

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 254.022 van 16 juni 2022
in de zaak A. 232.160/X-17.832**

In zake : de BVBA DEINZE KOOPCENTER
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Pieter Van Assche en Sander Kaïret
kantoor houdend te 9000 Gent
Koning Albertlaan 128
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de DEPUTATIE VAN DE PROVINCIE OOST-VLAANDEREN

Tussenkommende partij:

de BV DAKOTA VASTGOED
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Eva De Witte
kantoor houdend te 9000 Gent
Kasteellaan 141
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 2 november 2020, strekt tot de nietigverklaring van het besluit van de provincieraad van de provincie Oost-Vlaanderen van 2 september 2020 houdende de definitieve vaststelling van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Brielmeersen’.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de verzoekende partij heeft een memorie van wederantwoord ingediend.

De bv Dakota vastgoed heeft een verzoekschrift tot tussenkomst ingediend. De tussenkomst is toegestaan bij beschikking van 8 januari 2021. De tussenkomende partij heeft een memorie ingediend.

Eerste auditeur-afdelingshoofd Ann Van Mingeroet heeft een verslag opgesteld.

De verzoekende partij, de verwerende partij en de tussenkomende partij hebben een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 10 juni 2022.

Staatsraad Stephan De Taeye heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Sander Kaïret, die verschijnt voor de verzoekende partij, en advocaat Eva De Witte, die verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur-afdelingshoofd Ann Van Mingeroet heeft een met dit arrest andersluidend advies gegeven.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Feiten

3.1. De provincie Oost-Vlaanderen wenst een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) voor het recreatiedomein ‘De Brielmeersen’ te Deinze op te maken. Het PRUP heeft volgens de toelichtingsnota erbij de volgende “drie grote ruimtelijke doelstellingen”:

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

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

2. Een nieuw stadion realiseren voor voetbalclub K.M.S.K. Deinze. SK Deinze heeft de ambitie om op korte termijn professioneel voetbal te beoefenen (stijgen naar 1ste klasse B). Om deze ambitie waar te maken, dient de club te beschikken over een stadion dat voldoet aan de infrastructurele eisen die zijn opgelegd door de Voetbalbond.

Concreet houdt dit op vandaag o.a. in dat de club dient te beschikken over een stadion met minimaal 8.000 plaatsen (waarvan 5.000 zitplaatsen). Het huidige stadion, met 800 zitplaatsen en 6700 staanplaatsen, voldoet niet aan deze voorwaarden.

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

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

3.2. Op 1 oktober 2019 vindt een plenaire vergadering over het voorontwerp van PRUP plaats.

3.3.1. Het plangebied is enkel aan de oostzijde ontsloten; in alle andere windstreken is het ingesloten door (het afleidingskanaal van) de Leie. De verzoekende partij is onder meer actief in de verhuur van kantoorgebouwen, handelspanden en tentoonstellingsruimtes. Haar maatschappelijke zetel en commerciële site zijn gelegen aan de oostzijde van het plangebied. De verzoekende partij duidt de ligging van haar site ten opzichte van het plangebied als volgt aan in haar verzoekschrift:



3.3.2. De tussenkomende partij is eigenaar van de stadiongrond en het sportgebouw met aanhorigheden van de voetbalclub KMSK Deinze

3.4. Op 18 december 2019 stelt de provincieraad van de provincie Oost-Vlaanderen het ontwerp-PRUP voorlopig vast.

3.5. Van 3 februari tot en met 1 mei 2020 vindt een openbaar onderzoek over het ontwerp-PRUP plaats. Onder anderen de verzoekende partij dient een bezwaarschrift in.

3.6. In zitting van 9 juni 2020 verleent de provinciale commissie voor ruimtelijke ordening van de provincie Oost-Vlaanderen (de Procoro) een advies over het ontwerp-PRUP.

3.7.1. Op 3 juli 2020 keurt de dienst Milieueffectrapportage van de Vlaamse overheid (dienst Mer) het planmilieueffectrapport (plan-MER) goed. De ‘conclusies en aanbevelingen’ van het daarin vervatte mobiliteitseffectrapport (MOBER) luiden:

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

oversteekvoorzieningen voor zachte weggebruikers t.h.v. het kruispunt N35 x Brielstraat te herzien. Op korte termijn kan dit betekenen dat de lichtenregeling van dit kruispunt wordt herzien, op langere termijn is een infrastructurele oplossing aanbevolen. Op vlak van openbaar vervoer is er geen effect te verwachten.

De bijkomende verkeersgeneratie zal noch op standaarddagen (zonder voetbal), noch op reguliere wedstrijddagen leiden tot afwikkelingsproblemen. En ook inzake verkeersveiligheid zijn er dan geen significante effecten te verwachten. Rekening houdend met de gevoerde analyses is een bezetting met maximum 1.600 supporters de limiet die op reguliere basis kan worden toegelaten. De bereikbaarheid van het centrum voor de hulpdiensten blijft bij deze verkeersgeneratie gegarandeerd. Het vermeld maximum is uiteraard enkel toelaatbaar indien er gelijktijdig geen andere (grote) evenementen plaatsvinden, noch op het recreatiedomein Brielsemeers zelf, noch in de Brielpoort of elders in de stad.

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

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

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

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

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

De opmaak van een pakket aan flankerende maatregelen om alternatieven voor de auto te stimuleren, moet verankerd worden in een

‘evenementenvervoerplan’, waarbij ook afstemming gebeurt met de programmatie van andere evenementen, naast de voetbalwedstrijden, in het recreatiedomein zelf en elders in Deinze (o.a. in de Brielpoort). Hierin moeten o.a. afspraken gemaakt worden tussen alle betrokken partners (stad, provincie, KSK Deinze, e.a.) en moeten initiatieven om alternatieve verplaatsingswijzen te stimuleren worden opgesteld, teneinde de omgeving te vrijwaren van problematische verkeerssituaties. Daarnaast is het noodzakelijk in dit evenementenvervoerplan rekening te houden met de bereikbaarheid van het centrum voor de hulpdiensten.

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

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

Daarnaast moet de inrichting van de parking en meer bepaald de in- en uitrit worden herzien om de verwachte bezoekersaantallen en types voertuigen te kunnen verwerken. Een inrit op de huidige voorziene locatie is niet wenselijk wegens te kort bij het kruispunt N35 x Stadionlaan gelegen rekening houdend met de bochtsituatie en de nodige lengte voor een afslagstrook van minimum 50m. De aanzet van de afslagstrook naar de inrit van de parking moet zich situeren tussen 70m vanaf het kruispunt met de N35 Tweebruggenlaan en de huidige in- en uitrit. De huidige in- en uitrit zelf kan ook als mogelijke optie worden weerhouden. Inzake verkeersveiligheid wordt aanbevolen de in- en uitritten van de parking te voorzien van stewards teneinde te vermijden dat het fietspad geblokkeerd wordt. Door een herinrichting van de Stadionlaan, al dan niet enkel voor de fietsinfrastructuur, kunnen de in- en uitritten beter geaccentueerd en infrastructureel voorzien worden, waardoor de aandacht op de doorgaande fietsbeweging versterkt wordt.

Tot slot wordt een monitoring aanbevolen om de gestelde aanbevelingen te evalueren en zo nodig bij te stellen.”

Deze ‘conclusies en aanbevelingen’ worden tevens vermeld onder de titel ‘Synthese van milieueffecten, milderende maatregelen en optimalisaties’ inzake de discipline ‘Mens – Mobiliteit’ van het plan-MER.

3.7.2. Wat de “integratie in het PRUP” van de conclusies van het plan-MER en MOBER betreft, wordt in de toelichtingsnota bij het PRUP onder meer gesteld:

“2. Op occasionele basis zijn wedstrijden tot maximum 5600 supporters acceptabel te noemen onder voorwaarde dat alle publieke parkings in de stad mee ingezet worden.

In de stedenbouwkundige voorschriften wordt een minimaal aantal fietsparkeerplaatsen voorzien op verscheidene attractiepunten (0.3). Daarnaast laten de voorschriften het toe om ruimte (P&R) te voorzien voor bussen vlakbij de ingang van het stadion (art. 2.2). Ook een minimaal aantal busparkeerplaatsen worden voorzien (art. 3.2). Hiermee zijn de mogelijkheden wat betreft de stedenbouwkundige voorschriften maximaal benut.

Met behulp van Art. 2.2.5. §2 van de VCRO werd een overeenkomst gekoppeld aan het RUP waardoor er rekening gehouden wordt met maatregelen van een niet-stedenbouwkundige aard in het MER. Op deze manier werden de milderende mobiliteitsmaatregelen uit het MER gekoppeld aan het RUP.

3. Indien meer supporters (<5600 supporters) aangetrokken worden, dienen flankerende maatregelen genomen te worden:

a. Inzetten op minder autoverplaatsingen. Daartoe is het aangewezen een voldoende groot aanbod aan fietsstalplaatsen te voorzien en een routebegeleidingsplan voor fietsers op te maken en dit te communiceren via allerlei kanalen.

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

b. Met de eigen supporters en de bezoekende clubs moeten regelingen en afspraken gemaakt worden om supporters zoveel mogelijk met georganiseerd collectief (bus)vervoer te laten afreizen naar het stadion. Hierbij is het aangewezen om voldoende ruimte te voorzien om bussen te laten stoppen en om bussen te parkeren.”

3.7.3. In de toelichtingsnota bij het PRUP wordt verder met betrekking tot het “in te zetten instrumentarium” het volgende gesteld:

“Voorafgaandelijk aan of gelijktijdig met de beslissing over het ruimtelijk uitvoeringsplan kan de bevoegde overheid formele overeenkomsten afsluiten volgens art. 2.2.5. §2 van de VCRO. In het kader van het PRUP Brielmeersen werd besloten dat er nood was aan twee overeenkomsten:

- Ter garantie van een veilige dwarsverbinding over de N35 wordt een overeenkomst afgesloten met de wegbeheerder, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Deze dwarsverbinding zal dienen als hoofdtoegang tot de Brielmeersen. Deze verbinding behoort echter niet tot het plangebied aangezien er geen herbestemming nodig is, zij een logische ruimtelijke begrenzing van het plangebied vormt en deze onder het exclusieve beheer valt van het Agentschap Wegen en Verkeer. De overeenkomst met AWV stelt dat ze het belang van deze dwarsverbinding erkent en ze zal blijven instaan voor het behouden van een veilige dwarsverbinding over de N35.

- Een tweede overeenkomst realiseert de aanbevelingen/milderende maatregelen in het kader van de mobiliteitseffecten in het MOBER. Gezien een ruimtelijk uitvoeringsplan enkel voorschriften kan integreren die van

stedenbouwkundige aard zijn, wordt er met behulp van een overeenkomst rekening gehouden met de milderende maatregelen inzake mobiliteitseffecten van een niet-stedenbouwkundige aard. De overeenkomst wordt afgesloten tussen Stad Deinze en de Provincie Oost-Vlaanderen. In deze overeenkomst wordt vastgelegd dat er een politiereglement van kracht is om de mobiliteitseffecten te ondervangen.

- Er werd gekozen voor een politiereglement om de drempelwaarden in het MER wat betreft mobiliteit op een goede manier te kunnen bewaken. Door deze drempelwaarden te bewaken worden de potentieel negatieve effecten die in het MER worden vastgesteld, ondervangen. Bovendien is er, door de bevoegdheid bij het College van Burgemeester en Schepenen te leggen, ook een publieke controle op de naleving van het reglement. Daarnaast is de keuze voor een politiereglement ook een rechtszekere en bestendige oplossing. Een politiereglement is een openbaar, kenbaar en duurzaam instrument van algemeen belang. Het wijzigen van dit politiereglement in de toekomst door het College van Burgemeester en Schepenen kan enkel in het kader van het algemeen belang, en wordt gewaarborgd door het recht door middel van een voorziening voor Raad van State.”

3.8.1. De verwerende partij sluit op 14 juli 2020, met toepassing van het toentertijd geldende artikel 2.2.5, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), een overeenkomst met de stad Deinze “ter realisatie” van het PRUP, omvattende een politieverordening ‘met betrekking tot het organiseren van evenementen op de site Brielmeersen’.

Deze overeenkomst bepaalt:

“Ingevolge artikel 2.2.5, §2, 2 lid VCRO kan de bevoegde plannende overheid overeenkomsten met publiekrechtelijke rechtspersonen, met privaatrechtelijke rechtspersonen of met natuurlijke personen afsluiten om een ruimtelijk uitvoeringsplan te kunnen realiseren.

In het milieueffectenrapport (MER) bij het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) ‘Brielmeersen’ is vastgesteld dat door realisatie van het PRUP mogelijk negatieve mobiliteitseffecten kunnen optreden.

Aangezien deze mobiliteitseffecten geen noodzakelijk noch permanent effect zijn van het PRUP, doch wel het gevolg kunnen zijn van een samenloop van eventuele activiteiten in en rond het plangebied, is een stedenbouwkundige regeling in de voorschriften van het PRUP zelf niet haalbaar.

Een systeem van toezicht en eventuele tijdelijke ingrepen is aangewezen. Een politiereglement waarin dergelijke systematiek vervat zit is een geschikt instrument. Zij gaat uit van een publieke overheid en kan door haar gecontroleerd en afgedwongen worden. Een politiereglement is een openbaar document dat duidelijke regels voor de rechtsonderhorige bevat. Het bestaan en de inhoud van een politiereglement wordt gewaarborgd door het recht door middel van een voorziening voor Raad van State.

Tussen het college van burgemeester en schepenen van Deinze en de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen wordt overeengekomen dat ter realisatie van een mobiliteitsbeleid dat [het] in het MER vastgestelde potentieel mobiliteitseffect kan ondervangen, stad Deinze een politiereglement opmaakt en aanneemt. (politiereglement in bijlage)

In dit politiereglement wordt een systematiek voorzien waardoor het college zicht heeft op verwachte mobiliteitsgeneratie op de Tweebruggenlaan en wordt voorzien in remediërende ingrepen ter voorkoming van een negatief mobiliteitseffect.

Stad Deinze verbindt er zich toe dit politiereglement aan te houden en te evalueren. Eventuele aanpassingen gebeuren steeds in het kader van het algemeen belang, en met het oog op een goede verkeersafwikkeling op de Tweebruggenlaan.”

3.8.2. Het erbij gevoegde politiereglement luidt:

“Hoofdstuk 8: Politieverordening met betrekking tot het organiseren van evenementen op de site Brielmeersen

1. ALGEMENE BEPALINGEN

1. Toepassingsgebied

§1. De bepalingen in hoofdstuk 8 zijn van toepassing op de site Brielmeersen.

§2. De organisatie van evenementen, zowel op publiek domein als op private eigendom, is onderworpen aan een toestemming van het gemeentebestuur. De melding gebeurt via het meldingsformulier dat ingediend wordt minstens 16 weken vóór de geplande datum. Voor evenementen met een specifiek veiligheidsrisico kan beslist worden om ook een veiligheidsdossier in te dienen.

2. Begrippen

Site Brielmeersen : De site is begrepen tussen de Leie, Tweebruggenlaan, Stadionlaan en de gekanaliseerde Leie.

Evenement: Een publiek sociaal-culturele of sportieve gebeurtenis met meer dan 500 al dan niet betalende bezoekers/deelnemers.

Vervoersplan: De belangrijkste doelstelling van een vervoersplan is om de bezoeker zo veel mogelijk alternatieven aan te bieden om het evenement te bereiken. Daarom omvat het vervoersplan een goed samengesteld maatregelenpakket om de bezoeker te steunen in zijn keuzeproces. Te voet gaan, het fietsen en het gebruik maken van collectief/openbaar vervoer wordt gestimuleerd, terwijl autogebruik afgeremd wordt. Het vervoersplan is geen anti-autoplan. De auto blijft een belangrijke rol spelen en ook hiervoor dienen maatregelen opgenomen worden die de veiligheid en bereikbaarheid verhogen.

H. VOORSCHRIFTEN

1. Het organiseren van evenementen

§1. Elk evenement binnen het toepassingsgebied van dit reglement dient gemeld te worden via het meldingsformulier aan het College van Burgemeester en Schepenen en minstens 16 weken vóór de geplande datum.

§2. Indien er op de site Brielmeersen (een) evenement(en) georganiseerd worden waar meer dan 1600 bezoekers verwacht worden op éénzelfde tijdstip, dan dient door de organisator(en) een vervoersplan opgemaakt te worden. De organisator van het grootste evenement neemt hierbij de leiding. Dit vervoersplan wordt voorgelegd aan het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Deinze.

§3. De grens van 1600 bezoekers geldt zowel voor individuele evenementen als wanneer er gelijktijdig verschillende evenementen worden georganiseerd en er cumulatief 1600 bezoekers of meer verwacht worden. In dat geval dient door de organisatoren van de verschillende evenementen één gemeenschappelijk vervoersplan opgemaakt te worden waarbij de programmatie van de verschillende evenementen op elkaar afgestemd wordt.

§4. Organisatoren die meermaals op één jaar gelijkaardige of identieke evenementen plannen, kunnen deze gezamenlijk aanvragen.

2. Veiligheid

§1. Bij alle evenementen wordt bij de ingang van het evenement een parkeerplaats voor hulpdiensten voorzien.

§2. Er moet een gemakkelijke doorgang worden voorzien tussen de parkeerplaats voor hulpdiensten en de openbare weg zodat een ziekenwagen zonder probleem tot bij de ingang van het evenement kan komen.

§3. Voor evenementen vanaf 1.600 bezoekers wordt ten laatste vier weken voor het evenement plaatsvindt een coördinatievergadering gehouden met de orde- en veiligheidsdiensten.

3. Vervoersplan

§1. Het vervoersplan omvat minimaal volgende onderdelen:

- Een mobiliteitsscan waarbij de huidige mobiliteit van en naar de Brielmeersen wordt bekeken. Belangrijk bij deze scan zijn de aspecten: mobiliteitsgebruik bezoekers, bereikbaarheid voor alle weggebruikers en een inventarisatie van de bestaande maatregelen, voor duurzame mobiliteit.
- Een vervoersplan waarin de doelstellingen en prioriteiten van het mobiliteitsplan vermeld worden, een opsomming van de verschillende maatregelen die zullen uitgevoerd worden, hoe deze maatregelen zullen uitgevoerd worden, welke timing er vooropgesteld wordt, wie verantwoordelijk is voor welke maatregelen, hoe er over de maatregelen zal gecommuniceerd worden en wat de kosten zijn van deze maatregelen.
- In geval van wederkerende evenementen dient aangegeven te worden hoe deze maatregelen geëvalueerd zullen worden. Op basis hiervan dient het vervoersplan gemonitord en geëvalueerd te worden.

§2. Het vervoersplan omvat minimaal volgende maatregelen die worden gerealiseerd door de organisator:

- Tijdelijke fietsstalplaatsen die worden voorzien bovenop het bestaand aantal fietsparkeerplaatsen.
- Een routebegeleidingsplan voor fietsers dat gecommuniceerd wordt via allerlei kanalen (website, facebook,...).
- Zorgen voor voldoende parkeergelegenheid, met voldoende garantie voor de verkeersveiligheid, zowel voor het in- als uitgaand verkeer, als voor de geparkeerde voertuigen.

4. Beoordeling

§1. De aanvraag tot het organiseren van een evenement (al dan niet met vervoersplan) wordt kwalitatief beoordeeld. Uit de ingediende aanvraag met de eventuele maatregelen moet duidelijk blijken dat er geen hinder of veiligheidsproblematiek wordt veroorzaakt en dat voor zover een vervoersplan dient te worden bijgevoegd er op basis van de voorgestelde maatregelen geen mobiliteitsproblematiek zal ontstaan.

§2. De aanvragen binnen dit toepassingsgebied zullen altijd getoetst worden aan andere evenementen in het stadscentrum van Deinze die op hetzelfde moment worden georganiseerd (en ontsloten worden via de Tweebruggenlaan). De stad heeft altijd voldoende kennis over welke evenementen er doorgaan op publieke ruimte van de stad aan de hand van het evenementenformulier en in de gebouwen langsheen de Tweebruggenlaan die in beheer zijn van de stad. Wanneer deze samengeteld de grens van 1.600 bezoekers kunnen overschrijden, kan het College aan de organisator(en) van evenementen op de site van de Brielmeersen een bijkomend vervoersplan of bijkomende vervoersmaatregelen voor het vervoersplan voorzien. Zelfs indien de evenementen buiten de site van de Brielmeersen later worden aangevraagd.

§3. Indien er geen vervoersplan wordt ingediend of het vervoersplan niet wordt goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen, kan het evenement geweigerd worden.

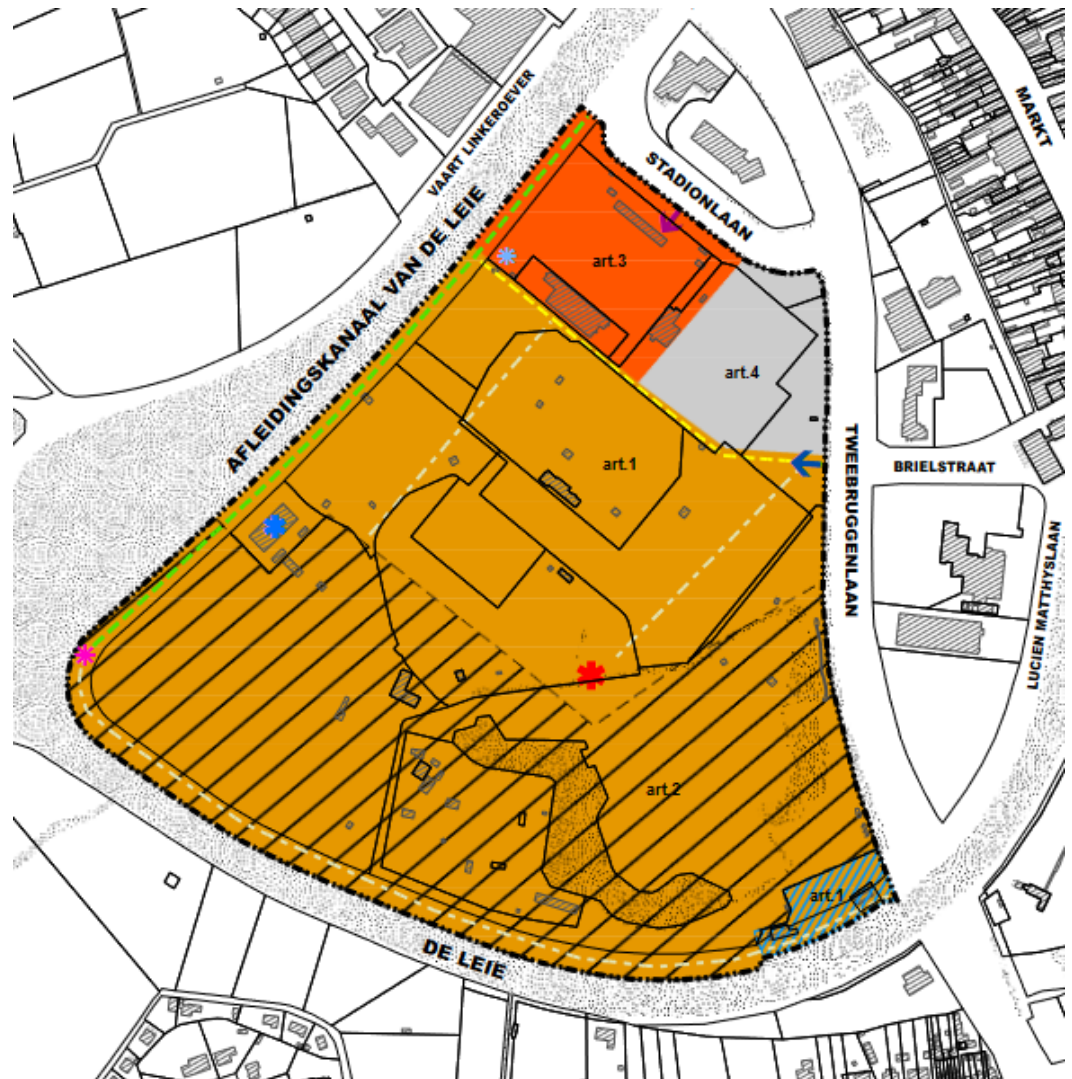
5. Negatieve evaluatie

§1. Bij een negatieve evaluatie van de milderende maatregelen opgenomen in het vervoersplan kunnen andere en/of extra maatregelen worden opgelegd door het College van Burgemeester en Schepenen, bij de organisatie van een volgende editie.”

3.8.3. Met toepassing van de onder randnummer 3.8.1. vermelde bepaling sluit de verwerende partij tevens een overeenkomst met het Vlaamse Gewest, administratie Wegen en Verkeer, “ter realisatie” van het PRUP “met betrekking tot de voetgangers- en fietsoversteek op de N35 aan de Brielstraat”.

3.9. Met het bestreden besluit van 2 september 2020 stelt de provincieraad van de provincie Oost-Vlaanderen het PRUP definitief vast.

Het grafisch plan van het PRUP is het volgende:



De daarbij horende legende luidt:

Legende

 grens van het RUP

Bestemmingen

 Art. 1. Zone voor dagrecreatie

 Art. 2. Zone voor bouwvrije dagrecreatie

 Art. 3. Zone voor stedelijke activiteiten

 Art. 4. Zone voor landschapsparking

overdrukken

 Overdruk jachthaven

 Indicatieve overdruk stedelijke as

 Indicatieve overdruk zachte verbinding Afdelingskanaal v.d. Leie

 Indicatieve overdruk zachte verbinding

 Indicatieve overdruk loods

 Indicatieve overdruk bezoekerscentrum met cafetaria

 Indicatieve overdruk toegangspoort

 Indicatieve overdruk inrit parking

 Indicatieve overdruk fietsbrug

 Indicatieve overdruk Landmark

De stedenbouwkundige bestemmingsvoorschriften (artikel 3.1) van de ‘Zone voor stedelijke activiteiten’ luiden:

“Deze zone is bestemd voor de realisatie van een gemengd stedelijk project en de aanleg en exploitatie van een sportstadion en alle hiermee in relatie staande infrastructuur. Volgende functies zijn mogelijk:

o Dagrecreatie, met inbegrip van sport;

o Verblijfsrecreatie;

o Wonen;

o Horeca

o Kantoren, dienstverlening en vrije beroepen

Handel, industrie en bedrijvigheid zijn niet toegelaten.

De bijkomende functies (kantoor, vrije beroepen, dienstverlening, dag- en verblijfsrecreatie, horeca en wonen) kunnen niet gerealiseerd worden zonder de aanwezigheid van een sportstadion.”

De stedenbouwkundige voorschriften inzake inrichting en beheer (artikel 3.2) van de ‘Zone voor stedelijke activiteiten’ bepalen onder meer:

“De maximale bruto-vloeroppervlakte voor wonen bedraagt 10.000 m².

De maximale bruto-vloeroppervlakte voor verblijfsrecreatie bedraagt 5.000 m².

De maximale bruto-vloeroppervlakte voor diensten, kantoren en vrije beroepen bedraagt 5000 m².

In totaal bedraagt de maximale bruto-vloeroppervlakte voor de functies ‘wonen’, ‘kantoren, diensten en vrije beroepen’, ‘horeca’ en ‘dag- en verblijfsrecreatie’ niet meer dan 18.000 m².

De oppervlaktes kunnen slechts gerealiseerd worden voor zover aan de goede ruimtelijke ordening wordt voldaan.

Het maximaal aantal bouwlagen is 9, met uitzondering van de landmark (art. 12).

Het stadion en de bijhorende ontwikkelingen moeten als een geheel worden ervaren.

De autoparkeerplaatsen voor bewoners (excl. bezoekers) moeten inpandig of ondergronds worden voorzien binnen de zone waar gebouwd wordt. Het aantal verplicht aan te leggen parkeerplaatsen is gelijk aan het aantal woonentiteiten. Daarbovenop moet er per 20 bewoners minimum 1 parkeerplaats (inpandig of niet inpandig) worden voorzien voor autodelen. Volgende minimale afmetingen zijn van toepassing:

[...]

Parkeerplaatsen langsheen het kanaal zijn niet toegelaten.

De resterende ruimte tussen het stadion en de Stadionlaan kan ingevuld worden met maximaal 50 parkeerplaatsen voor auto's en bussen (incl. P&R). Deze plaatsen zijn publiek toegankelijk.

De parkeerplaatsen die hier worden voorzien moeten mee in rekening worden genomen met het maximale totale aantal van 400 parkeerplaatsen (art. 4.2.).

Er moet voldoende aandacht worden besteed aan zachte weggebruikers bij de inrichting van de parking. De infrastructuur en constructies voor zachte weggebruikers moeten de veiligheid van alle gebruikers garanderen en moeten duidelijk gemarkeerd en bewegwijzerd worden.

Er dient maximaal ingezet te worden op een drempelloze inrichting.”

De stedenbouwkundige bestemmingsvoorschriften van de ‘Zone voor landschapsparking (artikel 4.1) luiden:

“De zone is bestemd voor zowel verkeerscirculatie en de inrichting van een groene parking als voor een publieke, groene en verharde ruimte.”

De stedenbouwkundige voorschriften inzake inrichting en beheer van deze zone (artikel 4.2) bepalen onder meer:

“De zone moet worden ingericht als publiek toegankelijke groene omgeving voor alle weggebruikers.

Hier kunnen minimaal 300 parkeerplaatsen en maximaal 400 parkeerplaatsen voorzien worden (inclusief parkeerplaatsen art. 3.2). Er moeten minimum 10 busparkeerplaatsen worden voorzien.”

IV. Ontvankelijkheid van het beroep

Standpunt van de partijen

4.1. De verzoekende partij zet in haar verzoekschrift, wat haar belang betreft, onder meer uiteen dat haar maatschappelijke zetel en commerciële site op korte afstand van het plangebied zijn gelegen. Zij betoogt dat het PRUP in een stadsontwikkelingsproject voorziet dat een enorme mobiliteitsimpact met zich zal meebrengen. De filevorming en parkeerhinder zullen zich ook ter hoogte van haar site voordoen en zullen de vlotte toegang tot haar kantoren en commerciële panden onmogelijk maken, minstens zullen ze deze ernstig belemmeren.

4.2. De tussenkomenende partij betwist in haar memorie het belang van de verzoekende partij. Zij bekritiseert het feit dat de verzoekende partij geen concrete informatie verstrekt over de panden die zij verhuurt, noch “over de precieze exploitatie/verhuur” van haar commerciële site. Dat zij zo vaag blijft, “heeft zondermeer te maken met het feit dat haar commerciële site geenszins kan geraakt worden” door het PRUP. De tussenkomenende partij wijst er op dat verzoeksters site zich (in vogelvlucht) op meer dan 740 m afstand van het plangebied situeert. De verzoekende partij wijst ten onrechte op het verkeersinfarct en de impact ervan op haar commerciële site, gelet op de voormelde grote afstand, het gegeven dat de bezoekerscapaciteit van 8.000 personen van het stadion vandaag al bestaat, en het feit dat de aanpassing van het stadion ook op het gewestplan kan worden gesteund. De site van de verzoekende partij ligt verder geenszins op een toegangsweg naar het plangebied, en het plangebied zal voornamelijk verkeer aantrekken op ogenblikken dat verzoeksters commerciële site gesloten is. Er zullen zich geen problemen voordoen in de omgeving van die site.

4.3. De verzoekende partij doet in haar memorie van wederantwoord gelden dat geen enkele rechtsregel voorschrijft dat haar belang in het verzoekschrift moet worden toegelicht. Zij wijst erop dat haar site zich in vogelvlucht op iets meer dan 600 m van het plangebied bevindt, vlakbij het kruispunt van de Karel Picquélaan en de Guido Gezellelaan, en dat de site eigen parkeerplaatsen omvat die

aan de openbare weg zijn gelegen. Bij een normale verkeersdruk is het met de wagen amper twee minuten rijden tot aan de door het PRUP voorziene “toegangspoort”. Al wandelend overbrug je die afstand in 11 minuten. Het is dus allerminst denkbeeldig dat bezoekers van het pangebied zich op de parking ter hoogte van de Karel Picquélaan zullen parkeren. Die parkeerdruk is verder “geenszins beperkt tot enkele uren” waarop haar commerciële site gesloten is. De Karel Picquélaan is een hoofdontsluiting die door het MOBER omschreven wordt als de verbindingsweg tussen de stedelijke kern van Deinze, Baarle en Gent. Dat haar site niet op een toegangsweg zou liggen, is dan ook onjuist.

Beoordeling

5.1. Verzoeksters maatschappelijke zetel bevindt zich aan de oostzijde van het plangebied. Hij is gelegen aan het kruispunt van de Karel Picquélaan met de Guido Gezellelaan/Peter Benoitlaan, een verbindingsweg die Gent en Baarle met de kern van Deinze verbindt. In het verlengde van de Peter Benoitlaan ligt het voetbalstadion. Het plan-MER en MOBER voorspellen op wedstrijddagen van KMSK Deinze waarbij de maximumcapaciteit van 8.000 supporters wordt bereikt, dat zich zonder “bijkomende flankerende maatregelen” een “aanzienlijk verkeersinfarct, zowel inzake verkeersafwikkeling als inzake parkeerdruk” zal voordoen. Aangenomen moet worden dat die verkeershinder tot verzoeksters maatschappelijke zetel kan reiken. Het verantwoordt afdoende haar belang bij het beroep. Het betoog van de verwerende partij dat de capaciteit van 8.000 supporters nu al bestaat en dat de geviseerde aanpassing van het voetbalstadion ook op het gewestplan kan steunen, vermag daar geen afbreuk aan te doen. Minstens immers opent een gebeurlijke vernietiging voor verzoekster de kans dat een plan wordt vastgesteld dat inzake de verwachte verkeersproblematiek voor haar gunstiger zal zijn.

5.2. De exceptie is ongegrond.

V. Onderzoek van het eerste onderdeel van het tweede middel

Standpunt van de partijen

6.1. De verzoekende partij voert in een tweede middel de schending aan van “artikel 4.1.7 van het decreet van 5 april houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid [...], van artikel 2.2.15, §6 VCRO, van het openbaar onderzoek als substantiële pleegvorm, van de materiële motiveringsplicht en van het zorgvuldigheidsbeginsel en rechtszekerheidsbeginsel als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur”.

In een eerste middelonderdeel betoogt zij dat in het plan-MER en het MOBER wordt erkend dat een “verkeersinfarct” dreigt. In die rapporten wordt zelfs overwogen dat de gebruiksrestricties die ter voorkoming van dit infarct vermeld worden “best mee verankerd [worden] in het PRUP”. Het PRUP zelf biedt in haar stedenbouwkundige voorschriften evenwel geen rechtszekere oplossing voor dit erkend probleem. Het “vraagstuk”, dat verband houdt met de mogelijkheid tot realisatie van het plan, wordt “gemakshalve” doorgeschoven naar de stad Deinze, een grote supporter van het stadionproject, die de aanvragen tot sportevenementen zal beoordelen op grond van een politiereglement. Dit terwijl de plannende overheid haar verantwoordelijkheid niet naar de vergunningverlenende overheid of een andere overheid mag doorschuiven. Een zorgvuldig handelende plannende overheid moet zelf een rechtszekere oplossing bieden voor een door haar erkend probleem. Het kwestieuze politiereglement werd tijdens het openbaar onderzoek niet ter inzage gelegd, komt nergens in de stedenbouwkundige voorschriften voor, en werd zelfs niet onderzocht of besproken in het plan-MER. Kennelijk vertaalt het kwestieuze politiereglement de milderende maatregelen uit het plan-MER ook niet door, nu het geen gebruiksrestricties oplegt. Enkel dient een aanvraag voor een evenement te worden ingediend, dat dan door het college van burgemeester en schepenen zal “beoordeeld” worden.

6.2. De verwerende partij repliceert in haar memorie van antwoord dat het plan-MER slechts wijst op een “potentieel” mobiliteitsprobleem in uitzonderlijke gevallen, en dat het “PRUP [...] vanzelfsprekend een oplossing

[voorziet] ter voorkoming van dit probleem”. “Ter zekerstelling” van de veilige en bruikbare overgang van het kruispunt van de N35 Tweebruggenstraat met de Brielstraat sloot zij met toepassing van artikel 2.2.5, § 2, tweede lid, VCRO een overeenkomst af met het agentschap Wegen en Verkeer. “Ter voorkoming” van verkeersproblemen door realisaties in het plangebied werd met toepassing van diezelfde decreetsbepaling een overeenkomst met de stad Deinze afgesloten, “waardoor de stad een overeengekomen politiereglement aanneemt, aanhoudt, afdwingt en evalueert”. De oplossing voor de potentiële verkeersproblematiek is niet stedenbouwkundig van aard, en kon dan ook niet (uitsluitend) in het PRUP zelf worden voorzien. Het betreft “zaken en gebieden” die buiten het plangebied gelegen zijn. De oplossing vereist een flankerend beleid, middels een “evenementenvervoerplan”. Een toepassing van artikel 2.2.5, § 2, tweede lid, VCRO was dan ook “aangewezen en zelfs noodzakelijk”. Uit de aard van de overeenkomst op grond van artikel 2.2.5, § 2, tweede lid, VCRO en uit de voorbereidende werken bij het decreet van 1 juli 2016 ‘tot wijziging van de regelgeving voor ruimtelijke uitvoeringsplannen teneinde de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen te integreren door wijziging van diverse decreten’ blijkt dat geen openbaar onderzoek is vereist voor overeenkomsten die met toepassing van de voormelde decreetsbepaling zijn afgesloten. De rechtszekerheid van de oplossing is gegarandeerd: een politiereglement is openbaar, afdwingbaar door een overheid die steeds handelt in het algemeen belang, en aanvechtbaar voor de Raad van State.

Voorts is het een loutere bewering van de verzoekende partij dat de maatregelen ter voorkoming van de verkeersproblematiek uit het plan-MER niet in het betreffende politiereglement zijn doorvertaald. De erin opgenomen regeling “voorziet een systematiek die garandeert dat alle in het MER voorgestelde maatregelen worden gerealiseerd op een uiterst rechtszekere, en duurzaam flexibele wijze”. Het politiereglement gaat zelfs verder dan het plan-MER voorstelde: er wordt gewerkt met een controle en beoordelingsbevoegdheid die desnoods een evenement kan verbieden, waarbij elk evenement binnen het plangebied moet gemeld worden. In een dergelijk systeem zijn de door het plan-MER voorgestelde gebruiksrestricties geen meerwaarde. De verzoekende

partij “faalt aan te tonen dat er in de feiten een probleem zal kunnen ontstaan inzake mobiliteit”.

6.3. De tussenkomen partij stelt in haar memorie dat uit het plan-MER blijkt dat de realisatie van het PRUP normalerwijze geen verkeersproblematiek zal genereren. Pas bij de maximumcapaciteit van 8.000 supporters zijn flankerende maatregelen nodig. Zij wijst erop dat het bestaande stadion vandaag reeds een capaciteit van 8.000 bezoekers heeft, terwijl er op reguliere wedstrijden maximaal 1.000 supporters aanwezig zijn, waarvan de meeste in Deinze wonen. Voor uitzonderlijke topwedstrijden ligt dit anders, maar daarvoor “worden een aantal maatregelen voorgesteld in het plan-MER (en de MOBER) die zondermeer zijn doorvertaald in het RUP”. De maatregelen die niet stedenbouwkundig van aard zijn, en om die reden niet opgenomen konden worden in de stedenbouwkundige voorschriften, werden ter harte genomen middels het afsluiten van overeenkomsten. Door in een “effectief” politiereglement te voorzien, is er sprake van een “beslist beleid”, “dat zondermeer volstaat als uitvoering van de vooropgestelde milderende maatregel”. Een politiereglement is een “duurzaam” instrument dat enkel kan worden gewijzigd in het kader van het algemeen belang. Het reglement diende niet aan een openbaar onderzoek onderworpen te worden, nu artikel 2.2.5, § 2, VCRO bepaalt dat de bevoegde overheid voorafgaand of gelijktijdig met de beslissing over het ruimtelijk uitvoeringsplan overeenkomsten kan afsluiten.

6.4. De verzoekende partij stelt in haar memorie van wederantwoord dat de regeling van artikel 2.2.5, § 2, VCRO helemaal niet toelaat dat een PRUP in een rechtsonzekere oplossing voorziet voor een vastgesteld probleem. De stelling van de verwerende partij dat de bevindingen uit het plan-MER niet in de stedenbouwkundige voorschriften van het PRUP kunnen opgenomen worden, overtuigt allermindst, nu in het plan-MER wordt overwogen dat “de hogervermelde gebruiksrestricties [...] daarom best mee verankerd [worden] in het PRUP”. De overeenkomst met de stad Deinze implementeert geen enkele milderende maatregel. Erger nog, zij miskent de inhoud van het plan-MER waar erin wordt gesteld dat de negatieve mobiliteitseffecten geen effect zouden zijn van het PRUP, maar een gevolg van een “samenloop van eventuele activiteiten in en rond het

plangebied”, reden waarom een regeling in de stedenbouwkundige voorschriften van het PRUP zelf niet haalbaar zou zijn. De verzoekende partij wijst erop dat een uitbreiding van het aantal plaatsen noodzakelijk wordt geacht, en zelfs een hoofdreden is voor de opmaak van het PRUP. Anders dan de verwerende partij voorhoudt, omvat het politiereglement geenszins de gebruiksrestricties uit het plan-MER, nu het slechts in een meldingsplicht voorziet en geen garanties biedt dat de restricties ook gehanteerd zullen worden.

6.5. De verzoekende partij doet in haar laatste memorie nog gelden dat het politiereglement zelf geen overeenkomst is zoals bedoeld in artikel 2.2.5, § 2, VCRO.

6.6. De tussenkomenende partij doet in haar laatste memorie gelden dat de verzoekende partij “abstractie maakt” van de door artikel 2.2.5, § 2, VCRO geboden mogelijkheid om overeenkomsten ter realisatie van het PRUP te sluiten.

Beoordeling

7.1.1. Het zorgvuldigheidsbeginsel houdt onder meer in dat de overheid haar besluiten op een zorgvuldige wijze moet voorbereiden door de relevante gegevens en de op het spel staande belangen te inventariseren en deze gegevens en belangen tegen elkaar af te wegen in het licht van het doel van het besluit.

Van een zorgvuldig handelende plannende overheid kan worden verwacht dat zij een rechtszekere oplossing biedt voor een door haar erkend probleem. Het kan niet worden aanvaard dat de plannende overheid een aspect dat ze zelf als een belangrijk aandachtspunt heeft erkend, onttrekt aan het besluitvormingsproces dat door de decreetgever voor een ruimtelijk uitvoeringsplan is geconcipieerd en doorschuift naar een andere overheid.

“Art. 4.1.7. De overheid houdt bij haar beslissing over de voorgenomen actie, en in voorkomend geval ook bij de uitwerking ervan, terdege rekening met het goedgekeurde rapport of de goedgekeurde rapporten en met de opmerkingen en commentaren die over het rapport of de rapporten werden uitgebracht.

Zij motiveert elke beslissing over de voorgenomen actie in het bijzonder op volgende punten:

1° de keuze voor de voorgenomen actie, een bepaald alternatief of bepaalde deelalternatieven, behalve dan voor wat het omgevingsveiligheidsrapport betreft;

2° de aanvaardbaarheid van te verwachten of mogelijke gevolgen voor mens of milieu van het gekozen alternatief;

3° de in het rapport of de rapporten voorgestelde maatregelen.”

De parlementaire voorbereiding van het decreet van 18 december 2002 ‘tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage’ stelt dat deze bepaling een motiveringsplicht inhoudt die “bedoeld [is] om te verzekeren dat de informatie die door het milieueffect- en veiligheidsrapport wordt aangereikt daadwerkelijk wordt gebruikt bij het nemen van de beslissing omtrent de voorgenomen actie. Daarnaast is zij ook het sluitstuk van de inspraakregeling m.b.t. de actie die mede op grond van het milieueffect- en veiligheidsrapport wordt gevoerd. De motiveringsplicht en de inspraak zijn hefboomen om het milieubelang een volwaardige plaats te verschaffen bij de besluitvorming” (Memorie van Toelichting, *Parl.St.* VI.Parl. 2001-02, nr. 1312/1, 78).

De voormelde bepaling van het DABM sluit aan bij artikel 4.1.4, § 1, DABM, dat bepaalt :

“De milieueffect[...]rapportage beoogt, in de besluitvorming over acties die aanzienlijke milieueffecten kunnen veroorzaken [...], aan het milieubelang en [...] de gezondheid van de mens een plaats toe te kennen die evenwaardig is aan de sociale, economische en andere maatschappelijke belangen.”

Luidens § 2 van het voormelde artikel heeft de milieueffect- en veiligheidsrapportage ter realisatie van de doelstelling, bedoeld in § 1, als essentiële kenmerken onder meer:

“1° de systematische en wetenschappelijk verantwoorde analyse en evaluatie van de te verwachten, of in het geval van zware ongevallen mogelijke, gevolgen voor mens en milieu, van een voorgenomen actie en van de redelijkerwijze in beschouwing te nemen alternatieven voor de actie of onderdelen ervan, en de beschrijving en evaluatie van de mogelijke maatregelen om de gevolgen van de voorgenomen actie op een samenhangende wijze te vermijden, te beperken, te verhelpen of te compenseren; [...]”

7.1.3. Het toentertijd geldende artikel 2.2.5, § 2, tweede lid, VCRO bepaalt:

“Voorafgaandelijk aan of gelijktijdig met de beslissing over het ruimtelijk uitvoeringsplan kan de bevoegde overheid overeenkomsten met publiekrechtelijke rechtspersonen, met privaatrechtelijke rechtspersonen of met natuurlijke personen afsluiten om het ruimtelijk uitvoeringsplan te kunnen realiseren.”

7.2. Een van de drie hoofddoelstellingen van het bestreden PRUP bestaat erin voor KMSK Deinze in een stadion te voorzien dat voldoet aan de infrastructurele eisen die zijn opgelegd door de voetbalbond, wat concreet inhoudt “dat de club dient te beschikken over een stadion met minimaal 8.000 plaatsen (waarvan 5.000 zitplaatsen)”, daar waar “[h]et huidige stadion, met 800 zitplaatsen en 6700 staanplaatsen, [...] niet [voldoet] aan deze voorwaarden” (zie randnummer 3.1).

7.3. In het MOBER en het plan-MER wordt gesteld dat “[r]ekening houdend met de gevoerde analyses [...] een bezetting met maximum 1.600 supporters de limiet [is] die op reguliere basis kan worden toegelaten”. Het vermelde maximum van 1.600 supporters “is uiteraard enkel toelaatbaar indien er gelijktijdig geen andere (grote) evenementen plaatsvinden, noch op het recreatiedomein Brielmeersen zelf, noch in de Brielpoort of elders in de stad”. Om de nood tot inzet van parking Brielpoort tot een minimum te beperken, wordt aanbevolen om in het PRUP “een bijkomende (overflow)parking toe te laten zodat

het totaal op (maximum) 400 plaatsen komt”. Verder worden ook nog de volgende gebruiksrestricties voor het stadion van KMSK Deinze vermeld:

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

Nog wordt in het MOBER en plan-MER vastgesteld dat “[i]ndien uitzonderlijk toch meer supporters aangetrokken worden (tot de voorziene maximumcapaciteit van 8.000 supporters), [...] bijkomende flankerende maatregelen [dienen] genomen te worden zodat de extra supporters geen bijkomend autoverkeer genereren ter hoogte van het stadion”, dat “[z]o niet [...] een aanzienlijk verkeersinfarct [dreigt], zowel inzake verkeersafwikkeling als inzake parkeerdruk”.

7.4. Ofschoon in het plan-MER en MOBER uitdrukkelijk gesteld wordt dat “[d]e hogervermelde gebruiksrestricties” “best mee verankerd [worden] in het PRUP” (randnummer 3.7), laat de plannende overheid na om enige restrictie voor wat de toegelaten bezoekersaantallen betreft in de stedenbouwkundige voorschriften van het PRUP op te nemen. Aldus blijven op grond van dit PRUP ook wedstrijden tot 8.000 supporters mogelijk.

De “bijkomende flankerende maatregelen” die kunnen garanderen dat het “aanzienlijk verkeersinfarct” bij wedstrijden met 8.000 supporters zich niet zal voordoen, worden in het plan-MER en MOBER niet precies beschreven of geevalueerd. In de toelichtingsnota bij het PRUP wordt in dit verband uitdrukkelijk aangegeven dat “de opmaak van een pakket aan flankerende maatregelen om alternatieven voor de auto te stimuleren, [...] geen voorwerp [is] van voorliggend plan-MOBER/MER en [...] daarom best verankerd [wordt] in een evenementenvervoerplan waarbij ook afstemming gebeurt met de programmatie van evenementen in het recreatiedomein” (zie randnummer 3.7.2). In het plan-MER en MOBER wordt inderdaad enkel met betrekking tot de mobiliteitsproblematiek in het algemeen, en geenszins concreet toegespitst op

wedstrijden tot 8.000 supporters, overwogen dat het inzetten op minder autoverplaatsingen, ook al bij kleinere wedstrijden, een beter alternatief zou zijn dan het inschakelen van alle publieke parkings – waarbij het aangewezen is een voldoende groot aantal “fietsstalplaatsen” te voorzien en “een route-begeleidingsplan voor fietsers” op te maken en te communiceren, en regelingen en afspraken te maken opdat supporters zoveel mogelijk met “georganiseerd collectief (bus)vervoer” naar het stadion zouden afreizen –, dat de “opmaak van een pakket aan flankerende maatregelen om alternatieven voor de auto te stimuleren” “moet verankerd worden” in een “evenementenvervoerplan”, “waarbij ook afstemming gebeurt met de programmatie van andere evenementen”, dat naast een “uitbreiding van de publieke parkingcapaciteit tot 400 plaatsen” het “aanbevelen [is] om de parkeervoorschriften voor bewoners licht bij te stellen”, dat de in- en uitrit van de parking dient te worden herzien “om de verwachte bezoekersaantallen en types voertuigen te kunnen verwerken”, en dat ten slotte een “monitoring” aanbevelen is om “de gestelde aanbevelingen te evalueren en zo nodig bij te stellen”.

7.5. Teneinde wedstrijden tot 8.000 supporters toch toe te laten, wil de plannende overheid aldus gebruikmaken van de mogelijkheid geboden door het toentertijd geldende artikel 2.2.5, § 2, tweede lid, VCRO (randnummer 7.1.3) om overeenkomsten met (onder andere) publiekrechtelijke rechtspersonen af te sluiten om het ruimtelijk uitvoeringsplan te realiseren.

Met toepassing van deze decreetsbepaling sluit de plannende overheid voorafgaand aan het bestreden besluit een overeenkomst af met de stad Deinze (zie randnummer 3.8.1), omvattende een politieverordening ‘met betrekking tot het organiseren van evenementen op de site Brielmeersen’ (zie randnummer 3.8.2).

Die politieverordening voorziet erin dat ieder evenement met meer dan 500 bezoekers of deelnemers binnen het plangebied voorafgaandelijk aan het college van burgemeester en schepenen van de stad Deinze dient gemeld te worden, waarbij door de organisator(en) onder bepaalde voorwaarden een vervoersplan zal dienen bijgevoegd te worden. Het college “kan” het evenement

weigeren indien er geen vervoersplan wordt ingediend of indien zij het vervoersplan niet goedkeurt (punt 4, § 3, politieverordening). Bij een negatieve evaluatie van de “milderende maatregelen” opgenomen in het vervoersplan, “kunnen andere en/of extra maatregelen worden opgelegd door het College van Burgemeester en Schepenen bij de organisatie van een volgende editie” (punt 5, § 1, politieverordening).

7.6. De in de overeenkomst met de stad Deinze vervatte politieverordening laat haar college van burgemeester en schepenen dus toe om het gebruik van het stadion van KMSK Deinze in een bezetting tot 8.000 supporters, toch één van de drie hoofddoelstellingen van het PRUP, onder bepaalde omstandigheden te “weigeren”. Het kan bezwaarlijk begrepen worden als een in artikel 2.2.5, § 2, tweede lid, VCRO bedoelde overeenkomst die moet toelaten om het bestreden PRUP “te realiseren”.

7.7. Bovendien vermag de toentertijd door artikel 2.2.5, § 2, tweede lid, VCRO geboden mogelijkheid om overeenkomsten ter uitvoering van het PRUP af te sluiten, geen afbreuk te doen aan de uit het DABM volgende verplichting om maatregelen die de negatieve milieueffecten van het voorgenomen PRUP willen vermijden, beperken, verhelpen of compenseren, in het plan-MER of MOBER te beschrijven en te evalueren. Aan die verplichting blijkt niet te zijn voldaan, nu geen op wedstrijden tot 8.000 supporters concreet toegespitste maatregelen in het plan-MER worden beschreven of geëvalueerd. Met de verzoekende partij moet aangenomen worden dat de plannende overheid het erkende probleem van een aanzienlijk verkeersinfarct bij wedstrijden met 8.000 supporters aldus naar de stad Deinze heeft doorgeschoven.

7.8. Het eerste onderdeel van het tweede middel is in de aangegeven mate gegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State vernietigt het besluit van de provincieraad van de provincie Oost-Vlaanderen van 2 september 2020 houdende de definitieve vaststelling van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Brielmeersen’.

2. Dit arrest dient bij uittreksel te worden bekendgemaakt op dezelfde wijze als het vernietigde besluit.

3. De verwerende partij wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 200 euro, een bijdrage van 20 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro, die verschuldigd is aan verzoekende partij.

De tussenkomende partij wordt verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op 150 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van zestien juni tweeduizend tweeëntwintig, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Johan Lust,	kamervoorzitter,
Jan Clement,	staatsraad,
Stephan De Taeye,	staatsraad,
bijgestaan door	
Frank Bontinck,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Frank Bontinck

Johan Lust