. Qua grootteorde wordt dit plausibel geacht. Bij occasionele grotere evenementen kan nog altijd worden teruggevallen op de vlakbij gelegen parking van de Brielpoort (capaciteit 550 parkeerplaatsen).

Op dagen met **voetbalwedstrijden** is een publieke parking van 350 plaatsen te klein.

Bij een reguliere speeldag worden er weliswaar “slechts” een 300-tal wagens van supporters verwacht, maar de overige bezoekers van het recreatiedomein moeten uiteraard ook parkeerplaats hebben. Een uitbreiding van de voorziene parking is te overwegen, maar wellicht kan dit tekort ook structureel mee opgevangen worden door inzet van de nabije parking van de Brielpoort.

Bij topwedstrijden worden in een scenario met maximale bezetting maar liefst ca. 2.000 auto's van supporters verwacht, bovenop de parkeerbehoefte van de overige functies in het plangebied. Het hoeft geen betoog dat op dergelijke momenten noch de eigen parking, noch de combinatie met parking Brielpoort deze hoeveelheid wagens zal aankunnen. Ook de inzet van alle andere naburige publieke parkings zal niet volstaan om de behoefte op te vangen.

Als alle publieke parkeerplaatsen uit onderstaande figuur samengeteld worden kom je uit op een aanbod van ca. 1.000 parkeerplaatsen (excl. parkings Brielmeersen). Neem daarbij ook nog de stroken langs de Stadionlaan (tussen N35 en Het Kongoplein) en de N35 Tweebruggenlaan (tussen 1.000m wandelafstand<sup>4</sup> ten noorden en ten zuiden van de Stadionlaan), resulteert dat in ca. 1.520 openbare parkeerplaatsen<sup>5</sup>.



Figuur 4.5: Publieke parkings in Deinze (bron: [www.beleefdeinze.be](http://www.beleefdeinze.be))

Vanuit de hypothese dat maximum 2/3 daarvan (ca. 1.010 plaatsen) 's avonds beschikbaar zouden kunnen zijn voor voetbalsupporters, kom je samen met de eigen parking van 350 plaatsen uit op maximaal zo'n 1.360 wagens die mogen toekomen. Dat stemt pro rata overeen met de behoefte van 5.440 supporters aan 25% autogebruik.

<sup>4</sup> Wordt als aanvaardbare wandelafstand beschouwd tussen parking en bestemming voor evenementen

<sup>5</sup> Ca. 3.120m / 6 m/auto = 520 auto's



Om dat cijfer op trekken naar de 5.600 die als maximum gesteld werd in functie van de verkeersafwikkeling zouden er ca. 1.400 parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn. Optie daarbij is om de 350 voorziene parkeerplaatsen op te trekken naar 400 (eventueel onder de vorm van een onverhard overflowterrein).

Hogere supportersaantallen zijn - net als gesteld vanuit de verkeersafwikkeling - enkel toelaatbaar indien dit niet leidt tot een verhoging van het aantal personenwagens in de omgeving van het stadion. De extra supporters moeten dan overschakelen op collectief transport of de fiets en/of opgevangen worden middels parkeren op afstand (bv. op 's avonds leegstaande parkings van grote bedrijven) en natransport per (shuttle)bus.

Wat dit laatste betreft is er in het inrichtingsplan nu plaats voorzien voor maximum 4 autocars. Dat zijn afgerond 200 supporters of 20% van het supportersaantal bij een reguliere wedstrijd. Voor reguliere wedstrijden zal dat normaliter volstaan, maar bij grote wedstrijden kunnen deze plaatsen hoogstens ingezet worden als halte voor in- en uitstappen, maar zal elders in de buurt een terrein als busparking moeten ingezet worden.

#### 4.4.1.2 *Wonen*

Op basis van het voorziene aanbod wordt er voor het woongedeelte een parkeertekort verwacht van ca. 11 parkeerplaatsen. Dit impliceert dat een deel van de bewoners van de appartementen op de publieke parkeerplaatsen moet parkeren. Gezien de grote restmarge van de publieke parkeerplaatsen is dit in principe mogelijk; tenminste op dagen zonder voetbalwedstrijd. Op dagen met wedstrijd wordt dat wel een probleem.

Hier kan op twee manieren mee omgesprongen worden:

- Ofwel trendvolgend het aantal parkeerplaatsen afstemmen op de vraag en in het PRUP dus meer parking voor bewoners voorzien.
- Ofwel inzetten op een duurzamer verplaatsingsgedrag en in het PRUP een minimum te voorzien aantal plaatsen voor deelwagens opleggen.

*Ter indicatie: Uit studies blijkt dat een particuliere deelauto 4 tot 6 privéwagens kan vervangen. Bij een georganiseerd systeem (zoals Cambio) ligt dit aantal vaak zelfs hoger, tot zelfs het dubbele<sup>6</sup>. Volgens uitgebreid Nederlands onderzoek<sup>7</sup> is er bij bijna 20% van de bevolking interesse voor autodelen. Dit gaat over een zogenaamde bevroagde voorkeur (stated preference). Interesse wil nog niet zeggen dat er daadwerkelijk wordt overgestapt. Het reële potentieel wordt (voorzichtigheidshalve) lager geschat, eerder op zo'n 10%.*

Toegepast op de ca. 88 parkeerplaatsen die nu als behoefte voor bewoners geraamd zijn, betekent dit een potentieel van ca. 9 private auto's die zouden kunnen vervangen worden door een 2-tal deelauto's.

Op basis daarvan kan een parkeerratio van 1 autoparkeerplaats per wooneenheid gehandhaafd blijven, mits toevoeging dat per begonnen schijf van 20 parkeerplaatsen minstens 1 plaats voor een deelwagen wordt voorzien.

---

<sup>6</sup> bron: (Particulier) autodelen, Autopia vzw i.o. Agentschap voor Binnenlands Bestuur - Team Stedenbeleid, 2014

<sup>7</sup> Bron: Mijn auto, jouw auto, onze auto: Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten, Ministerie van Infrastructuur en Milieu - Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, december 2015

## 4.5 Impact op verkeersveiligheid en –leefbaarheid

De verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in de toekomstige situatie wordt getoetst aan de aan de hand van de verschillen in oversteekbaarheid en conflicten tussen weggebruikers t.o.v. de huidige situatie.

### 4.5.1 Oversteekbaarheid

De oversteekbaarheid voor voetgangers wordt gekwantificeerd aan de hand van de gemiddelde wachttijd voor voetgangers voordat de oversteekbeweging kan uitgevoerd worden. Voor deze beoordeling wordt verwezen naar §2.5.1.

Onderstaande tabel geeft het verschil in wachttijd en eventuele wijziging van de beoordeling van de oversteekbaarheid.

Tabel 4.11: Oversteekbaarheid vrijdag - toekomstige situatie

Oversteeklocatie	Richting	Oversteek- lengte	Intensiteit	Wachttijd	Oversteekbaarheid
N35 Tweebruggenlaan t.h.v. rotonde	Noord	7m	793 pae	47 sec.	Zeer slecht
	Zuid	7m	1.210 pae		
Bypass N43 Kortrijkstraat t.h.v. rotonde		4,5m	368 pae	2 sec.	Goed
N43 Kortrijkstraat t.h.v. rotonde	Oost	3m	541 pae	3 sec.	Goed
	West	3m	447 pae		
N35 Volhardingslaan t.h.v. rotonde	Noord	7m	800 pae	26 sec.	Slecht
	Zuid	7m	709 pae		
Bypass N43 Kortrijksesteenweg t.h.v. rotonde		4,5m	116 pae	1 sec.	Goed
N43 Kortrijksesteenweg t.h.v. rotonde	Oost	3m	501 pae	4 sec.	Goed
	West	3m	915 pae		
N35 Volhardingslaan t.h.v. Erasmusatheneum	Oost	4,7m	627 pae	8 sec.	Redelijk
	West	4,7m	583 pae		

Op vrijdag stijgt de wachttijd op sommige locaties met 1 tot 2 seconden. Deze toename leidt niet tot een wijziging van de oversteekbaarheid, aangezien de oversteekbaarheid op deze locaties reeds in de huidige situatie als zijnde slecht tot zeer slecht wordt beoordeeld.

Tabel 4.12: Oversteekbaarheid zaterdag

Oversteeklocatie	Richting	Oversteek- lengte	Intensiteit	Wachttijd	Oversteekbaarheid
N35 Tweebruggenlaan t.h.v. rotonde	Noord	7m	706 pae	28 sec.	Slecht
	Zuid	7m	882 pae		
Bypass N43 Kortrijkstraat t.h.v. rotonde		4,5m	289 pae	1 sec.	Goed
N43 Kortrijkstraat t.h.v. rotonde	Oost	3m	545 pae	2 sec.	Goed
	West	3m	353 pae		
N35 Volhardingslaan t.h.v. rotonde	Noord	7m	658 pae	17 sec.	Slecht
	Zuid	7m	496 pae		
Bypass N43 Kortrijksesteenweg t.h.v. rotonde		4,5m	101 pae	< 1 sec.	Goed
N43 Kortrijksesteenweg t.h.v. rotonde	Oost	3m	485 pae	3 sec.	Goed
	West	3m	633 pae		
N35 Volhardingslaan t.h.v. Erasmusatheneum	Oost	4,7m	493 pae	6 sec.	Goed
	West	4,7m	502 pae		

Op zaterdag stijgt de wachttijd op sommige locaties met 1 seconde. Deze toename leidt niet tot een wijziging van de oversteekbaarheid, aangezien de oversteekbaarheid op deze locaties reeds in de huidige situatie als zijnde slecht wordt beoordeeld.

Het planvoornemen heeft geen effect op de oversteekbaarheid van de verschillende niet-geregelde oversteeklocaties.

#### 4.5.2 Conflicten tussen weggebruikers

Zoals reeds gesteld in §2.5 is het in de huidige situatie al noodzakelijk om iedere ontsluitende weg zoals opgenomen in Tabel 2.6 te voorzien van fietspaden. Door de ontwikkeling van het planvoornemen worden de intensiteiten gemotoriseerd beperkt verhoogd op elk van deze wegen. Hierdoor kan worden aangenomen dat deze noodzaak tot fietspaden niet wijzigt in de toekomstige situatie.

Het planvoornemen heeft geen effect op de noodzaak of wenselijkheid voor fietspaden langs de ontsluitende wegen.

#### 4.5.3 Inrit parking

In het eindbeeld na realisatie van het voorkeursscenario (zie Figuur 3.1) wordt de landschapsparking aan de oostzijde van het projectgebied voorzien en wordt de in- en uitrit aan de noordwestelijke hoek van deze parking georganiseerd. Echter zorgt dit voor mogelijke conflicten. Niet zozeer voor uitrijdend verkeer, mogelijks wel voor inrijdend verkeer vanaf de N35 Tweebruggenlaan.

De afstand tussen het kruispunt en deze (voorlopig) ontworpen in- en uitrit bedraagt ca. 60m. Dit is niet conform Dienstorder MOW/AWV/2012/16 dd. 16/10/2012 "Reglementering van de toegangen tot het gewestdomein" dat een minimumafstand van 70m tot het kruispunt vraagt. "Minimum" want er moet ook rekening gehouden worden met andere aspecten, zoals in dit geval voldoende zicht- en remafstand rekening houdend met de bochtsituatie, plus de benodigde opstelruimte voor voertuigen die de parking willen oprijden.

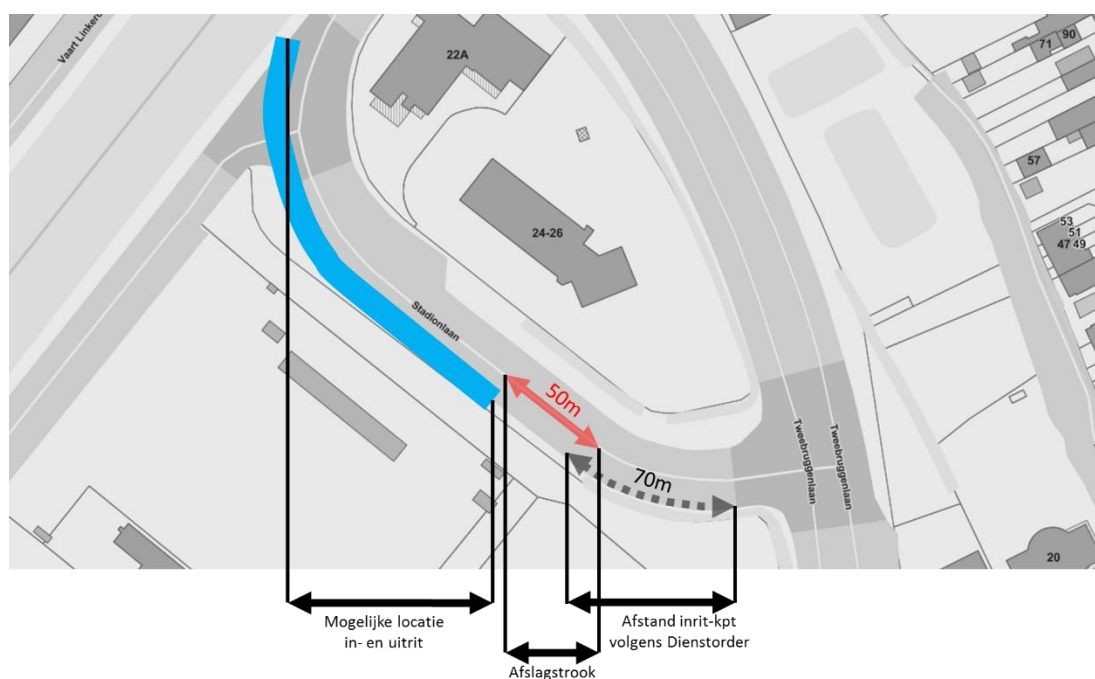
Op basis van de geraamde uurintensiteiten worden tijdens het drukste uur op een standaarddag, ca. 44 auto's verwacht op vrijdag en 18 op zaterdag die de parking zullen oprijden. In dat geval worden hier geen problemen verwacht inzake wachtrij en eventuele terugslag tot op het kruispunt met de N35. De gemiddelde wachtrij bedraagt hier dan slechts 1 voertuig. Wanneer worstcase wordt

uitgegaan van het volledig vollopen van de parking (350 plaatsen) binnen het uur (vb. voor een voetbalwedstrijd) loopt deze wachtrij op tot gemiddeld 2 voertuigen.

Doorgaans zullen dit personenwagens zijn, maar bij evenementen en voetbalwedstrijden zijn er ook bussen te verwachten. Een gemiddelde bus is ca. 15m lang. Reken hier nog een schuwafstand tussen de bussen van ca. 2m bij, dan resulteert dit in ca. 32m benodigde opstellengte voor 2 bussen. Daarnaast wordt worstcase berekend dat de stopafstand van een zwaar voertuig, type vrachtwagen en bus, bij een nat wegdek ca. 18m bedraagt (gerekend aan beginsnelheid 30km/u wat plausibel is net na een kruispunt plus bochtsituatie). Dit impliceert een totale nodige afslagstrook met een minimale lengte van ca. 50m.

Daarnaast wordt vanuit verkeersveiligheidsoogpunt aanbevolen om de afslagstrook pas aan te zetten na de bocht vanaf de N35 Tweebruggenlaan. Dit met het oog op gegarandeerde zichtbaarheid op afremmend verkeer dat afslaat richting parking, voldoende zichtbaarheid op kruisend verkeer komende vanaf Het Kongoplein en om de inrit naar de brandweerkazerne aan de noordzijde van de Stadionlaan vrij te houden. Dit stemt (toevallig) overeen met de minimumafstand van 70m uit het AWV-dienstorder.

De aanzet van de afslagstrook naar de inrit van de parking moet zich dus situeren tussen 70m vanaf het kruispunt met de N35 Tweebruggenlaan en de huidige in- en uitrit. De huidige in- en uitrit zelf kan ook als mogelijke optie worden weerhouden. Onderstaande figuur geeft een indicatie van de mogelijke locatie van de in- en uitrit en de bijhorende afslagstrook van 50m.



Figuur 4.6: Locatie in- en uitrit met bijhorende afslagstrook (bron: Geopunt)

## 5 Sensitiviteit

Hoger gemaakte analyses zijn gebaseerd op telresultaten van april 2019 en steunen op een aantal aannames inzake verkeersgeneratie, modal split en toedeling over het wegennet.

Om de robuustheid van deze resultaten werd zowel de oefening gedaan waarbij:

- gevarieerd werd met de toedeling, gaande van een verdeling met 25% verkeer van/naar het noorden en 75% van/naar het zuiden (via de rotonde) tot een 50/50-verdeling.
- het totale bestaande verkeersvolume verhoogd werd met 10% bij wijze van simulatie van een mogelijke toekomstige autonome groei tegen planhorizon 2025.
- als de combinatie van beide.

Voor standaarddagen (zonder voetbal) resulteert deze gevoeligheidsanalyse niet tot andere conclusies. Daarvoor is het verschil in verkeersgeneratie te klein.

Op wedstrijddagen heeft dit wel degelijk impact, vooral dan de globale verhoging van de achtergrondwaarden met 10%.

- De basisconclusie voor reguliere wedstrijddagen (met 1.000 supporters) blijft ongewijzigd, maar de in §4.3.3 aangegeven marge om op reguliere wedstrijddagen tot maximum 1.800 supporters toe te laten, zakt tot maximum 1.600.
- Voor topwedstrijden daalt occasioneel toelaatbare maximumbezetting van ca. 5.600 naar ca. 5.000 supporters.

## 6 Conclusie en aanbevelingen

Op vlak van bereikbaarheid heeft het planvoornemen een positief effect op de bereikbaarheid te voet of per fiets. De bestaande verbinding tussen de Brielstraat en de Leie doorheen het domein wordt versterkt en er wordt langs de Leie een fiets- en wandelboulevard aangelegd. Beide verbindingen komen samen op een kadeplein langs de Leie en aan de zuidwestelijke hoek van het vernieuwde stadion. Op vlak van openbaar vervoer is er geen effect te verwachten.

De bijkomende verkeersgeneratie zal noch op standaarddagen (zonder voetbal), noch op reguliere wedstrijddagen leiden tot afwikkelingsproblemen. En ook inzake verkeersveiligheid zijn er dan geen significante effecten te verwachten. Rekening houdend met de gevoerde analyses is een bezetting met maximum 1.600 supporters de limiet die op reguliere basis kan worden toegelaten.

Idem wat parkeren betreft. Mits combinatie met de naburige parking Brielpoort en de parkeerplaatsen langs de openbare weg, kan op reguliere speeldagen de parkeerbehoefte zonder noemenswaardige problemen opgevangen worden. Om die nood tot inzet van parking Brielpoort tot een minimum te beperken, wordt aanbevolen om in het PRUP een bijkomende (overflow) parking toe te laten zodat het totaal op (maximum) 400 plaatsen komt.

Boven die limiet van 1.600 supporters zijn er wel afwikkelingsproblemen te verwachten. Op occasionele basis zijn wedstrijden tot maximum 5.000 supporters nog acceptabel te noemen. Voorwaarde is wel dat dan ook (alle) andere publieke parkings in de stad mee ingezet worden. "Occasioneel" is geen vooraf gedefinieerd begrip, maar maximum 10 dagen per jaar lijkt een plausibele richtwaarde.

Indien uitzonderlijk toch meer supporters aangetrokken worden (tot de voorziene maximumcapaciteit van 8.000 supporters), dienen bijkomende flankerende maatregelen genomen te worden zodat de extra supporters geen bijkomend autoverkeer genereren ter hoogte van het stadion. Zo niet dreigt een aanzienlijk verkeersinfarct, zowel inzake verkeersafwikkeling als inzake parkeerdruk.

De hogervermelde gebruiksrestricties worden daarom best mee verankerd in het PRUP.

Beter alternatief dan alle publieke parkings inschakelen, is ook bij kleinere wedstrijden al inzetten op minder autoverplaatsingen. Daartoe is het aangewezen een voldoende groot aanbod aan fietsstalplaatsen te voorzien en een routebegeleidingsplan voor fietsers op te maken en dit ook te communiceren via allerlei kanalen. Een groot aantal inwoners van Deinze woont immers op een fietsbare afstand van het recreatiedomein. Verder kunnen de eigen supporters en met bezoekende clubs regelingen en afspraken gemaakt worden om supporters zoveel mogelijk met georganiseerd collectief (bus)vervoer te laten afreizen naar het stadion. Hierbij is het wel van belang om voldoende ruimte te voorzien om bussen te laten stoppen en ergens in de omgeving een voldoende ruime busparking te voorzien.

De opmaak van een pakket aan flankerende maatregelen om alternatieven voor de auto te stimuleren, is geen voorwerp van voorliggend plan-MOBER/MER en wordt daarom best verankerd in een "evenementenvervoerplan" waarbij ook afstemming gebeurt met de programmatie van evenementen in het recreatiedomein.

Naast de hogervermelde aanbeveling tot uitbreiding van de publieke parkingcapaciteit tot 400 plaatsen, wordt tevens aanbevolen om de parkeervoorschriften voor bewoners licht bij te stellen:

- Ofwel de voorgestelde parkeerratio van 1 parkeerplaats per wooneenheid optrekken naar minimaal 1,1.
- Ofwel de parkeerratio van 1 parkeerplaats per wooneenheid aanvullen met de verplichting om per begonnen schijf van 20 plaatsen minstens 1 parkeerplaats voor een deelwagen te voorzien.



Daarnaast moet de inrichting van de parking en meer bepaald de in- en uitrit worden herzien om de verwachte bezoekersaantallen en types voertuigen te kunnen verwerken. Een inrit op de huidige voorziene locatie is niet wenselijk wegens te kort bij het kruispunt N35 x Stadionlaan gelegen rekening houdend met de bochtsituatie en de nodige lengte voor een afslagstrook van minimum 50m. De aanzet van de afslagstrook naar de inrit van de parking moet zich situeren tussen 70m vanaf het kruispunt met de N35 Tweebruggenlaan en de huidige in- en uitrit. De huidige in- en uitrit zelf kan ook als mogelijke optie worden weerhouden.

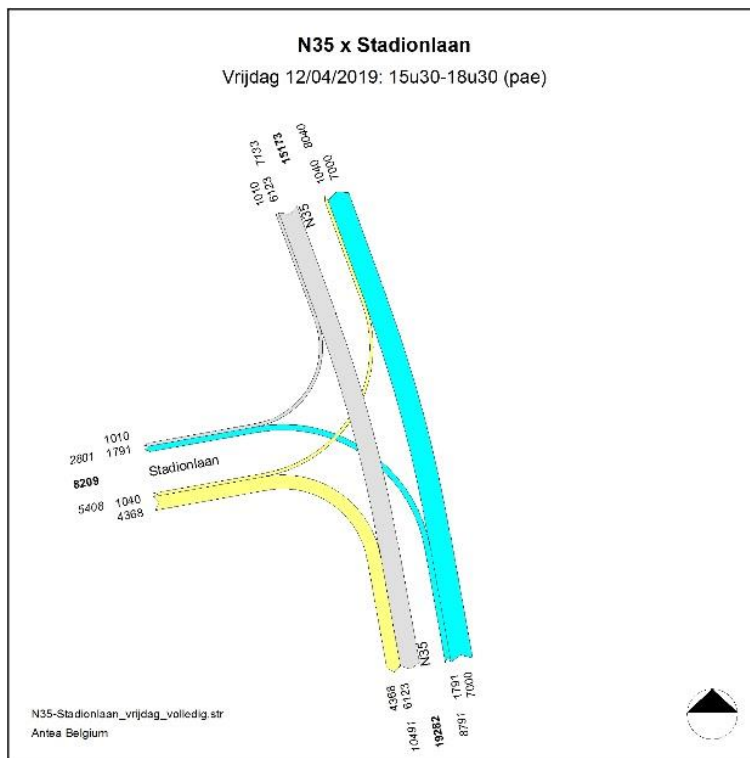
# Bijlage 1

Stroomdiagrammen volledige telperiode

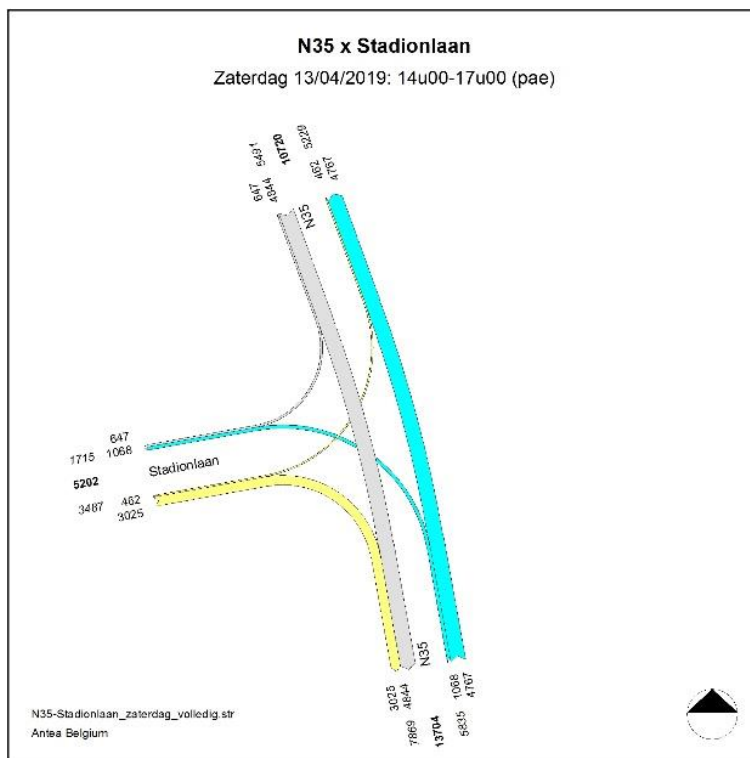
Antea Group

Understanding today.  
Improving tomorrow.

### N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan

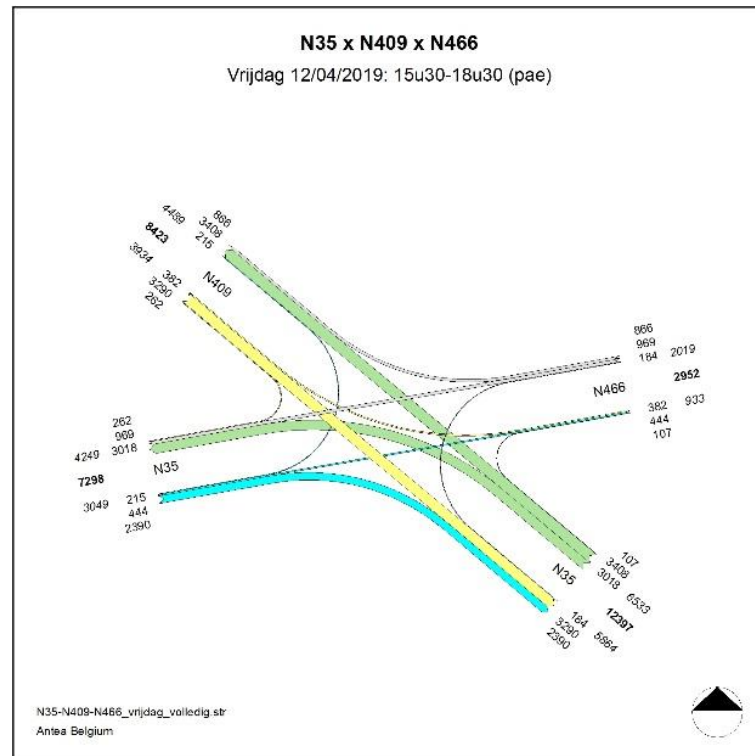


Figuur 6.1: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan - vrijdagavond - volledig meetmoment

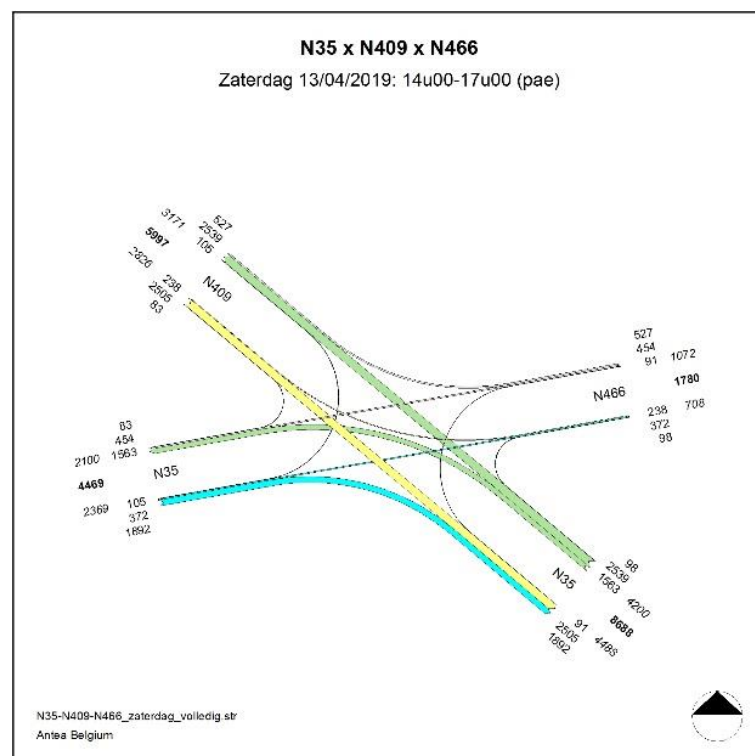


Figuur 6.2: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x Stadionlaan - zaterdagmiddag - volledig meetmoment

**N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter**

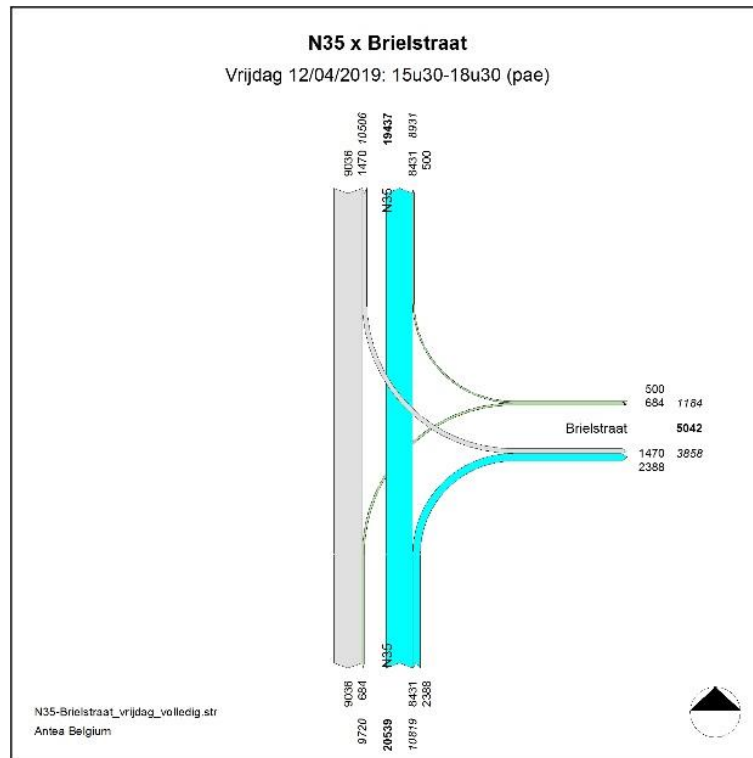


*Figuur 6.3: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter - vrijdagavond - volledig meetmoment*

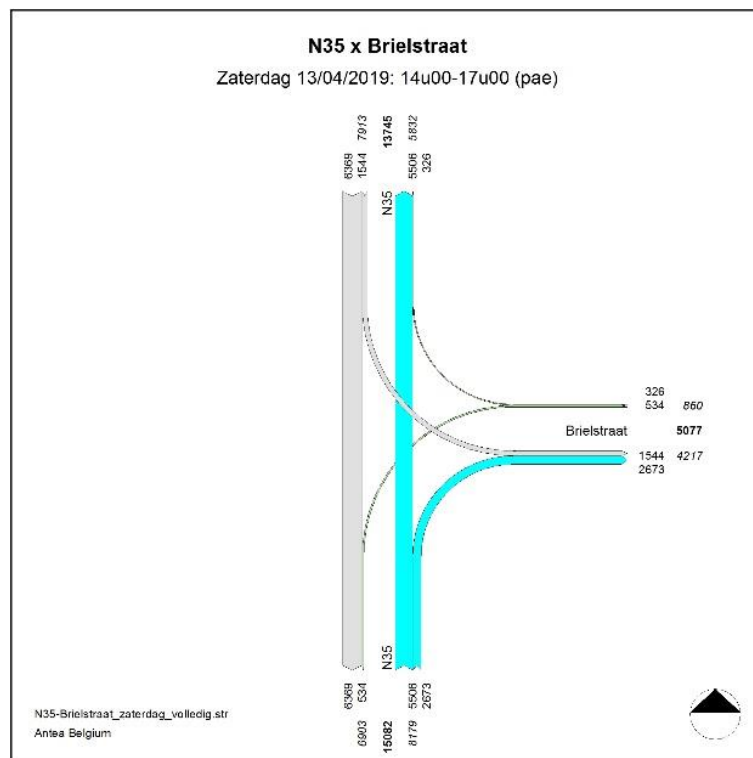


*Figuur 6.4: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x N35 Kouter x N409 Aaltersesteenweg x N466 Kouter - zaterdagmiddag - volledig meetmoment*

### N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat

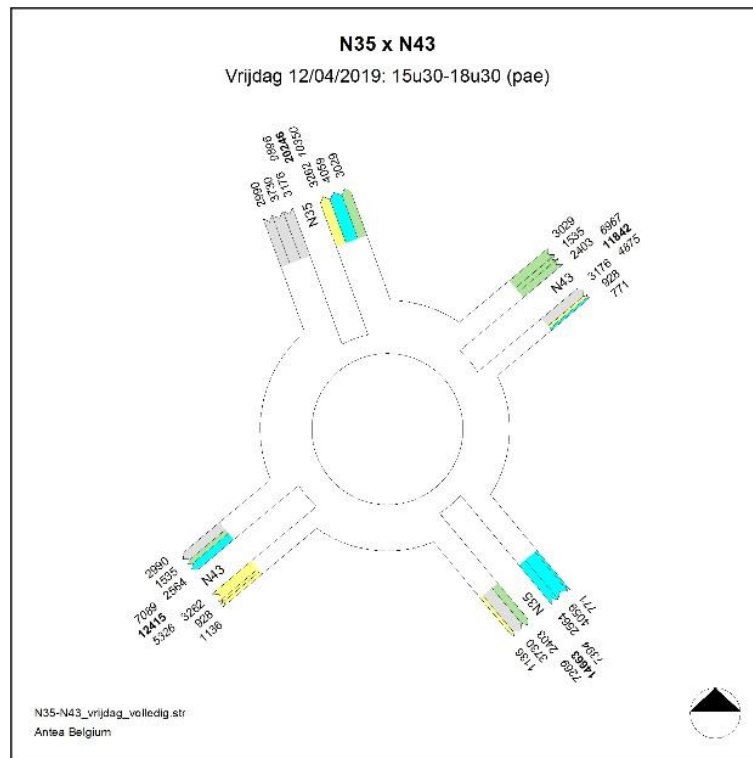


Figuur 6.5: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat - vrijdagavond - volledig meetmoment

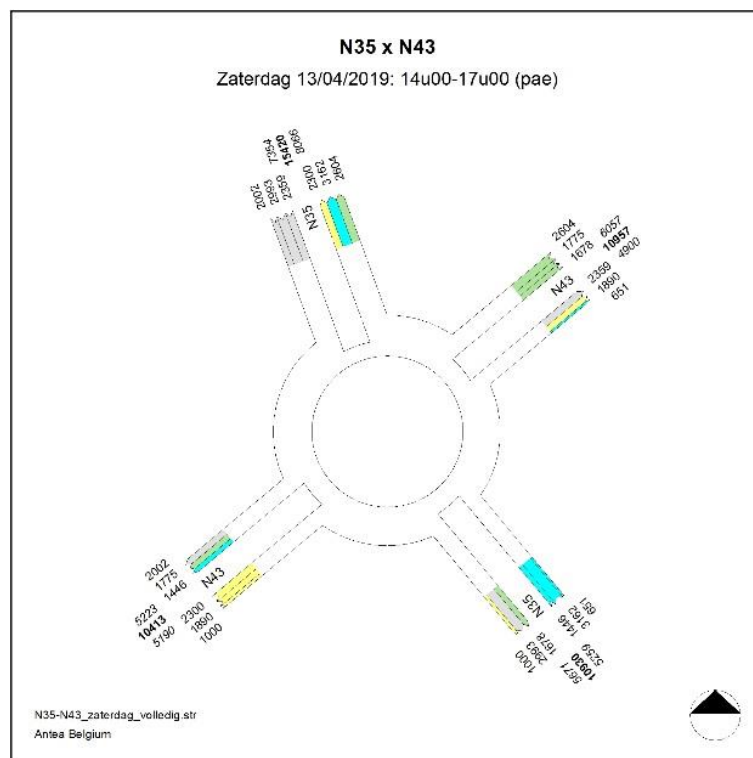


Figuur 6.6: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x Brielstraat - zaterdagmiddag - volledig meetmoment

**N35 Tweebruggenlaan x N43 Kortrijkstraat x N35 Volhardingslaan x N43 Kortrijksesteenweg x Machelenstraat**



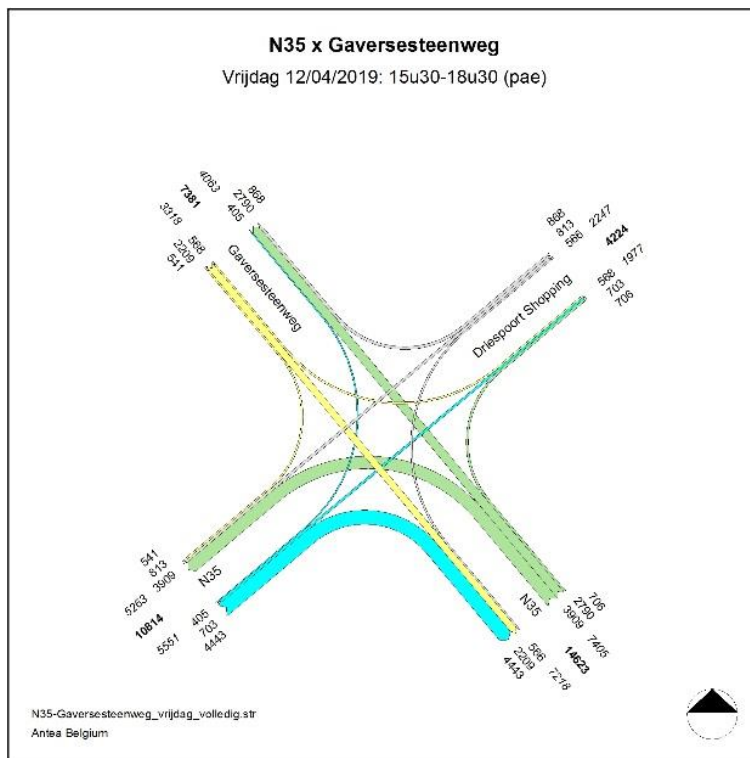
*Figuur 6.7: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x N43 Kortrijkstraat x N35 Volhardingslaan x N43 Kortrijksesteenweg x Machelenstraat - vrijdagavond - volledig meetmoment*



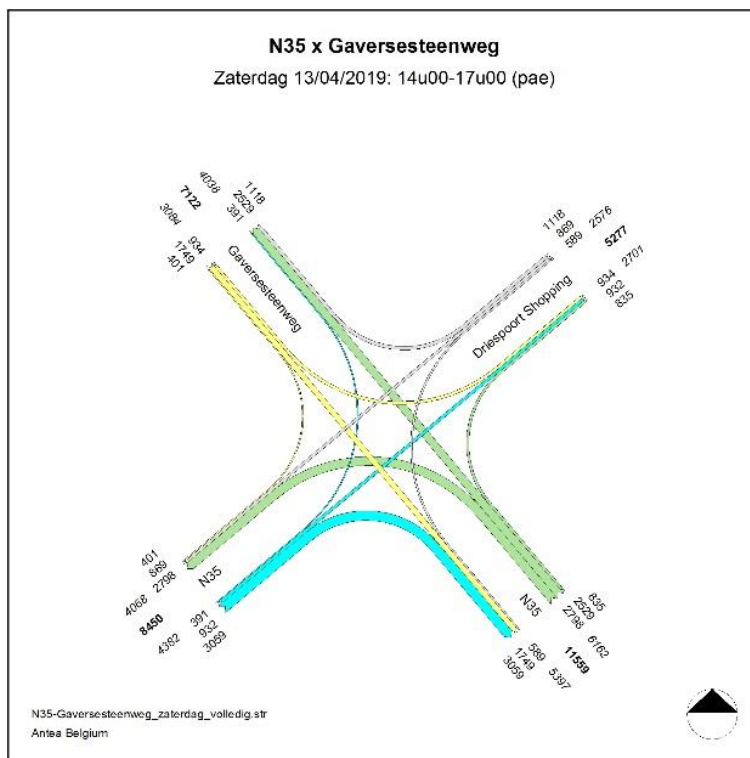
*Figuur 6.8: Drukbeeld N35 Tweebruggenlaan x N43 Kortrijkstraat x N35 Volhardingslaan x N43 Kortrijksesteenweg x Machelenstraat - zaterdagmiddag - volledig meetmoment*



### N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg



Figuur 6.9: Drukbeeld N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg - vrijdagavond - volledig meetmoment



Figuur 6.10: Drukbeeld N35 Volhardingslaan x N35 Gaversesteenweg x Gaversesteenweg - zaterdagmiddag - volledig meetmoment

© Antea Group 2019

Zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van Antea Group mag geen enkel onderdeel of uittreksel uit deze tekst worden weergegeven of in een elektronische databank worden gevoegd, noch gefotokopieerd of op een andere manier vermenigvuldigd.