

Tweede scopingsadvies Project-MER
Ontwikkeling van een voetbalstadion met park
op de Olympiasite in Brugge

Initiatiefnemer:

CLUB BRUGGE DEVELOPMENT NV
Herentweg 9
8300 Knokke-Heist

16 november 2020
PRMER-3259-SA2

1. *Inleiding*

Het voorgenomen project betreft de bouw en exploitatie van een voetbalstadion voor ca. 40.000 toeschouwers en een parkomgeving/parking op de Olympiasite in Brugge. Het doel is een eigentijds, performant en comfortabel voetbalstadion te bouwen dat voldoet aan de huidige en toekomstige normen van o.m. UEFA, KBVB, Binnenlandse Zaken,..... De oppervlakte van het projectgebied bedraagt ongeveer 21,74 ha. Het huidige Jan Breydelstadion zal na de bouw en ingebruikname van het nieuwe stadion worden gesloopt. De bestaande oefenvelden zullen op termijn verdwijnen en minstens gedeeltelijk bestemd worden als parking.

Deze activiteiten zijn onderworpen aan de m.e.r.-plicht volgens het project-m.e.r.-besluit¹, met name:

Bijlage II, rubriek 10 b) Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen,

- *met betrekking tot de bouw van 1000 of meer woongelegenheden, of*
- *met een brutovloeroppervlakte van 5.000 m² handelsruimte of meer, of*
- *met een verkeersgenererende werking van pieken van 1000 of meer personenautoequivalenten per tijdsblok van 2 uur*

Voor categorieën van projecten opgenomen in bijlage II van het project-m.e.r.-besluit, is het indienen van een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de m.e.r.-plicht mogelijk. Door de initiatiefnemer wordt echter afgezien van dit verzoek.

Het Team Mer besliste op 08/05/2020 over de aanmelding inclusief eerste scopingsadvies. Er werd geen openbare raadpleging voorzien.

Het Team Mer ontving het ontwerp-MER met vraag om een tweede scopingsadvies op 08/09/2020. Er werd een infomoment georganiseerd op 21 augustus 2020 door de initiatiefnemer van het project. Het Team Mer vroeg adviezen bij de administraties en openbare besturen (zie bijlage).

De titel van het project wijzigde van “Ontwikkeling van een voetbalstadion, inclusief parking, op de Olympiasite in Brugge” naar “Ontwikkeling van een voetbalstadion met park op de Olympiasite in Brugge”. Het gaat in essentie om hetzelfde project met hetzelfde dossiernummer.

Het Team Mer stelt dit scopingsadvies op met het oog op de methodologie van het MER. Zij houdt rekening met de principieel verplichte onderdelen van een project-MER op basis van art. 4.3.7. van het DABM² en met de ontvangen adviezen.

Dit scopingsadvies heeft betrekking op de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het project-MER. Het project-MER moet opgesteld worden zoals door de initiatiefnemer voorgesteld werd in de aanmelding/ontwerp-MER en moet aangevuld/aangepast worden volgens de specifieke vereisten die in het eerste scopingsadvies en in dit tweede scopingsadvies geformuleerd zijn.

¹ Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, B.S. 17 februari 2005, zoals herhaaldelijk gewijzigd.

² Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk (DABM).

2. Verantwoording, beschrijving project en alternatieven

Ten opzichte van de aanmelding en rekening houdend met het eerste scopingsadvies werd in de projectbeschrijving onder andere het volgende verduidelijkt:

- Het is de bedoeling om één omgevingsvergunningsaanvraag in te dienen voor de realisatie van het project Olympiasite (met inbegrip van de afbraak van het bestaande Jan Breydelstadion).
- De intenties met betrekking tot duurzaam bouwen werden specifiek benoemd.
- Gelaagd parkeren in een parkeergebouw wordt niet als een redelijke mogelijkheid beschouwd.

Aanvullend op de aanmelding/ontwerp-MER moeten de volgende punten nog beschreven of verduidelijkt worden:

- Sommige projectonderdelen roepen nog vragen op. Onder andere volgende aspecten vereisen nadere toelichting of een betere afstemming met de effectbespreking (zie verder): het aantal parkeerplaatsen voor permanent gebruik, het gebruik van het park als parking voor niet-voetbalgerelateerde activiteiten, de voorziening van parkeerplaatsen onder het stadion (bijvoorbeeld voor de spelersbus van de bezoekers), de opgegeven bouwhoogte, het al dan niet integreren van een brouwerij op de site, de juiste bedoeling van een bierhal, de plaats van technische installaties, of er muziek zal zijn op het supportersplein, welke verlichting er is buiten speeldagen, waar vrachtwagenparkings voorzien zijn, de inrichting van parking voor bezoekende supporters, de nodige grondwaterwinning.
- Vanuit de discipline Grondwater (Deel XII) blijkt dat er ook freatisch grondwater opgepompt zal worden als aanvullende berekening. Dit moet vermeld worden in de projectbeschrijving. Er geldt hiervoor meldingsplicht, maar desalniettemin is deze activiteit ook m.e.r.-plichtig, dusdanig dient dit ook vermeld bij de MER-plicht (zie ook verder bij discipline Water).
- Hoewel de aanleg- en afbraakfase opgenomen zijn in het ingreep-effectschema werden deze fases niet beschreven in de projectbeschrijving (hoofdstuk IV). Daar ontbreekt een beschrijving van de uitvoering van de werken zelf, bijvoorbeeld de geschatte duurtijd, fasering, tijds kader van de werken (avond, weekend,...), in te zetten machines, bemaling, grondoverschotten, aantal transporten, werfzone en ontsluiting ervan, fasering ... En dit uitgesplitst over de werken voor: de bouw fase van het stadion, de aanleg van de omgeving, de afbraak van het oude Jan Breydelstadion.

De bundeling van deze informatie is nodig opdat in de disciplines kan worden uitgegaan van dezelfde aannames.

- In tussentijd is er een Arrest uitgesproken door de Raad van State dat invloed heeft op de mogelijke bouw van een voetbalstadion voor Cercle Brugge langs de Blankenbergse Steenweg. In het MER moet nagegaan worden welke gevolgen deze uitspraak heeft op de bespreking en beoordeling van de effecten.
- De informatie over het aantal parkeerplaatsen voor bussen op de Olympiasite wisselt doorheen het ontwerprapport en moet consistent zijn in het MER. Zo is er bijvoorbeeld sprake van 110 bussen voor thuissupporters en 15/25 bussen voor bezoekende supporters, met een totaal van 125 bussen.
- Het is onduidelijk of de 400 parkeerplaatsen in de Koestraat meegeteld zijn bij de parkeerplaatsen op of in de buurt van de Olympiasite.
- Waar komen de extra plaatsen voor supportersbussen bij topwedstrijden?
- Op de mogelijkheid om een ondergrondse parking aan te leggen (onder het stadion, of onder het park, bijvoorbeeld voor de VIP's) is te weinig ingegaan.

- Er ontbreekt informatie om de tussenfase te beoordelen. Bijvoorbeeld tabel IV-2 bevat geen informatie over het tijdstip van deze wedstrijden (weekdag, weekend) en er ontbreekt informatie over wedstrijden die Cercle Brugge speelt.

Zoals in de aanmelding vermeld, onderzoekt het MER de volgende alternatieven of wordt gemotiveerd waarom die niet worden onderzocht:

- locatiealternatieven: bij de locatiealternatieven werd verder verduidelijkt waarom een voetbalstadion voor Club Brugge wordt gepland op deze locatie.
- uitvoeringsalternatieven: worden momenteel niet voorgesteld
- volgende inrichtingsalternatieven werden besproken:
 - o de renovatie van het Jan Breydelstadion
 - o een alternatieve inplantingslocatie voor het stadion
 - o een alternatieve inrichting van het Olympiapark

In de adviezen worden een aantal varianten geformuleerd die ook in het MER aan bod moeten komen. Bijvoorbeeld:

- o de haltes voor de shuttlebussen inrichten in het Olympiapark
- o alternatieve locaties voor de drop-off/pick-up zones in de omgeving van de afstandsparkings en beperking van het aantal drop-off zones.
- o extra fietsenstallingen voorzien
- o alternatieve plaats voor de fietsenstallingen
- o de VIP's op een afstandsparking laten toekomen en met een VIP-bus naar het stadion brengen

3. Algemene en methodologische aspecten

De **afbakening van het studiegebied** moet voldoende gemotiveerd worden per discipline, rekening houdend met het feit dat het studiegebied zowel het projectgebied als het gebied waar effecten zich kunnen voordoen moet omvatten. De ruimtelijke afbakening moet voor elke discipline duidelijk tekstueel omschreven worden en indien mogelijk, voorgesteld worden op kaart. Het is aangewezen om in het MER voor verschillende disciplines te verduidelijken wat als micro-, meso- en macrostudiegebied beschouwd wordt en welke differentiatie in het onderzoek dat inhoudt.

De **referentiesituatie** is de huidige situatie. Voor de discipline mobiliteit wordt daarbij ook gekeken naar een niet-wedstrijddag. Omdat een verkeerde interpretatie van de effectbeoordeling mogelijk is, worden beoordelingsscores/conclusies best geformuleerd met een expliciete verwijzing naar de referentiesituatie (bestaande toestand met of zonder wedstrijd). Ook in syntheses teksten - waar de lezer de achterliggende redenering mist – is deze duiding van belang.

Gezien de uitzonderlijke situatie van de Covid-pandemie is extra duiding in het MER nodig bij de gebruikte metingen en tellingen vanaf februari 2020. De strenge maatregelen die de federale regering op 13 maart 2020 afkondigde werden immers voorafgegaan door een periode waarin de bevolking sociale contacten moest vermijden en de hoge infectiedruk in sommige regio's al aan de basis lag van atypische situaties.

In het MER wordt aangegeven dat de verplaatsing van de oefenvelden naar een andere locatie en de bouw van een nieuw stadion voor Cercle Brugge elders **ontwikkelingsscenario's** zijn waarmee rekening gehouden wordt. Er is verdere verduidelijking nodig hoe bij de bepaling van de

referentiesituatie en bij de effectbeoordeling voor de verschillende disciplines met de ontwikkelingsscenario's is omgegaan.

In het MER ontbreekt een volledige en gestructureerde **bespreking en beoordeling van de effecten van de aanleg- en de afbraakfase**.

In het MER ontbreekt een volledige en gestructureerde **bespreking en beoordeling van de effecten van de tijdelijke toestand, de zogenoemde tussenfase** waarin er een hogere frequentie van wedstrijddagen is als gevolg van de wedstrijden die Cercle Brugge speelt. Uit die analyse volgen mogelijk specifieke milderende maatregelen voor de matches van Cercle Brugge.

Volgende **relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarden** dienen bijkomend te worden aangepast, opgevolgd of aangevuld:

- gewestelijke stedenbouwkundige verordening voor Toegankelijkheid
- het GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming is wel relevant in tegenstelling tot wat nu aangeduid wordt als niet relevant. Met name voor de ontwikkelingsscenario's – in de eerste plaats dan de oefenvelden voor Club Brugge

Cumulatieve effecten moeten onderzocht worden. In het ontwerp-MER

De **methodologie voor de effectbeschrijving en -beoordeling** moet voor alle fasen van het project en voor elke discipline in het project-MER duidelijk en transparant omschreven worden. Tevens moet per discipline aangegeven worden op basis van welke criteria een effect beoordeeld wordt. Het resterend effect na de milderende maatregelen moet aangegeven en gekoppeld worden aan het gehanteerde beoordelingskader. De effectenbespreking en -beoordeling moet transparant gebeuren en aan de hand van volgende terminologie: aanzienlijk negatief (-3), negatief (-2), beperkt negatief (-1) en verwaarloosbaar of geen effect (0).

Wanneer **milderende maatregelen** worden voorgesteld moet – zeker voor maatregelen die horen bij aanzienlijk negatieve effecten – berekend worden wat het verwachte resteffect is / aangegeven worden welke mate van mildering met de maatregel of cluster van maatregelen bereikt kan worden. Ook moet aangegeven worden hoe de uitvoering van **sturende en milderende maatregelen** kan gegarandeerd worden (in het project geïntegreerd voorafgaand aan de vergunningsaanvraag, als bijzondere voorwaarde bij de vergunning, als flankerende maatregel,...).

Uit de adviezen bij het ontwerp-MER blijkt dat er onduidelijkheid is over de randvoorwaarden (aannames waarop de effectbespreking gebaseerd is), milderende maatregelen (vloeien voort uit) de effectbeoordeling en flankerend beleid. Hier moet per discipline een duidelijk onderscheid tussen gemaakt worden. Om de effecten van het project te beperken werd vooraf een mobiliteitsplan uitgewerkt dat als uitgangspunt in de effectbeoordeling is gebruikt. Het mobiliteitsplan is daarom als randvoorwaarde te beschouwen. De maatregelen uit dit mobiliteitsplan moeten voldoende concreet en duidelijk geformuleerd worden in functie van doorvertaling in verdere besluitvorming (in de omgevingsvergunning zelf of in flankerend beleid).

De voorgestelde maatregelen moeten concreet en haalbaar zijn. De voorgestelde maatregelen in het ontwerp-MER zijn onvoldoende concreet, missen duidelijkheid en de haalbaarheid,

afdwingbaarheid en uitvoerbaarheid van sommige milderende maatregelen wordt in vraag gesteld. Ook is er bezorgdheid over engagementen van derden, in het bijzonder de nodige bijkomende inspanningen van de politie.

Hoe beter de maatregelen uitgewerkt worden, hoe beter ze duidelijkheid zullen verschaffen aan de adviesinstanties alsook tijdens het openbaar onderzoek en hoe beter een oordeelkundige beoordeling tijdens de vergunningsprocedure kan gebeuren. Zonder garanties over de gehanteerde randvoorwaarden, zijn mogelijk bijkomende milderende maatregelen nodig om de milieueffecten te beperken.

Een aantal elementen in het MER zijn onvoldoende uitgewerkt om op vandaag een beoordeling ten gronde te kunnen doen. In het bijzonder zijn er veel vragen over de werking van de afstandsparkings, bijvoorbeeld over hun beschikbaarheid, vormgeving, technische noden en operationeel gebruik. Een ander belangrijk aandachtspunt is dat het project-MER aangeeft dat, om de verkeersdoorstroming in het gebied rond het stadion mogelijk te maken, de verkeersstromen zoveel als mogelijk van elkaar gescheiden worden. Op de belangrijke verkeersassen wordt deze scheiding (voornamelijk tussen personenvervoer en (shuttle)bussen) niet gewaarborgd. Een maximale scheiding van de diverse vervoersmodi moet verder wordt bestudeerd met het oog op verbeterde voorstellen. Ook moeten de milieueffecten (lucht-, geluidemissies,...), omgevingshinder en overlast die kan worden verwacht ter hoogte van de busparkings, vrachtwagenparkings (TV-compound), laad- en loszones voor leveranciers/catering en de drop-off zones verder worden verfijnd en aangevuld voor onder andere stationair draaiende motoren.

De adviesinstanties stellen zelf maatregelen voor die minder of niet aan bod kwamen: vrije busbanen, slimme verkeerslichten, specifieke maatregelen voor supporters die op beperkte afstand (vb. binnen een straal van 10 km) wonen enz. We adviseren dat de deskundigen nagaan of dat effectieve en haalbare maatregelen zijn.

Bij de beschrijving van de bestaande toestand en van de milieueffecten moet, als aanvulling op de aanmelding/ontwerptekst en het eerste scopingsadvies, voldoende aandacht besteed worden aan het volgende:

Verschillende adviesinstanties geven zeer uitvoerige adviezen. We vatten hier de belangrijkste opmerkingen samen maar vragen daarnaast ook aandacht voor de integrale adviezen en de onderbouwing van de opmerkingen die daarin terug te vinden is.

Sommige adviesinstanties merken fouten of onduidelijkheden op die geen invloed hebben op de effectbeoordeling of op de essentie van de projectbeschrijving. Deze opmerkingen worden niet herhaald in dit scopingsadvies maar er wordt wel verwacht dat er in het MER rekening mee gehouden wordt.

Discipline mens-mobiliteit

- De effecten tijdens de bijna 2 jaar durende bouw- en afbraakfase zijn onvolledig en onvoldoende gestructureerd behandeld. De evaluatie moet daarbij uitgaan van voldoende zekerheden. Een evaluatie die uitgaat van een aantal parkings die wellicht zullen blijven bestaan zonder vermelding en beoordeling van een alternatief (plan B) biedt onvoldoende zekerheid voor een MER.

- Een inschatting ontbreekt van de effecten op de ruime omgeving wanneer Cercle Brugge in het nieuwe stadion op de Olympiasite speelt gedurende de overgangsfase. In het MER wordt bijvoorbeeld voor de modale verdeling van de bezoekers uitgegaan van 100% gebruik van supportersbussen. Is dit een realistische aanname voor alle wedstrijden van beide clubs?
- De referentiesituatie is de huidige situatie. Zoals in het eerste scopingsadvies is aangegeven wordt voor mobiliteit ook gekeken naar een niet-wedstrijddag. De evaluatie ten opzichte van een niet-wedstrijddag wordt in het MER onvoldoende belicht en het is in de conclusies ook onvoldoende duidelijk ten opzichte van welke situatie de conclusies gelden.
- Voor de beoordeling van de worst case situatie, nl. wedstrijd met 40.000 toeschouwers wordt verwezen naar bijlage M.2. Deze worst case situatie moet ook opgenomen worden in het hoofdrapport zelf omdat voor dit scenario het grootste pakket aan milderende maatregelen nodig zal zijn.
- In het project-MER blijft het onduidelijk op welke locaties de drop-off en pick-up zones rond het stadion zullen liggen.
- Het is noodzakelijk dat op de site zelf er eveneens afgescheiden routes worden voorzien voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer (met nog een onderscheid tussen personenvoertuigen en bussen). Het ontwerp-MER vermeldt onvoldoende duidelijk hoe de organisatie van de verschillende bezoekersstromen op de Olympiasite zelf zal verlopen.

Studiegebied

- Motiveer in het MER duidelijker waarom de snelwegen E40 en E403/A17 niet expliciet opgenomen zijn in de beschrijving en beoordeling van de effecten.
- Stad Brugge wijst er op dat diverse straten rond de site in aanmerking komen voor een gedeeltelijke of volledige heraanleg op korte termijn. Mogelijk is de interferentie met dit dossier te onderzoeken en af te stemmen met alle belanghebbende partijen. Het gaat hier concreet over:
 - o Diksmuidse Heerweg tussen Leopold II-laan en Betferkerklaan
 - o Gistelse steenweg tussen N31 en Pastoriestraat
 - o Leopold III-laan

Kencijfers en aannames:

- Van het Bedrijfsvervoerplan voor de werknemers moeten de algemene conclusies op het vlak van mobiliteitsimpact of de principes waarop het plan gebaseerd is opgenomen worden in het MER.
- Aannames over werftransport, aanrijroutes en dagelijkse ontsluiting zijn onvolledig.
- Het is nu niet duidelijk of alle afstandsparkings tijdens de mogelijke wedstrijdmomenten toegankelijk zijn. Het is niet duidelijk hoe in het MER onderzoek zal gebeuren naar de rijroutes van de shuttlebussen vanaf de afstandsparkings zonder duidelijkheid over de beschikbare capaciteit van elke parking.
- Er zijn ernstige bedenkingen bij het gegeven dat de shuttlebussen drie hoofdverkeersassen in nadering van het stadion zullen gebruiken (Gistelse Steenweg – Torhoutse Steenweg – Koning Albert I-Laan). De vrees bestaat dat een vlotte doorstroming niet op elk van deze assen zal kunnen worden gegarandeerd. Naast voetbalgerelateerd verkeer worden deze assen immers ook zeer druk gebruikt als lokale ontsluitings- en verbindingswegen en als verzamelassen voor

aansluiting op het hoger wegennet. De gebruikte routes door de shuttlebussen moeten verder worden onderzocht en alternatieve routes moeten op hun haalbaarheid bekeken worden.

- Zijn supporters die met de trein reizen meegeteld in het benodigde aantal shuttlebussen en de impact op doorstroming? In het MER wordt aangegeven dat deze supporters gebruik kunnen maken van de shuttlebussen die aan de afstandsparkings nabij de voor- of achterkant van het station stoppen.
- Er is gebruik gemaakt van tellingen om de verkeersintensiteiten in beeld te brengen. Rekening houdend met aankomsturen die tot meer dan 2u voor een wedstrijd liggen, moet gemotiveerd worden waarom de gehanteerde telperiode volstaat om de milieueffecten in beeld te brengen.

Modellering en berekeningen.

- Op p.91 komt een verwijzing voor naar doorrekeningen in het verkeersmodel aan de hand van de cijfers bij een maximale wedstrijd (worst-case scenario). Er wordt voor dit MER echter geen gebruik gemaakt van het een Regionaal of Vlaams Verkeersmodel. Deze tegenstrijdige info moet in het MER rechtgezet.

Effectbespreking

- Het is niet duidelijk waarom bij de methodologie om een wedstrijddag in de huidige situatie te vergelijken met een wedstrijddag in de geplande situatie uitgegaan wordt van een kwalitatieve (i.p.v. een kwantitatieve) beoordeling.
- In het MER wordt aangegeven dat de parking op de Olympiasite ook tijdens de kerstperiode en tijdens een aantal specifieke grote evenementen ter beschikking gesteld wordt. De milieueffecten van dit medegebruik moeten ook (cumulatief) ingeschat worden.
- De verkeersstromen van en naar de afstandsparkings moeten ook beschreven en beoordeeld worden, niet enkel de verplaatsing van de shuttlebussen.
- De milderende maatregelen zijn niet voldoende duidelijk. Voor een wedstrijd die plaatsvindt op zaterdag om 16u15 wordt beoordeeld dat er verkeersproblemen te verwachten zijn voor het weggrijpend verkeer. Als oplossing wordt een nog sterkere spreiding van het verkeer in de tijd voorgesteld. Het is echter niet duidelijk wat dit precies inhoudt, of en hoe dit gerealiseerd kan worden en wat het resteffect vervolgens is.
- Wat de haltes voor shuttlebussen betreft wordt er aangegeven dat de haltes voldoende groot moeten zijn om meerdere bussen tegelijkertijd te laten halteren. In het MER wordt echter niet onderzocht of dit mogelijk is op de verschillende locaties.
- Er ontbreekt informatie over de terugslag op het openbaar domein door een parking van 3.000 voertuigen (impact vòòr de wedstrijd op de doorstroming Lange Molenstraat – Koning Leopold III Laan) en de evacuatiecapaciteit van deze parkings (na de wedstrijd).
- Een effectbespreking van de introductie van een blauwe zone voor bewoners en omwonenden van die zone en voor sportclubs in de buurt ontbreekt.
- De verkeersgeneratie voor leveringen en logistiek zijn onvoldoende belicht.

Voetgangers en fietsers

- Welke marge is er om de fietsenstalling nog uit te breiden?
- Het is onduidelijk hoe potentieel gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers op de Olympiasite vermeden worden.

Openbaar vervoer

- Er is relevante informatie beschikbaar is over het toekomstige openbaar vervoeraanbod. Dat aanbod word conform het decreet Basisbereikbaarheid aangepast. Het kortetermijn ov-plan werd binnen de vervoerregio Brugge al voorlopig vastgesteld. In het MER wordt nog geen rekening gehouden met deze nieuwe reiswegen waarover informatie te vinden is op: <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-brugge> Het is nodig om deze in- en uitgaande routes samen met de milderende maatregelen opnieuw te bekijken om zo maximaal het conflict met het openbaar vervoer te vermijden en de doorstroming van het openbaar vervoer te kunnen waarborgen. Dit nieuwe KT ov-plan is van groot belang voor de ontsluiting van het projectgebied en noodzaakt dan ook een correcte opname binnen het MER.
- Bij het formuleren en onderzoeken van milderende en flankerende maatregelen moet er rekening mee gehouden worden dat overheidsfinanciering voor vervoer op maat geen evidentie is.

Discipline lucht

- In het MER worden echter slechts een zeer beperkt aantal straten meegenomen in de luchtkwaliteitsmodellering. Het is niet duidelijk waarom niet alle relevante straten uit de discipline mobiliteit gebruikt werden in de luchtkwaliteitsmodellering. Minstens moet een modellering gebeuren van het mesostudiegebied dat bij mobiliteit gehanteerd werd, inclusief de snelwegen.
- Het model CAR Vlaanderen is niet enkel te gebruiken in street canyons maar voor alle wegen met bebouwing op minder dan 30 meter van de wegas. Bij de beschrijving van de gekozen methodologie in het MER moet gerapporteerd worden welke stagnatiefactor precies werd toegepast voor de Koningin Astridlaan en de N367.
- De methodiek voor evenementen werd niet volledig correct toegepast. Voor de toets aan de uurgrenswaarde van NO₂ moeten de verkeersintensiteiten op de dag van een wedstrijd ingegeven worden in de luchtkwaliteitsmodellering en dus niet uitgemiddeld over een volledig jaar.
- Het MER moet de typische polluenten voor wegverkeer (NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}) beoordelen, de CO₂-emissies berekenen en ook EC bespreken. Een inschatting van de CO₂-emissies en een bespreking van EC ontbreekt.
- In het MER ontbreekt eveneens bij de beoordeling een kwantificering van de oppervlakte (uitgedrukt in km²) en de weglengte (km) per score (-1, -2, -3, 0, +1, +2,+3). De jaargemiddelde waarde van 20 µg/m³ voor PM_{2,5} is sinds 2020 geen indicatieve grenswaarde meer.
- Er is een sterke toename van zwaar verkeer (tot 56%), maar men acht het niet nodig de effecten daarvan op luchtkwaliteit te berekenen. De motivatie daarvoor is ontoereikend.

Discipline geluid & trillingen

- Neem het kaartje met de meetpunten ook in het MER zelf op.
- De evaluatie van de bouw- en afbraakfase moet uitgaan van voldoende zekerheden. Een evaluatie die uitgaat van de veronderstelling dat de activiteiten wellicht enkel tijdens de dagperiode plaatsvinden biedt onvoldoende zekerheid voor een MER. Als er activiteiten

plaatsvinden tijdens de avond of nacht is de kans dat ze hinder veroorzaken en dat milderende maatregelen moeten gezocht worden reëel.

- Geef ook voor deze discipline in de beoordeling uitdrukkelijk aan of uitspraken gelden ten aanzien van een referentiesituatie met of zonder wedstrijd.
- Merk op dat de geluidsbufferende werking van beplanting zeer gering is. Dat moet doorheen het MER voldoende genuanceerd worden.
- De tussentijdse situatie waarbij Club en Cercle in hetzelfde stadion blijven spelen moet ook meegenomen worden. Ook in synthese moet rekening gehouden worden met deze tussenfase.
- Naast het geluid van supporters moet ook het geluid van de bus- en vrachtwagenparking (het geluid voortgebracht door transport, laad- en losverrichtingen, verkeer, het opwarmen en laten draaien van motoren op het terrein van de inrichting, evenals door het in- en uitgaande verkeer) mee in rekening gebracht worden bij de exploitatiefase. Merk op dat de stelplaats voor bussen en vracht- en bestelwagens VlareM ingedeelde inrichtingen zijn.
- Hoe wordt omgegaan met geluid van de parkerende wagens op de site (snelheidsbeperking, claxoneerverbod)?
- Hoe wordt omgegaan met het geluid dat de supporters zelf zullen produceren buiten het stadion (zowel op de site als op openbaar domein)?
- Er is nog geen concrete informatie waar geluidsproducerende installaties zullen komen. Er wordt aangegeven dat er nog een geluidsstudie nodig is wanneer de exacte inplanting gekend is. Bij de omgevingsvergunningsaanvraag moet duidelijk zijn over welke concrete installaties het gaat, wat hun bronvermogen is en waar/hoe deze best geplaatst worden, zodat kan nagegaan worden of aan VlareM wordt voldaan is en zodat indien van toepassing specifieke maatregelen kunnen worden opgelegd.
- Verduidelijk in welke mate de constructie van het stadion bepalend is voor het stadiongeluid.
- Verduidelijk of het aantal aanwezigen in het stadion een verschil maakt voor het stadiongeluid.
- Er is een meetpunt waar zowel het gemiddeld als het piekniveau zal stijgen met 3 dB. Hier moet concreet nagegaan worden of er milderende maatregelen mogelijk zijn.
- In de geplande situatie is nog blootstelling aan piekniveaus van ongeveer 80 dB. Er wordt vooral aangegeven dat dit lagere piekniveaus zijn dan in de huidige situatie. Hier ontbreken nog aanbevelingen hoe de woningen nog meer afgeschermd kunnen worden of hoe de hinder verder beperkt kan worden.
- I.f.v. de aanlegfase wordt voorgesteld een maatregel op te nemen om de meest luidruchtige activiteiten te beperken tot de dagperiode. Gelieve dit te specificeren: van 7u tot 19u.

Discipline biodiversiteit

- Diverse aspecten binnen het MER die in relatie staan tot de omwonenden zijn (in)direct te koppelen aan het bestaande groen en de komst van nieuwe groenstructuren. Gevraagd wordt om bij de inrichting van het park uit te gaan van maximaal behoud van bestaande groenbuffers. Dit is mogelijk door na kritische analyse op vitaliteit, soortenrijkdom en buffervermogen te bepalen waar vervanging en waar aanvulling nodig is. Bij aanvullen wordt aanbevolen om rekening te houden met de vooropgestelde soortenrijkdom, maar ook met plantensoorten die naar verschijningsvorm, kroonvolume en textuur attractief en nuttig zijn voor de omwonenden en de biodiversiteit. Een monotone beplanting met populieren is vanuit die optiek niet de beste keuze.

Discipline bodem

- Ter hoogte van parkings voor voertuigen andere dan personenwagens, o.a. bij bus-, vrachtwagensparkings, ... is de kans op verontreiniging groter. Het is dan ook aangewezen dat dergelijke parkings voorzien worden van een vloeistofdichte verharding met afwatering via KWS afscheider met eventueel coalescentiefilter en slibafscheider – de werking en onderhoud van de KWS-afscheider dient te gebeuren conform de bepalingen van artikel 4.2.3bis van Vlarem II.

Discipline water

- De effectbeoordeling voor de grondwaterwinning wordt afgetoetst aan de randvoorwaarden van de vergunning, en er wordt gesteld dat er enkel meldingsplicht is. Daaruit wordt geconcludeerd dat er amper effecten zouden zijn. Merk op dat ook de m.e.r.-bijlage III rubriek voor de grondwaterwinning van toepassing is en dat een meer onderbouwde beoordeling nodig is. Gevraagd wordt om minstens het worstcase scenario bij het onttrekken van grondwater (en meer dan 5000 m³) kwantitatief te begroten (zie verder).
- De site ligt, zoals de tekst aangeeft, in waakgebied van de Ieperiaan-aquifer; Deze ligt net onder de Ledo-Paniseliaan aquifer waaruit men water wil onttrekken, en de scheiding tussen de twee is maar een kleilaagje van enkele meters. Metingen van het Primaire grondwatermeetnet tonen aan dat de stijghoogtes in beide aquifers elkaar overal sterk beïnvloeden. Er is dus in ieder geval een onderbouwde uitspraak nodig over de impact van een grondwaterwinning op de Ieperiaan-aquifer
- De effectbeoordeling van de grondwaterwinning moet gebaseerd zijn op kwantitatieve gegevens als het oppompingsdebiet, de reikwijdte en de afpompsdiepte van de grondwaterwinning. Daarnaast zijn gegevens over frequentie en spreiding over het jaar van belang voor een genuanceerde effectinschatting.
- Er is geen goede inschatting van het huidige waterverbruik. Er wordt enkel rekening gehouden met toiletspoelingen terwijl er nog andere waterverbruiken zijn, zoals douches, eventueel therapiebaden, de bereiding van maaltijden, handenwaslavabo's, reiniging van de lokalen, tribunes en voorzieningen. Het algemeen waterverbruik kan daardoor niet worden ingeschat
- Er wordt gebruik gemaakt van geregistreerde waterverbruiken van februari-april 2020. Zijn er geen gegevens beschikbaar van de waterverbruiken gedurende de zomerperiode of van het volledig jaar zodat een beter beeld bekomen wordt van schommelingen in gebruikte debieten?
- De ambities voor het geplande toekomstige waterverbruik (voor velden, voor sanitair,...) moet duidelijker in kaart gebracht worden. Hoe zal men effectief zuinig omgaan met water en welke voorzorgsmaatregelen neemt men concreet om een verdrogende impact van het project te vermijden?
- Er wordt uitgegaan van een vast besproeiingsdebiet i.f.v de dagelijkse neerslag. In de beschreven situatie in Westkapelle wordt het besproeiingsdebiet niet op die manier geregeld. Gelieve uit te gaan van de worst case benadering.
- Ook pluviale overstromingen worden best meegenomen in de effectbespreking (cf. VLAGG project VMM geeft ook gedetailleerde info over lokale pluviale T100 wateroverlast).
- Berekeningen gaan wellicht uit van hemelwaterval in het huidige klimaat. Door klimaatverandering wordt meer droogte en langere droogte verwacht. Hierop wordt best al geanticipeerd m.b.t. bewateringsvraag en dimensionering regenwateropvang (dit is de klimaatreflex, zie ook bij discipline Klimaat).

Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

- Deze discipline is nog niet op het niveau van een sleuteldiscipline uitgevoerd.
- Er wordt iets te voorbarig verwezen naar de archeologienota in opmaak. Er wordt immers gesteld dat er mogelijk resten zijn van de verdwenen abdij van Sint-Andries (12^{de} eeuw) op de plaats van het nieuw te bouwen stadion. Het luik archeologisch bureauonderzoek wordt bij voorkeur al in het MER opgenomen naast een inclusief landschappelijk bodemonderzoek. Dergelijke info (non-destructief onderzoek) kan dan probleemloos overgenomen in de archeologienota.
- De beoordeling moet aangeven welke elementen uit de beschrijving over de uitvoering van het project onder IV.2.1 bepalend zijn voor de conclusies.
- Een visuele impactstudie wordt gevraagd. Kunnen voorbeelden uit het buitenland van een vergelijkbare uitvoering toegevoegd worden?

Discipline mens-ruimtelijke aspecten

- Deze discipline is nog niet op het niveau van een sleuteldiscipline uitgevoerd.
- De aanlegfase en de afbraakfase hebben effecten op mens – ruimte. Het MER moet daar verder op ingaan.
- De cumulatieve effecten met een nieuw stadion voor Cercle Brugge moeten vanuit de optiek van zuinig ruimtegebruik beschouwd worden.
- Er is sprake van een micro-, meso- en macrostudiegebied, maar dat komt in de verdere beoordeling van de discipline onvoldoende aan bod.
- Bij de functionele wisselwerking tussen het projectgebied (niet plangebied) en zijn ruimere omgeving wordt de doorwaadbaarheid aangehaald. Dat is zeker geen effect op macroschaal. Wat betreft de functionele wisselwerking is zeker ook de parkfunctie te bespreken, in het bijzonder de modaliteiten voor het gebruik door omwonenden (toegankelijkheid van het park, belevingswaarde doorheen de tijd,...). Wanneer wordt het park afgesloten voor omwonenden, hoe lang voor en na een wedstrijd, hoeveel andere dagen per jaar, is dat volledig of gedeeltelijk, is het park steeds 's nachts toegankelijk, ...
- Om te kunnen spreken van een park moeten de voorgestelde sport/recreatieve functies ontwerpmatig doorvertaald en beter uitgewerkt worden.
- Volgende maatregelen vragen een kritische evaluatie:
 - o het integraal verwijderen van groenbuffers gevolgd door het opnieuw beplanten van de buffers
 - o aanpassingen van het maaiveld door taluds en ophogingen.
- Het ontwerp-MER bevat uitspraken over verkeershinder voor omwonenden (2% van de tijd) en gebruik van het park (98% van de tijd). Dergelijke stellingen passen niet in een MER. Ze geven immers de essentie van het effect niet weer namelijk het aantal verstoorde weekends of weekenddagen op jaarbasis of het aantal tijdsblokken (namiddag, avond) dat het park niet toegankelijk is voor omwonenden. De tijdstippen dat het park recreatief gebruikt zal worden vallen immers in grote mate samen met het gebruik als parking.
- De bespreking en beoordeling van de effecten van verlichting ontbreken. Een lichtstudie is in opmaak. De resultaten moeten worden verwerkt in het MER.
- De bespreking en beoordeling van de effecten van schaduw ontbreken. Er wordt onder meer aandacht gevraagd voor de effecten van de schaduw op de ligweide bij het zwembad.
- Er is sprake van andere sportclubs die een nieuw onderdak moet vinden. Behalve de judoclub is onduidelijk waarover het gaat.

- Een bespreking en beoordeling van windeffecten ontbreekt.
- De bespreking en beoordeling van sociale beleving, privacy, veiligheidsgevoel ontbreekt.

Discipline mens-gezondheid

- Er wordt gevraagd om voor NO₂ gebruik te maken van de GAW uit het richtlijnenboek mens-gezondheid, nl. 20 µg/m³ en de beoordeling hierop aan te passen.
- Een beoordeling van licht en straling ontbreekt (GSM masten, ...)
- Er wordt onvoldoende ingegaan op de effecten op kwetsbare populaties, ook tijdens de aanleg- en afbraakfase.
- Bij de beoordeling van de mogelijke impact op slaapverstoring door piekgeluiden in de avond- en nachtperiode, wordt gevraagd om een beter onderbouwde motivatie op te nemen waarom geen gezondheidseffecten verwacht worden. Is bijvoorbeeld het aantal dagen/avonden waarop er acute slaapverstoring kan optreden mee bepalend voor de ernst van het effect?
- Bij de beoordeling van geluidshinder door wegverkeer wordt geen gebruik gemaakt van de in de discipline geluid berekende Lden en Lnight op wedstrijddagen.
- In het MER wordt geen kwantitatieve beoordeling gegeven van het aantal ernstig gehinderden en het aantal ernstig slaapverstoorden. In het MER wordt best een motivatie opgenomen waarom deze evaluatie niet uitgevoerd werd aangezien er in het MER nu al geoordeeld wordt dat het interimtarget van Lnight = 55 dB(A) niet gehaald wordt.

Discipline klimaat

- Deze discipline is nog niet op het niveau van een sleuteldiscipline uitgevoerd.
- Het is niet duidelijk hoe de gereden voertuigkilometers precies bepaald werden.
- De beschrijving van de emissiefactoren op p. 244 is weinig zinvol en kan best geschrapt worden.
- Klimaatverandering: In het MER wordt aangegeven dat maatregelen om met de klimaatverandering om te gaan niet van toepassing zijn voor dit project. Het is belangrijk dat in het MER gemotiveerd wordt hoe bij het projectontwerp rekening gehouden werd met klimaatverandering.
- CO₂-uitstoot door bijkomende voertuigkilometers over de weg (vracht en personenvervoer) op het grondgebied van Vlaanderen: het is niet duidelijk hoe de CO₂-emissies precies berekend werden. Is een extrapolatie gebeurd naar het grondgebied van Vlaanderen?
- Milderende maatregelen: Door de deskundige worden beleidsmatige milderende maatregelen voorgesteld. Hiervoor wordt er verwezen naar het Vlaams Energie- en Klimaatplan om de uitstoot van CO₂ te optimaliseren. Het formuleren van algemene milderende maatregelen uit beleidsplannen is weinig zinvol. Milderende maatregelen kunnen doorvertaald worden in een omgevingsvergunning of deel uitmaken van flankerend beleid. Voor maatregelen die deel uitmaken van flankerend beleid moet voldoende duidelijk zijn hoe dit verankerd kan worden in functie van dit specifieke project (zie ook eerder in dit advies).
- Zo zijn wel CO₂-effecten te verwachten in de aanleg en afbraakfase en moet er aandacht zijn voor het stationair draaien van bussen.
- De klimaatreflex in dit rapport in elk van de disciplines ontbreekt.

Volgende onderdelen komen aan bod in het MER (cf. Richtlijnenboek Milieueffectrapportage – Algemene Methodologische en Procedurele Aspecten):

- de leemten in de kennis
- de eventuele opvolgings- en monitoringsmaatregelen
- een afzonderlijke discipline-overschrijdende samenvatting (inclusief de milderende maatregelen)
- wat de voorgestelde **milderende maatregelen** betreft moet nagegaan worden of deze realistisch en concreet geformuleerd zijn i.f.v. doorvertaling in een vergunning. Daarnaast wordt bijzondere aandacht gevraagd voor eventuele milderende maatregelen ten aanzien van Cercle Brugge aangezien zij niet de aanvrager van het project zijn.
- ook voorstellen tot **postmonitoring** moeten zo concreet mogelijk geformuleerd worden i.f.v. doorvertaling in een vergunning.
- een literatuurlijst
- een niet-technische samenvatting

4. Goedkeuring team van erkende MER-deskundigen en MER-coördinator

Zoals voorgesteld in de aanmelding wordt het MER opgesteld door een erkende MER-coördinator en door volgende erkende MER-deskundigen: Mens-mobiliteit, Bodem, Water (geohydrologie en oppervlakte- en afvalwater), Lucht, Geluid en Trillingen, Biodiversiteit en Landschap, Bouwkundig erfgoed en archeologie. Een deskundige Mens-gezondheid en een deskundige Klimaat werden nog aan het team van erkende deskundigen toegevoegd.

Het in de aanmelding voorgestelde team van erkende MER-deskundigen en de erkende MER-coördinator werd aangevuld met erkend deskundige **Geert Boogaerts** voor de disciplines Mens-Gezondheid, en Klimaat (gemeld tijdens de scopingsvergadering en bevestigd per email op 23-04-2020). In dezelfde communicatie wordt de in de aanmelding opgegeven deskundige Guy Putzeys vervangen door erkend mer-deskundige Geluid **Sven Loridan**. Op 30-04-2020 ontving Team Mer de vraag om **Toon Van Elst** als coördinator van het MER te vervangen door erkend MER-coördinator **Peter De Bruyne**. Team Mer keurde het voorgestelde team uit de aanmelding met de aanvulling en wijziging van 23-04-2020 en de wijziging van 30-04-2020 goed in het eerste scopingsadvies.

Wijzigingen aan het team van deskundigen in de loop van het m.e.r. moeten gemeld worden aan het Team Mer.

Digitaal getekend

Door Lina Grooten

Directiehoofd Directie Gebiedsontwikkeling

Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten

Bijlage

Lijst met de instanties die gereageerd hebben (schriftelijk) en betrokken worden in de verdere procedure:

- Stad Brugge
- Gemeente Zedelgem
- Agentschap Natuur en Bos
- Agentschap Wegen en Verkeer (geïntegreerd in advies MOW)
- De Lijn
- Departement Omgeving; Afdeling Energie, Klimaat en Groene Economie (EKG); Team Lucht
- Departement Omgeving; Afdeling Gebiedsontwikkeling, omgevingsplannen en –projecten (GOP); directie Omgevingsvergunning
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
- Sport Vlaanderen
- Vlaamse Milieumaatschappij Lozingen (VMM)
- Vlaamse Milieumaatschappij Waterbeheer (VMM)

Lijst met de instanties die niet gereageerd hebben of die verwittigden dat ze geen advies geven:

- Gemeente Jabbeke
- Departement Omgeving; Afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning; Team Geluid
- Agentschap Onroerend Erfgoed
- Provincie West-Vlaanderen
- Departement Omgeving; Afdeling Gebiedsontwikkeling, omgevingsplannen en –projecten (GOP); directie Omgevingsplanning
- Agentschap Zorg en Gezondheid
- OVAM
- Infrabel
- Fluxys