

Niet Technische Samenvatting

Definitief

Grontmij Vlaanderen
Gent, 13 oktober 2008

Verantwoording

Titel : Niet Technische Samenvatting
Subtitel :
Projectnummer : 246157
Referentienummer : 246157-niet technische samenvatting
Revisie :
Datum : 13 oktober 2008

Auteur(s) :
E-mail adres :
Gecontroleerd door :
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door :
Paraaf goedgekeurd :
Contact : Meersstraat 138A
B-9000 Gent
T +32 9 241 59 20
F +32 9 241 59 30
gent@grontmij.be
www.grontmij.be

III. Afweging locaties voetbalstadion en eventueel gekoppeld programma

1 Selectie van mogelijke locaties

1.1 Werkwijze voor een vergelijkbare analyse van locaties

1.1.1 Methodologische aspecten

Vanuit methodologisch oogpunt is het van belang om te komen tot een vergelijkbare analyse van de locatiealternatieven. Zoals opgenomen in de richtlijnen (28 april 2008, PLMER-0068-RL) werken we met een tragsgewijze objectiverende screening van de locatiealternatieven die door U-place zijn onderzocht, aangevuld met deze die aangemeld werden in het kader van de richtlijnenvergadering. Deze analyse moet volgende inzichten mogelijk maken:

- Ten eerste de beschrijving en de vergelijking van de effecten van het behoud (en uitbreiding) van het huidige stadion en de effecten van de bouw van een nieuw stadion op een andere locatie. Hierbij vergelijken we zowel de effecten van een herlocalisatie als de locatiealternatieven onderling.
- Ten tweede de vergelijking en de beschrijving van de effecten van de bouw van een stadion op een nieuwe locatie, met inbegrip van een flankerend programma.

Om de vergelijkbaarheid te bewaren is het van belang een aanname te maken van het programma van eisen, in het bijzonder de ruimtelijke component hiervan (het ruimtebeslag van het stadion en bijhorende infrastructuur, parkeergelegenheden en interne wegeninfrastructuur (buffercapaciteit om piekbewegingen op te vangen bij aankomst). Voor het programma van eisen is vertrokken van de basiskenmerken van het projectvoorstel van Club Brugge en U-place. De afgeleide kenmerken (vb. aantal supporters per wagen, modal split, ...) die de basis vormen voor de effectbeoordeling zijn gebaseerd op literatuurstudie en kengetallen en kunnen afwijken van deze van het projectvoorstel van Club Brugge en U-place. De gehanteerde cijfers en de resultaten van de verschillende inschattingen verschillen dus van de getallen in het projectvoorstel van Club-Brugge en U-place.

In een **eerste stap** stellen we een minimumprogramma voor als ondergrens voor de selectie van locaties. We leiden dit minimumprogramma af uit het initieel door Club Brugge en U-place voorgestelde programma. Dit betekent concreet dat we locaties die niet onmiddellijk aan de oppervlakenorm van het initiële programma voldoen niet uitsluiten, als ze bijvoorbeeld gelegen zijn op een bestaande of toekomstige as van openbaar vervoer (dan kan immers op een modal shift aangestuurd worden). Op deze wijze kunnen we ook een antwoord bieden op onze eerste vraag: beschrijving en vergelijking van de effecten van een zuiver voetbalprogramma (stadion).

In de **tweede stap** wordt een selectie van haalbare locaties (ten behoeve van een nieuw stadion en eventueel flankerend programma) verder onderzocht op hun milieueffecten uitgaande van een algemene omschrijving van de essentiële programmaonderdelen (zie verder punt 3.1). Hierbij gaan we – op hoofdlijnen - bij de geselecteerde locaties na hoe deze gebieden geschikt zijn om de voorgestelde programma-elementen op te nemen (met andere woorden ruimer zijn dan de initieel gehanteerde ondergrens in oppervlakte). Het kan zo zijn dat de ruimtelijke mogelijkheden variëren van site tot site en op verschillende wijzen een degelijke ruimtelijke organisatie toelaten of randvoorwaarden opleggen. Dit wordt vooral bepaald door criteria die specifiek zijn voor een locatie, zoals sterk grenstellende of voorwaardenstellende elementen omwille van kwetsbare natuur- en landschapswaarden, Hier gaan we, voor alle duidelijk, wel na of en hoe een volledig programma (stadion en flankerend programma) kan ingepast worden en welke de effecten zijn.

Tenslotte maken we op deze analyse nog een toetsing met als uitgangspunt een situatie waarin ook voetbalclub Cercle Brugge een nieuw stadion op een nieuwe locatie zou delen met Club Brugge. Dit is immers ook een situatie die zich normalerwijze zou voordoen als het bestaande Jan Breydelstadion zou omgebouwd worden.

Voor iedere locatie bekijken we dus een voorstel van een stadion van 40.000 bezoekers, wat we ook doen voor de analyse van het Jan Breydelstadion. Ook daar gaan we de effecten na van een uitbreiding naar 40.000 toeschouwers. We spreken ons dus telkens eerst uit over een zuiver 'voetbal'-programma. Het flankerend programma definiëren we vervolgens afhankelijk van de plek (resterende ruimtelijke draagkracht van de plek na invulling van het voetbalprogramma en andere programma's in de omgeving). We gaan hierbij na of het flankerende programma, zoals voorgesteld in het ontwerp kennisgevingsdossier voor het project Oostkamps Baan – stadion Club Brugge K.V. en winkelcentrum binnen deze ruimtelijke draagkracht valt. Voor de site Jan Breydel beoordelen we het voorstel zoals geformuleerd in de haalbaarheidsstudie onder leiding van de Vlaamse Bouwmeester betreffende de herstructurering van het Jan Breydelstadion.

1.1.2 Kanttekening bij de aannames inzake het ruimtelijk programma

In vorige paragraaf gaven we aan dat we werken met aannames inzake het programma. In punt 3.1 lichten we dit verder toe. Van belang is om nu reeds de uitgangspunten voor deze omschrijving aan te geven.

Voor wat **stap 1** betreft nemen we als ruimtelijk programma van eisen voor het stadion en de bijhorende oefenvelden de gegevens van het programma van Club Brugge over.

Zowel in **stap 1** als in **stap 2** passen we ten aanzien van het ruimtebeslag een marge toe op het initiële programma, worstcasescenario (een maximaal ofwel een slechtste gevalscenario). Het door Club Brugge en U-place voorgestelde winkelcentrum, stadion van 40.000 toeschouwerplaatsen en 9.000 parkeerplaatsen betekent immers een verkeersafwikkeling met een vrij hoog aandeel personenwagens in de modal split (vervoerswijzeverdeling) (70 tot 80%) en bij het voorzien van parkeerplaatsen op het maaiveld neemt dit een vrij grote oppervlakte in. We maken een aanname, zoals voorgesteld in de richtlijnen, waarbij we uitgaan van een bijsturing van de modalsplit en wel in deze zin dat er een hoger aandeel aan het openbaar vervoer wordt toegekend terwijl we tevens uitgaan van een meer intensief ruimtegebruik van parkeerplaatsen (in lagen). Dit betekent dat we uitgaan van een, in terreinoppervlakte, beperkter parkeerprogramma.

Voor **stap 2** wordt nagegaan welk flankerend programma (grootschalige kleinhandel, of een recreatief programma of een programma met kantoren en kantoorachtigen met een maximale omvang van 45.000 m², of een combinatie) op deze plaats nog ruimtelijk mogelijk is en worden hiervan ook de milieueffecten ingeschat. Bij de uitwerking van deze stap toetsen we eerst dit programma van eisen.

Tenslotte breiden we in **stap 2** de analyse nog uit. We vinden het belangrijk om in het onderzoek aan te geven welke de ruimtelijke mogelijkheden zijn van de verschillende sites, welke opties ze toelaten. Op deze wijze kan een eventuele vraag om de jeugdopleiding en alle bij een voetbalclub horende velden te groeperen op één site beantwoord worden. En kan, hoewel er primair niet uitgegaan wordt van een 'wenselijk' scenario, ook de vraag beantwoord worden of de sites de ruimtelijke mogelijkheden inhouden om de twee clubs (Club Brugge en Cercle Brugge) te groeperen.

1.2 Globaal onderzoek van mogelijke locaties

In de **eerste stap** worden de locaties geselecteerd op basis van een minimale ruimtelijke behoefte, mogelijkheden van toekomstig ruimtegebruik en een eerste ruwe screening van de milieu-impact. Uit deze eerste stap worden volgende locaties als alternatieven voor de realisatie van een voetbalstadion en eventueel bijhorend programma weerhouden (kaart I):

- De Spie
- Blankenbergse Steenweg West
- Chartreuse
- Oostkampse Baan

Naast de weerhouden locatiealternatieven voor het huidige stadion wordt ook de uitbreiding van de huidige locatie (Jan Breydelstadion) conform het voorstel van de Vlaamse bouwmeester per discipline op zijn milieueffecten beoordeeld.

In een **tweede stap** worden de geselecteerde locaties verder onderzocht op hun milieueffecten uitgaande van een algemene omschrijving van te beoordelen programma (zie verder).

1.3 Te beoordelen programma

Om het te beoordelen programma te definiëren wordt gebruik gemaakt van enerzijds de haalbaarheidsstudie onder leiding van de Vlaamse Bouwmeester betreffende de herstructurering van het Jan Breydelstadion en wordt anderzijds vertrokken van het programma zoals voorgesteld door Club Brugge en Uplace. Voor elke locatie wordt nagegaan wat de milieueffecten zijn van een nieuw of uitgebreid stadion. Daarnaast wordt gekeken naar de milieueffecten als gevolg van de realisatie van een stadion én flankerend programma.

1.3.1 Herstructurering site Jan Breydelstadion

In de haalbaarheidsstudie onder leiding van de Vlaamse Bouwmeester betreffende de herstructurering van het Jan Breydelstadion worden enerzijds de mogelijkheden van een uitbreiding en vernieuwing van het stadion onderzocht. Anderzijds worden een aantal mogelijkheden geformuleerd betreffende een herbesteding van de site. De totale oppervlakte bedraagt ca. 27 ha.

Met betrekking tot de **uitbreiding en vernieuwing** van het stadion worden volgende onderdelen uitgewerkt:

- Onderzoek naar de huidige toestand;
- Technische haalbaarheid van een verhoging van 30.000 naar 40.000 toeschouwers;
- Mogelijkheden voor verbetering commerciële exploitatie;
- Optimalisatie bestaande terreinen bij een capaciteitsverhoging;
- Weerslag op bestaande installaties, mobiliteit en bereikbaarheid, parkeerdruk, omgeving, ...
- Toetsing aan de UEFA normen;
- Advies met voor- en nadelen.

Met het oog op het verhogen van de capaciteit wordt voor **het voetbalstadion** een volledige vernieuwing voorgesteld van de tribunes West en Oost. Hierbij wordt in een 1^{ste} fase een nieuwe hoofdtribune, met uitgebreide businessfaciliteiten, gebouwd aan de oostzijde. In een 2^{de} fase wordt dan de vernieuwing voorzien van de West-tribune. Na deze 2^{de} fase wordt de beoogde capaciteitsverhoging bereikt. Het programma voor de vernieuwde tribunes ziet er als volgt uit:

- de Oost-tribune bestaat uit 3.400 business-seats, 20 skyboxen van elk 40m², extra verbruiksruimtes, een restaurant en interne accommodatie voor beide clubs. In totaal wordt ruim 12.000 m² commerciële ruimte gerealiseerd, verdeeld over de verschillende bouwlagen.

De Oost-tribune als nieuwe hoofdtribune houdt eveneens een verplaatsing in van de hoofdingang (van de Olympialaan) naar de Koning Leopold III-laan. De strook tussen de straat en het stadion wordt hierbij ontwikkeld als ruimtelijke esplanade met langs weerszijden gebouwen voor commerciële voorzieningen (duplex: gelijkvloers en eerste verdieping: totaal 10.000 m²). Bovenop deze winkels is er ruimte voor kantoren en/of appartementen op twee tot drie bouwlagen (ongeveer 7.000 m²).

- de West-tribune is vergelijkbaar met de Oost-tribune, maar zonder business-seats of sky-boxen. Via een centrale promenade op het tweede niveau is de tribune bereikbaar. Op de twee onderste niveaus wordt indoor-sportaccommodatie voorgesteld, gecombineerd met horeca, met een oppervlakte van ongeveer 10.000 m².

Aanvullend wordt een 3^{de} fase voorgesteld, met daarin een grondige vernieuwing van de Noord- en Zuid-tribune alsook een vernieuwing van het dak. Hierbij wordt aangegeven dat – mits een doordachte fasering – bij de uitvoering van deze drie bouwfases geen capaciteitsverlies ontstaat.

Naast een vernieuwing van het voetbalstadion wordt een specifieke invulling gegeven aan de totale site. Hierbij wordt – naast de meer algemene ontwikkeling van kantoren, woningen en andere voorzieningen – een **multifunctioneel in- en outdoor sportpark** voorgesteld. Meer bepaald worden volgende aspecten voorzien:

- een gedifferentieerd aanbod aan openluchtelden: het centrale veld achter de West-tribune kan ingericht worden voor volley-, tennis en/of basketbalterrein;
- een uitbreiding van de indoor-accommodatie thv de West-tribune;
- commerciële voorzieningen gericht op sport en recreatie thv de West-tribune en de nieuwe hoofdingang.

Doorheen het sportpark wordt een patroon van fiets- en voetwegen aangelegd.

Voor wat betreft de aanpak van **piekbelastingen inzake mobiliteit** wordt de opmaak van een evenementen-vervoersplan, met klemtoon op multi-modale verkeersafwikkeling voorgesteld. Uitgangspunt hierbij is dat bij piekbelastingen inzake mobiliteit extra organisatie wordt voorzien en niet de uitbouw van bijkomende infrastructuur. Hierdoor wordt onderscheid gemaakt tussen het permanent functioneren van de site en piekbelastingen tijdens wedstrijden.

Op vlak van **parkeerplaatsen** wordt, op basis van een aantal referentievoorbeelden, een behoefte aan 1500 parkeerplaatsen vooropgesteld. Dit aantal kan bij topwedstrijden nog worden uitgebreid met de parkings ter hoogte van de provincie en de watertoren (bussen), zodat de totale capaciteit 1655 plaatsen wordt. Deze capaciteit is voldoende voor spelers, bestuur, vips, pers en genodigden, politie en hulpdiensten. Daarnaast bestaat de mogelijkheid extra busparkings te voorzien binnen een flexibel systeem (afzetten voor de wedstrijd en afhalen nadien). Verder moet goed georganiseerd evenementenvervoer als aanvulling fungeren op het huidige reguliere aanbod en een eventuele extra frequentie die door De Lijn kan ingezet worden. Een bus-combi-tickets wordt hierbij als mogelijk systeem aangehaald. Daarnaast is de locatie voor heel wat supporters te voet of per fiets bereikbaar. Door supporters af te leiden naar parking op loop- of pendelafstand kan congestie op toegangswegen naar het stadion tot een minimum beperkt worden. Supporters die met de wagen komen dienen afgeleid te worden naar ruime parkings op loop- of pendelafstand, waarbij met openbare voorzieningen, bedrijven of baanwinkels de nodige afspraken moeten gemaakt worden voor meervoudig gebruik op wedstrijddagen.

Een **vlotte bereikbaarheid** wordt uitgewerkt op basis van circulatieschema's. Door voor de wedstrijd de Koningin Astridlaan en de Koning Leopold-III laan als eenrichtingsverkeer in te stellen in de richting van het stadion, verhoogt de aanvoercapaciteit. In noordelijke richting kan hetzelfde concept worden toegepast. Omkeren van de rijrichting na de wedstrijd zorgt voor een vlottere evacuatie. Op het kruispunt van de Expressweg zelf kan een aangepaste verkeersregeling het afslaand verkeer vlotter laten verlopen.

Daarnaast wordt in de studie een beknopt advies geformuleerd met betrekking tot de **herbestemmings- en ontwikkelingsmogelijkheden** van de site bij een eventuele verhuis van de voetbalclub. Indien zou gekozen worden voor een herlocalisatie van de voetbalclub Club Brugge, zijn twee basiscenario's mogelijk voor de huidige site:

- Deze kan herbestemd worden naar woongebied, maar dan dient een oplossing gezocht en gerealiseerd te worden voor Cercle-Brugge en dient de juridisch-planologische bestemming worden aangepast;
- Of kan multifunctioneel worden heringericht, met behoud van een kleiner stadion, ruimte voor een groene long en beperkte ontwikkeling van woningen, kantoren of andere voorzieningen.

1.3.2 Alternatieve locaties

Het programma van de alternatieve locaties wordt opgebouwd, vertrekkende van het projectvoorstel van Club Brugge en Uplace ter hoogte van de Oostkampse Baan. Op basis van het hierboven omschreven projectvoorstel wordt voor de locatiealternatieven volgend te beoordelen programma geformuleerd.

Eenzijds de realisatie van een **stadion** met een capaciteit van 40.000 toeschouwers, met verbonden aan de tribunes de nodige sportieve, administratieve, technische, sanitaire en overige ruimtes. Hier kan ook een commercieel gedeelte in worden verwerkt. Bij de evaluatie van de alternatieven wordt voor het voetbalprogramma uitgegaan van een ruimtebehoefte van grootteorde 6 ha.

Daarnaast worden de milieueffecten in kaart gebracht wanneer samen met een stadion een **flankerend programma** wordt gerealiseerd. Bij de evaluatie van de alternatieven wordt voor het flankerend programma uitgegaan van een ruimtebehoefte van grootteorde 6 ha. Per alternatief wordt nagegaan in hoeverre er nog draagkracht is voor de realisatie van een bijhorend programma (niet noodzakelijk een commercieel programma zoals voorgesteld door Uplace). Op basis van de resterende capaciteit wordt aangegeven wat de milieueffecten zijn van een bijhorend programma en uit welke types activiteiten dit kan bestaan.

Voor het parkeren blijven we rekenen met een oppervlakte van minstens 6 ha (bij zuinig ruimtegebruik) (zie § 2.1). Voor beide scenario's (dus voetbalstadion met en zonder flankerend programma) wordt binnen de discipline mobiliteit aandacht besteed aan de **infrastructurele voorzieningen** en wordt per alternatief onderzocht hoe de ontsluiting naar bestaande weginfrastructuur kan verlopen en welke interne wegenis bijgevolg nog nodig is. Hierbij merken we op dat er een zekere discrepantie in de kennis is ten aanzien van het beeld op de ontsluitende en interne wegenis. Voor de site Oostkampse baan is er een vrij gedetailleerd projectvoorstel uitgewerkt, waarbij een mogelijke inrichting duidelijk wordt en het hieruit voortkomende ruimtebeslag in te schatten is.

Voor de locatie Chartreuse is dit min of meer in te schatten door middel van de ontwikkelingsperspectieven die voor de aanwending van deze site als bedrijventerrein zijn uitgewerkt. Voor de locaties Blankenbergse Steenweg en de Spie is dit onderzoek niet gebeurd. We beschikken niet over een concreet ontsluitingsvoorstel. Aangezien er op beide sites evenwel veel ruimte beschikbaar is kunnen we er vanuit gaan dat de realisatie van een voldoende ontsluiting naar de N31 mogelijk is, zij het na een grondige aanpassing om de interne wegenis en de opvanginfrastructuur (enerzijds buffer wegenis om toekomstig verkeer van de N31 op te vangen en anderzijds de parkeerplaatsen zelf – op maaiveldniveau en/of in lagen). Net zoals dit voor de sites Chartreuse en Oostkampse baan als voldoende wordt beschouwd. We zullen de vergelijking op deze kennis op hoofdlijnen baseren.

Hierbij wordt telkens onderzocht wat de mogelijkheden zijn met openbaar vervoer en welke maatregelen bijkomend te nemen zijn. In de discipline mobiliteit wordt – gerelateerd met de modal split – de **parkeerbehoefte** aangegeven, waarbij het resulterend ruimtebeslag wordt begroot in functie van het aantal lagen van de parking. Hierbij gaan we uit van twee scenario's: een getoetst projectvoorstel Club Brugge-Uplace en een 'bijgesteld' scenario (bijgestuurde modal split).

Per locatiealternatief zullen we ook nagaan welke de eventuele mogelijkheden zijn om ook de jeugdopleiding van één of twee clubs te huisvesten. Hiervoor moet dus ook een programma omschreven worden. We vertrekken hiervoor vanuit de huidige situatie.

Ter hoogte van de huidige site worden volgende **oefenvelden** gebruikt door Club Brugge en Cercle Brugge⁷:

- 8 velden zijn in gebruik door Club Brugge en Cercle Brugge (2*4),
- Er worden twee velden wekelijks extra gehuurd door de clubs,
- 'veld 6' waar de wedstrijden van de beloften en -19-jarigen doorgaan voor Club Brugge en Cercle Brugge.

In het projectvoorstel voor Oostkampse baan worden naast het stadion twee oefenvelden voorzien. Dit volstaat voor de matches van de 1^{ste} ploeg en de beloften en voor de trainingen van de 1^{ste} ploeg. Hierbij is geen ruimte voor trainings- en speelvelden van de jeugdwerking en voor de training van beloften en -19jarigen. Per locatiealternatief wordt daarom aangegeven in hoeverre er ruimte beschikbaar is om dergelijke oefenvelden te realiseren. Op basis van het huidig gebruik van jeugd- en oefenvelden door Club Brugge en Cercle Brugge wordt uitgegaan van een behoefte aan ongeveer 11 jeugd-oefenvelden, dit zijn er 9 meer dan opgenomen in het projectvoorstel voor Oostkampse baan. We ramen een benodigde oppervlakte van 2 ha voor drie oefenvelden (met inbegrip ondersteunende infrastructuur, ruimte rond het veld, toegangen, ...). Dit betekent dat we bijkomende een ruimtebehoefte van **6 ha** rekenen.

Naast de milieueffecten ten aanzien van de **ruimtelijke impact** (ruimte-inname) wordt als **worst case scenario** eveneens de wedstrijdsituatie beoordeeld. Naast het gebruik tijdens wedstrijden, is er ook doordeweeks gebruik (bijvoorbeeld van de oefenvelden). Dit gebruik is niet maatgevend voor de milieueffecten en wordt niet verder besproken.

Concluderend ramen we volgende globale maximale oppervlakten

- voor een volwaardig voetbalstadion, met alle bijhorende ontsluitende en ondersteunende infrastructuur (inclusief parkings), met inbegrip van 2 oefenvelden, maar zonder een flankerend programma en jeugdopleiding op **12 ha**;
- bij medegebruik van de site door Cercle Brugge en groeperen van beide jeugdopleidingen betekent dit een bijkomende ruimte voor jeugd- en oefenvelden nodig maakt, moet grootteorde **6 ha** worden bijgeteld;
- er wordt uitgegaan van een ruimtebehoefte van grootteorde 6 ha voor het flankerend programma. De nodige parkeergelegenheid voor dit flankerende programma is reeds meegeteld in de parkeergelegenheid van het stadion.

Zo komen we globaal, wanneer alle programma-elementen zouden toegepast worden tot een ruimtevrage van grootteorde **20 tot 25 ha**.

Hierbij moet worden opgemerkt dat we evenwel niet kunnen inschatten – en dit is een leemte in de kennis - op welke wijze bepaalde verkeersknooppunten eventueel moeten gereorganiseerd worden of nieuw worden aangelegd. Ook over de precieze ruimtelijk situering van de noodzakelijke infrastructuur voor de (re)organisatie van deze knooppunten kunnen we ons niet uitspreken. We kunnen hier met andere woorden niet bevestigen of deze infrastructuur binnen de nu in het voorontwerp van GRUP voorgestelde afbakening van de planelementen zal gelegen zijn.

⁷ Advies uitgebracht door stedelijke ambtelijke adviesgroep over de studies omtrent een voetbalstadion voor Brugge van 40.000 toeschouwers.

2 Milieueffecten: integratie en eindsynthese

De eindsynthese is getrapt opgevat. Eerst wordt een globaal overzicht gegeven van de aard van de milieueffecten die te verwachten zijn ten gevolge van een voetbalstadion met een capaciteit van 40.000 supporters. Daarna volgt de afweging tussen het behoud en de opwaardering van de huidige locatie van het voetbalstadion (Jan Breydelstadion) versus de herlokalisatie van Club Brugge. Tenslotte worden de mogelijke nieuwe locaties die op basis van het globaal onderzoek zijn weerhouden en diepgaander op hun milieueffecten zijn beoordeeld, besproken en afgewogen op hun milieueffecten. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt, zoals opgenomen in de richtlijnen, tussen de effecten van een voetbalstadion enerzijds en de effecten van een voetbalstadion met een flankerend programma anderzijds. Aanvullend beoordelen we ook de opties om bij herlokalisatie ook de site te laten gebruiken door Cercle Brugge en de jeugdopleidingen te groeperen op de site. Deze deelluiken van dit hoofdstuk resulteren in een finale eindconclusie.

2.1 Algemene milieueffecten

De milieueffecten ten gevolge van de realisatie van een voetbalstadion en eventueel flankerend programma situeren zich op diverse vlakken en kunnen gerelateerd worden met diverse te onderscheiden 'fasen'.

2.1.1 Tijdens de werken voor de realisatie van het voetbalstadion

Zowel werkzaamheden voor de realisatie van een voetbalstadion als deze voor de uitbreiding van het bestaande brengen milieueffecten met zich mee zoals verstoring, verkeershinder door werfverkeer, grondverzet, ... Deze milieueffecten zijn van ondergeschikt belang op plan-MER-niveau, waarbij het gaat om tijdelijke effecten die minder afhankelijk zijn van een specifieke locatie. Deze milieueffecten zijn bijgevolg bij de afweging van de voorliggende locaties niet meegenomen.

2.1.2 Na realisatie van het voetbalstadion

- Voetbalstadion buiten gebruik – milieueffecten door **aanwezigheid infrastructuur**
Het voetbalstadion zal gedurende belangrijke perioden niet in gebruik zijn. Gedurende deze perioden zijn de milieueffecten van het voetbalstadion enkel en alleen te wijten aan de aanwezigheid van de infrastructuur (stadion + parking + aanverwante). Deze milieueffecten zijn gerelateerd aan ruimtebeslag (verlies van ecologisch waardevolle percelen, verlies van landbouwgrond, onteigening van woningen, bijkomende verharding en gerelateerde gevolgen (t.a.v. waterkwantiteit) en hiermee gerelateerde effecten zoals versnippering, barrièrewerking, wijziging ruimtelijke en landschappelijke samenhang, wijziging perceptie en belevingswaarde, ... Deze effecten zijn zeer sterk gerelateerd met de locatie en de wijze waarop buiten de voetbalmatches de site in gebruik zijn (lichtverstoring, enz...) bijvoorbeeld bij jeugd- en oefenmatches, trainingen of andere. Indien het een locatie betreft die momenteel reeds ingenomen is door infrastructuren, zijn de milieueffecten op dit vlak veel beperkter. Betreft het echter een locatie gelegen in de open ruimte, dan zijn de effecten op dit vlak aanzienlijk.

- Voetbalstadion in gebruik – milieueffecten door **gebruik infrastructuur**
Op het ogenblik dat het voetbalstadion in gebruik is – hetzij voor een voetbalmatch, hetzij voor een ander evenement (bvb muziekoptreden) – treedt belangrijke verstoring (geluid, licht) op. Deze verstoring treedt niet alleen op tijdens de match / evenement, maar ook – en vaak zelfs sterker – ervoor en erna. Het betreft immers sterk verkeersgenererende activiteiten. Dit grote aandeel verkeer zal niet alleen een belangrijke impact hebben op de verkeersafwikkeling op dat ogenblik, maar ook op het geluids- en luchtklimaat. De effecten door het gebruik van het voetbalstadion situeren zich bijgevolg enerzijds op het vlak van mobiliteit (doorstroming, verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid) en anderzijds op het vlak van verstoring van / hinder voor zowel de mens (omwonenden ter hoogte van het voetbalstadion en de ontsluitingswegen) als de fauna (verstoringgevoelige soorten zoals bijvoorbeeld avifauna en vleermuizen).
Deze milieueffecten treden slechts met een **vrij lage frequentie** op – gerelateerd met de frequentie van gebruik van het stadion wanneer slechts één club ervan gebruikmaakt⁸. Dit heeft tot gevolg dat de significantie van deze effecten afhankelijk van de frequentie van gebruik wijzigt. Wanneer een nieuw voetbalstadion op een nieuwe locatie zou gebruikt worden door twee clubs neemt de frequentie van het effect toe. Niettegenstaande de belasting door een wedstrijd van Cercle Brugge geringer is dan deze van Club Brugge, blijft dit toch voor sommige aspecten vrij gelijkwaardig (bijvoorbeeld lichtverstoring, in en rond het stadion).

De effecten ten gevolge van het gebruik van het stadion zijn voor een groot gedeelte intrinsiek aan het stadion en bijgevolg - in zekere zin - onafhankelijk van de locatie. De geluids- en lichtproductie tijdens een voetbalmatch zal immers op elke locatie dezelfde zijn. Ook zal het verkeersgenererend effect – onafhankelijk van de locatie – groot zijn. Al naargelang de locatie varieert wel de aanwezigheid van **verstoringgevoelige receptoren** (mens, fauna), wat maakt dat de locatie een (zeer belangrijke) rol speelt. Ook het aanbod aan openbaar vervoer zal hierbij een belangrijke rol spelen – wat in belangrijke mate locatie afhankelijk is. Om de hinder te beperken is sowieso – bij elk van de voorliggende locaties – de realisatie van een **gesloten voetbalstadion** noodzakelijk. Dit is een voetbalstadion dat grosso modo enkel ter hoogte van de grasmatten open is. Dit belet niet dat er lichtverstoring zal zijn bij de ondersteunende infrastructuur uitgesloten is.

Voor de afweging van de voorliggende locaties vanuit milieuoogpunt is de combinatie van milieueffecten door de aanwezigheid van de infrastructuur en het gebruik ervan bepalend. Hoe frequenter de infrastructuur gebruikt wordt, hoe sterker de effecten door het gebruik van de infrastructuur (verstoring, verkeersgeneratie) doorwegen in de afweging. De frequentie van gebruik is evenwel momenteel – op planniveau – niet gekend. Wel kan gesteld worden – vanuit het principe van **duurzaam ruimtegebruik / duurzaamheid** – dat een frequent gebruik van de infrastructuur een positief effect heeft. Veelvuldig gebruik van de infrastructuur verantwoordt immers beter de effecten ten gevolge van de aanwezigheid van de infrastructuur en de globale (ook financiële) investering voor de realisatie van de infrastructuur. Frequent gebruik is evenwel enkel verantwoord vanuit milieuoogpunt als de milieu-impact van het gebruik (hinderaspecten) voldoende kan worden gemilderd.

Het bovenstaande impliceert dat de frequentie van gebruik mee de locatiekeuze beïnvloedt. Gezien deze frequentie momenteel niet vaststaat, wordt de in de hierna volgende bespreking en afweging van de locaties vanuit milieuoogpunt de frequentie meegenomen als mogelijke vorm van milderende maatregel / randvoorwaarde.

⁸ Gemiddeld 25 thuiswedstrijden per jaar (competitiewedstrijden, toernooien, Europese wedstrijden, ...).

Onafhankelijk van de locatie is er noodzaak aan een sterke ontsluiting via het **openbaar vervoer / collectief vervoer** tbv de sturing naar een meer duurzame modal split. Een evenement met 40.000 aanwezigen creëert immers een dermate hoge verkeersbelasting dat deze op elke locatie – zelfs deze gelegen vlakbij autosnelwegen – voor een ernstige verkeerscongestie ervoor en erna zorgt. Gezien treinstellen of lightrailstellen een veel hogere capaciteit hebben dan bussen en gezien deze onafhankelijk zijn van het wegverkeer (dus niet gehinderd worden door files op de weg), verdienen locaties nabij de spoorweg dan ook vanuit dit oogpunt de voorkeur. Indien zich geen station in de onmiddellijke omgeving bevindt, is de realisatie van een evenementenstation (of minstens een halte) aangewezen.

Voor dergelijke nieuwe haltes (stations) of lightrails zijn er geen concrete plannen. Onafhankelijk van de keuze om het Jan Breydelstadion te behouden of te herlocaliseren, en onafhankelijk van het locatie alternatief, is de keuze om in het Brugse een stadion voor 40.000 toeschouwers te voorzien, een keuze die significante negatieve milieueffecten veroorzaakt, niet in het minst op het vlak van de bijzonder moeilijk te beheersen parkeer- en verkeersproblemen, en alle afgeleide effecten (leefbaarheid, verkeersveiligheid, emissies, ...). Er is geen zicht op de concrete plannen (of intenties) van de NMBS om in de omgeving van de site Oostkampse baan (Loppem) of andere site een station of halte te openen. Ook het Neptunusplan van De Lijn, dat nieuwe mogelijkheden voor een lightrail voorziet in de Brugse regio, is een visie op de lange termijn.

4.1.3 Na realisatie van het voetbalstadion en flankerend programma

De hierboven beschreven effecten nemen toe met de realisatie van een flankerend programma:

- in ruimte en tijd, vooral bij momenten waar activiteiten en verkeersstromen van het voetbalstadion en flankerend programma samen vallen; maar er zijn ook momenten, waar er geen voetbal is, dat de effecten van het flankerend programma voelbaar zijn (bijvoorbeeld lichtverstoreng, ...);
- de algemene milieueffecten, zoals onherroepelijke ruimteinname, verstoreng van de structurele relaties en ruimtelijk samenhang in de open ruimte. Gelet op de schaal en reeds sterk ingeperkte ruimte in de zuidelijke rand zijn de effecten er meer negatief;

De aard van het programma is bepalend voor de omvang en frequentie van de effecten. Zo zullen parkeervoorzieningen in open lucht bij een winkelcentrum of kantorencomplex de omvang van lichtverstoreng vergroten. Piekverkeersgeneratie kan in de tijd meermaals samenvallen bij het ruimtelijk samengaan van voetbalstadion en flankerend programma.

2.2 Opwaardering huidige site versus nieuwe locatie voetbalstadion

Momenteel is het Jan Breydelstadion het wedstrijdstadion voor zowel Club Brugge als Cercle Brugge. In de nabijheid van dit stadion – in het Olympiapark – bevinden zich de benodigde oefenterreinen voor beide clubs. De voetbalmatches zorgen in de huidige situatie voor een belangrijke belasting van de omgeving. Dit uit zich ondermeer in zeer sterke congestie voor en na voetbalmatches en hiermee gerelateerde geluids- en luchthinder, een sterk verhoogde parkeerdruk en geluidshinder tijdens de voetbalmatch. Doordat het stadion middenin een woonomgeving gelegen is, is de hinder voor omwonenden aanzienlijk, ook al zijn de bewoners in zekere mate gewend geworden aan deze situatie. Ook op het vlak van ontsluiting is de ligging niet ideaal. Er bevindt zich geen treinstation of halte in de onmiddellijke nabijheid waardoor de ontsluiting via het openbaar vervoer onvoldoende is. Daarnaast is de aansluiting op het hoofdwegenet momenteel slecht. Enerzijds is dit te wijten aan de vrij grote afstand tot het hoofdwegenet en de ligging in woonomgeving. Anderzijds speelt de problematiek van de N31 hierin een zeer belangrijke rol. De N31 is een primaire weg I die momenteel nog diverse lichtengeregelde kruispunten kent. Dit zorgt – in combinatie met de hoge verkeersbelasting van deze weg – voor aanzienlijke congestie, ook indien er geen voetbalmatch plaatsvindt.

De lopende herinrichting van de N31 tot een weg met ventwegen en uitsluitend ongelijkgrondse kruisingen zal op dit vlak voor een sterke verbetering zorgen dankzij een vlottere doorstroming en de hierbij horende capaciteitsverhoging, maar zal het ontsluitingsprobleem van het voetbalstadion niet oplossen. Een belangrijk gedeelte van het probleem is immers gerelateerd met de wegen tussen de site en de N31. Bij een uitbreiding tot 40.000 toeschouwers dreigen de parkeer- en verkeersvoorzieningen ontoereikend te worden, ook deze voorzien in de haalbaarheidsstudie onder leiding van de Vlaamse Bouwmeester betreffende de herstructurering van het Jan Breydelstadion.

Samengevat betekent het bovenstaande dat het **huidige functioneren** van het voetbalstadion op vlak van milieueffecten **niet ideaal** verloopt. De vraag tot herlokalisatie van het voetbalstadion (bij uitbreidingsplannen) is met andere woorden gefundeerd als aan de verkeers- en parkeerproblematiek geen toereikend antwoord wordt gegeven. Het 'advies uitgebracht door de stedelijke ambtelijke adviesgroep over de studies omtrent een voetbalstadion voor Brugge van 40.000 toeschouwers' (december 2007 zie ook richtlijnen dd. 28 april 2008-PLMER-0068-RL) spreekt in dit verband over het mogelijks instellen van een ruime perimeter – wat supporters moet weerhouden te blijven proberen zo dicht mogelijk bij het stadion te parkeren – en hieraan verbonden het uitbouwen van randparking waarvan de supporters verplicht gebruik moeten maken. Dit vergt investeringen en afspraken over pendelvervoer tussen parkings en stadion, versterkt door de intentie tot capaciteitsverhoging tot 40.000 toeschouwers. Bij herlokalisatie zal, ongeacht de locatie, een even belangrijke inspanning moeten geleverd worden om de significantie negatieve effecten op het vlak van mobiliteit en afgeleide effecten te voorkomen en te milderen. Dit geldt voor alle sites, ook Jan Breydel. Wanneer deze ontoereikend zijn door gebrek aan inspanning of falen van de handhaving zullen de negatieve effecten waarschijnlijk zeer direct voelbaar zijn in de omgeving van Jan Breydel, gelet op de aard van deze (woon)omgeving.

Er zijn echter – los van de ligging van de nieuwe locatie – een aantal belangrijke **consequenties** verbonden met een **herlokalisatie** van het voetbalstadion:

- De herlokalisatie van het stadion zelf heeft ook consequenties voor de oefenvelden. Deze kunnen ofwel behouden blijven op de huidige site ofwel mee geherlokaliseerd worden. In het eerste geval brengt dit beperkingen mee naar herbestemming van de huidige site. In het tweede geval brengt dit bijkomend ruimtebeslag – en de hiermee verbonden milieueffecten – op een andere locatie met zich mee.
- De herlokalisatie betekent een verschuiving van de milieu-impact en niet een teniet doen ervan.
 - Een herlokalisatie betekent globaal een nieuwe ruimte-inname en nieuwe infrastructuur wat (negatieve) milieueffecten met zich meebrengt. Al naargelang de locatie kunnen deze zeer aanzienlijk zijn.
 - Door een herlokalisatie zal meer specifiek de hinder rondom de huidige site verdwijnen, wat een aanzienlijk positief effect vormt gezien de ligging in woonomgeving. Er treedt evenwel 'nieuwe' hinder op in de omgeving van de nieuwe locatie. Deze zal weliswaar beperkter zijn doordat geen enkele van de hier onderzochte locaties midden in een woonomgeving gelegen zijn, maar kan niettemin aanzienlijk zijn.

- Cercle Brugge kan ofwel gebruik blijven maken van het huidige stadion ofwel herlokalisieren⁹.
 - Jan Breydel

Eventuele verbouwings- of herstellingswerken blijven dan tot een minimum beperkt. De kosten voor de stad Brugge blijven, bij exclusief gebruik van het Jan Breydelstadion door Cercle Brugge, qua onderhoud en herstelling dezelfde en betekenen (gezien het wegvallen van de bijdrage van Club Brugge) ofwel een bijkomende kost voor de stad Brugge ofwel een meerkost voor Cercle Brugge. Cercle Brugge heeft te kennen gegeven niet mee te willen verhuizen naar een nieuw stadion voor 40.000 supporters. Deze club geeft er de voorkeur aan in een kleiner stadion te spelen. Dit heeft in principe tot gevolg dat ofwel het Jan Breydel stadion moet behouden blijven ofwel een nieuw stadion voor Cercle moet gezocht worden.
 - Andere locatie

De overige bestaande of voorziene sportparken op Brugs grondgebied zijn gelet op hun bezetting en/of ligging niet geschikt als locatie voor Cercle Brugge. Mogelijks zouden Cercle en Club Brugge een regeling kunnen treffen voor een gemeenschappelijk gebruik van het nieuwe stadion. Dit alles vraagt ook een oplossing voor de jeugd- en oefenvelden.

Op basis van het bovenstaande blijkt dat een herlokalisatie van het voetbalstadion, bij afweging van alle effecten en vergelijken van beide situaties, niet per definitie een goede zaak is op vlak van milieueffecten. Benutten van de huidige locatie betekent (bij vergelijking tot de referentiesituatie) immers een minimale impact door ruimte-inname (er is immers geen noemenswaardige bijkomende ruimte-inname) en geeft dan ook invulling aan de principes van duurzaam ruimtegebruik. Daarnaast is bij de huidige locatie de impact ten aanzien van fauna en flora en landschap minimaal. Deze sterke punten van de huidige locatie nemen echter niet weg dat de situatie op vlak van mobiliteit en hinder voor de omgeving problematisch is en een oplossing vraagt – zeker indien men een capaciteitsverhoging wil doorvoeren. Dit vergt voor de huidige situatie grote engagementen (hoge investeringen en goede afspraken). Maar wat geldt voor de huidige site geldt uiteraard ook voor een nieuwe site. De huidige situatie heeft dit voor op een nieuwe site dat investeringen in uitbreiding en hiermee gepaard gaande strikte oplossingen, de huidige toestand (referentiesituatie) sterk kunnen saneren en verbeteren.

Zowel voor de huidige site als de locatie-alternatieven neemt met een nieuw (uitgebreid) stadion de te beheersen mobiliteitsgroei toe wanneer een flankerend programma wordt voorzien. De omvang hangt af van de aard van het flankerend programma, net als de cumulatieve effecten (bijvoorbeeld de mogelijke overlapping in tijd van de verkeersgeneratie van een voetbalstadion en commercieel centrum). Gelet op de ruimtelijke beperkingen inzake een te realiseren flankerend programma is de te verwachten verkeersgeneratie van een flankerend programma in omvang beperkter voor de site Jan Breydel. Wanneer voor de sites in de zuidelijke rand, Chartreuse en Oostkampse baan, de voorgestelde milderende maatregelen in acht worden genomen (sterke inperking van het flankerende programma omwille van de zeer significante negatieve effecten van een irreversibele ruimteinname) worden ook hier de cumulatieve effecten deels gemilderd, wat niet betekent dat dit de effecten van een louter voetbalstadion zijn.

De hinder tijdens een voetbalmatch kan sterk gereduceerd worden door de realisatie van een volledig gesloten stadion (in plaats van het huidige halfopen stadion). De hinder en de verkeersproblematiek voor en na een voetbalmatch kan gereduceerd worden door de lopende herinrichting van de N31 samen met een sterke uitbouw van de ontsluiting via openbaar en collectief vervoer. Dit laatste is echter geen evidentie gezien de locatie ver van een treinstation gelegen is. Dit vergt een bewuste keuze van de betrokken partijen en een sterke sensibilisatie van de supporters. Concreet kan de ontsluiting via openbaar en collectief vervoer als volgt gestimuleerd en verbeterd worden:

- Verbetering van de ontsluiting via de buslijnen, ondermeer door een aangepaste dienstregeling bij voetbalmatches;

⁹ Advies uitgebracht door stedelijke ambtelijke adviesgroep over de studies omtrent een voetbalstadion voor Brugge van 40.000 toeschouwers (december 2007).

- Uitbouw van shuttlebussen van en naar het station van Brugge en dit via een vrije busbaan of een weg voorbehouden voor busverkeer; dit dient gekoppeld te worden aan een aangepaste dienstregeling voor de treinen – zeker in geval van avondmatches;
- Uitbouw van randparkings gecombineerd met shuttlebussen hiernaar toe; het aantal geschikte parkings is momenteel echter beperkt, maar dit zou kunnen uitgebouwd worden binnen – en eventueel zelfs aan de rand van of buiten het stedelijk gebied.

Het bovenstaande biedt mogelijkheden om de **hinder te reduceren** zodat er in principe een verbetering ten opzichte van de huidige toestand optreedt. Deze verbetering wordt haalbaar geacht rekening houdende met de huidige capaciteit van het stadion. Bij voetbalmatches met de beoogde 40.000 toeschouwers zal de verkeershinder – zelfs bij een sterke uitbouw van collectief en openbaar vervoer – vermoedelijk vergelijkbaar zijn met de huidige hinder. Bij optimalisatie van het huidige Jan Breydelstadion is het dan ook vanuit milieuoogpunt aangewezen om evenementen met een dergelijk groot aantal toeschouwers te beperken in frequentie. Hieraan gekoppeld is het zo dat de cumulatieve negatieve effecten groter worden wanneer het voetbalstadion op deze locatie gecombineerd wordt met andere activiteiten met een sterk verkeersgenererend effect. Qua **flankerend programma** is het een programma zoals voorgesteld in de haalbaarheidsstudie onder leiding van de Vlaamse Bouwmeester betreffende de herstructurering van het Jan Breydelstadion een tegemoetkoming inzake deze effecten (= beperkt verkeersgenererend en verstorend karakter).

Op basis van het bovenstaande kan samenvattend gesteld worden dat een optimalisatie van de huidige site vanuit milieuoogpunt voldoende de significantie negatieve effecten kan milderen onder volgende voorwaarden:

- Sterke uitbouw openbaar en collectief vervoer (cf. voorstellen randparkings en strikte beheersing van verkeer binnen een perimeter die op voldoende afstand van het stadion moet vastgelegd worden);
- Herinrichting N31 (is lopende);
- Realisatie volledig gesloten stadion;
- Beperkte frequentie van evenementen (buiten het voetbal) met het beoogde toeschouwersaantal van 40.000 personen;
- Geen realisatie van een flankerend programma met een sterk verkeersgenererend karakter.

Niettemin is de afbouw van het 'voetbalprogramma' op deze plek, los van de vergelijking met bijkomende milieueffecten op een andere site bij herlocalisatie, een verbetering voor de leefkwaliteit van de omgeving van het Jan Breydelstadion – althans ten opzichte van een situatie waarbij een voetbalmatch plaatsvindt. Maar in dit geval moet uitgegaan worden van ook een verhuis van Cercle Brugge. Weliswaar kan in dit geval de jeugdwerking en oefensessie eventueel hier blijven plaatsvinden.

2.3 Milieueffecten nieuwe locaties

Hierna worden de milieueffecten van de vier onderzochte nieuwe locaties samengevat. Hierbij wordt niet alleen aandacht besteed aan de milieueffecten van een voetbalstadion op zich, maar ook aan de cumulatieve effecten in relatie tot de overige voorzienende ontwikkelingen in het kader van het voorontwerp RUP voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Brugge. Hierbij wordt er verder gebouwd op de conclusies met betrekking tot de diverse planelementen zoals opgenomen in de eindsynthese van deel 2.

We maken opnieuw een onderscheid tussen de situatie waarin alleen een voetbalstadion aan de orde is en een situatie van een voetbalstadion met flankerende programma. Daarnaast bespreken we het dubbel gebruik van het stadion (door Club Brugge en Cercle Brugge) en het groeperen van de jeugdwerking op de site.

Uit het **RVR** is gebleken dat de voorziene activiteiten, bestaande uit een voetbalstadion voor een club in 1^{ste} klasse en een bijhorend programma, op piekmomenten voor de aanwezigheid van een zodanig groot aantal mensen zorgt dat deze activiteiten niet verenigbaar zijn met activiteiten waaraan risico's voor zware ongevallen zijn verbonden. Dit maakt dat de ontwikkeling van een voetbalstadion beperkingen oplevert naar toekomstige ontwikkeling van bedrijvigheid en omgekeerd.

2.3.1 De Spie

Deze locatie is gelegen tussen 2 spoorlijnen en sluit aan op havenontwikkelingen. Het gebied bevat ecologisch waardevolle ecotopen. Rekening houdend met het actueel versnipperde karakter van deze ecotopen blijft het effect van ecotoopinname relatief beperkt. Gezien de reeds aanzienlijke verstoring in het gebied, worden weinig effecten verwacht met betrekking tot verstoring van avifauna. Op iets grotere afstand ligt beschermd erfgoed, maar door de tussenliggende infrastructuur is de impact van de realisatie van een voetbalstadion hierop beperkt. Door deze **specifieke ruimtelijke context** is de impact ten gevolge van de aanwezigheid van het voetbalstadion eerder beperkt. Hierbij dienen (als gevolg van de bijkomende verharding) de nodige milderende maatregelen inzake waterbuffering en vertraagde afvoer getroffen te worden. Ook de impact van het gebruik van het voetbalstadion is – althans qua verstoring – niet zo groot doordat er zich weinig tot geen bewoning bevindt in de nabije omgeving en doordat de verstoringsgevoelige fauna zich op grotere afstand bevindt.

Belangrijk is evenwel de **ontsluitingsproblematiek**. In de huidige toestand is de aansluiting met het hoofdwegennet niet goed doordat de N31 nog niet volledig heringericht is en doordat de ontsluiting naar de N49 niet via hoofdwegen of primaire wegen kan verlopen. Door de herinrichting van de N31 en de N49 (en ook de N44) en realisatie van de AX, zal de ontsluiting naar het hoofdwegennet sterk verbeteren. Men zal niet langer quasi uitsluitend afhankelijk zijn van de sterk belaste N31 en E40. Een belangrijk aandeel van het verkeer zal via de AX naar de N49 (A11) kunnen afgeleid worden. De N44 zal ook een deel van het verkeer van en naar de E40 kunnen afleiden. Dit betekent een sterkere spreiding van het verkeer, wat positief is inzake doorstroming en hinder. Belangrijk voordeel van deze locatie is dat de benodigde aanpassingen aan het wegennet voor de ontsluiting van het voetbalstadion kunnen gekoppeld worden aan de reeds voorziene aanpassingswerken aan het wegennet (ondermeer in het kader van de realisatie van de AX). Dit betekent dat weginfrastructuurwerken voor het voetbalstadion binnen een ruimer kader kunnen gebeuren waardoor de bijkomende verstoring, ruimtebeslag, ... beperkter is dan bij de locaties Chartreuse en Oostkampse baan (zie hierna).

Belangrijke randvoorwaarde bij deze locatie is het voorzien van een **evenementenstation** of halte op de spoorlijn Brugge – Blankenberge en/of de spoorlijn Brugge – Zeebrugge. Dit biedt veel mogelijkheden naar ontsluiting via het openbaar vervoer (en dus ontlasting van het wegennet en beperking van de parkeerbehoefte). Noch bij de NMBS, noch bij De Lijn bestaan hiervoor concrete plannen.

Ter hoogte van De Spie zal een hoogfrequent gebruik van het stadion geen significante negatieve effecten veroorzaken wegens de beperkte aanwezigheid van verstoringsgevoelige receptoren. Strikte milderende en voorkomende maatregelen op vlak van verkeersorganisatie en verkeersinfrastructuur zijn nodig.

Met betrekking tot het **flankerend programma** is – door de ligging aansluitend op bestaande bedrijvigheid – de combinatie met kantoren / bedrijvigheid ideaal, ondermeer in functie van de mogelijkheden inzake dubbel gebruik van parkeerruimte en wegontsluitingsinfrastructuur en eventueel ook in functie van ontsluitingsmogelijkheden via openbaar vervoer. Deze voorkeur qua flankerend programma stemt overeen met de voorziene bedrijvigheid ter hoogte van de Spie volgens planelement 18 van het voorliggend plan. Door de realisatie van het voetbalstadion in De Spie zal er weliswaar minder bedrijvigheid kunnen gerealiseerd worden¹⁰, maar zal er anderzijds wel de mogelijkheid zijn tot dubbel gebruik van voorzieningen: parking en weginfrastructuur en mogelijk ook het (verbeterde) openbaar vervoersnet. Mits de inrichting van de site vanuit deze uitgangspunten wordt uitgewerkt.

In principe is er ter hoogte van deze locatie voldoende ruimte voor **oefenvelden**, maar dit reduceert de beschikbare oppervlakte voor bedrijvigheid. Vanuit volksgezondheid is waakzaamheid vereist betreffende de preciese onderlingen positionering van jeugd- en oefencelen en met zware industriële activiteiten in de buurt. Dit vergt bijgevolg afstemming met de voorziene bedrijvigheid.

Samengevat kan gesteld worden dat de locatie De Spie geen significant negatieve milieueffecten te verwachten zijn mits realisatie van de voorziene aanpassingen aan de weginfrastructuur (N31, AX, N49 en N44) en mits implementatie van een aantal milderende maatregelen, zoals bijvoorbeeld de nodige milderende maatregelen inzake buffering en vertraagde afvoer (zie verder: elementen van de watertoets). Door de specifieke ruimtelijke context en de lage verstoringsempfindelijkheid van deze locatie blijft de impact op vlak van natuur en landschap eerder beperkt. Combinatie met bedrijvigheid is mogelijk. Bij hoogfrequent gebruik van het stadion zijn geen significant negatieve milieueffecten te verwachten zijn mits strikte naleving van de voorziene en milderende maatregelen. Hier is veelvuldig en meervoudig gebruik zelfs aangewezen vanuit duurzaam ruimtegebruik.

2.3.2 Blankenbergsesteenweg West

Deze locatie ligt vlakbij De Spie en is en daarmee dan ook zeer vergelijkbaar. De milieu-impact hangt evenwel sterk af van de concrete locatie. De voorliggende zoekzone is immers zeer ruim. Rekening houdende met de conclusies in het plan-MER met betrekking tot de voorziene bedrijvigheid op langere termijn, wordt een **inplanting** ten oosten van de Blankenbergse dijk en zo dicht mogelijk bij de bestaande weginfrastructuur (Blankenbergsesteenweg) voorgesteld. Om ongewenste verstoring van de avifauna ter hoogte van Sint-Pietersplas en het zuidwestelijk gelegen vogelrichtlijngebied Poldercomplex te voorkomen is daarenboven een zo noordelijk mogelijke inplanting aangewezen (zie ook **Passende Beoordeling**). Hierbij dient evenwel de nodige buffering ten aanzien van de noordelijk gelegen bewoning voorzien te worden. Zelfs bij een inplanting rekening houdende met deze principes, zal er toch nog enige impact zijn op het open polderlandschap – gezien de westelijk gelegen N31 er op maaiveld gelegen is en er dus een visuele relatie is met het westelijk gelegen waardevol (relictzone, ankerplaats) polderlandschap. De bijkomende impact ten aanzien van de beoordeling zoals weergegeven voor planelement 18 in deel II (realisatie bedrijventerrein) is evenwel verwaarloosbaar. Ten aanzien van de bijkomende verharding is het noodzakelijk om de nodige milderende maatregelen inzake buffering en vertraagde afvoer te treffen (zie verder elementen van de watertoets).

¹⁰ Het gebied De Spie heeft een totale oppervlakte van 43 ha. Uitgaande van een minimum oppervlakte van 10 ha nodig voor een voetbalstadion en bijhorende parkeergelegenheid, kan er nog ongeveer 33 ha bedrijvigheid gerealiseerd worden. Hierbij is complementair gebruik van parkings mogelijk.

Qua **mobiliteit** is de situatie sterk vergelijkbaar met De Spie: een vlotte ontsluiting hangt af van de realisatie van de AX en de herinrichting van de N31 en N49 (en in mindere mate de N44). Wel zullen er aanpassingswerken aan de bestaande Blankenbergsesteenweg en de aansluiting hiervan op de N31 noodzakelijk zijn. Deze kunnen – zeker voor wat betreft het aansluitings-complex Blankenbergsesteenweg/N31 – gekoppeld worden aan reeds voorziene herinrichtingswerken. We hebben evenwel geen zicht op de mogelijke ruimte inname van deze aanpassingen (bijvoorbeeld buiten de afbakening van het voorgestelde plangebied) Interferentie met het verkeer gerelateerd met het retailpark Blauwe Toren Noord vormt een mogelijk probleem. Onderlinge afstemming is dan ook noodzakelijk.

Voor de ontsluiting via het openbaar vervoer kan het bestaande station Sint-Pieters-Brugge gebruikt worden. Bij een noordelijke inplanting van het stadion zal dit evenwel op vrij grote afstand liggen, waardoor de realisatie van een nieuw station of halte (eventueel evenementenstation of halte) te overwegen is. Dit zou bijvoorbeeld ter hoogte van het retailpark Blauwe Toren Noord kunnen voorzien worden.

Hoogfrequent gebruik van het voetbalstadion is aangewezen vanuit duurzaam ruimtegebruik en zorgt niet voor significante effecten op vlak van versterking mits een noordelijke inplanting van het voetbalstadion gebundeld met bestaande infrastructuur.

Qua **flankerend programma** is – door de ligging aansluitend op bestaande bedrijvigheid – de combinatie met kantoren / bedrijvigheid ideaal, ondermeer in functie van dubbel gebruik van parkeerruimte en wegontsluitingsinfrastructuur en eventueel ook van ontsluitingsmogelijkheden via openbaar vervoer. Deze voorkeur qua flankerend programma stemt overeen met de op termijn voorziene bedrijvigheid ter hoogte van de Blankenbergsesteenweg West volgens planelement 18 van het voorliggend plan. Door de realisatie van het voetbalstadion op deze locatie zal er minder bedrijvigheid (minimum oppervlakte van 12ha nodig voor de realisatie van een voetbalstadion en bijhorende parkeergelegenheid) kunnen gerealiseerd worden, maar zal er anderszits wel de mogelijkheid zijn tot dubbel gebruik van voorzieningen: parking en weginfrastructuur en mogelijk ook het (verbeterde) openbaar vervoersnet.

In principe is er ter hoogte van deze locatie voldoende ruimte voor **oefenvelden**, maar dit reduceert de beschikbare oppervlakte voor bedrijvigheid. Vanuit volksgezondheid is waakzaamheid vereist betreffende de preciese onderlinge positionering van jeugd- en oefencelen en met zware industriële activiteiten in de buurt. Dit vergt bijgevolg afstemming met de voorziene bedrijvigheid.

Samengevat kan gesteld worden dat bij gebruik van de locatie Blankenbergsesteenweg West voor een stadion en flankerende programma vanuit milieuoogpunt geen significante negatieve effecten veroorzaken wegens de beperkte aanwezigheid van verstoringsgevoelige receptoren. Milderende en voorkomende maatregelen op vlak van ruimtelijke inrichting, dit is een noordelijke inplanting van het voetbalstadion gebundeld met de bestaande infrastructuur. Daarnaast gelden strikte milderende en voorkomende maatregelen voor verkeersorganisatie en verkeersinfrastructuur is de realisatie van de voorziene aanpassingen aan de wegeninfrastructuur (N31, AX, N49 en N44) en de implementatie van een aantal milderende maatregelen noodzakelijk. Combinatie met bedrijvigheid is mogelijk. Bij hoogfrequent gebruik van het stadion zijn geen significant negatieve milieueffecten te verwachten zijn mits strikte naleving van de voorkomende en milderende maatregelen. Hier is veelvuldig en meervoudig gebruik zelfs aangewezen vanuit duurzaam ruimtegebruik.

2.3.3 Chartreuse

Deze locatie ligt aansluitend op weginfrastructuur (oa E40), maar betekent ondanks deze bundeling een belangrijke aansnijding van de **groene gordel** rond Brugge. Milderende en voorkomende maatregel om deze aansnijding en de hieraan gekoppelde versnippering en barrièrewerking zo minimaal mogelijk te houden, is een inplanting van het voetbalstadion zo strak mogelijk aansluitend op de E40. Een inplanting zo strak mogelijk aansluitend op de E40 vrijwaart eveneens de **beschermde archeologische site** die meer naar het noorden gelegen is (zie kaart 22a en b).

Uit de milieueffectenbeoordeling voor dit planelement 21 blijkt dat – mits een aantal milderende maatregelen in acht worden genomen – voor de realisatie van deze hoogwaardige bedrijvigheid de effecten kunnen gemilder worden. Deze evaluatie van de milieueffecten van bedrijvigheid en de passende beoordeling vormen een insteek voor de evaluatie als potentiële locatie voor een voetbalstadion. Dit betekent dat vele milderende maatregelen geformuleerd ten aanzien van bedrijvigheid ook van toepassing zijn voor wat betreft het voetbalstadion.

Door de bijkomende verharding, leidt de realisatie tot zeer significant negatieve effecten ten aanzien van de **overstromingsproblematiek**. Wanneer voldoende maatregelen worden genomen om het afstromend water van de bijkomende verharding op te vangen en te bufferen binnen het gebied vooraleer het vertraagd wordt afgevoerd en de inname aan komberging volledig wordt gecompenseerd binnen het gebied, worden de effecten deels gemilderd. Wanneer voor of gelijktijdig met de realisatie ook de bestaande overstromingsproblematiek wordt aangepakt, wordt de negatieve impact bijkomend gemilderd. De realisatie van het GOG Kerkebeek speelt hierbij ene belangrijke rol. De inrichting van een voetbalstadion op deze locatie betekent – gezien de ligging in een van nature overstromingsgevoelig gebied - hoe dan ook een aantasting van de draagkracht van het watersysteem.

Er is evenwel een belangrijk verschil tussen beide functies. De voorziene hoogwaardige bedrijvigheid met ondermeer kantoren zal een beperktere verstoring met zich meebrengen en het **verkeersgenererend karakter** ervan is **qua piekbelasting** heel wat kleiner dan dat van een voetbalstadion. Een voetbalstadion zal tijdens een match en ervoor en erna een zeer belangrijke verkeersgeneratie en verstoring (geluid, lucht, licht) met zich meebrengen. Hierdoor wegen de milieueffecten van een voetbalstadion op deze locatie heel wat sterker door dan deze van hoogwaardige bedrijvigheid. Dit verschil in effecten is zeer relevant op het vlak van mobiliteit en hiermee gerelateerde effecten.

Door de nabijheid van de E40 en de N31 is in principe een vlotte ontsluiting naar het hoofdwegenet mogelijk. Doordat de restcapaciteit op de E40 beperkt is – ondermeer door toeristisch verkeer – zal de ontsluiting evenwel niet probleemloos verlopen. Een sterke ontsluiting via het openbaar vervoer is noodzakelijk, wat kan gerealiseerd worden door een (tijdelijk) station ter hoogte van de site (zoals voorzien in planelement 21). Daarnaast zullen – naast de voorziene herinrichting van de N31- nog andere aanpassingen aan de bestaande wegenis noodzakelijk zijn, waaronder de aanpassing van het op- en afrittencomplex Loppem op de E40 en aanpassingen aan de Koning Albert I-laan. Deze aanpassingen brengen bijkomende ruimte-inname en bijgevolg milieueffecten met zich mee. Door de ligging in de groene gordel met een belangrijke ecologische en landschappelijke waarde, zijn deze milieueffecten niet te verwaarlozen (negatief effect waarvan de significantie afhangt van de uitvoeringswijze).

De sterke verkeersgeneratie zal ook een aanzienlijk effect hebben op het geluids- en luchtklimaat. De verkeersbelasting zal tijdelijk zo sterk toenemen (ongeveer verdubbeling) zodat dit een merkbare toename van de geluidsbelasting tot gevolg zal hebben voor de woningen in de nabijheid (ondermeer het noordelijk deel van de kern van Loppem). Hierdoor zal een actueel slechte situatie (hoge verstoring vanwege wegverkeerslawaaï E40) tijdelijk nog verslechteren. Dit vormt een matig tot significant negatief effect – al naargelang het ogenblik van de voetbalmatch. In de late avond / 's nachts zal het effect immers beter merkbaar zijn.

De bijkomende geluidshinder tijdens een voetbalmatch zal zowel qua achtergrondgeluid als qua piekgeluiden een verwaarloosbare impact hebben door het hoge actuele geluidsniveau (wegverkeerslawaai E40).

Zoals ook aangegeven in de passende beoordeling zullen de piekgeluiden en de lichtverstoring tijdens een voetbalmatch en de verlichting van de parking een belangrijke impact hebben op **fauna** in de omgeving. De aanwezigheid van een **vleermuizenpopulatie** (Ingekorven vleermuis) ter hoogte van de kerk en kasteelpark van Loppem is hierbij zeer relevant. Het is immers zeer waarschijnlijk op basis van de kenmerken van het gebied, de verbindingsmogelijkheden en de bestaande waarnemingen van de vleermuizen dat deze vleermuizen foerageren in het gebied ten noorden van de E40 – dus ondermeer ter hoogte van de voorliggende zoeklocatie. De verstoring gekoppeld aan een voetbalmatch zou deze zone ongeschikt maken als foerageergebied. Dit vormt bijgevolg een potentieel significant negatief effect ten aanzien van de instandhoudingsdoelstellingen van een beschermde soort (zie ook **passende beoordeling**). Maatregelen zijn dan ook noodzakelijk om deze negatieve impact te minimaliseren. Deze maatregelen bestaan voor wat betreft **lichtverstoring** uit het volgende:

- een inplanting van het stadion zo dicht mogelijk bij huidige verstoringsbronnen dus best zo dicht mogelijk bij het op- en afrittencomplex Loppem op de E40;
- minimale verlichting; rekening houdende met (sociale) veiligheid is verlichting ter hoogte van de parking hoogstwaarschijnlijk onmisbaar; ook de verlichting van het stadion zelf is onmisbaar zodat de mogelijkheden op dit vlak beperkt zijn;
- gebruik van aangepaste verlichting (neerwaarts gericht);
- buffering / afscherming van de lichtbronnen zodat toch nog donkere zones blijven behouden; hierbij is de aanwezigheid van een donkere corridor vanaf de nestplaats naar de zone ten noorden van de E40 van cruciaal belang.

Voor geluidsverstoring zijn de maatregelen gelijklopend: bundeling met bestaande verstoringsbronnen en afdoende buffering.

Voor deze locatie kan zonder verder onderzoek ten aanzien van het huidige voorkomen van en de mogelijke impact op de vleermuizen (nagaan hoe milderende maatregelen kunnen uitgewerkt worden en welke hun effectiviteit is) niet definitief gesteld worden of de bovenstaande randvoorwaarden voldoende zullen kunnen ingevuld worden zodat er geen betekenisvolle aantasting van de beschermde vleermuizensoort ontstaat omwille van verlies aan foerageergebied. Ook over de mogelijkheid tot compensatie van het verlies aan foerageergebied kan geen definitieve uitspraak worden gedaan. Dit wordt onderschreven in de passende beoordeling.

Naast de bovenvermelde impact ten aanzien van vleermuizen is ook de globale impact op de **groene gordel** van belang. De realisatie van een voetbalstadion betekent een significante aantasting van deze groene gordel door de ruimte-inname, versnippering, verstoring en bijkomende barrièrewerking. Deze effecten kunnen gemilderd worden door een goede landschappelijke en ecologische inpassing en indien de groene gordel voor het overige behouden en versterkt wordt. Hierbij speelt ook het noordelijk gelegen VEN-gebied een belangrijke rol. De **verscherpte natuurtoets** voor dit gebied geeft het belang van een sterke buffering ten aanzien van dit gebied aan evenals een zo sterk mogelijke bundeling met de E40. Qua buffering is een bufferstrook aangrenzend aan het VEN-gebied aangewezen. De breedte ervan hangt af van de concrete invulling (bijvoorbeeld smalle massieve buffer versus brede diffusere buffer).

Concreet betekent dit dat een voetbalstadion ter hoogte van Chartreuse belangrijke negatieve effecten kan opleveren. De locatie kan vanuit milieuoogpunt enkel meer geschikt gemaakt worden indien dit gekoppeld wordt aan de voorziene 'groene' herbestemmingen in het noorden zoals voorzien in planelement 21 en indien er geen bijkomende aantasting van de groene gordel gebeurt door bijvoorbeeld realisatie van bedrijvigheid ter hoogte van Vliegweg.

Uit het bovenstaande kan men ook afleiden dat bij realisatie van een voetbalstadion op deze locatie, het **flankerend programma** zich sterk zal moeten beperken in 'intensiteit' wat een beperkt verstoring karakter – en dus ook een lage (piek)belasting door wegverkeer - betekent. Bij een combinatie met kantoren en kantoorachtigen zijn in die context – zoals reeds hierboven aangegeven – deze effecten te milderden. De beschikbare ruimte hiervoor zal evenwel beperkt zijn rekening houdende met de benodigde milderende maatregelen. Er blijft binnen deze randvoorwaarden weinig tot geen ruimte meer over voor hoogwaardige bedrijvigheid indien ook de oefenvelden ter hoogte van deze locatie worden voorzien.

Samengevat kan gesteld worden dat de locatie Chartreuse significant negatieve effecten inhoudt waarvoor strikte randvoorwaarden gelden op het vlak van de milderende maatregelen, waarbij het beperken van verstoring en het vermijden van cumulatieve effecten met andere ontwikkelingen in de groene gordel van cruciaal belang zijn. Deze hebben vooral impact op de ruimtelijke inrichting en de ruimte-inname geldt op de zeer significante negatieve effecten van een irreversibele ruimte-inname. Definitieve uitspraken dat de realisatie van een voetbalstadion binnen deze randvoorwaarden haalbaar en zinvol is, is op basis van de beschikbare informatie, zonder verder onderzoek onmogelijk. Dit onderzoek zal ook meer duidelijkheid scheppen in functie van een mogelijk flankerend programma. De mogelijkheden zullen op dit vlak echter sowieso beperkt zijn, zodat de invulling van de in planelement 21 voorziene hoogwaardige bedrijvigheid sterk gereduceerd zal zijn.

2.3.4 Oostkampse baan

Deze locatie ligt vlakbij de locatie Chartreuse – namelijk ten oosten ervan. De milieu-impact ervan is dan ook voor een groot aantal aspecten gelijkaardig en situeert zich op het vlak van aansnijding van de groene gordel, verkeersgenererend karakter, geluid- en lichtverstoring en overstromingsproblematiek. De gelijkaardige effecten worden hier niet meer hernomen. Een belangrijk verschilpunt situeert zich op het vlak van wegontsluiting. De wegontsluiting zal – indien er enkel gebruik gemaakt wordt van bestaande wegenis en geen milderende maatregelen worden genomen – voor een belangrijk deel via de **woonkernen van Loppem en/of Oostkamp** verlopen, wat zeer nefast is voor de verkeersleefbaarheid, geluids- en luchthinder en de globale woonkwaliteit langsheen deze ontsluitingswegen tijdens de piekbelasting.

Dit kan verholpen worden door de aanleg van nieuwe wegenis die rechtstreeks aantakt op het hoger wegennet en bijkomende rijstroken langsheen de E40 en de N31. Ook aanpassing van het aansluitingscomplex Loppem is noodzakelijk. Deze nieuwe wegenis betekent evenwel een verdere aantasting van de groene gordel, met sterkere versnippering en barrièrewerking tot gevolg.

Door de bijkomende verharding, leidt de realisatie tot zeer significant negatieve effecten op vlak van de **overstromingsproblematiek**. Wanneer voldoende maatregelen worden genomen om het afstromend water van de bijkomende verharding op te vangen en te bufferen binnen het gebied vooraleer het vertraagd wordt afgevoerd en de inname aan komberging volledig wordt gecompenseerd binnen het gebied, worden de effecten deels gemilderd. Wanneer voor of gelijktijdig met de realisatie ook de bestaande overstromingsproblematiek wordt aangepakt, wordt de negatieve impact bijkomend gemilderd. De inrichting van een voetbalstadion op deze locatie betekent – gezien de ligging in een van nature overstromingsgevoelig gebied - hoe dan ook een aantasting van de draagkracht van het watersysteem.

Uit de bespreking van de locatie Chartreuse kan eveneens afgeleid worden dat de negatieve effecten van een voetbalstadion ter hoogte van de Oostkampse baan mogelijks nog gemilderd kan worden mits er zeker geen verdere aansnijding van de Groene Gordel op andere plaatsen gebeurt. Concreet betekent dit dat – indien het voetbalstadion hier gelokaliseerd wordt – de cumulatieve significante negatieve effecten vanuit milieuoogpunt niet afdoende kunnen gemilderd worden bij een combinatie met bedrijvigheid ter hoogte van Chartreuse en op Vliegweg. Het meest significant zijn deze in combinatie van de aansnijding van de locatie Chartreuse en de locatie Oostkampse baan. Op deze plaats is de corridorfunctie van de groene gordel het meest kwetsbaar en biedt het openhouden de meeste kansen tot behoud en versterking van de ecologische en ruimtelijk relaties. Precies beide gebieden zijn belangrijk geacht voor de beschermde vleermuizensoorten.

Een 'intensief' **flankerend programma** ter hoogte van de site – dit wil zeggen met een sterk verstrend karakter (bvb te wijten aan verkeersgeneratie) – versterkt eveneens de milieueffecten van het voetbalstadion en resulteert in zeer significant negatieve effecten. Dit zal immers voor een aanzienlijke bijkomende ruimte-inname, versnippering en verstoring zorgen waardoor de impact ten aanzien van de groene gordel in het algemeen en de beschermde vleermuizensoort (zie ook passende beoordeling) in het bijzonder nog moeilijker te milderen zal zijn. Ten aanzien van de ruimtelijke mogelijkheden van de site betekent de strakke inperking van het terrein en de bundeling tegen de E40 aan, dat de realisatie van een flankerend programma (winkelcentrum) niet te milderen significant negatieve effecten veroorzaakt, wat ook het geval is bij een beperkter programma¹¹. Dit is zeker zo indien op de site ook een combinatie met jeugd- en oefenvelden wordt nagestreefd (en meer nog als ook Cercle Brugge de site zou delen).

Een voetbalstadion ter hoogte van de Oostkampse baan vergt vanuit milieuoogpunt een zo sterk mogelijke aansluiting op de bestaande verstoringbronnen – meer concreet de verkeerswisselaar E40 / E403 – en een **zeer sterke beperking van de verstoring** zoals reeds aangehaald bij de bespreking van de locatie Chartreuse. Voor deze locatie kan zonder verder onderzoek ten aanzien van het huidige voorkomen van en de mogelijke impact op de vleermuizen (nagaan hoe milderende maatregelen kunnen uitgewerkt worden en welke hun effectiviteit is) niet definitief gesteld worden of de bovenstaande randvoorwaarden voldoende zullen kunnen ingevuld worden zodat er geen betekenisvolle aantasting van de beschermde vleermuizensoort ontstaat omwille van verlies aan foerageergebied. Ook over de mogelijkheid tot compensatie van het verlies aan foerageergebied kan geen definitieve uitspraak worden gedaan. Dit wordt onderschreven in de passende beoordeling.

Samengevat kan gesteld worden dat de locatie Oostkampse Baan significant negatieve effecten inhoudt waarvoor strikte randvoorwaarden gelden op het vlak van de milderende maatregelen, waarbij het beperken van verstoring en het vermijden van cumulatieve effecten met andere ontwikkelingen in de groene gordel – net als bij de locatie Chartreuse – van cruciaal belang zijn. Verder onderzoek moet uitwijzen of de realisatie van een voetbalstadion binnen deze randvoorwaarden haalbaar en zinvol is. Vast staat dat de combinatie van een voetbalstadion ter hoogte van Oostkampse Baan met bedrijvigheid ter hoogte van 21 - Chartreuse of 19 - Vliegweg vanuit milieuoogpunt niet te milderen cumulatieve significante negatieve effecten met zich meebrengt (irreversibel ruimtebeslag in een structurerende open ruimte).

¹¹ In paragraaf 3.1.2 hebben we ten aanzien van het programma van het projectvoorstel Uplace en Club Brugge thv Oostkampse baan te Loppem gemeld dat we (conform) uitgaan van een programma voor een voetbalstadion van 40.000 bezoekers en een winkelcentrum met een netto oppervlakte van 45.000 m². We hebben geen rekening gehouden met niet te controleren persberichten over een reductie van het winkelprogramma (bijvoorbeeld tot 31.000 m²). Bij het maken van de conclusies kan nu op basis van de te verwachten milieueffecten eveneens worden gesteld dat zelfs indien men zou uitgaan van een reductie tot 31.000 m² dat deze ruimtelijke footprint niet inpasbaar is op de site Oostkampse Baan-Loppem, ondanks de weliswaar geringe mobiliteitseffecten.

De significantie negatieve effecten nemen toe en de doeltreffendheid van de milderende maatregelen neemt af naarmate op deze locatie een flankerend programma wordt gekoppeld. In de effectbespreking en de bespreking van de milderende maatregelen is gebleken dat een flankerend programma een dermate irreversibele ruimte-inname betekent dat de meest doeltreffende milderende maatregelen een vrij absolute beperking van deze realisatie zouden inhouden of een zeer strak meervoudig gebruik van het stadion (kantoren en winkelcentrum in het zelfde gebouw).

2.4 Conclusie

De milieueffecten door de aanwezigheid van de infrastructuur in combinatie met de aanwezigheid van verstoringgevoelige receptoren zijn sterk bepalend bij de afweging van locatiealternatieven. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het principe van duurzaam ruimtegebruik.

Gezien de huidige invulling van de site **Jan Breydel** is op basis van milieueffecten en duurzaam ruimtegebruik een herinrichting van deze site geschikt vanuit milieuoogpunt mits een afdoend mobiliteitsconcept kan worden uitgewerkt, maw een mobiliteitsconcept dat de leefbaarheid van de omgeving garandeert. De haalbaarheidsstudie onder leiding van de Vlaamse Bouwmeester betreffende de herstructurering van het Jan Breydelstadion en het advies uitgebracht door stedelijke ambtelijke adviesgroep geven hiertoe een eerste aanzet. Dit concept vormt in principe een verbetering ten opzichte van de huidige toestand, maar vangt hoogstwaarschijnlijk de sterke capaciteitsverhoging niet op. Qua flankerend programma is een 'zacht' programma – namelijk met laag verstorend / verkeersgenererend karakter – aangewezen.

De milieueffecten ter hoogte van **de Spie en de Blankenbergsesteenweg West** blijven door de aanwezigheid van infrastructuur beperkt. Rekening houdend met de huidige verstoring in het gebied en de afwezigheid van gevoelige receptoren in de nabije omgeving, worden voor De Spie ook de effecten tijdens de gebruiksfase als beperkt beoordeeld. Voor Blankenbergsesteenweg West worden de effecten tijdens de gebruiksfase ook als beperkt beoordeeld wanneer voor een noordelijke ligging van het stadion wordt gekozen en de nodige buffermaatregelen worden genomen ten aanzien van de nabije woningen. Een belangrijke randvoorwaarde betreft hier de ontsluiting van de site. Deze moet worden afgestemd met geplande ontwikkelingen thv het gebied (realisatie AX ea). Op de ruimtelijke impact van deze hebben we op vandaag geen zicht. Ten aanzien van het flankerend programma kan synergie gevonden worden met bedrijvigheid/kantoren, bvb inzake parkeerterrein. Indien rekening gehouden wordt met een aantal randvoorwaarden dan zijn deze beide locaties geschikt vanuit milieuoogpunt. Voor deze sites geldt ook dat de ruimte aanwezig is om tot een volwaardige voetbalsite te komen (met jeugd- en oefenvelden, ook voor 2 clubs), naast de combinatie met bedrijvigheid zoals ook voorzien op de sites.

De locaties **Chartreuse** en **Oostkampse baan** houden beiden door hun ligging in de groene gordel een afname, versnippering en verstoring van deze groene gordel in. Hierdoor veroorzaken ze sowieso meer negatieve milieueffecten dan de locaties De Spie en Blankenbergsesteenweg West. De milieueffecten zouden afdoende gemilderd kunnen worden indien er voldaan wordt aan een aantal zeer restrictieve randvoorwaarden. Deze situeren zich op het vlak van beperken van verstoring, vermijden van cumulatieve effecten met andere ontwikkelingen in de groene gordel en duurzaam ruimtegebruik. De realiseerbaarheid van deze randvoorwaarden moet afgetoetst worden door middel van verder onderzoek. Zeer belangrijk zijn de cumulatieve effecten met overige ontwikkelingen. In elk van van beide locaties kunnen de milderende maatregelen mogelijks (gelet op de leemte in kennis over de effectiviteit van de milderende en compenserende maatregelen ten aanzien van de vleermuizenkolonie) 'afzonderlijk' doeltreffend zijn indien er aansluitend geen overige belangrijke stedelijke ontwikkelingen in de groene gordel worden voorzien. Maar hier kunnen we geen definitieve uitspraak over maken gelet op de leemten in kennis.

De site Chartreuse biedt hierbij de beste kansen omdat meerdere aspecten hier in combinatie kunnen ingezet worden op een beperkte ruimte-inname en strakke bundeling, mits multifunctionele aanwending (kantorencomplex) en dit door: de betere aansluiting bij het stedelijk gebied, multifunctioneel ruimtegebruik van een stadion en reeds vooropgesteld complex van kantoren en kantoorachtigen, open inrichting van oefenvelden en strakke bundeling op de E40. De negatieve effecten worden enigszins gemilderd wanneer het programma zich beperkt tot louter een voetbalstadion en dit strak gelokaliseerd wordt tegen de E40 aan.

Los van de hierboven beschreven conclusie kan wel gesteld worden dat een dubbel gebruik van het stadion (Club Brugge en Cercle Brugge) mogelijk is. De maatregelen voor de realisatie en het gebruik door één club gelden ook voor twee clubs.

De significantie negatieve effecten nemen toe en de doeltreffendheid van de milderende maatregelen neemt af naarmate op deze locaties een flankerende programma wordt gekoppeld. In de effectbespreking en de bespreking van de milderende maatregelen is gebleken dat een flankerend programma een dermate irreversibele ruimteinname betekent dat de meest doeltreffende milderende maatregelen een vrij absolute beperking van deze realisatie zouden inhouden of een zeer strak meervoudig gebruik van het stadion (kantoren en winkelcentrum in het zelfde gebouw).

Combinatie met jeugd- en oefenvelden is waarschijnlijk wel toepasbaar met louter een voetbalstadion programma (mits zelfde voorwaardelijkheid en strikte toepassing van voorkomende en milderende en compenserende maatregelen in beschouwing wordt genomen), mits een ruimtelijke organisatie die de openheid van het gebied bewaakt in functie van de ruimtelijke en ecologische relaties. Maar hier kunnen we geen definitieve uitspraak over maken gelet op de leemten in kennis.

Om de verkeersafwikkeling ter hoogte van het voetbalstadion vlot te laten verlopen zijn er onafhankelijk van de gekozen locatie, grondige aanpassingen nodig aan de respectievelijke knooppunten van het wegennet.

De ligging van een voetbalstadion in het noorden van de stad of op Jan Breydel zal inderdaad meer voertuigkilometers veroorzaken dan een ligging in het zuiden van de stad. De afgeleide effecten emissies (NOx en fijn stof) zijn evenwel verwaarloosbaar tov de algehele effecten, tgv de grote omvang extra bezoekers en voorzien van een stadion met 40.000 toeschouwers.

2.5 Watertoets

De disciplines grondwater en oppervlaktewater leveren de nodige elementen aan voor de watertoets, waarbij in de disciplines duidelijk wordt aangegeven welke de benodigde milderende maatregelen - aanvullend op deze voorzien binnen het geldende wettelijke kader (oa gewestelijke stedenbouwkundige verordening) – zijn. De belangrijkste conclusies hierbij zijn:

- Bij herinrichting van de site Jan Breydel de infiltratiemogelijkheden kunnen geoptimaliseerd worden;
- De locaties De Spie en Blankenbergsesteenweg West een gelijkaardige impact hebben, waarbij de nodige milderende maatregelen inzake buffering en vertraagde afvoer dienen getroffen te worden.
- De locaties Chartreuse en Oostkampse baan komen te liggen in een gebied met een belangrijke overstromingsproblematiek. Door de bijkomende verharding, leidt de realisatie tot zeer significant negatieve effecten. Wanneer voldoende maatregelen worden genomen om het afstromend water van de bijkomende verharding op te vangen en te bufferen binnen het gebied vooraleer het vertraagd wordt afgevoerd en de inname aan komberging volledig wordt gecompenseerd binnen het gebied, worden de effecten deels gemilderd. Wanneer voor of gelijktijdig met de realisatie ook de bestaande overstromingsproblematiek wordt aangepakt, wordt de negatieve impact bijkomend gemilderd. De inrichting van een voetbalstadion op deze locaties betekent – gezien de ligging in een van nature overstromingsgevoelig gebied - hoe dan ook een aantasting van de draagkracht van het watersysteem.

- Realisatie van een voetbalstadion en bijhorend programma ter hoogte van de Oostkampse baan in combinatie met bedrijvigheid ter hoogte van de Chartreuse betekent een versterking van de impact van beide activiteiten (cumulatief effect) en leidt tot significant tot zeer significant negatieve effecten. Ook wanneer de milderende maatregelen worden geïmplementeerd, betekenen deze ontwikkelingen een aantasting van de draagkracht van het watersysteem..

2.6 Passende beoordeling / verscherpte natuurtoets

De passende beoordeling / verscherpte natuurtoets van het voorliggende voorontwerp RUP is gelijklopend met de discipline fauna en flora van het plan-MER opgemaakt en bijgevoegd als losse bijlage. De conclusies hiervan zijn geïntegreerd in de bovenstaande eindsynthese.