



SITE VAN DE HIPPODROOM VAN UKKEL-BOSVOORDE

**Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het
Gewestelijk Bestemmingsplan**

MILIEUEFFECTENRAPPORT

STUDIE UITGEVOERD DOOR

ABV Development voor de Directie Territoriale Strategie, perspective.brussels

CONTACT

info@perspective.brussels

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Antoine DE BORMAN, Directeur-generaal van perspective.brussels - Naamsestraat 59 – 1000 BRUSSEL.

De hier voorgestelde informatie is enkel ter informatie. Ze hebben geen wettelijk bindende kracht.

Weergave toegestaan met vermelding van de bron.

© 2022 perspective.brussels

SITE VAN DE HIPPODROOM VAN UKKEL-BOSVOORDE

Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het
Gewestelijk Bestemmingsplan

MILIEUEFFECTENRAPPORT





Milieueffectenrapport

**Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP met
betrekking tot het project voor de opwaardering van
de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde**

Brussels Planningsbureau - Perspective Brussels

Juli 2021

Referentie ABV Environment: 3311

ABV ENVIRONMENT

environment@abv-development.com
[WWW.ABV-DEVELOPMENT.COM](http://www.abv-development.com)

Chemin du Stocquoy, 3
B-1300 Wavre
Tél. +32 (0)10 22 60 31
Fax. +32 (0)10 375 77 90

Chaussée d'Alsemberg, 999/11
B-1180 Bruxelles
Tél. +32 (0)2 375 15 12
Fax. +32 (0)2 375 77 90

Rue des Archers, 4
B-7000 Mons
Tél. +32 (0)65 34 80 03
Fax. +32 (0)65 34 80 04

Quai Louva, 21
B-4102 Seraing
Tél. +32 (0)4 223 02 41
Fax. +32 (0)2 375 15 12

Inhoudsopgave

Deel 1: Context van het ontwerp van plan en beschrijving van de doelstellingen van de studie	7
1. Context.....	8
1.1. Herontwikkeling van de vroegere hippodroom van Ukkel-Bosvoorde	8
1.2. Besluit tot inleiding van gedeeltelijke wijziging van het GBP	9
2. Doelstellingen en structuur van de studie	10
2.1. Doelstellingen.....	10
2.2. Voorstelling van de auteur van de studie.....	10
2.3. Structuur.....	10
2.4. Vergaderingen van het begeleidingscomité.....	16
2.5. Definities.....	16
2.6. Beperkingen	16
Deel 2: Voorstelling van het ontwerp van plan	17
1. Beschrijving van de strategische doelstellingen van het plan	18
2. Samenvatting van de inhoud van het plan	26
2.1. Wijziging van kaart nr. 3 van het GBP met het oog op de wijziging van bestemming van de zone ingenomen door de parking op de Terhulpssteenweg.....	27
2.2. Wijziging van kaart nr. 3 van het GBP als planologische compensatie	28
2.3. Wijziging van de schriftelijke voorschriften	29
3. Rechtvaardiging van de gedeeltelijke wijziging van het GBP	30
3.1. Rechtvaardiging van de creatie van een parking ter hoogte van de voormalige hippodroom van Ukkel- Bosvoorde	30
3.2. Rechtvaardiging van de uitbreiding van de perimeter van de thans niet aangelegde parking.....	30
3.3. Rechtvaardiging van de creatie van een planologische compensatie	31
Deel 3: Diagnose van de bestaande toestand.....	32
1. Bebouwde omgeving; materiële goederen, cultureel erfgoed, inclusief bouwkundig en archeologisch erfgoed, landschappen	33
1.1. Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand	33
1.2. Overzicht van de bestaande rechtstoestand	34
1.3. Overzicht van de bestaande feitelijke toestand	42
2. Mobiliteit.....	52
2.1. Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand.....	52
2.2. Overzicht van de bestaande rechtstoestand	53
2.3. Overzicht van de bestaande feitelijke toestand	65
3. Sociaal en economisch vlak.....	88
3.1. Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand.....	88
3.2. Overzicht van de bestaande rechtstoestand	89
3.3. Overzicht van de bestaande feitelijke toestand	92
4. Bevolking en volksgezondheid.....	93
4.1. Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand.....	93
4.2. Overzicht van de bestaande rechtstoestand	94
4.3. Overzicht van de bestaande feitelijke toestand	96
5. Biologische diversiteit, fauna en flora.....	97

Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER

5.1.	Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand	97
5.2.	Overzicht van de bestaande rechtstoestand	98
5.3.	Overzicht van de bestaande feitelijke toestand	108
6.	Bodem.....	109
6.1.	Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand.....	109
6.2.	Overzicht van de bestaande rechtstoestand	110
6.3.	Overzicht van de bestaande feitelijke toestand	112
7.	Water	113
7.1.	Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand.....	113
7.2.	Overzicht van de bestaande rechtstoestand	114
7.3.	Overzicht van de bestaande feitelijke toestand	117
8.	Lucht en klimatologische factoren.....	119
8.1.	Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand.....	119
8.2.	Overzicht van de bestaande rechtstoestand	120
8.3.	Overzicht van de bestaande feitelijke toestand	121
9.	Omgevingsgeluiden en -trillingen	123
9.1.	Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand.....	123
9.2.	Overzicht van de bestaande rechtstoestand	124
9.3.	Overzicht van de bestaande feitelijke toestand	126
10.	Energie	128
10.1	Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand.....	128
10.2.	Overzicht van de bestaande rechtstoestand	129
10.3	Overzicht van de bestaande feitelijke toestand	130
11.	Afval.....	131
11.1	Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand.....	131
11.2	Overzicht van de bestaande rechtstoestand	132
11.3	Overzicht van de bestaande feitelijke toestand	133
12.	Vermoedelijke evolutie van de perimeter in kwestie bij een ongewijzigde planologische toestand (gewoonlijk "ontwikkelingsscenario" of "nulalternatief" genoemd)	134
Deel 4:	Aantonen van de milieueffecten.....	135
1.	Methodologie voor het aantonen van de milieueffecten	136
1.1.	Structuur van de analyse van de milieueffecten	136
1.2.	Beschrijving van de situatie die het gevolg is van de gedeeltelijke wijziging van het GBP	136
2.	Voorstelling van de redelijke alternatieven en van de gekozen evaluatiemethode	138
2.1.	Methodologie.....	138
2.2.	Geraamde parkeerbehoefte	138
2.3.	Vermindering van de impact van het project op het milieu	144
2.4.	Voorstelling van de redelijke alternatieven en van de gekozen evaluatiemethode.....	145
2.5.	Voorstelling van de varianten	148
3.	Algemene implicaties van het project op het niveau van het BHG	150
4.	Effectenbeoordeling	151
4.1.	Bebouwde omgeving; materiële goederen, cultureel erfgoed, inclusief bouwkundig en archeologisch erfgoed, landschappen	151

**Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER**

4.2.	Mobiliteit	161
4.3.	Sociaal en economisch vlak	166
4.4.	Bevolking en volksgezondheid	167
4.5.	Biologische diversiteit, fauna en flora	169
4.6.	Bodem	172
4.7.	Water	174
4.8.	Lucht en klimatologische factoren	178
4.9.	Omgevingsgeluiden en -trillingen	179
4.10.	Energie	181
4.11.	Afval	182
4.12.	Identificatie van specifieke milieueffecten	184
4.13.	Interacties	184
Deel 5: Conclusies, aanbevelingen en opvolgingsmaatregelen		186
1.	Voorstelling van de gekozen oplossingen	187
2.	Aanbevelingen	197
3.	Opvolgingsmaatregelen	207
3.1.	Algemene opvolgingsmaatregel	207
3.2.	Bijzondere opvolgingsmaatregelen	207
Deel 6: Niet-technische samenvatting		209
	Zie document in Bijlage 5	209

Lijst van de figuren:

Figuur 1: Ligging van de vroegere hippodroom van Ukkel-Bosvoorde	18
Figuur 2: Bestaande parking op perceel 40P	19
Figuur 3: Uittreksel uit een topografische kaart die in 1919 in het Brussels Militair Cartografisch Instituut werd gemaakt op basis van opmetingen en nivellerings uit 1865 en voor het laatst in 1913 op het terrein werd herzien (Bron: Cartesius).....	20
Figuur 4: Parkinggebied bij het GBP	24
Figuur 5: Perimeter van de wijzigingen in de grafische voorschriften van het GBP: 1: Wijziging van de bestemming van het bosgebied van de parking - 2: Wijziging van als planologische compensatie	26
Figuur 6: Perimeter van de beoogde wijzigingen in de grafische voorschriften van het GBP	27
Figuur 7: Perimeter van de beoogde wijzigingen in de grafische voorschriften van het GBP	28
Figuur 8: Perimeters van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP (in het rood) en de studieperimeter (in het blauw) voor het thema Bebouwde omgeving.....	34
Figuur 9: Uittreksel van kaart nr. 2 van het GPDO Grote grondreserves.....	35
Figuur 10: Ligging bij het GBP – 1: parkinggebied; 2: compensatiegebied	37
Figuur 11: Landschapssectoren (Bron: Beheerplan van het Zoniënwoud).....	39
Figuur 12: Uitzichten op het compensatiegebied (29/11/2020).....	44
Figuur 13: Geïllustreerde gebouwen in de bebouwde omgeving, nabij het parkinggebied	45
Figuur 14: Perimeters van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP (in het rood) en de studieperimeter (in het blauw) voor het thema Mobiliteit	53
Figuur 15: Uittreksel van kaart nr. 1 van het GPDO	54
Figuur 16: Figuur 9: Structuur van City Vision (Bron: GewMP - GoodMove).....	57
Figuur 17: Hoofd- en secundaire ingangen van het Zoniënwoud (Bron: Beheerplan van het Zoniënwoud) ..	64
Figuur 18: Gemiddeld verkeer per uur op 13/06/2013, uitgedrukt in assenparen, op de Terhulpssteenweg in de week en in het weekend: Verkeer in de richting van de Franklin Rooseveltlaan (Bron: AME)	67
Figuur 19: Gemiddeld verkeer per uur op 13/06/2013, uitgedrukt in assenparen, op de Terhulpssteenweg in de week en in het weekend: Verkeer in de richting van de Waterlooostenweg (Bron: AME)	67
Figuur 20: Telposten 2018.....	68
Figuur 21: Post 031: Gemiddeld verkeer per uur, uitgedrukt in totaal aantal voertuigen, in de week en in het weekend (Bron: AME).....	69
Figuur 22: Post 134: Gemiddeld verkeer per uur, uitgedrukt in totaal aantal voertuigen, in de week en in het weekend (Bron: AME).....	69
Figuur 23: Post 089: Gemiddeld verkeer per uur, uitgedrukt in assenparen, in de week en in het weekend (Bron: AME).....	70
Figuur 24: Post 161: Gemiddeld verkeer per uur, uitgedrukt in assenparen, in de week en in het weekend (Bron: AME).....	70
Figuur 25: Post 187: Gemiddeld verkeer per uur, uitgedrukt in assenparen, in de week en in het weekend (Bron: AME).....	71
Figuur 26: Post 342: Gemiddeld verkeer per uur, uitgedrukt in assenparen, in de week en in het weekend (Bron: AME).....	71
Figuur 27: Orthofoto 2019 van de parking – organisatie van de parking	72
Figuur 28: Schema van fietsparkeerplaatsen	75
Figuur 29: Parking toegankelijk voor de gebruikers van het Zoniënwoud (Bron: Beheerplan van het Zoniënwoud + aantekeningen ABV).....	78
Figuur 30: Ligging van de parking van de Gravendreef	82
Figuur 31: Uittreksel van het plan van het MIVB-netwerk (Bron: MIVB)	87
Figuur 32: Perimeters van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP (in het rood) en de studieperimeter (in het blauw) voor het thema Sociaal en economisch vlak.....	88
Figuur 33: Schema van de toegangspoort Hippodroom Watermaal-Bosvoorde (Structuurvisie van het Zoniënwoud, 2008).....	90
Figuur 34: Inrichtingsplan van de site.....	91
Figuur 35: Studieperimeter (in het blauw) voor het thema Bevolking en volksgezondheid	93
Figuur 36: Zicht op het parkinggebied (ABV, januari 2021)	96
Figuur 37: Perimeters van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP (in het rood) en de studieperimeter (in het blauw) voor het thema Biologische diversiteit, fauna en flora.....	98
Figuur 38: Kaart M1_1 van het Natuurplan (Bron: Natuurplan 2016-2020)	100
Figuur 39: Ligging van de toegangspoorten tot het Zoniënwoud (Bron: Structuurvisie van het Zoniënwoud)	103
Figuur 40: Perimeters van de wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP (rood) en de SBZ BE1000001 (groen gearceerd)	104
Figuur 41: Ligging van de habitats van gewestelijk belang nabij de parking- en compensatiegebieden.....	105
Figuur 42: Situering van de opmerkelijke bomen 6123 en 6124 (oranje cirkel).....	107

Figuur 43: Studieperimeter (in het blauw) voor het thema Bodem.....	109
Figuur 44: Detailonderzoek – omtrekken van de verontreinigde gebieden (Aries)	111
Figuur 45: Studieperimeter (in het blauw) voor het thema Water	114
Figuur 46: Stroomgebied in het BHG	118
Figuur 47: Studiegebied (in het blauw) voor het thema Lucht- en klimaatfactoren.....	119
Figuur 48: Uittreksel van de kaart van de koelte-eilanden (Bron: Leefmilieu Brussel)	122
Figuur 49: Perimeters van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP (in het rood) en de studieperimeter (in het blauw) voor het thema Omgevingsgeluiden en -trillingen.....	123
Figuur 50. Kaart van het multiblootstellingsgeluid in het BHG en in de omgeving van de site, gewogen over een periode van 24 uur.....	127
Figuur 51: Situering van de dichtstbijzijnde omwonenden	127
Figuur 52: Studieperimeter (in het blauw) voor het thema Energie.....	128
Figuur 53. Studieperimeter (in het blauw) voor het thema Afval	131
Figuur 54: Effect van de voorgestelde gedeeltelijke wijziging van het GBP op het non-aedificandigebied (60 m omtrek) als gevolg van voorschrift 16 van het GBP	137
Figuur 55: Studiegebied van de studie over de schatting van het recreatief gebruik van het Zoniënwoud (Bron: RND vzw en Eco-Compteur)	139
Figuur 56: Situering van de activiteiten die gepland zijn in het kader van het Drh!ome-project en beoordeeld in de MES van 2017	141
Figuur 57: Illustratie van het non-aedificandigebied rond het bosgebied in de richting van de voorgestelde perimeter voor het project.....	145
Figuur 58: Alternatief 2.2: Uitbreiding van het te wijzigen gebied naar het westen en zuiden.....	146
Figuur 59: Alternatief 2.2: Uitbreiding van het te wijzigen gebied naar het westen en zuiden.....	146
Figuur 60: Perimeter bij benadering van variant 1 van alternatief 0.1 (rode lijn) ten opzichte van de perimeter van het project (zwarte stippellijn)	148
Figuur 61: Effect van de voorgestelde gedeeltelijke wijziging van het GBP op het non-aedificandigebied (perimeter van 30 m naar links en 60 m naar rechts) als gevolg van voorschrift 16 van het GBP	153
Figuur 62: Perimeter van 30 en 60 m rond het compensatiegebied	155

Fotolijst

Foto 1: Zicht op de parking voor wagens met paardentractie bij de hippodroom in 1901	20
Foto 2: Parkinggebied – 1950 (Bron: Cartesius)	21
Foto 3: Parkinggebied – 1971 (Bron – Bruciel)	22
Foto 4: Parkinggebied – 1987 (Bron – Bruciel)	22
Foto 5: Parkinggebied – 2004 (Bron – Bruciel)	23
Foto 6: Parkinggebied – 2019 (Bron – Brugis)	23
Foto 7: Zicht op het parkinggebied op zaterdag 28 november 2020.....	42
Foto 8: Zicht op het westelijke bosgebied	43
Foto 9: Close-up van de bebouwde omgeving in het noorden - Gebouwen nr. 1 en 2 vanaf de parking (28/11/2020)	45
Foto 10: Close-up van de bebouwde omgeving in het noorden - Gebouw nr. 3 vanaf de parking (28/11/2020)	46
Foto 11: Close-up van de bebouwde omgeving in het noorden - Gebouw nr. 3 vanaf de Terhulpesteenweg (28/11/2020)	46
Foto 12: Vergezicht van de bebouwde omgeving in het noorden - Gebouwen nr. 1 en 2 vanaf de parking (28/11/2020)	46
Foto 13: Zicht op de bebouwde omgeving van de hippodroom (28/11/2020 + 06/01/2021)	47
Foto 14: Zicht op het golfterrein (28/11/2020)	50
Foto 15: Zicht op de bebouwde omgeving van het golfterrein (06/01/2021).....	51
Foto 16: Zicht op het parkinggebied (28/11/2020)	73
Foto 17: Organisatie van het parkinggebied (28/11/2020).....	74
Foto 18: Parkinggebied: PBM-plaatsen (28/11/2020)	74
Foto 19: Zicht op de fietsenstallingszone (28/11/2020).....	75
Foto 20: Voorbeeld van wildparkeren van fietsen (28/11/2020).....	75
Foto 21: Zicht op de parkeerzone voor motorfietsen (28/11/2020).....	76
Foto 22: Parking van de piste van de vroegere hippodroom – Renbaanlaan (28/11/2020)	79
Foto 23: Parkeren van voertuigen langs de toegangsweg (28/11/2020)	79
Foto 24: Parking van de piste van de vroegere hippodroom – Renbaanlaan: Fietsparkeren (28/11/2020) ...	80
Foto 25: Parking van de piste van de vroegere hippodroom – Renbaanlaan: Parkeren van motorfietsen (28/11/2020)	80

Foto 26 Voorheen parking van het golfterrein (06/01/2021).....	80
Foto 27: Parking van het golfterrein: fietsparkeerplaatsen (06/01/2021)	81
Foto 28: Golf: toegang in herstelling (06/01/2021)	81
Foto 29: parking van de Gravendreef (28/11/2020)	83
Foto 30: Parkeren van voertuigen in de Gravendreef (28/11/2020).....	83
Foto 31: Parkeren van voertuigen in de Tumulidreef (28/11/2020).....	83
Foto 32: parking van de Gravendreef: Fietsparkeren (28/11/2020).....	84
Foto 33: parking van de Gravendreef: Parkeren van motorfietsen (28/11/2020).....	84
Foto 34: Parking van de tennisclub (28/11/2020).....	85
Foto 35: Parkeren langs de toegangsweg naar de parking (28/11/2020)	85
Foto 36: Parking Twee Bergen/Berckmans (06/01/2021)	86
Foto 37: Wildparkeren van voertuigen (28/11/2020)	86
Foto 38: Opmerkelijke bomen: Zomereik (links) en beuk (rechts) (Bron: Inventaris van het natuurlijke erfgoed).....	108

Lijst van de tabellen:

Tabel 1: Concordantietabel tussen de verschillende documenten waarin de verwachte inhoud van het MER en de structuur van het rapport zijn vastgelegd	11
Tabel 2: Verkeer op de Terhulpesteenweg en de Franklin Rooseveltlaan op 13/06/2013 uitgedrukt in Personenauto-equivalent (pae) in de ochtendspits in beide richtingen (Bron: AME).....	66
Tabel 3: Verkeer op de Terhulpesteenweg en de Franklin Rooseveltlaan op 13/06/2013 uitgedrukt in Personenauto-equivalent (pae) in de avondspits in beide richtingen (Bron: AME).....	66
Tabel 4: Verzadiging van de parking Hippodroom	77
Tabel 5: Globalisering van het aantal gebruikers op 28/11/2020	140
Tabel 6: Activiteiten en bijbehorende geschatte bezoekersaantallen in 2017 en markering (in het rood) van stopgezette activiteiten (Bron van de basistabel: ARIES).....	142
Tabel 8: Samenvatting van de interacties tussen de verschillende bestudeerde thema's.....	184
Tabel 9: Beschrijving van de interacties	185
Tabel 10: Samenvatting van de effecten van het project, de alternatieven en de variant	189
Tabel 11: Samenvatting van de aanbevelingen	198

**DEEL 1: CONTEXT VAN HET ONTWERP VAN PLAN
EN BESCHRIJVING VAN DE DOELSTELLINGEN VAN
DE STUDIE**

1. CONTEXT

1.1. Herontwikkeling van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft beslist om de site van de voormalige hippodroom van Bosvoorde, gelegen ten zuidoosten van de hoofdstad, in de gemeente Ukkel, aan de rand van het Zoniënwood, te bestemmen voor de aanleg van een recreatieve en educatieve groene ruimte van gewestelijke omvang.

De aanleg van de site draagt bij tot de doelstellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als duurzame en aantrekkelijke stad. Het toekomstige activiteitscentrum, waarin is voorzien in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), zal bijdragen tot de sterke identiteit van Brussel als hoofdstad van Europa, zowel groen als dynamisch in termen van sociale en stedelijke innovatie. Het oorspronkelijke project, dat door de MSI in samenwerking met een particuliere exploitant, Drohme, was opgezet voor de ontplooiing van recreatieactiviteiten, werd herzien om rekening te houden met de reglementaire en administratieve beperkingen waarmee men werd geconfronteerd en om de omwonenden gerust te stellen.

De MSI, Drohme en Leefmilieu Brussel, partners bij de herontwikkeling van de site en de herontplooiing van de activiteiten, hebben zich ertoe verbonden dit project te heroriënteren door de sterke punten van het oorspronkelijke project te integreren, de oorspronkelijke doelstellingen te behouden (behoud van het natuurlijke, bouwkundige en historische erfgoed; ontwikkeling van een recreatieve groene ruimte die gezinnen in staat stelt zich het gebruik van de site toe te eigenen) en het evenwicht van de rollen tussen de openbare en de particuliere actoren te verbeteren. Het nieuwe project kadert in een multigenerationele logica van sociaal nut, met bijzondere aandacht voor gezinnen, kinderen en scholen. Het herziene programma, dat door de drie partners gezamenlijk zal worden uitgevoerd, stelt een nieuwe taakverdeling voor alsook plannen om een mozaïek van specifieke plaatsen en activiteiten te creëren waar de milieu-, educatieve, evenementele en erfgoeddimensies van de site elkaar zullen aanvullen. Daarmee wordt de zesde toegangspoort tot het Zoniënwood gecreëerd. Er bestaan immers al vier "poorten" in het Vlaamse en Waalse Gewest en één in het Brusselse Gewest (het Rood Klooster), d.w.z. specifieke gebieden tussen het bos en de stad, die sociale, educatieve en sportieve functies vervullen. Aan de hippodroom zullen specifieke activiteiten een gevoel van verbondenheid met de natuur, een gevoel van verantwoordelijkheid ten aanzien van de biodiversiteit en een positieve mobilisatie ten gunste van het milieu ontwikkelen.

De drie partijen samen, met name Leefmilieu Brussel, de MSI en Drohme, zijn dus verantwoordelijk voor de ontwikkeling en verbetering van de site en de uitvoering van het nieuwe project. Het zal om een publiek-privaat partnerschap gaan, waarbij elke speler zijn eigen specifieke rol te vervullen heeft. Naar aanleiding van de oprichting van dit partnerschap werd besloten tot een nieuwe verdeling van de perimeters, met als doel de samenhang en de continuïteit in het beheer van de verschillende ruimten te handhaven. Deze nieuwe rolverdeling is hieronder weergegeven.

Leefmilieu Brussel staat in voor het beheer van:

- ◇ het lineaire park, zijn grenzen en de dubbele ring, het didactische parcours;
- ◇ het gewestelijke speelplein, evenals de didactische ruimte en de recreatieweide;
- ◇ het Zoniënwood en zijn museologie;
- ◇ het digitale pedagogische instrument dat een uitdieping van de kennis mogelijk maakt;
- ◇ een programma van activiteiten in verband met het bos en de biodiversiteit, mogelijk gemaakt door een team van facilitatoren;
- ◇ een team van parkwachters, tuinmannen en boswachters die aanwezig zullen zijn om te zorgen voor een goed beheer van het terrein.

Drohme staat in voor:

- ◇ de aanleg van het golfterrein en de creatie van een minigolfbaan;
- ◇ de creatie van een boomtoppenparcours;
- ◇ vrijetijdsevenementen in de Grote en de Kleine Tribune, het Gokdorp;
- ◇ de installatie van recreatieve, sportieve en culturele activiteiten die in overleg met Leefmilieu Brussel worden georganiseerd;
- ◇ de horeca: brouwerij Le Pesage, het Club House.

De MSI staat in voor:

- ◇ de renovatie van de gebouwen;

- ◇ de netwerkvernieuwingswerken;
- ◇ de inrichting van de infrastructuur (toegangspoorten, tunnel, parkeerterrein enz.).

Begin november 2020 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het **Masterplan** goedgekeurd dat de herontwikkeling van het project van de hippodroom vastlegt. Dit laatste is opgenomen in **Bijlage 4**. De lezer wordt verwezen naar dit document voor een meer gedetailleerde beschrijving van de voor de site geplande activiteiten.

1.2. Besluit tot inleiding van gedeeltelijke wijziging van het GBP

In het kader van de ontwikkeling van dit gewestelijke educatieve en recreatieve centrum heeft de Brusselse regering op 20 mei 2020 een **besluit goedgekeurd tot inleiding van de procedure voor gedeeltelijke wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP)** om de **herinrichting en uitbreiding van de parking** aan de Terhulpssteenweg 51 in 1180 Ukkel (perceel 40P gelegen in Ukkel, afdeling 4, sectie H) mogelijk te maken. Die parking wordt noodzakelijk geacht voor het goede verloop van de activiteiten die met name zijn gepland in het kader van de herontwikkeling van de voormalige hippodroom Ukkel-Bosvoorde. Deze parking is momenteel ingedeeld als bosgebied.

In het kader van deze gedeeltelijke wijziging van het GBP is ook een **planologische compensatie** voorzien: het gedeelte van de site van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde tussen de twee ringen, dat zich nu in gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht bevindt, zou in bosgebied veranderen.

Het besluit tot inleiding van gedeeltelijke wijziging van het GBP is opgenomen in **Bijlage 1**.

2. DOELSTELLINGEN EN STRUCTUUR VAN DE STUDIE

2.1. Doelstellingen

Het doel van deze studie is:

- ◇ de milieueffecten van het ontwerp van plan te beoordelen, namelijk:
 - Wijziging van bepaalde grafische voorschriften van het GBP met betrekking tot de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde;
 - Wijziging van een schriftelijk voorschrift van het GBP;
- ◇ redelijkerwijs haalbare alternatieven te bestuderen;
- ◇ de maatregelen te bepalen om de belangrijke effecten bij de uitvoering van het ontwerp van plan te vermijden, te beperken of te compenseren.

2.2. Voorstelling van de auteur van de studie

De onderneming ABV Environment werd belast met de uitwerking van deze passende beoordeling van de effecten.

ABV Environment is een advies- en technisch expertisebureau op het gebied van milieu en veiligheid, dat zich zowel tot de particuliere als de openbare sector richt. Het brengt de vaardigheden van ervaren ingenieurs, milieudeskundigen, wetenschappers en juristen samen.

Het permanente team van multidisciplinaire deskundigen biedt technisch/milieuo advies en expertise op het gebied van energie, bodemsanering, waterbehandeling/-zuivering, vergunningen/toelatingen, impact-/effectenstudies, audits, koolstof-/CO₂-balans, bijstand en begeleiding inzake REACH, beheersystemen (ISO, EMAS, OHSAS), risico's van zware ongevallen (SEVESO), gewestelijke, federale en internationale regelgeving enz.

Dit zijn de contactgegevens van ABV Environment cvba:



Alsebergsesteenweg 999/11

B-1180 Brussel

www.abv-environment.eu

2.3. Structuur

Het milieueffectenrapport (MER) werd opgesteld overeenkomstig de vereisten van Richtlijn 2001/42/EG, volgens de voorschriften van:

- ◇ **bijlage C** betreffende de informatie bestemd voor de voorafgaande effectenbeoordeling van de projecten in het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO);
- ◇ **het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering (BBHR) van 29 november 2018** tot vaststelling van de structuur van de milieueffectenrapporten behorend bij de uitwerking, wijziging of opheffing van de plannen en verordeningen bedoeld in de Titels II & III van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening.

De volgende tabel toont de overeenstemming tussen de gewenste inhoud volgens bijlage C van het BWRO, het BBHR van 29/11/2018 en het bestek enerzijds, en de inhoud van dit rapport anderzijds.

Tabel 1: Concordantietabel tussen de verschillende documenten waarin de verwachte inhoud van het MER en de structuur van het rapport zijn vastgelegd

Verwachte inhoud van het MER volgens bijlage C van het BWRO		Verwachte inhoud van het MER volgens het BBHR van 29/11/2018		Verwachte inhoud van het MER volgens het bestek		Hoofdstukken van het MER
Nr	Beschrijving	Hoofdstuk	Afdeling	Nr.	Beschrijving	
1°	Samenvatting van de inhoud en beschrijving van de doelstellingen van het plan	Hoofdstuk 1 Voorstelling van het ontwerp van plan of verordening	Afdeling 1 Beschrijving van de strategische doelstellingen van het plan of de verordening	3.1	Voorstelling van het ontwerp van plan en synthese van de voorgestelde wijzigingen	Deel 2 Voorstelling van het ontwerp van plan Hoofdstuk 1 Beschrijving van de strategische doelstellingen van het plan Hoofdstuk 2 Samenvatting van de inhoud van het plan
			Afdeling 2 Samenvatting van de inhoud van het plan			
	Banden met andere relevante plannen, programma's en verordeningen			3.3.	Beschrijving van de banden met de andere relevante plannen en programma's	Deel 3 Diagnose van de bestaande toestand (zie "Overzicht van de bestaande rechtstoestand" van elk thema)
		Hoofdstuk 2 Diagnose van de bestaande toestand	Afdeling 1 Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand			Deel 3 Diagnose van de bestaande toestand (zie "Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand" van elk thema)
2°	De relevante aspecten van de bestaande situatie van het milieu	Hoofdstuk 2 Diagnose van de bestaande toestand	Afdeling 2 Overzicht van de bestaande rechtstoestand	3.2.	Diagnose van de bestaande toestand	Deel 3 Diagnose van de bestaande toestand (zie "Overzicht van de bestaande rechtstoestand" en "Overzicht van de bestaande feitelijke toestand" van elk thema)
			Afdeling 3 Overzicht van de bestaande feitelijke toestand			
10°	Beschrijving van de moeilijkheden die bij het verzamelen van de					Deel 3 Diagnose van de bestaande toestand (Zie

**Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER**

	vereiste informatie zijn ondervonden					"Ervaren moeilijkheden" van elk thema)
2°	Vermoedelijke evolutie als het plan niet wordt uitgevoerd	Hoofdstuk 2 Diagnose van de bestaande toestand	Afdeling 4 Vermoedelijke evolutie van de perimeter in kwestie bij een ongewijzigde planologische toestand	3.4. a)	Aanvankelijke toestand van de omgeving Mogelijke ontwikkeling van de betrokken perimeter bij ongewijzigde planologische situatie (nulalternatief/toekomstscenario)	Deel 3 Diagnose van de bestaande toestand Hoofdstuk 12.12 Vermoedelijke evolutie van de perimeter in kwestie bij een ongewijzigde planologische toestand (gewoonlijk "ontwikkelingsscenario" of "nulalternatief" genoemd)
3°	Milieukenmerken van de gebieden die waarschijnlijk aanzienlijk zullen worden getroffen			3.4. b)	Aanvankelijke toestand van de omgeving Beschrijving van de belangrijke milieukenmerken die waarschijnlijk getroffen zullen worden	Deel 4 Aantonen van de milieueffecten Hoofdstuk 3 Algemene implicaties van het ontwerp op het niveau van het BHG
4°	Aan plan [2 of verordening] 2 verbonden milieuproblemen, meer bepaald deze die betrekking hebben op de gebieden die bijzonder belangrijk zijn voor het milieu zoals de gebieden die werden aangeduid overeenkomstig de richtlijnen 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 betreffende het behoud van de in het wild levende vogels en 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 betreffende het behoud van de natuurlijke habitat evenals van de ongerepte fauna en flora.	Hoofdstuk 3 Aantonen van de milieueffecten	Afdeling 4 Identificatie van specifieke milieueffecten	3.5.	Milieuproblemen die verbonden zijn aan het plan, in het bijzonder deze die betrekking hebben op de gebieden die bijzonder belangrijk zijn voor het milieu	Deel 4 Aantonen van de milieueffecten Hoofdstuk 4.12 Identificatie van specifieke milieueffecten
5°	Milieuproblemen die verbonden zijn aan de inschrijving op plan [2 of verordening] 2 van de gebieden waarbinnen vestigingen toegelaten zijn die een risico van			3.6.	Milieuproblemen die verbonden zijn aan de inschrijving op het plan, van de gebieden waarbinnen vestigingen toegelaten zijn die een risico van	Deel 4 Aantonen van de milieueffecten Hoofdstuk 4.12 Identificatie van specifieke milieueffecten

**Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER**

	<p>zware ongevallen inhouden waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken in de zin van de richtlijn 96/82/EEG van de Raad van 9 december 1996 betreffende de beheersing van de gevaren verbonden aan de zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, of, indien plan [2 of verordening] 2 geen dergelijke gebieden omvat, de milieuproblemen die verbonden zijn aan de inschrijving op plan [2 of verordening] 2 van gebieden die voor huisvesting zijn bestemd of door het publiek bezocht worden of een bijzondere natuurlijke waarde hebben, of die verbindingswegen bevatten en die gelegen zijn in de nabijheid van dergelijke etablissementen of gebieden waarin deze toegelaten zijn</p>				zware ongevallen inhouden	
6°	<p>Inzake milieubescherming relevante doelstellingen en de manier waarop ze in aanmerking genomen worden in het kader van de uitwerking van het plan</p>			3.7	Relevante doelstellingen inzake milieubescherming	<p>Deel 4 Aantonen van de milieueffecten</p> <p>Hoofdstuk 4 Effectenbeoordeling</p> <p>(Zie hoofdstuk "Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de rechtstoestand" van elk thema)</p>
7°	<p>Waarschijnlijk aanzienlijke effecten, te weten met name de bijkomstige, cumulatieve, synergetische effecten, de effecten op korte, middellange en lange termijn, permanent en tijdelijk, zowel positief als negatief, op het milieu evenals op de biodiversiteit, de bevolking, de</p>	<p>Hoofdstuk 3 Aantonen van de milieueffecten</p>	<p>Afdeling Effectenbeoordeling 3</p>	3.8.	<p>Analyse van de waarschijnlijke significante gevolgen van het ontwerp van plan</p>	<p>Deel 4 Aantonen van de milieueffecten</p> <p>Hoofdstuk 4 Effectenbeoordeling</p>

**Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER**

	volksgezondheid, de fauna en flora, de bodem, het water, de lucht, de klimatologische factoren, de mobiliteit, de materiële goederen, het cultureel erfgoed met inbegrip van het architecturaal en archeologisch erfgoed, de landschappen en de wisselwerkingen tussen deze factoren					
10°	Beschrijving van de gekozen evaluatiemethode	Hoofdstuk 3 Aantonen van de milieueffecten	Afdeling 1 Methodologie voor het aantonen van de milieueffecten	3.10.	Gekozen evaluatiemethode en ervaren moeilijkheden	Deel 4 Aantonen van de milieueffecten Hoofdstuk 1 Methodologie voor het aantonen van de milieueffecten
9°	Voorstelling van de mogelijke alternatieven, hun rechtvaardiging en de redenen voor de gemaakte keuzes		Afdeling 2 Voorstelling van de redelijke alternatieven en van de gekozen evaluatiemethode	3.9.	Voorstelling van de mogelijke alternatieven, hun rechtvaardiging en de redenen voor de gemaakte keuzes	Deel 4 Aantonen van de milieueffecten Hoofdstuk 2 Voorstelling van de redelijke alternatieven en van de gekozen evaluatiemethode
		Hoofdstuk 4 Conclusies, aanbevelingen en opvolgingsmaatregelen	Afdeling 1 Voorstelling van de gekozen oplossingen			Deel 5 Conclusies, aanbevelingen en opvolgingsmaatregelen Hoofdstuk 1 Voorstelling van de gekozen oplossingen
8°	Te nemen maatregelen om elk aanzienlijk negatief effect van de tenuitvoerlegging van het plan op het milieu te vermijden, te beperken en, in de mate van het mogelijke, te compenseren	Hoofdstuk 4 Conclusies, aanbevelingen en opvolgingsmaatregelen	Afdeling 2 Aanbevelingen	3.8.	Te treffen maatregelen om elk aanzienlijk negatief effect van de tenuitvoerlegging van het plan op het milieu te vermijden, te beperken en te compenseren	Deel 5 Conclusies, aanbevelingen en opvolgingsmaatregelen Hoofdstuk 2 Aanbevelingen
11°	Overwogen maatregelen voor de opvolging van de inwerkingtreding van het plan		Afdeling 3 Opvolgingsmaatregelen	3.11.	Overwogen maatregelen voor de opvolging van de inwerkingtreding van het plan	Deel 5 Conclusies, aanbevelingen en opvolgingsmaatregelen Hoofdstuk 3

Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER

						Opvolgingsmaatregelen
12 °	Niet-technische samenvatting van de hogerop bedoelde informatie		Niet-technische samenvatting	4.12.	Niet-technische samenvatting	Deel 6 Niet-technische samenvatting

Het milieueffectrapport (MER) zal uit de volgende hoofdonderdelen bestaan:

- ◇ Context van het ontwerp van plan en beschrijving van de beoogde doelstellingen
- ◇ Voorstelling van het ontwerp van plan
- ◇ Diagnose van de bestaande toestand
- ◇ Analyse van alternatieven
- ◇ Belichting van de milieueffecten en hun interacties van de gedeeltelijke wijziging van het GBP
- ◇ Conclusies, aanbevelingen en opvolgingsmaatregelen voor de uitvoering van het plan

Dit rapport bevat in **Bijlage 2** een **passende beoordeling van de effecten (PBE)** in verband met de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied BE1000001.

De inhoud van de PBE herneemt de minimale inhoud van een passende beoordeling van de effecten van een project vermeld in Bijlage VIII van de Ordonnantie van 1 maart 2012 betreffende het natuurbehoud, en is tevens uitgevoerd overeenkomstig Bijlage VII tot vaststelling van de criteria voor de beoordeling van de effecten van een plan of project.

2.4. Vergaderingen van het begeleidingscomité

Tijdens de opstelling van dit rapport werden er verschillende vergaderingen gehouden met het begeleidingscomité. De notulen van de verschillende vergaderingen zijn opgenomen in **Bijlage 3**.

2.5. Definities

In het vervolg van deze studie zullen de volgende termen worden gebruikt:

- ◇ **Aanvrager:** Brusselse Hoofdstedelijke Regering
- ◇ **Parkinggebied:** perimeter van de gedeeltelijke wijziging van de grafische voorschriften van het GBP in verband met een parkeergebied gelegen aan de Terhulpsessesteenweg 51 in 1180 Ukkel
- ◇ **Compensatiegebied:** perimeter van de gedeeltelijke wijziging van de grafische voorschriften van het GBP in verband met het planologische compensatiegebied dat is gepland tussen de twee ringen van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde

2.6. Beperkingen

Deze studie heeft betrekking op een "plan", niet op een "ontwerp". Daarom wordt de analyse van de milieueffecten van de gedeeltelijke wijziging van het GBP op planologisch niveau bestudeerd. Aangezien de voorschriften van het plan preciseren dat het vooropgestelde gebied voor voorzieningen zal worden gebruikt voor parkeren in de open lucht, overeenkomstig het inleidingsbesluit, zal bij de effectenbeoordeling rekening worden gehouden met deze specifieke precisering.

**DEEL 2: VOORSTELLING VAN HET ONTWERP VAN
PLAN**

1. BESCHRIJVING VAN DE STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN VAN HET PLAN

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wenst een recreatieve en educatieve groene ruimte van gewestelijke omvang te ontwikkelen ter hoogte van de voormalige hippodroom Ukkel-Bosvoorde in Ukkel.

Figuur 1: Ligging van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde



In het kader van de ontwikkeling van dit gewestelijke educatieve en recreatieve centrum wordt **een gedeeltelijke wijziging van het GBP overwogen om het bestemmingsgebied te wijzigen waarin de parking aan de Terhulpssteenweg 51 te 1180 Ukkel is gelegen**. Dit gebruik als parking, dat zowel voor de dagelijkse gebruikers van de site als voor de gebruikers van het Zoniënwood noodzakelijk is, telt momenteel ongeveer **240** niet-gemarkeerde/aangelegde plaatsen. Het beslaat een deel van perceel 40P gelegen in Ukkel, afdeling 4, sectie H.

Figuur 2: Bestaande parking op perceel 40P



Deze parking heeft de volgende kenmerken:

- ◇ De parking bevindt zich momenteel in **bosgebied** op kaart nr. 3 "Bodembestemmingen" van het GBP. Deze parking bestond echter al voordat het GBP van kracht werd. Het gebied is **ten minste sinds 1922 in gebruik als parkeerterrein**¹. Op basis van luchtfoto's lijkt de omtrek van het parkeerterrein de afgelopen decennia echter te hebben geschommeld.

¹ Volgens de door de gemachtigde ambtenaar op 18 oktober 2019 uitgereikte stedenbouwkundige vergunning met referentie 16/PFU/584128, zijn twee historische studies ingediend in het kader van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning:

- "Historique des origines et de la végétation de l'hippodrome de Boitsfort" (ontstaansgeschiedenis en begroeiing van de renbaan van Bosvoorde) ALIWEN nv met medewerking van professor Yvonn Leblicq, februari 2015;
- "Etude historique" (historische studie), JNC International SA, oktober 2015.

Volgens de verleende vergunning blijkt uit deze twee studies "dat het terrein vóór 1922 als parkeerplaats werd ontwikkeld en dat het gebruik ervan zonder enige twijfel werd voortgezet tot de onderneming die de renbaan exploiteerde, in 1997 failliet ging".

Figuur 3: Uittreksel uit een topografische kaart die in 1919 in het Brussels Militair Cartografisch Instituut werd gemaakt op basis van opmetingen en nivelleringsen uit 1865 en voor het laatst in 1913 op het terrein werd herzien (Bron: Cartesius)

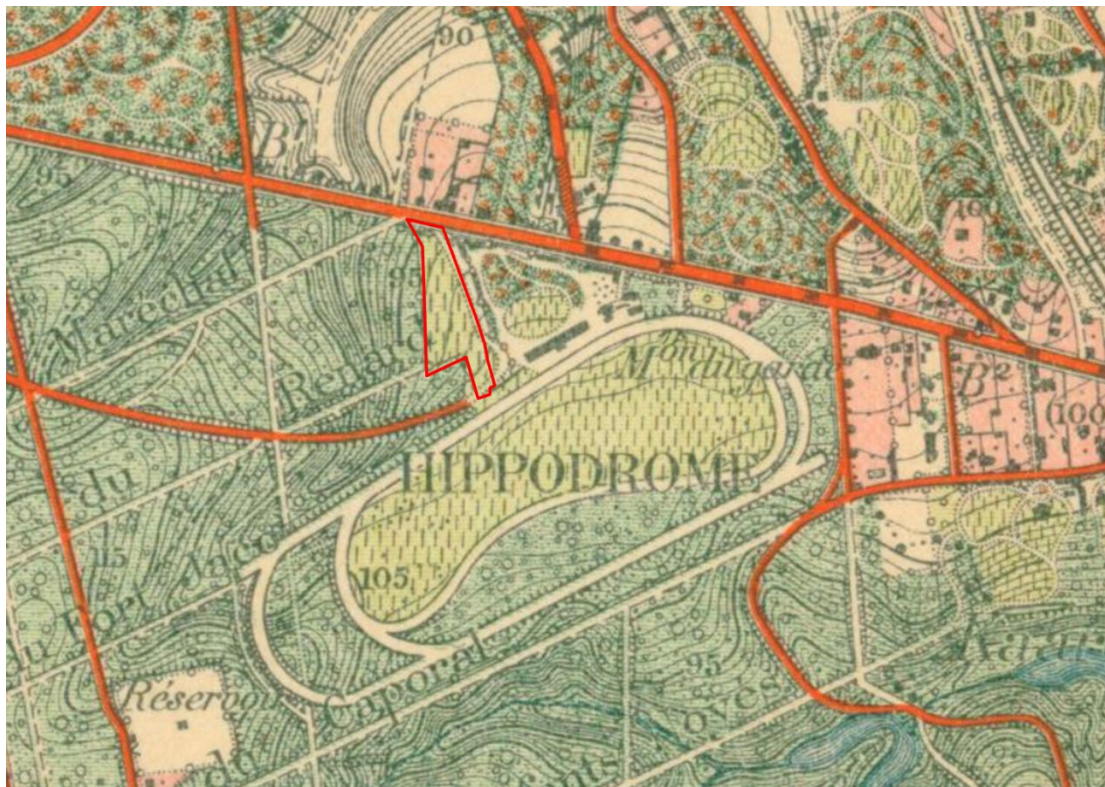


Foto 1: Zicht op de parking voor door paarden getrokken wagens bij de hippodroom in 1901



- ◇ De parking bevindt zich **aan de rand van een Natura 2000-gebied**.
- ◇ De parking is in de Structuurvisie van het Zoniënwoud van 2008 opgenomen als **toegangspoor tot het Zoniënwoud**. De parking is bereikbaar via de Terhulpssteenweg.
- ◇ Voor de **herinrichting van de bestaande parking is vergunning verleend** krachtens de door de gemachtigde ambtenaar op 18 oktober 2019 afgegeven stedenbouwkundige vergunning met referentie 16/PFU/584128, nadat de Raad van State een eerdere vergunning voor hetzelfde doel had geschorst en vernietigd, namelijk de ontwikkeling van een "*actief vrijetijdspark aan de hippodroom van Bosvoorde waar culturele, sport-, educatieve, ontspannings- en evenementele activiteiten kunnen worden georganiseerd in harmonie met de natuur*". Het aantal toegestane parkeerplaatsen aan de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde bedraagt in totaal 372, waarvan er 302 zijn gelegen aan de Terhulpssteenweg 51 te 1180 Ukkel (Parking P1).
- ◇ De **parking bevindt zich op het grondgebied van de gemeente Ukkel**, maar ligt vlak bij de gemeenten **Brussel-Stad en Watermaal-Bosvoorde**.

Foto 2: Parkinggebied – 1950 (Bron: Cartesius)



Foto 3: Parkinggebied – 1971 (Bron – Bruciel)



Foto 4: Parkinggebied – 1987 (Bron – Bruciel)



Foto 5: Parkinggebied – 2004 (Bron – Bruciel)



Foto 6: Parkinggebied – 2019 (Bron – Brugis)



Het compensatiegebied lijkt, op basis van luchtfoto's, ten minste sinds 1930-35 bebost te zijn geweest.

In het GBP:

- ◇ Ligt het parkinggebied in een bosgebied;
- ◇ Ligt het compensatiegebied in een gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht.

Beide gebieden liggen tevens in een gebied van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing (GCHEWS).

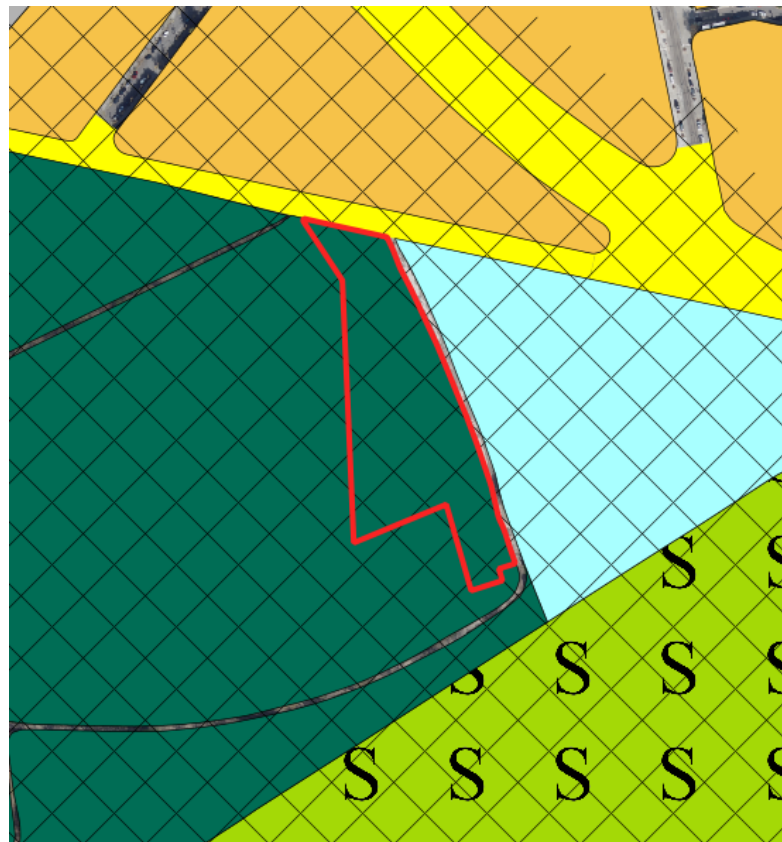
Volgens het GBP zijn **bosgebieden** "bestemd voor beboste of te bebossen ruimten en wateroppervlakken die de essentiële elementen van het landschap vormen. Ze worden onderhouden of ingericht met het oog op de vrijwaring van de harmonieuze co-existentie van de ecologische, economische en sociale functies van bossen en wouden.

Enkel handelingen en werken noodzakelijk voor de bestemming van deze gebieden of rechtstreeks aanvullend bij hun ecologische, economische en sociale functie zijn toegelaten."

Het GBP vermeldt het volgende met betrekking tot **gebieden van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing**: "Binnen deze gebieden wordt de wijziging van de bestaande feitelijke toestand van de bouwprofielen of van het aanzicht van de gevels die vanaf de voor het publiek toegankelijke ruimten zichtbaar zijn, onderworpen aan bijzondere voorwaarden, die het gevolg zijn van de noodzaak om de culturele, historische of esthetische eigenschappen van die perimeters te bewaren of te valoriseren, of de verfraaiing ervan te bevorderen, mede door de architecturale kwaliteit van de op te richten bouwwerken en installaties.

Die bijzondere voorwaarden worden vastgesteld bij bijzonder bestemmingsplan, bij stedenbouwkundige verordening of krachtens de wetgeving inzake het behoud van het onroerend erfgoed. Bij ontstentenis daarvan, worden zij vastgesteld na advies van de overlegcommissie."

Figuur 4: Parkinggebied in het GBP



Het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) bestrijkt het volledige gewestelijke grondgebied. Het GBP werd goedgekeurd bij besluit van de Brusselse Regering van 3 mei 2001 en trad op 29 juni 2001 in werking. Het omvat kaarten (grafische voorschriften) en een geheel van bepalingen (schriftelijke voorschriften). Gezien zijn bindende kracht en regelgevende waarde moeten **de schriftelijke voorschriften en de gebiedsindelingen die in dit plan zijn vastgesteld, worden nageleefd.**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering wenst dus een gedeeltelijke wijziging van het GBP door te voeren om de parking op perceel 40P aan te leggen en uit te breiden teneinde de activiteiten op de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde in stand te houden en te ondersteunen en de toegang tot het Zoniënwoud (toegangspoort) te verzekeren.

2. SAMENVATTING VAN DE INHOUD VAN HET PLAN

Het Gewestelijk Bestemmingsplan omvat kaarten (grafische voorschriften) en een geheel van bepalingen (schriftelijke voorschriften).

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering wenst de volgende gedeeltelijke wijzigingen aan te brengen aan het GBP om de aanleg en het gebruik van de parking gelegen op perceel 40P mogelijk te maken:

◇ **Wijziging van de grafische voorschriften**

- Wijziging van de bestemming van het bosgebied van de parking langs de Terhulpesteenweg in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten
- Wijziging van de bestemming van een deel van de zone van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde, momenteel opgenomen als gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht, in bosgebied

Figuur 5: Perimeter van de wijzigingen in de grafische voorschriften van het GBP: 1: Wijziging van de bestemming van het bosgebied van de parking - 2: Wijziging als planologische compensatie



◇ **Wijziging van het schriftelijke voorschrift nr. 8 van het GBP**

Toevoeging van het volgende schriftelijke voorschrift:

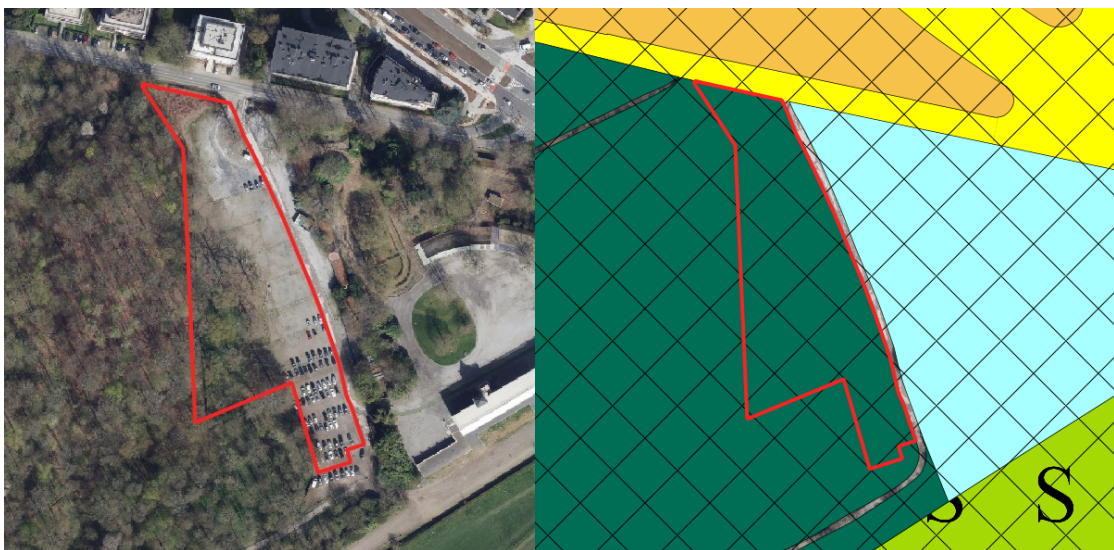
"8.5. Het deel van het gebied voor voorzieningen dat ten westen van de Renbaanlaan te Ukkel is gelegen en grenst aan de site van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde, is bestemd om te worden gebruikt als openluchtparking voor de gebruikers van dit gebied en voor de gebruikers van het aangrenzende gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht en bosgebied, in afwijking van het gebied van erfdienstbaarheden langs de randen van bossen en wouden."

Deze verschillende wijzigingen worden hieronder in detail toegelicht.

2.1. Wijziging van kaart nr. 3 van het GBP met het oog op de wijziging van bestemming van de zone ingenomen door de parking aan de Terhulpssteenweg

De gedeeltelijke wijziging van kaart nr. 3 van het GBP teneinde de bestemming van het bosgebied van de parking langs de Terhulpssteenweg te veranderen in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten. De perimeter, die een oppervlakte van ongeveer 10.700 m² beslaat, is hieronder afgebeeld.

Figuur 6: Perimeter van de beoogde wijzigingen in de grafische voorschriften



15. Bosgebieden

"Die gebieden zijn bestemd voor beboste of te bebossen ruimten en wateroppervlakken die de essentiële elementen van het landschap vormen. Ze worden onderhouden of ingericht met het oog op de vrijwaring van de harmonieuze co-existentie van de ecologische, economische en sociale functies van bossen en wouden.

Enkel handelingen en werken noodzakelijk voor de bestemming van deze gebieden of rechtstreeks aanvullend bij hun ecologische, economische en sociale functie zijn toegelaten."

8. Gebieden voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten

"8.1. Die gebieden zijn bestemd voor de voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten.

8.2. Mits speciale regelen van openbaarmaking worden toegepast, kunnen deze gebieden ook worden bestemd voor huisvesting.

8.3. Mits speciale regelen van openbaarmaking worden toegepast, kunnen deze gebieden ook worden bestemd voor handelszaken die de gebruikelijke aanvulling zijn van de bestemmingen bedoeld in 8.1 en 8.2.

8.4. De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties stemmen overeen met het omliggend stedelijk kader; wijzigingen eraan zijn onderworpen aan de speciale regelen van openbaarmaking.

De naaste omgeving van de bouwwerken en installaties van de voorzieningen van collectief belang draagt bij tot de totstandkoming van het groen netwerk.

Mits behoorlijke motivering wegens economische en sociale redenen en mits opmaak van een bijzonder bestemmingsplan kunnen deze gebieden genieten van de bijzondere voorschriften toepasbaar in sterk gemengd gebied."

2.2. Wijziging van kaart nr. 3 van het GBP als planologische compensatie

De gedeeltelijke wijziging van het GBP voorziet eveneens in de wijziging van de bestemming van een deel van de zone van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde, momenteel opgenomen als gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht, in bosgebied. Het doel van deze wijziging is het compenseren van de vermindering van de oppervlakte van het bosgebied ten gunste van het gebied voor voorzieningen.

De compensatie bestaat dus in de wijziging van de bestemming van een gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht in een bosgebied. De grenzen van dit gebied zijn aangegeven in de volgende figuur. De perimeter heeft een oppervlakte van ongeveer 14.200 m².

Figuur 7: Perimeter van de beoogde wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP



13. Gebieden voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht

"Die gebieden zijn bestemd voor spel en sportactiviteiten in de open lucht en zijn met beplantingen omgeven.

Mogen enkel worden toegelaten, handelingen en werken die noodzakelijk zijn voor de bestemming van die gebieden, of die de sociale functie ervan aanvullen.

Bouwprojecten met een grondinname van meer dan 200 m² zijn aan de speciale regelen van openbaarmaking onderworpen.

Die gebieden kunnen eveneens worden bestemd voor doorgaans kleine handelszaken die de gebruikelijke aanvulling erop vormen en erbij behoren, nadat de handelingen en werken onderworpen zijn aan de speciale regelen van openbaarmaking.

Uitgezonderd voor de voorlopige installaties met seizoensgebonden karakter en de open tribunes mag de totale terreinoppervlakte van de infrastructuur en bouwwerken niet meer bedragen dan 20% van de oppervlakte van het gebied.

Het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht van de Renbaan van Bosvoorde is eveneens bestemd voor culturele voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten binnen de perken bepaald in het vorige lid."

15. Bosgebieden

"Die gebieden zijn bestemd voor beboste of te bebossen ruimten en wateroppervlakken die de essentiële elementen van het landschap vormen. Ze worden onderhouden of ingericht met het oog op de vrijwaring van de harmonieuze co-existentie van de ecologische, economische en sociale functies van bossen en wouden.

Enkel handelingen en werken noodzakelijk voor de bestemming van deze gebieden of rechtstreeks aanvullend bij hun ecologische, economische en sociale functie zijn toegelaten."

2.3. Wijziging van de schriftelijke voorschriften

Aan het schriftelijke voorschrift nr. 8 wordt een nieuwe specifieke bepaling toegevoegd met betrekking tot het gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten.

Het voorschrift luidt thans als volgt:

"8. Gebieden voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten

8.1. Die gebieden zijn bestemd voor de voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten.

8.2. Mits speciale regelen van openbaarmaking worden toegepast, kunnen deze gebieden ook worden bestemd voor huisvesting.

8.3. Mits speciale regelen van openbaarmaking worden toegepast, kunnen deze gebieden ook worden bestemd voor handelszaken die de gebruikelijke aanvulling zijn van de bestemmingen bedoeld in 8.1 en 8.2.

8.4. De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties stemmen overeen met het omliggend stedelijk kader; wijzigingen eraan zijn onderworpen aan de speciale regelen van openbaarmaking.

De naaste omgeving van de bouwwerken en installaties van de voorzieningen van collectief belang draagt bij tot de totstandkoming van het groen netwerk.

Mits behoorlijke motivering wegens economische en sociale redenen en mits opmaak van een bijzonder bestemmingsplan kunnen deze gebieden genieten van de bijzondere voorschriften toepasbaar in sterk gemengd gebied."

De toevoeging is als volgt:

"8.5. Het deel van het gebied voor voorzieningen dat ten westen van de Renbaanlaan te Ukkel is gelegen en grenst aan de site van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde, is bestemd om te worden gebruikt als openluchtparking voor de gebruikers van dit gebied en voor de gebruikers van het aangrenzende gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht en bosgebied, in afwijking van het gebied van erfdienstbaarheden langs de randen van bossen en wouden."

3. RECHTVAARDIGING VAN DE GEDEELTELIJKE WIJZIGING VAN HET GBP

3.1. Rechtvaardiging van de creatie van een parking aan de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde

De rechtvaardiging voor de aanleg van een parking aan de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde is opgenomen in het besluit van 20 mei 2020 tot inleiding van de gedeeltelijke wijziging van het GBP:

"Overwegende dat uit bovenstaande ontwikkelingen blijkt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals ook in het GPDO en in het GBP wordt bevestigd, de hippodroom van Bosvoorde ten volle zijn rol van toegangspoort tot het Zoniënwood wil laten vervullen en er dus nood is aan een voldoende grote parking; dat de bestemming van de parking in het GBP als bosgebied niet bedoeld was om de locatie van de bestaande parking in vraag te stellen, zoals duidelijk wordt vermeld in de aanhef van het GBP;

Overwegende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ongeacht het project dat in fine op de site zal worden ontwikkeld, meent dat de bestaande parking niet alleen behouden moet blijven maar ook moet worden heraangelegd en uitgebreid om toegankelijk te zijn voor zowel de gebruikers van het Zoniënwood als die van de site van de hippodroom, en dit voor alle activiteiten (natuur, sport, ontspanning, cultuur, horeca enz.), inzonderheid rekening houdend met het statuut van toegangspoort tot het Zoniënwood;

Dat de meermaals tot uiting gebrachte wens om een polyvalent gebruik van de parking mogelijk te maken, namelijk zowel toegang verlenen tot het Zoniënwood als tot de site van de hippodroom, en voor deze laatste zelfs als hoofdparking en voor langere perioden; dat bij gebrek daaraan de toegang tot de site zodanig zou worden beperkt dat de gewenste ontwikkeling en de beoogde rol in het gedrang zouden komen, met het risico dat de site opnieuw in verval raakt, wat nadelig en bijzonder duur zou zijn;

Overwegende dat rekening houdend met deze politieke wil, het arrest van de Raad van State nr. 245.641 van 4 oktober 2019 tot vernietiging van de stedenbouwkundige vergunning die op 8 december 2018 werd afgeleverd en die de herinrichting en uitbreiding van de bestaande hoofdparking toestond, en met de vergunning die op 18 oktober 2019 werd afgeleverd om de bestaande parking met beperkte capaciteit te behouden, een wijziging van het GBP noodzakelijk is om de herinrichting en de uitbreiding van de bestaande parking mogelijk te maken."

3.2. Rechtvaardiging van de uitbreiding van de perimeter van de thans niet aangelegde parking

Het besluit van 20 mei 2020 tot inleiding van de gedeeltelijke wijziging van het GBP vermeldt dat moet worden voorzien in "een voldoende grote parking", zonder evenwel het aantal vereiste plaatsen te preciseren.

Een beschrijving van de geraamde parkeerbehoefte bij de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde voor bezoekers van de activiteiten die gepland zijn in het kader van het Masterplan alsook voor bezoekers van het Zoniënwood is opgenomen bij punt "2.2 Geraamde parkeerbehoefte" van "Deel 4 Aantonen van de milieueffecten". Sommige elementen van de analyse zijn in het kader van de huidige motivering opgenomen. De lezer wordt echter verwezen naar dit deel van het rapport voor een vollediger analyse.

De behoefte aan parkeergelegenheid bij de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde schommelt in de loop van de dag en doorheen het jaar, aangezien het aantal bezoekers aan de voormalige hippodroom en het Zoniënwood afhangt van verschillende parameters (soort activiteit, dag van de week, weer enz.). Deze parkeerbehoefte kan enkele honderden plaatsen bedragen in bepaalde perioden (weekdagen, slecht weer enz.) of meer dan 1.000 plaatsen in andere perioden (organisatie van een bepaald evenement in een weekend in combinatie met mooi weer)².

² In dit verband wordt de lezer verwezen naar de MES van ARIES over de effectenbeoordeling van het DROHME-project, van februari 2017.

Op basis van de oppervlakte van de perimeter van de gedeeltelijke wijziging van het GBP met het oog op de creatie van een parking is het theoretisch mogelijk maximaal 428 à 535 parkeerplaatsen³ aan te leggen, waarbij nog ongeveer 70 parkeerplaatsen komen die elders op het terrein van de voormalige hippodroom zijn gepland⁴. **De theoretische maximale parkeerbehoefte zal dus op bepaalde momenten van de dag, de week of het jaar groter zijn dan het theoretische maximale parkeeraanbod.**

De huidige parking biedt theoretisch plaats aan maximaal 256 tot 320 plaatsen⁵. Aangezien de plaatsen niet op de grond zijn aangeduid, hangt het aantal beschikbare plaatsen af van de manier waarop de gebruikers hun voertuigen parkeren. Op basis van een bezoek ter plaatse in januari 2021 bedraagt de capaciteit momenteel ongeveer 240 plaatsen. De herinrichting en vergroting van de parking zal zodoende het volgende mogelijk maken:

- ◇ op bepaalde tijdstippen van de dag of de week of in bepaalde perioden van het jaar:
 - het aantal voertuigen dat geparkeerd staat op de weg in de omgeving van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde verminderen;
 - het aantal voertuigen dat geparkeerd staat op bepaalde wegen die grenzen aan het Zoniënwoud verminderen;
 - het ongeoorloofd parkeren langs de wegen die het woud doorkruisen of eraan grenzen (Lorrainedreef, Tumulidreef enz.) verminderen;
- ◇ de perioden beperken gedurende welke een verschuiving richting parkeren op straat of "wildparkeren" wordt vastgesteld;
- ◇ eventuele negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van de activiteiten die voor de voormalige hippodroom zijn gepland als gevolg van een gebrek aan parkeerplaatsen beperken.

3.3. Rechtvaardiging van de creatie van een planologische compensatie

In het kader van deze gedeeltelijke wijziging van het GBP voorziet het besluit ook in een **planologische compensatie**, namelijk:

"Overwegende dat, bij wijze van compensatie van de herkwalficatie van het betrokken bosgebied, door de wijziging van het GBP het gedeelte van de site van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde tussen de twee ringen – dat zich nu in gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht bevindt –, ook in bosgebied komt te liggen;

Dat deze zone met bomen van hoge biologische kwaliteit aldus meer beschermd zal zijn;

Dat die toevoeging aan het bosgebied een voordelige compensatie zal bieden voor de bestemmingswijziging van de parking zonder bomen, die zich momenteel in bosgebied bevindt;

Dat op die manier de rechtstoestand en de feitelijke toestand op elkaar zullen worden afgestemd."

³ Met een oppervlakte van ongeveer 10.700 m² en rekening houdend met een oppervlakte per plaats van 20 à 25 m² (inclusief plaats en toegang/manoeuvruimte; Bron: Cémathèque nr. 41, november 2015, SPW). Het betreft hier een theoretische ratio. Bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen op basis van deze ratio wordt geen rekening gehouden met de specifieke kenmerken van het terrein en bijzondere inrichtingen van de parking (vergroende ruimte, voor fietsen voorbehouden zone, zone voor voetgangersverkeer enz.). Ter vergelijking: een inrichtingsplan voor het gebied dat is opgesteld in het kader van een vergunningsaanvraag van de onderneming DROHME voorziet in 389 parkeerplaatsen voor auto's en 40 plaatsen voor motorfietsen, d.w.z. een totaal van 429 plaatsen. Het is dan ook waarschijnlijk dat het maximaal aantal plaatsen dat zou kunnen worden ingericht binnen het gebied waarop de gedeeltelijke wijziging van het GBP betrekking heeft, eerder aan de lage kant ligt van het genoemde maximale aantal parkeerplaatsen.

⁴ De door de gemachtigde ambtenaar op 18.10.2019 uitgereikte stedenbouwkundige vergunning met referentie 16/PFU/584128 geeft toestemming voor een parking van 54 plaatsen bij de ingang van het golfterrein (P4: 46 parkeerplaatsen voor auto's en 8 plaatsen voor motorfietsen), 10 plaatsen voor de logistieke ruimte (P2: 10 parkeerplaatsen voor auto's) en 6 plaatsen bij het voormalige woudhuis (P3: 6 parkeerplaatsen voor auto's), wat het totaal op 70 plaatsen brengt. Er kunnen dus minstens 70 plaatsen worden gecreëerd binnen het bestaande gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten.

⁵ Met een oppervlakte van ongeveer 6.400 m² en rekening houdend met een oppervlakte per plaats van 20 à 25 m² (inclusief plaats en toegang/manoeuvruimte).

DEEL 3: DIAGNOSE VAN DE BESTAANDE TOESTAND

De diagnose is gestructureerd in meerdere hoofdstukken die verschillende thema's behandelen. Voor elk thematisch hoofdstuk is de structuur als volgt:

- ◇ Bepaling van de methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand
- ◇ Overzicht van de bestaande rechtstoestand
- ◇ Overzicht van de bestaande feitelijke toestand

Dit deel van het rapport wordt afgesloten met een beschrijving van de waarschijnlijke ontwikkeling van de gebieden waarop het ontwerp van plan betrekking heeft, als het niet wordt uitgevoerd.

1. BEBOUWDE OMGEVING; MATERIËLE GOEDEREN, CULTUREEL ERFGOED, INCLUSIEF BOUWKUNDIG EN ARCHEOLOGISCH ERFGOED, LANDSCHAPPEN

1.1. Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand

1.1.1. Methodologie

De rechtstoestand wordt beschreven op basis van de verschillende bronnen die hieronder worden vermeld.

De feitelijke toestand is gebaseerd op bezoeken ter plaatse die op 28.11.2020, 29.11.2020 en 06.01.2021 werden verricht.

1.1.2. Gegevensbron

Voor de uitwerking van dit hoofdstuk werden de volgende bronnen geraadpleegd:

- ◇ Brugis: <https://mybrugis.irisnet.be>
- ◇ Perspective Brussels: <http://perspective.brussels/fr>
- ◇ Website van de Stad Brussel: <https://www.brussel.be/>
- ◇ Website van de gemeente Ukkel: <http://www.ukkel.be/>
- ◇ Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 november 2006 tot goedkeuring van de Titels I tot VIII van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, van toepassing op het volledige grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BS 19.12.2006)
- ◇ Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 mei 2001 tot goedkeuring van het gewestelijk bestemmingsplan (BS 14.06.2001)
- ◇ Ordonnantie van 13 mei 2004 houdende ratificatie van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BS 26.05.2004)
- ◇ Milieueffectenstudie over de heraanleg van een infrastructuur, de inrichting van handelszaken en bijbehorende parkeerterreinen en de aanleg van de naaste omgeving (hierin begrepen het vellen van bomen en afbraakwerken), Aries, februari 2017
- ◇ Algemene beleidsverklaring van de Brusselse regering 2019-2024
- ◇ Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, 2018
- ◇ Structuurvisie van het Zoniënwood, juli 2008
- ◇ Beheerplan van het Zoniënwood, april 2019

1.1.3. Studieperimeter

Het voor dit thema in aanmerking genomen geografische gebied is:

- ◇ De perimeter van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP
- ◇ Een bufferzone van 60 m rond deze 2 perimeters
- ◇ De tribune en enkele andere gebouwen van de hippodroom nabij de parking

Figuur 8: Perimeters van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP (in het rood) en de studieperimeter (in het blauw) voor het thema Bebouwde omgeving



1.1.4. Ervaren moeilijkheden

Geen

1.1.5. Elementen waarmee rekening werd gehouden voor de bepaling van het ontwikkelingsscenario

Indien de planologische situatie ongewijzigd blijft, zouden de vergunningen ongeldig kunnen worden verklaard. Dit zou leiden tot een inbreuk op de exploitatie van de parking met het risico dat de parking wordt gesloten en dat het parkeren zich verplaatst naar de aangrenzende wegen.

1.2. Overzicht van de bestaande rechtstoestand

1.2.1. Belgische grondwet – Artikel 23

Artikel 23 van de Belgische grondwet bepaalt het volgende:

"Ieder heeft het recht een menswaardig leven te leiden.

Daartoe waarborgen de wet, het decreet of de in artikel 134 bedoelde regel, rekening houdend met de overeenkomstige plichten, de economische, sociale en culturele rechten, waarvan ze de voorwaarden voor de uitoefening bepalen.

Die rechten omvatten inzonderheid:

1° het recht op arbeid en op de vrije keuze van beroepsarbeid in het raam van een algemeen werkgelegenheidsbeleid dat onder meer gericht is op het waarborgen van een zo hoog en stabiel mogelijk werkgelegenheidspeil, het recht op billijke arbeidsvoorwaarden en een billijke beloning, alsmede het recht op informatie, overleg en collectief onderhandelen;

2° het recht op sociale zekerheid, bescherming van de gezondheid en sociale, geneeskundige en juridische bijstand;

- 3° het recht op een behoorlijke huisvesting;
- 4° het recht op **bescherming van een gezond milieu**;
- 5° het recht op culturele en maatschappelijke ontplooiing;
- 6° het recht op gezinsbijslagen."

Er bestaat dus een 'standstill'-verplichting die zich verzet tegen een aanzienlijke verlaging van het door de toepasselijke regeling geboden beschermingsniveau, tenzij een verlaging van het bestaande beschermingsniveau concreet en redelijkerwijs wordt gerechtvaardigd door een dwingende reden van algemeen belang.

1.2.2. Gewestelijk Plan voor Duurzame ontwikkeling (GPDO)

In haar intentieverklaring van 26/11/2009 voor de volledige wijziging van het GewOP beslist de regering om het GewOP van 2002 volledig te herzien en er een D voor 'Duurzaam' aan toe te voegen. Zij is zich er immers van bewust dat elke stadsontwikkeling vandaag op de drie pijlers voor duurzame ontwikkeling dient te steunen: het sociale luik, het economische luik en het milieugebonden luik. Het GPDO moet het instrument worden om tegen 2025 en 2040 de verdichting in goede banen te leiden en de diversiteit van Brussel te garanderen, om zo een antwoord te bieden op 4 grote uitdagingen: geschikte woningen, een aangename leefomgeving, de ontwikkeling van de werkgelegenheid, de economie en de opleiding, en de verbetering van de mobiliteit. Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling is in werking getreden op 20 november 2018.

Op kaarten 2 en 3 van het GPDO is de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde aangeduid als:

- ◇ Een grote grondreserve die een centrum op intergemeentelijke en lokale schaal vormt;
- ◇ Een gewestelijk recreatiecentrum.

Wat de grondreserve betreft, is het parkinggebied op kaart 2 niet opgenomen in de perimeter van de grondreserve. Het compensatiegebied is wel inbegrepen.

Figuur 9: Uittreksel van kaart nr. 2 van het GPDO, Grote grondreserves



Centra op intergemeentelijke
en lokale schaal



Hippodroom van Bosvoorde

1

Met betrekking tot deze grote grondreserves die een centrum op intergemeentelijke en lokale schaal vormen, vermeldt het GPDO het volgende:

"Naast de prioritaire ontwikkelingspolen zijn er meerdere andere sites in de tweede kroon waar een ontwikkeling mogelijk is van woningen, economische activiteiten, voorzieningen en groene en recreatieve openbare plaatsen. De ontwikkeling van sites in de tweede kroon beantwoordt eveneens aan de behoefte om de bevolkingsstijging beter te verdelen over het hele grondgebied. Sommige sites, vooral in de tweede kroon, zullen veel beter bereikbaar worden met verschillende vervoersmodi waardoor de ontwikkeling van gemengde stedelijke projecten mogelijk wordt."

Het GPDO vermeldt de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde als volgt: *"Recreatie- en didactisch centrum in de Hippodroom van Bosvoorde. De hippodroom van Bosvoorde is uitzonderlijk goed gelegen en bereikbaar in het Zoniënwoud. De gebouwen hebben een bijzondere patrimoniale kwaliteit en zijn gedeeltelijk gerenoveerd. Het geheel wordt een gewestelijk recreatie- en didactisch centrum in het thema van de natuur, onderwijs en ontspanning. Het Dhrome-project, dat de concessie kreeg van de MSI na een oproep tot mededinging, zal worden voortgezet"*.

Met betrekking tot het gewestelijke recreatiecentrum aan de voormalige hippodroom lezen we in het GPDO het volgende: *"Het tekort aan voorzieningen heeft eveneens betrekking op de **behoefte aan recreatievoorzieningen** op gewestelijke schaal. Er zijn vijf recreatiepolen van gewestelijk niveau geïdentificeerd:*

- ◇ *aan de Pede;*
- ◇ *aan de Heizel;*
- ◇ *op de Becokaai (tegenover Thurn & Taxis);*
- ◇ *bij de hippodroom van Bosvoorde;*
- ◇ *bij het Rood Klooster."*

1.2.3. Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GemOP) van de gemeente Ukkel

De gemeente Ukkel heeft geen GemOP.

1.2.4. Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GemOP) van de Stad Brussel

De stad Brussel heeft een gemeentelijk ontwikkelingsplan dat begin 2005 in werking is getreden. Het heeft drie doelstellingen:

- ◇ De herwaardering van de woonfunctie
- ◇ De ondersteuning van een geïntegreerde economische ontwikkeling
- ◇ De bevordering van een duurzame omgeving

Het GemOP wordt momenteel echter gewijzigd. Dit strategische document getiteld "Gemeentelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GemPDO) - De Stad in wording" wil een antwoord bieden op de huidige en toekomstige uitdagingen voor de Stad Brussel. In lijn met het algemeen beleidsprogramma 2018-2024 zullen de doelstellingen die in het plan werden vastgesteld, tot de uitvoering van concrete acties leiden om deze doelstellingen te verwezenlijken, in overeenstemming met het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO).

Tussen 14 oktober en 30 november 2019 werd een online enquête gehouden onder de Brusselse bevolking om te peilen naar hun wensen en zorgen over de toekomst van de stad en hun wijken. Deze enquête had tot doel om het Gemeentelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GemPDO) 'De Stad in wording' te verrijken. Daar wordt momenteel volop aan gewerkt.

In oktober 2020 werden er workshops met deskundigen gehouden om de strategische doelstellingen te verfijnen en acties voor te stellen. Deze zullen worden aangevuld met ontmoetingen met de belangrijkste actoren, verenigingen en buurtbewoners via virtuele wandelingen.

1.2.5. Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP)

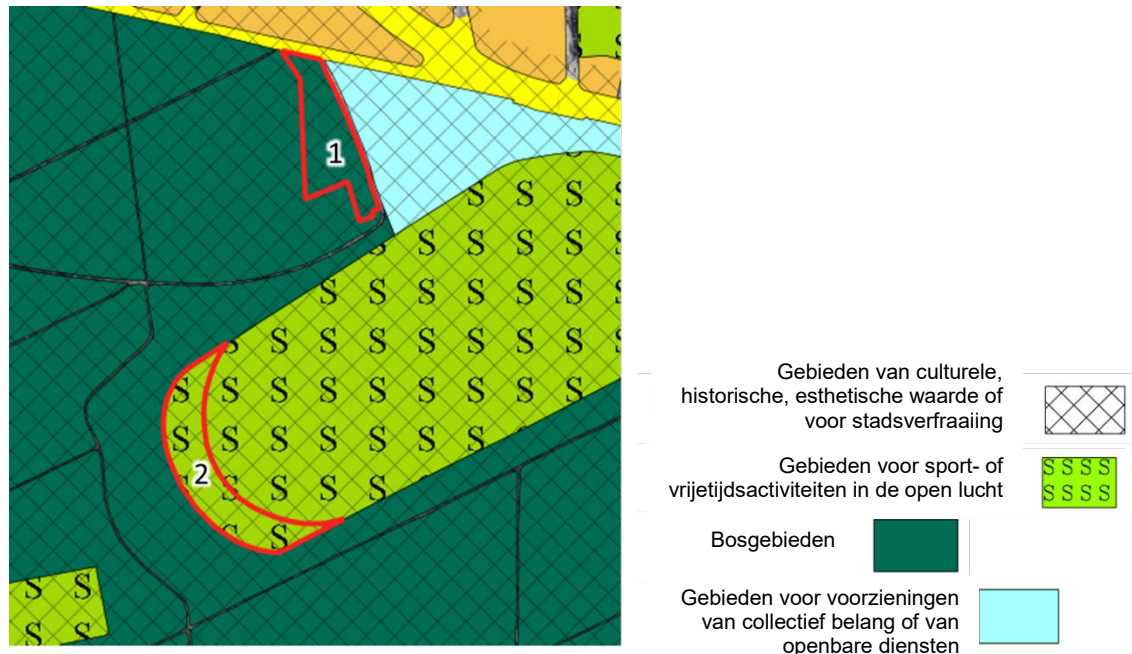
In de hiërarchie van de verordenende plannen staat het GBP bovenaan. Het is van kracht sinds 29 juni 2001 en geldt als hét referentieplan voor de ruimtelijke ordening van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Qua bestemming beschouwt het GBP

- ◇ Het parkinggebied als bosgebied;
- ◇ Het compensatiegebied als een gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht.

Beide gebieden maken ook deel uit van een gebied van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing (GCHEWS).

Figuur 10: Ligging in het GBP – 1: parkinggebied; 2: compensatiegebied



De schriftelijke voorschriften van het GBP voor deze verschillende gebieden zijn hieronder opgenomen.

Bosgebieden

"Die gebieden zijn bestemd voor beboste of te bebossen ruimten en wateroppervlakken die de essentiële elementen van het landschap vormen. Ze worden onderhouden of ingericht met het oog op de vrijwaring van de harmonieuze co-existentie van de ecologische, economische en sociale functies van bossen en wouden.

Enkel handelingen en werken noodzakelijk voor de bestemming van deze gebieden of rechtstreeks aanvullend bij hun ecologische, economische en sociale functie zijn toegelaten."

Gebieden voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht

"Die gebieden zijn bestemd voor spel en sportactiviteiten in de open lucht en zijn met beplantingen omgeven.

Mogen enkel worden toegelaten, handelingen en werken die noodzakelijk zijn voor de bestemming van die gebieden, of die de sociale functie ervan aanvullen.

Bouwprojecten met een grondinname van meer dan 200 m² zijn aan de speciale regelen van openbaarmaking onderworpen.

Die gebieden kunnen eveneens worden bestemd voor doorgaans kleine handelszaken die de gebruikelijke aanvulling erop vormen en erbij behoren, nadat de handelingen en werken onderworpen zijn aan de speciale regelen van openbaarmaking.

Uitgezonderd voor de voorlopige installaties met seizoensgebonden karakter en de open tribunes mag de totale terreinoppervlakte van de infrastructuur en bouwwerken niet meer bedragen dan 20 % van de oppervlakte van het gebied.

Het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht van de Renbaan van Bosvoorde is eveneens bestemd voor culturele voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten binnen de perken bepaald in het vorige lid."

Gebieden van cultureel, historisch, esthetisch belang of stadsverfraaiing

"Binnen deze gebieden wordt de wijziging van de bestaande feitelijke toestand van de bouwprofielen of van het aanzicht van de gevels die vanaf de voor het publiek toegankelijke ruimten zichtbaar zijn, onderworpen aan bijzondere voorwaarden, die het gevolg zijn van die noodzaak om de culturele, historische of esthetische eigenschappen van die perimeters te bewaren of te valoriseren, of de verfraaiing ervan te bevorderen, mede door de architecturale kwaliteit van de op te richten bouwwerken en installaties.

Deze speciale voorwaarden worden bepaald door het bijzonder bodembestemmingsplan, het stedenbouwkundig reglement of krachtens de wetgeving inzake het behoud van het onroerend erfgoed. Bij ontstentenis daarvan, worden zij vastgesteld na advies van de overlegcommissie."

Aangezien de gebieden waarop de gedeeltelijke wijziging van het GBP betrekking heeft in of aan de rand van het bosgebied liggen, moet worden vermeld dat het schriftelijke voorschrift nr. 16 van het GBP het volgende stelt:

*"Bij ontstentenis van een bijzonder bestemmingsplan dat van kracht is op de datum van de goedkeuring van het gewestelijk bestemmingsplan goedgekeurd op 3 mei 2001, worden de bossen en wouden gelegen binnen de bosgebieden of aangeduid in overdruk omgeven door een **non-aedificandigebied**, grondverharding inbegrepen. Het strekt zich uit over een diepte van 60 meter vanaf de rand van het bos of het woud.*

Wanneer de plaatselijke omstandigheden het toelaten, mag die diepte beperkt worden tot 30 meter onder de volgende voorwaarden:

1° de stedenbouwkundige kenmerken van de handelingen en werken zijn vergelijkbaar met die van de belendende bestaande constructies;

2° de handelingen en werken zorgen voor een harmonieuze overgang tussen de bossen en wouden en de bestaande stedelijke structuur;

3° de handelingen en werken worden aan de speciale regelen van openbaarmaking onderworpen.

Het bouwverbod is evenwel niet van toepassing op de percelen waarop bouwwerken staan op de dag dat het gewestelijk bestemmingsplan goedgekeurd op 3 mei 2001 in werking treedt."

Rond een deel van het parkeerterrein bestaat dus een non-aedificandigebied. Op het compensatiegebied is eveneens een non-aedificandigebied van toepassing.

1.2.6. Bijzonder Bestemmingsplan

Geen van de gebieden valt onder een Bijzonder Bestemmingsplan (BBP).

1.2.7. Beheerplan van het Zoniënwood

In het kader van de voorbereiding van het beheerplan voor het Zoniënwood is door het ONF (Office National des Forêts) voor rekening van Leefmilieu Brussel een landschapstudie uitgevoerd.

In deze studie zijn landschappelijke eenheden geïdentificeerd, gebieden waarbinnen de landschappen homogeen zijn qua samenstelling, dynamiek, uitdagingen en toekomstig potentieel. In de studie wordt onderscheid gemaakt tussen:

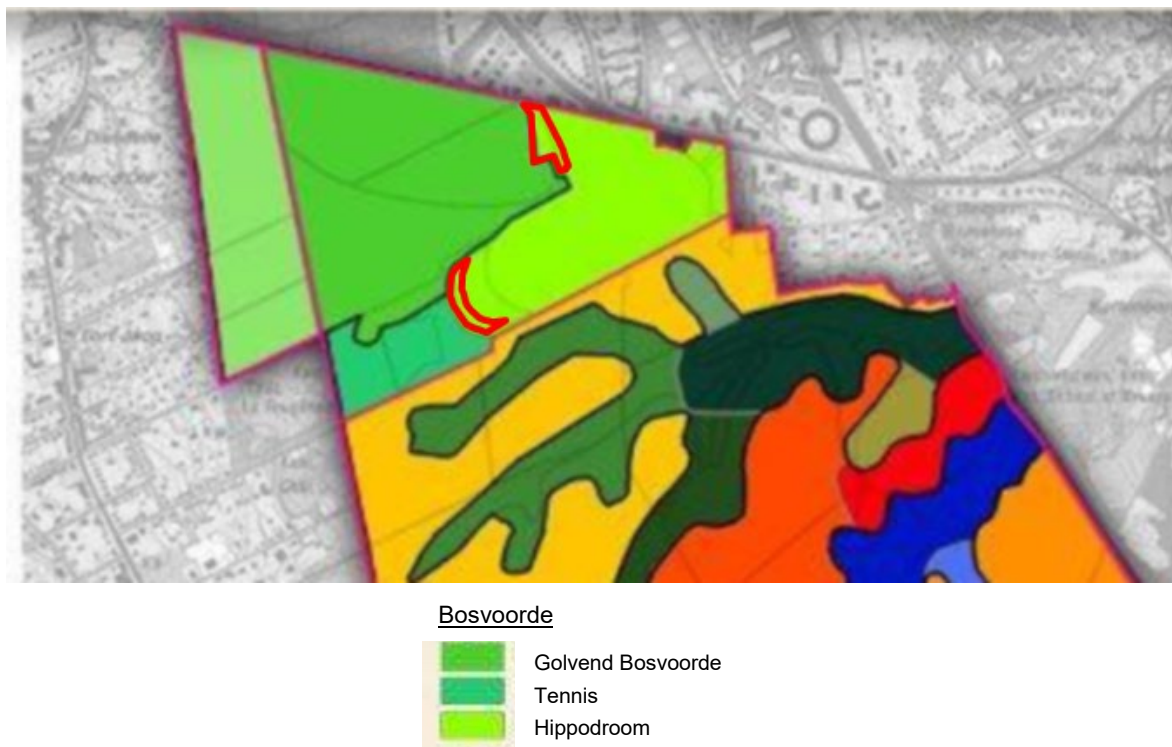
- ◇ 12 grote landschapsensembles, hoofdzakelijk georganiseerd door het netwerk van paden;
- ◇ 26 landschapssectoren die worden onderscheiden door een eerste niveau van geomorfologische segregatie;
- ◇ 62 landschappelijke subsectoren die worden onderscheiden door een tweede niveau van geomorfologische segregatie (korte smalle vallei, lange diepe vallei, deel met vijver, uitgestrekt plateau enz.).

Daarnaast werden ook 29 landschapsstructuren geïdentificeerd (combinatie van bostypes en "geomorfotypes").

In de studie worden het parkeergebied en het compensatiegebied aangemerkt als onderdeel van het landschapsgeheel "Bosvoorde". Op basis van de geomorfologische context onderscheidt de studie 3 sectoren binnen dit geheel:

- ◇ "Golvend Bosvoorde" in het noorden
- ◇ "Hippodroom" in het oosten – een sector waarvan het ontwerp integraal deel uitmaakt
- ◇ "Tennis" en "de hippodroom" in het zuiden

Figuur 11: Landschapssectoren (Bron: Beheerplan van het Zoniënwoud)



De gerapporteerde landschappelijke uitdagingen voor het geheel "Bosvoorde" zijn met name:

- ◇ De rehabilitatie van het drevennetwerk;
- ◇ De herkwalificatie van de voormalige hippodroom en zijn omgeving;
- ◇ De stads- en wegranden;
- ◇ Rationalisering van de bosvernieuwing op sectorale basis.

In het beheerplan van het Zoniënwoud lezen we het volgende: "Voor een goed onthaal van het publiek werden verschillende uitrustingen op de parkings en langs de paden gezet. Deze onthaalinfrastucturen (vuilnisbakken, banken, tafels met banken, barelen, informatieborden, ...) werden uitgevoerd in ruw uitzierend hout, opdat ze zo onopvallend mogelijk zouden opgaan in de bosomgeving.

Er worden zware inspanningen gedaan voor het behoud van de netheid binnen het bosgebied. De bosranden en parkeerzones blijven echter zeer kwetsbaar, en vragen een oplossing.

Op de parkings worden informatieborden gezet. In de toekomst moet deze informatie afgestemd zijn op schaal van het hele Zoniëngebied (3 gewesten).

De bosranden moeten goed verzorgd worden, omdat het de uitstalramen zijn van het bos. De bosranden mogen echter niet te keurig zijn, omdat ze een eerlijk beeld moeten geven van de bossfeer."

1.2.8. Algemene beleidsverklaring van de Brusselse Regering 2019-2024

In de algemene beleidsverklaring van de Brusselse Regering voor de legislatuur 2019-2024 staat: "Op de site van de paardenrenbaan van Bosvoorde heeft de Regering als doelstelling om, **in harmonie met de Natura 2000-omgeving** en met de omwonenden, de ontwikkeling van een didactisch en gezinscentrum te voltooien, waar alle Brusselaars terecht kunnen. Daartoe verbindt de Regering zich ertoe om spoedig de investeringen te verwezenlijken die noodzakelijk zijn om **de site toegankelijk te maken voor het publiek** en de openbare ruimte errond te verbeteren, waarbij de overheid opnieuw een plaats moet krijgen in de opzet en de sturing van het project."

1.2.9. Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV)

De GSV is een verordening die op 3 januari 2007 in werking is getreden en tot doel heeft alle bestaande verordeningen inzake stedenbouwkundige normen die in het BHG van toepassing zijn, te bundelen. Ze is van toepassing bij de indiening van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.

1.2.10. Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening (GemSV) van Ukkel

De site valt onder de GemSV van de gemeente Ukkel. De gemeente Ukkel beschikt slechts over een verordening met betrekking tot:

- ◇ Parkings en achteruitbouwstroken;
- ◇ Commerciële uithangborden en de herwaardering van handelskernen;
- ◇ Commerciële bestemmingen.

De gemeente beschikt ook over een ontwerp van gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake waterbeheer.

Ze is van toepassing bij de indiening van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.

1.2.11. Structuurvisie van het Zoniënwoud

De Structuurvisie van het Zoniënwoud is een in 2008 opgesteld tri-gewestelijk document dat een gefundeerde en coherente visie presenteert voor de drie bosbeheerders, de drie Gewesten.

In de diagnose die in dit document wordt gesteld, wordt de hippodroom van Bosvoorde geïdentificeerd als een van de open en halfopen omgevingen met ontwikkelingspotentieel. Over deze omgevingen zegt de Structuurvisie het volgende:

"Open en halfopen terreinen zijn in de directe omgeving van het boscomplex grotendeels verdwenen door verkaveling. Hierdoor wordt de druk op de aanwezige open delen zeer groot en hebben zij derhalve een zeer groot belang voor soorten die (minstens in één fase van de ontwikkeling, of voor specifieke aspecten zoals voedsel) aan open terrein gebonden zijn: ree, invertebraten (zeldzame zweefvliegen, boktorren, ...).

Actueel situeren de meest waardevolle zones zich in de natuureservaten in het noorden van het bos; andere zones die nu reeds een zekere waarde hebben, maar mits aangepast beheer verder kunnen ontwikkelen bevinden zich enerzijds centraal in het bos (omgeving Groenendaal met renbanen, proefsite, vijvers...) en verder vooral in de periferie van het bos, in de parkachtige gedeelten: Tervuren, Solvay, Nysdam, renbaan Bosvoorde, Vorserijplateau, ..."

In de Structuurvisie wordt een bosbeheerstrategie uitgewerkt rond 5 kernprincipes, waaronder "*Beperking van de verstoring en van de ruimtelijke versnippering door infrastructuur*". Dit principe zegt over de hippodromen:

"Eveneens met het oog op ontsnippering en tegengaan van verstoring worden ingesloten enclaves (renbanen, Vorserijplateau, ...) herbestemd ten dienste van het bos, het weze ter versterking van de ecologische hoofdstructuur of ondersteunend aan het recreatief netwerk. De enclaves worden dan ook omgevormd van bedreiging naar kans."

In de Structuurvisie worden deze beginselen uitgewerkt in verschillende elkaar aanvullende voorstellen, waarvan er twee specifiek betrekking hebben op de hippodroom van Bosvoorde.

Het eerste voorstel bestaat uit de "*ecologische ontsnippering*" van het bos. In dit verband wordt er in de Structuurvisie onder meer op gewezen dat, waar er mogelijkheden zijn, aangrenzende enclaves of open ruimten het bos- en natuurcomplex actief kunnen versterken. Bij deze ruimten wordt ook de hippodroom van Bosvoorde vermeld.

Het tweede voorstel betreft het begrip "*recreatieve poorten*". In de Structuurvisie worden dergelijke poorten voorgesteld om enerzijds de gebruikers faciliteiten aan te bieden en anderzijds de recreatiedruk op andere plaatsen te verminderen. Hierdoor kan de polarisatie toenemen tussen de kern van hoge biologische waarde (die moet worden versterkt en beschermd tegen aantasting) en de recreatieve periferie (waar een concentratie van recreatie is toegestaan).

Binnen deze recreatieve poorten wordt in de Structuurvisie een hiërarchie gecreëerd, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen "*toegangspoorten*", van bovenlokaal belang, en "*instapplaatsen*", van lokaal belang. De hippodroom van Bosvoorde wordt daarbij aangewezen als een van de 6 toegangspoorten. Deze toegangspoorten zijn:

"goed uitgeruste plaatsen van bovenlokaal belang die op een vlotte manier bereikbaar zijn via openbaar vervoer (bus, tram, metro, trein) of rechtstreeks aansluitend bij urbanisatie; plaatsen met hoge recreatieve dynamiek (recreatief aanbod, horeca, ...); binnen een straal van ca. 500 m krijgt een meerderheid van de bosrecreanten een aanbod dat aan hun verwachtingen voldoet."

Meer in detail worden de toegangspoorten in de Structuurvisie als volgt gedefinieerd:

"Toegangspoorten situeren zich veelal aan de rand van het Zoniënwoud waar een recreatieve druk minder nefast is voor de ecologische kwaliteiten. Het (huidige en) toekomstige aanbod aan recreatiemogelijkheden en woudbelevingen is er bijzonder divers en trekt naast lokale bezoekers een gewestgrensoverschrijdend publiek aan. Hiervoor is de bereikbaarheid optimaal. Hiervoor is de bereikbaarheid optimaal. Een goede en frequente bereikbaarheid via openbaar vervoer is een absolute noodzakelijkheid om het gebruik van openbaar vervoer bij een bezoek aan het Zoniënwoud te stimuleren."

De selectie als toegangspoort vereist echter een afstemming van het inrichtingsniveau in functie van de toekomstige rol in het woud. Ruimte voor voldoende en kwalitatief parkeren, horeca enz. dient aanwezig te zijn. Elk van de (...) toegangspoorten krijgt een individueel thema, passend binnen de context van het Zoniënwoud, toegewezen dat de toekomstige (in)richting van de toegangspoort stuurt. Hierdoor kan elke toegangspoort zich onderscheiden van de andere, waardoor een divers recreatief aanbod wordt aangeboden."

De poorten hebben een leidende en informatieve rol voor het publiek:

"Een poort is de eerste ontmoeting met het Zoniënwoud. In de poort moet de boodschap van het Zoniënwoud zijn ingang vinden en wordt duidelijk dat in het woud andere normen en waarden gelden dan daarbuiten." De poort is dus een element in de beleving van het bos. "Het is hierbij duidelijk dat het begrip 'poort' niet letterlijk dient opgevat, maar veeleer als ruimte waarin de bezoeker wordt ontvangen en naar het Zoniënwoud wordt geleid."

De Structuurvisie stelt voor om de verbinding tussen de poorten te structureren:

"De recreatieve infrastructuur wordt zo uitgewerkt dat er een kwalitatief en overzichtelijk verbindend netwerk ontstaat tussen de toegangspoorten onderling (zie volgende secties). De instapplaatsen worden strategisch in dit netwerk geïntegreerd."

De Structuurvisie schuift een actieplan naar voren om de verschillende maatregelen uit te voeren die in het document bepaald worden. Elke actie wordt in beknopte vorm toegelicht in fiches die elk een doelstelling van de actie en een korte toelichting bevatten. Voor de hippodroom van Bosvoorde zijn **drie acties vastgesteld** met een verschillende prioriteit, gericht op de algemene doelstelling om onthaalpoorten te creëren. Deze acties zijn de volgende:

- ◇ De uitwerking van een **plan van aanleg** (prioriteit: lopend)
- ◇ De **herbestemming van de hippodroom** (prioriteit: hoog): het doel van deze actie is de groene herbestemming van de hippodroom als een integraal deel van het Zoniënwoud
- ◇ De **realisatie van de poort** (prioriteit: gemiddeld): deze actie beoogt de inrichting van de hippodroom als recreatieve poort

1.2.12. Stedenbouwkundige vergunning

Op 6 december 2018 heeft de gemachtigde ambtenaar een eerste **stedenbouwkundige vergunning** afgegeven voor de herinrichting en uitbreiding van de bestaande hoofdparking met 310 plaatsen om de capaciteit ervan te verhogen tot 428 plaatsen. Deze stedenbouwkundige vergunning werd echter opgeschort door de Raad van State in zijn arrest nr. 243.466 van 23 januari 2019 vanuit de mening dat de aanleg van een autoparking die voor langere perioden bedoeld is of zelfs hoofdzakelijk bestemd is voor de bezoekers van het 'vrijtijdspark' op het eerste gezicht niet verenigbaar is met de bestemming als bosgebied volgens het gewestelijk bestemmingsplan. De vergunning werd vervolgens door de Raad van State in zijn arrest nr. 245.641 van 4 oktober 2019 vernietigd omdat de inrichting en het gebruik van de door deze vergunning toegestane hoofdparking in strijd is met de artikelen 15 en 0.7 van het GBP, aangezien deze parking niet verenigbaar is met een bosgebied en ook niet kan worden gekwalificeerd als een gebruikelijke aanvulling van en een toebehoren bij een bosgebied.

Op 18 oktober 2019 werd een tweede stedenbouwkundige vergunning afgeleverd door de gemachtigde ambtenaar. Deze vergunning geeft toestemming voor de aanleg van een hoofdparking (P1) met 302 plaatsen in het parkinggebied en nog eens 70 plaatsen op 3 andere parkings die aan de voormalige hippodroom zijn aangelegd (P2: 10 plaatsen, P3: 6 plaatsen, P4: 54 plaatsen). Tegen deze vergunning werden echter verschillende beroepsprocedures ingeleid die thans in behandeling zijn bij de Raad van State.

Een op 27 oktober 2017 verleende **milieuvergunning** zet dan weer het licht op groen voor een parking met 428 plaatsen. Deze laatste werd vervolgens herhaaldelijk gewijzigd en staat thans 302 plaatsen toe. Tegen deze vergunning en haar wijzigingen werden echter eveneens verschillende beroepsprocedures ingeleid die momenteel ook in behandeling zijn bij de Raad van State.

1.2.13. Erfgoed

Beide gebieden maken deel uit van het **Zoniënwoud**, dat het voorwerp uitmaakt van een **beschermingsbesluit** van 2 december 1959.

1.2.14. Atlas van de archeologische ondergrond van het Gewest Brussel

Geen van de gebieden komt voor in de Atlas van de archeologische ondergrond van het BHG.

1.3. Overzicht van de bestaande feitelijke toestand

1.3.1. Parkinggebied

Het oostelijke deel van het parkinggebied wordt momenteel ingenomen door een gedeeltelijk ingericht parkeerterrein. Het is momenteel een ruimte bedekt met aarde en grind met een geasfalteerd gedeelte.

Een omheining verhindert de toegang tot het Natura 2000-gebied vanaf de parking. De aanvrager heeft ook dekzeilen aangebracht op de omheining langs de westelijke grens van de parkeerplaats om de verlichting van het Zoniënwoud door koplampen van auto's te beperken.

Betonblokken beschermen de voet van bepaalde bomen, waaronder de opmerkelijke bomen.

Het westelijke deel is bebost (zie hoofdstuk 3.5 Biologisch kader).

Foto 7: Zicht op het parkinggebied op zaterdag 28 november 2020



Foto 8: Zicht op het westelijke bosgebied



1.3.2. Compensatiegebied

Het compensatiegebied is momenteel volledig bebost (zie hoofdstuk 3.5 Biologisch kader).

Figuur 12: Uitzichten op het compensatiegebied (29/11/2020)



1.3.3. Bebouwde omgeving in de nabijheid van het parkinggebied

De volgende figuur geeft een overzicht van de in dit deel geïllustreerde gebouwen in de bebouwde omgeving in de buurt van het parkinggebied.

Figuur 13: Geïllustreerde gebouwen in de bebouwde omgeving, nabij het parkinggebied



Ten noorden van de parking, tegenover deze laatste, staan appartementsgebouwen met bouwprofielen G+6 (2 verlaagde bovenverdiepingen), G+6 (verlaagde bovenverdieping) en G+7.

Foto 9: Close-up van de bebouwde omgeving in het noorden - Gebouwen nr. 1 en 2 vanaf de parking (28.11.2020)



Foto 10: Close-up van de bebouwde omgeving in het noorden - Gebouw nr. 3 vanaf de parking
(28.11.2020)



Foto 11: Close-up van de bebouwde omgeving in het noorden - Gebouw nr. 3 vanaf de Terhulpssteenweg (28.11.2020)



Foto 12: Vergezicht van de bebouwde omgeving in het noorden - Gebouwen nr. 1 en 2 vanaf de parking
(28.11.2020)



In de bebouwde omgeving van de hippodroom bij de parking treffen we het volgende aan:

- ◇ Het gokdorp
- ◇ Het restaurant Le Pesage
- ◇ De grote tribune
- ◇ De kleine tribune
- ◇ Het voormalige woudhuis
- ◇ Technische gebouwen

De grote tribune, de kleine tribune en de brasserie Le Pesage werden in 2014-2015 door de MSI gerestaureerd.

Dertien gebouwen worden momenteel gerenoveerd. Hiervoor werd op 23.10.2019 een stedenbouwkundige vergunning verleend (afgegeven door de gemachtigde ambtenaar, met referentie 16/PFU/699073, waarbij toestemming werd verleend voor de restauratie van de gesloten ruwbouw).

Het voormalige woudhuis en zijn bijgebouw zijn niet langer bewoond. Er zijn werkzaamheden aan de gang.

Foto 13: Zicht op de bebouwde omgeving van de hippodroom (28.11.2020 + 06.01.2021)



4



5



6

Het gokdorp - vanaf de Terhulpesteenweg

Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER



Het gokdorp – vanaf de site



18

Het restaurant Le pesage



19



De kleine tribune 21

De grote tribune 20



Technisch gebouw 22

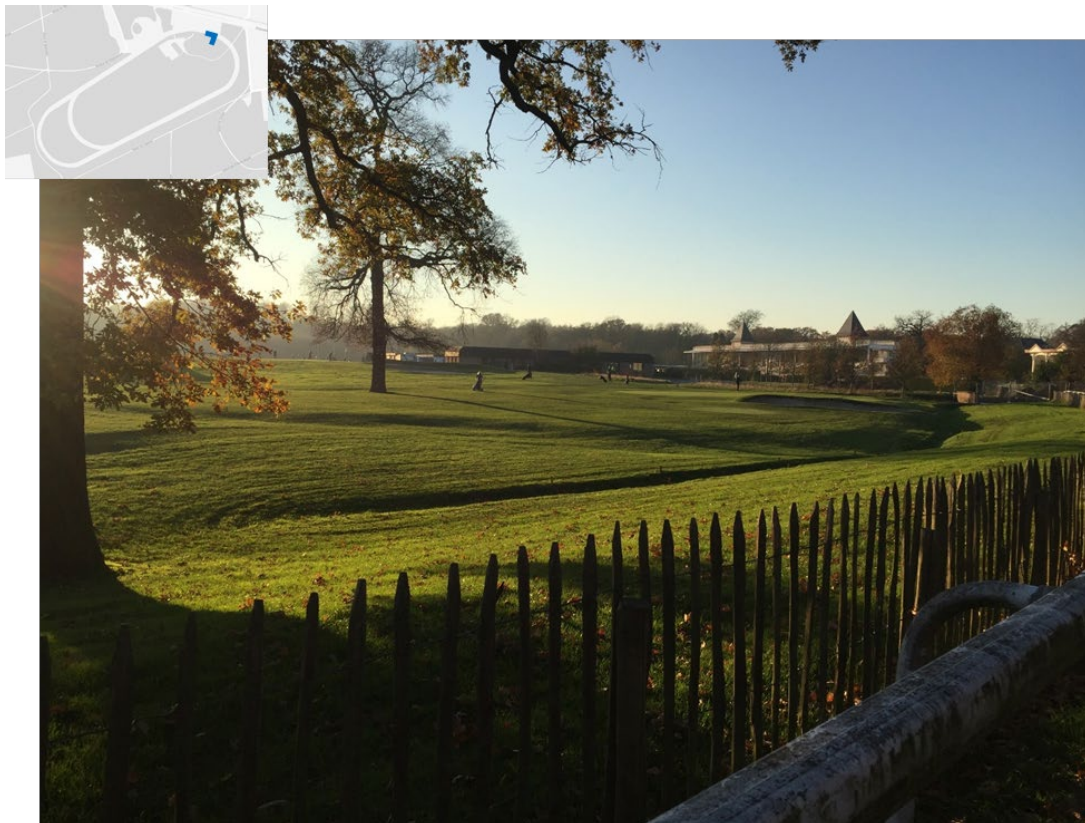


Het oude woudhuis 23 + bijgebouw 24

Het golfterrein bevindt zich al meer dan 30 jaar binnen de ring en biedt een driving range en een gehomologeerd 9-holes parcours aan.

- ◇ Er wordt een clubhuis geëxploiteerd met een restaurant, kleedkamers en een kleine winkel.
- ◇ Een lang gebouw van één verdieping, gelegen naast de infrastructuur van het golfterrein, wordt ingenomen door de kantoren van het bedrijf Droh!me.

Foto 14: Zicht op het golfterrein (28.11.2020)



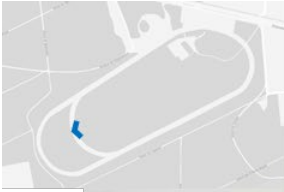


Foto 15: Zicht op de bebouwde omgeving van het golfterrein (06.01.2021)



2. MOBILITEIT

2.1. Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand

2.1.1. Methodologie

De rechtstoestand wordt beschreven op basis van de verschillende bronnen die hieronder worden vermeld.

De feitelijke toestand is gebaseerd op bezoeken ter plaatse die op 28.11.2020, 29.11.2020 en 06.01.2021 werden verricht.

2.1.2. Gegevensbron

Voor de uitwerking van dit hoofdstuk werden de volgende bronnen geraadpleegd:

- ◇ Brugis: <https://mybrugis.irisnet.be>
- ◇ Mobigis: <http://data-mobility.irisnet.be/mobigis/fr/>
- ◇ Perspective Brussels: <http://perspective.brussels/fr>
- ◇ Website van de Stad Brussel: <https://www.bruxelles.be/>
- ◇ Website van de gemeente Ukkel: <http://www.uccle.be/>
- ◇ Telgegevens verkregen van Brussel Mobiliteit
- ◇ Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 mei 2001 tot goedkeuring van het gewestelijk bestemmingsplan (BS 14.06.2001)
- ◇ Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 november 2006 tot goedkeuring van de Titels I tot VIII van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, van toepassing op het volledige grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BS 19.12.2006)
- ◇ Ordonnantie van 13 mei 2004 houdende ratificatie van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BS 26.05.2004)
- ◇ Ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap
- ◇ Ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BS 21.05.2013)
- ◇ Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan
- ◇ Milieueffectenstudie over de heraanleg van een infrastructuur, de inrichting van handelszaken en bijbehorende parkeerterreinen en de aanleg van de naaste omgeving (hierin begrepen het vellen van bomen en afbraakwerken), Aries, februari 2017
- ◇ Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, 2018
- ◇ Gewestelijk Mobiliteitsplan
- ◇ Gewestelijk Parkeerbeleidsplan
- ◇ Gemeentelijk Parkeeractieplan van de gemeente Ukkel, februari 2016
- ◇ Structuurvisie van het Zoniënwood, juli 2008
- ◇ Beheerplan van het Zoniënwood, april 2019

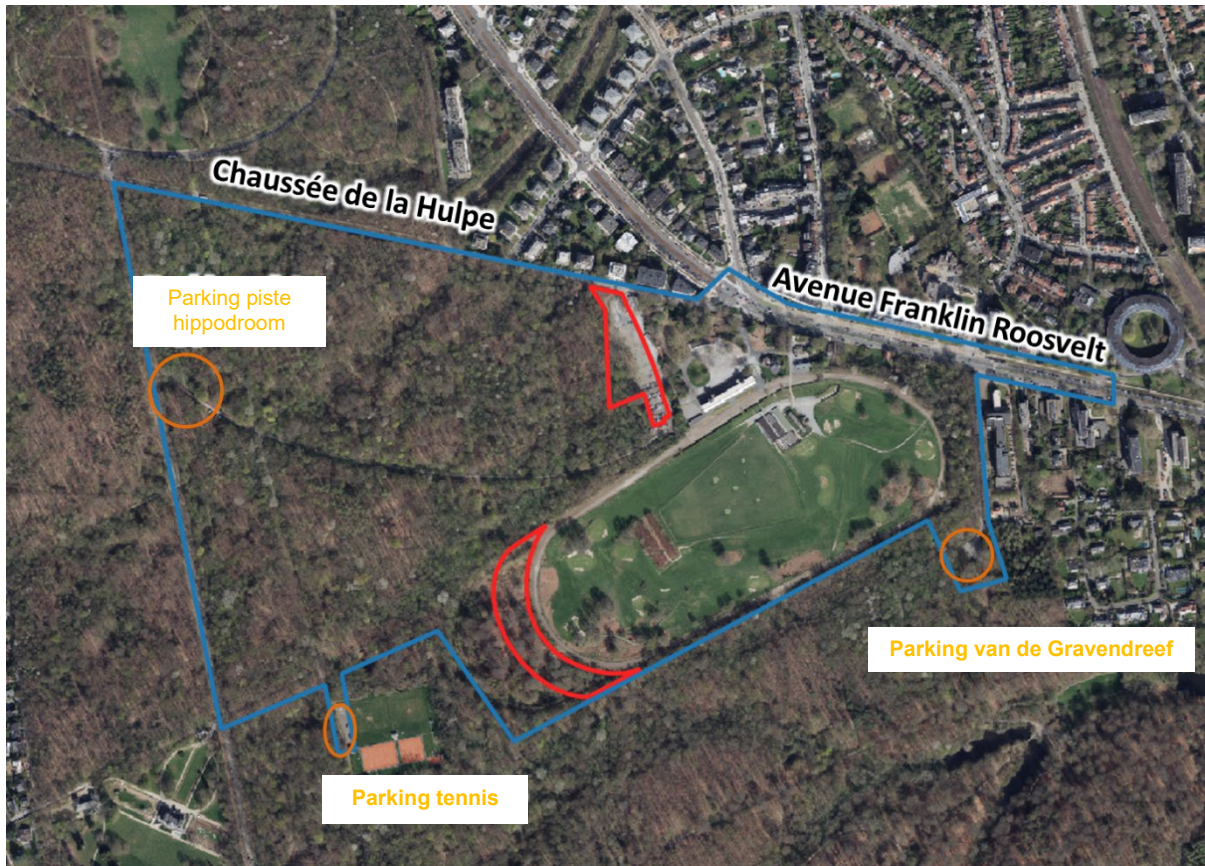
2.1.3. Studieperimeter

Het voor dit thema in aanmerking genomen geografische gebied is:

- ◇ De perimeter van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP;
- ◇ De voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde;

- ◇ De Lorrainedreef, vanaf het kruispunt met de Terhulpssteenweg tot het 'Wittouck'-domein;
- ◇ De Terhulpssteenweg, van de Lorrainedreef tot de Franklin Rooseveltlaan;
- ◇ De Franklin Rooseveltlaan, vanaf het kruispunt met de Terhulpssteenweg tot het kruispunt met de Bosvoordsesteenweg;
- ◇ Het Zoniënwoud tussen de Lorrainedreef en de voormalige hippodroom van Bosvoorde.

Figuur 14: Perimeters van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP (in het rood) en de studieperimeter (in het blauw) voor het thema Mobiliteit



2.1.4. Ervaren moeilijkheden

De waarnemingen werden verricht tijdens de COVID 19-pandemie. De situatie in "normale tijden" kon dus niet worden waargenomen.

2.1.5. Elementen waarmee rekening werd gehouden voor de bepaling van het ontwikkelingsscenario

De sluiting van de parking leidt tot een verschuiving van het parkeren naar de omliggende wegen.

2.2. Overzicht van de bestaande rechtstoestand

2.2.1. Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)

In 2009 besloot de regering om het GewOP volledig te herzien en er een D voor 'Duurzaam' aan toe te voegen, zich ervan bewust dat elke stadsontwikkeling vandaag op de drie pijlers voor duurzame ontwikkeling dient te steunen: het sociale luik, het economische luik en het milieugebonden luik. Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling is in werking getreden op 20 november 2018.

Het GPDO is bedoeld om een gepast antwoord te geven op de uitdagingen en aandachtspunten waar Brussel als stedelijk gebied mee te maken krijgt.

Het GPDO deelt de ruimtelijke ordening en de gewestelijke projecten op in vier grote thema's:

- ◇ Het grondgebied inzetten om het kader van de territoriale ontwikkeling vast te leggen en nieuwe wijken te creëren.
- ◇ Het grondgebied inzetten voor de ontwikkeling van een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving.
- ◇ Het grondgebied inzetten voor de ontwikkeling van de stedelijke economie.
- ◇ Het grondgebied inzetten om multimodale verplaatsingen te bevorderen.

Het Gewest bepaalt met name, via het GPDO, de strategische mobiliteitsvisie voor Brussel tot 2040. Het GPDO stelt het volgende: "*De belangrijkste hefboomen en instrumenten om die visie te realiseren worden beschreven en verschillende doelstellingen worden bepaald, maar een meer operationele aanpak zal worden beschreven in het volgende Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP).*"

Het GPDO bestempelt de Terhulpesteenweg en een deel van de F. Rooseveltlaan als een "Grote stedelijke weg".

Figuur 15: Uittreksel van Kaart nr. 1 van het GPDO



In zijn deel PIJLER 4 / Het grondgebied mobiliseren om de multimodale verplaatsing te bevorderen, vermeldt het GPDO de volgende vaststellingen en doelstellingen inzake mobiliteit en parkeren.

Mobiliteit

"De milieu-impact van de mobiliteit is te hoog"

De mobiliteit in het Brussels Gewest wordt gekenmerkt door een groot aantal voertuigen in het verkeer die een aanzienlijk deel van de CO₂-uitstoot en de luchtvervuiling (67% stikstofoxiden (Nox), 75% fijn stof (PM10)) voor hun rekening nemen. Volgens het Europese Milieuagentschap (2016) schaadt luchtvervuiling de gezondheid van 85% van de stadsbewoners in Europa en veroorzaakt ze jaarlijks bijna 500.000 voortijdige overlijdens op het Europese continent. Ook de bestrijding van de klimaatopwarming is een noodzakelijke eis en een gewestelijke verbintenis die we moeten respecteren, met name door een beperkt gebruik van de personenwagen en de veralgemening van schone wagens te promoten. Omdat het gaat om uitdagingen met een groot maatschappelijk belang is het noodzakelijk om het aantal voertuigen met een verbrandingsmotor te verminderen en milieucriteria te integreren in het mobiliteitsbeleid."

De mobiliteitsvisie die in het GPDO uiteengezet wordt, stelt zich tot doel "om een antwoord te bieden op deze uitdagingen en te zorgen voor een duurzaam evenwicht tussen de mobiliteitsbehoeften (activiteiten, inwoners, gebruikers) en milieubescherming en gezondheid. Het Gewest wil dus ambitieus optreden binnen zijn eigen bevoegdheden:

- ◇ **Het aantal verplaatsingen met de personenwagen verminderen en tegen 2030 het modale aandeel van de personenwagen verlagen tot 25% (tegenover 32% vandaag), rekening houdend met de toekomstige toename van het aantal verplaatsingen. Deze eerste doelstelling, waarvan de belangrijkste hefboomen zijn beschreven in het GPDO, zal worden gepreciseerd in het "Gewestelijke Mobiliteitsplan";**
- ◇ **Tegen 2030 het snelwegnet omvormen tot een netwerk van stadsboulevards en mobiliteitscorridors;**

- ◇ **Van de actieve vervoerswijzen de belangrijkste verplaatsingswijze maken voor trajecten van minder dan 5 km.**

Om deze doelstellingen te bereiken zal het Gewest:

- ◇ Een gemengde en polycentrische stad ontwikkelen en het principe van "stad van de korte afstanden" in het leven roepen:
 - Bijdragen tot de vermindering van de gemotoriseerde verplaatsingsbehoeften door zoveel mogelijk stadsdiensten aan te bieden op 5 minuten wandelen van thuis;
 - De wijken verkeersluw maken door het doorgaand verkeer te verminderen en het rijden in de stad te bemoeilijken.
- ◇ De stedelijke ontwikkeling en de beheerste verdichting van het Gewest linken aan de ontwikkeling van de verkeersinfrastructuur:
 - **Het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen door het aanbod af te stemmen op de vraag en door een behoorlijk gespreide mobiliteitsoplossing aan te bieden;**
 - **Prioritaire ontwikkelingspolen oprichten in de buurt van een openbaarvervoersverbinding met een hoog dienstniveau;**
 - De leefomgeving verbeteren dankzij verkeersluwe openbare ruimten.
- ◇ Zowel de vraag naar als het aanbod van mobiliteit aanpakken en de complementariteiten benutten:
 - **Het netwerk van structurende openbaarvervoerslijnen versterken waarvan het gebruik (alleen of intermodaal) wordt aangemoedigd op middellange en lange afstanden.**
- ◇ De massieve modale verschuiving van het autosolisme naar de meest relevante geïntegreerde verplaatsingsoplossingen zal worden gegarandeerd:
- ◇ **Het autobezit per huishouden beperken;**
- ◇ Multimodaliteit bevorderen voor middellange en lange verplaatsingen, met name voor de weggebruikers van het Gewest;
- ◇ De hinder en de sociale kloof verbonden aan de mobiliteit beperken."

Parkeren

Inzake parkeren vermeldt het GPDO het volgende:

"Door de aloude heerschappij van Koning Auto werd in het kader van het parkeerbeleid lang getracht om het parkeeraanbod te verhogen en zo te voldoen aan een toenemende vraag. Het gevolg is dat de kwaliteit van de openbare ruimte danig achteruit ging en het congestieprobleem nog werd versterkt.

....

Bij zijn recentste telling van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg in 2014, telde Brussel Mobiliteit 264.199 parkeerplaatsen (293.057 in 2010) waarvan 74.667 niet gereguleerd. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen buiten de weg wordt geschat op 647.000. Om het aantal voertuigen in het Brussels verkeersnetwerk te verminderen, moet de configuratie van het Brusselse parkeerpark worden gewijzigd om de modale verschuiving te bevorderen en de openbare ruimte te verfraaien. Tegen 2030 wil het Gewest:

- ◇ het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg verlagen tot minder dan 200.000;
- ◇ het aantal niet-gereguleerde parkeerplaatsen verlagen tot 35.000;
- ◇ de toegang tot parkeren buiten de openbare weg verhogen tot 20.000 plaatsen bestemd voor de buurtbewoners.

Deze doelstellingen moeten worden nagestreefd zonder de toegankelijkheid van het Gewest en de buurtbewoners te verminderen. Daartoe moet de milieuwetgeving (BWLKE) maximaal benut worden om het delen van privéparkings en van alle parkeerplaatsen buiten de weg van overheidsinstanties (Gewest en gemeenten, federale, regionale en Europese besturen) met de buurtbewoners te vergemakkelijken. De parkeertarieven buiten de openbare weg moeten bezoekers en pendelaars aanzetten om alternatieven voor de personenwag te gebruiken. Het Gewest en het Parkeeragentschap zullen een volledige operationele oplossing voorstellen en ervoor zorgen dat de verschillende betrokken partijen daar geen nadelig effect van ondervinden. Meer in het algemeen, om financiële redenen en om redenen die te maken hebben met het mobiliteitsbeheer, wordt voorgesteld om:

- ◇ **het bestaande beheerde aanbod buiten de weg te optimaliseren (openbare parkings en gedeeld gebruikte privéparkings) te optimaliseren;**
- ◇ **de nog niet beheerde stock van bestaande parkeerplaatsen gedeeld te gebruiken (parkeerdelen);**

- ◇ **nieuwe parkings te bouwen buiten de openbare weg;**
- ◇ **elk nieuwbouwproject systematisch te verbinden met een kwalitatieve herinrichting van de bijhorende openbare ruimte.**

2.2.2. Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) "GoodMove"

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan "GoodMove" vermeldt het volgende:

*"Mobiliteit speelt een centrale rol in de ruimtelijke ordening en omgekeerd. Daarom is het mobiliteitsbeleid in overeenstemming met de visie van het nieuwe **Gewestelijke Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)**. Dat brengt duidelijk de verwevenheid tussen de mobiliteitsuitdagingen en de strategie voor territoriale ontwikkeling van het Brussels stedelijk gebied aan het licht. Het GPDO wil in de ontwikkeling van het stadsproject streven naar een multipolaire metropool, waarin de complementariteit van gebruik en functies neigt naar een buurtstad en de levenskwaliteit van de inwoners verbetert."* Deze ontwikkelingen zullen richting geven aan nieuwe mobiliteitsbehoeften en -gewoonten.

Wat de link tussen het GPDO en het GewMP betreft, vermeldt dit laatste het volgende: *"De visie die ontwikkeld werd in het kader van het stadsproject van het nieuwe GPDO, benadrukt duidelijk de verwevenheid van mobiliteitsvraagstukken met de territoriale ontwikkelingsstrategie van het Brussels stedelijk gebied. Ze benoemt het als volgt: "Bereikbaarheid vormt dus een wezenlijke behoefte en is een van de grote uitdagingen van de ruimtelijke planning. Er is dus een geïntegreerd en intermodaal mobiliteitsplan nodig, dat op een slimme manier de verschillende vervoerswijzen met elkaar combineert. Dat plan houdt rekening met de noodzaak om voor alle verplaatsingswijzen optimale mobiliteitsvoorwaarden te creëren en **de overstap van de personenwagen naar andere vervoerswijzen te bevorderen**. En dat idealiter in de logische volgorde stappen, fietsen, openbaar vervoer en dan pas de wagen (STOP-principe: stappen, trappen, openbaar vervoer en privévervoer) Daarbij dient men echter ook rekening te houden met de nieuwe verplaatsingswijzen en nieuwe levenswijzen die zich ontwikkelen. **Dat mobiliteitsplan moet een doeltreffend antwoord bieden op de bestaande uitdagingen, de overgang naar een meer duurzame mobiliteit bevorderen en anticiperen op nieuwe gedragingen, die tot stand komen als gevolg van nieuwe technologieën en nieuwe levenswijzen. Het plan behelst de planning van het vervoer, maar wijst ook op de noodzaak om de verplaatsingen, zowel qua aantal als qua afstand, te verminderen door in te werken op de ontwikkeling van de buurtstad en het comfort van de verplaatsingen.**"*

Het GewMP bestaat met name uit

- ◇ een "**City Vision**";
- ◇ een "**Mobility Vision**".

Deze laatste worden als volgt beschreven:

*"De **City Vision** bestaat uit zeven dimensies die alle stedelijke uitdagingen van een groeiende metropool (CITY) omvatten waarop een mobiliteitsbeleid moet inspelen, in lijn met de ambities van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO):*

- ◇ *De milieu-impact van de verschillende mobiliteitsvormen verminderen (GREEN);*
- ◇ *Een mobiliteitsaanbod uitbouwen waarmee iedereen zich vlot en comfortabel kan verplaatsen (SOCIAL);*
- ◇ *De mobiliteitsbehoeften verzoenen met een goede levenskwaliteit voor de bewoners (PLEASANT);*
- ◇ *Mobiliteitsvormen stimuleren die de lichamelijke en geestelijke gezondheid bevorderen (HEALTHY);*
- ◇ *Mobiliteitsvormen organiseren ten gunste van de sociaaleconomische ontwikkeling en de bevoorrading van het Gewest (PERFORMANT);*
- ◇ *Zorgen voor veilige en als veilig ervaren mobiliteitsvormen (SAFE); en*
- ◇ *De mobiliteitsmiddelen optimaal benutten (EFFICIENT)."*

Figuur 16: Figuur 9: Structuur van City Vision (Bron: GewMP - GoodMove)



Aan de City Vision en haar 7 dimensies zijn verschillende doelstellingen gekoppeld. Deze laatste luiden als volgt:

De doelstellingen van CITY VISION:

De levenskwaliteit in de wijken verbeteren door het verkeer te verminderen en kwaliteitsvolle openbare ruimten aanbieden om bij te dragen tot de woonfunctie van het Gewest:

- ◇ **Zorgen voor een optimale bereikbaarheid voor de belangrijkste bestaande en toekomstige stedelijke functies** van het BHG (economische, toeristische en commerciële zones); en
- ◇ De ontwikkeling aanmoedigen van een lokale, dichte, gemengde en multipolaire nabijheidsstad en van een verdichtingsstrategie, gekoppeld aan een goede toegankelijkheid van het openbaarvervoernet.

De GREEN-doelstellingen:

- ◇ **De afstanden verminderen die door motorvoertuigen worden afgelegd.** Dit wordt onderverdeeld in gerelateerde doelstellingen:
 - Het aantal (modaal aandeel) en de afstand van verplaatsingen met de auto;
 - De ontwikkeling van het wagenpark wat betreft de motor (geen dieselmotoren meer in 2030 en geen benzinemotoren meer in 2035) en types van voertuigen: de voorkeur geven aan lichte en gedeelde voertuigen die beter aansluiten bij de stedelijke context;
 - Deze vermindering, net als de snelheidsverlaging, vooral realiseren rond gevoelige gebouwen en in bewoonde gebieden;
- ◇ Weginrichtingsprojecten uitwerken met geluiddempende wegbekleding en voorzieningen, met beheerssystemen voor afvloeiwatervoor infiltratie ervan na de behandeling bevorderen en die bijdragen aan de aanpassing aan de klimaatverandering door de stedelijke warmte-eilanden te verminderen;
- ◇ Maatregelen nemen om het ecologische netwerk te verbinden en te versterken, in het bijzonder door de doorlaatbaarheid van de vervoersinfrastructuur voor in het wild levende dieren te verbeteren, met name op plaatsen waar het waarschijnlijk is dat er migratiestromen zullen zijn.

De SOCIAL-doelstellingen:

- ◇ De verplaatsingsautonomie van personen garanderen door een betere toegankelijkheid. Dit is een sociale doelstelling die de deelname van iedereen aan het stadsleven mogelijk maakt. Het is ook een algemene toegevoegde waarde die zorgt voor meer comfort voor iedereen. Het Gewest heeft dan ook het principe van de "universele toegankelijkheid" van de openbare ruimte, de openbare gebouwen, het openbaar vervoer en het mobiliteitsaanbod in het algemeen aangenomen, d.w.z. ontworpen voor gebruik door iedereen, ongeacht fysieke of cognitieve capaciteiten en financiële middelen;
- ◇ De tools die nodig zijn voor de evaluatie van het effect van de mobiliteitsprojecten op de sociale ongelijkheden ontwikkelen en implementeren. De sociaalruimtelijke cohesie is namelijk een gewestelijke uitdaging;

- ◇ De uitgaven van de huishoudens voor het woon-werkverkeer terugdringen door hulpmiddelen voor de Brusselse gezinnen te ontwikkelen om een eerlijke en solidaire overgang naar schonere voertuigen te **faciliteren, en door een beleid te voeren dat het noodzakelijke bezit en het gebruik van een motorvoertuig beperkt, het gebruik van goedkope mobiliteitsvormen voor zowel gezinnen als de gemeenschap** bevordert en een billijke prijsstelling van vervoersdiensten op basis van inkomensniveaus waarborgt;
- ◇ De afstanden verkorten, zoals aanbevolen door het GPDO, door de “nabijheidsstad” waarin iedereen gegarandeerd toegang heeft tot functies en faciliteiten aan de hand van actieve verplaatsingswijzen of het openbaar vervoer;
- ◇ Het percentage huishoudens dat over minstens één fiets beschikt en/of toegang heeft tot een deelfiets te verhogen tot 70% tegen 2025.

De PLEASANT-doelstellingen

- ◇ De levenskwaliteit in de wijken aanzienlijk verbeteren waardoor de aantrekkelijkheid van het Gewest globaal versterkt wordt, en alle diensten aanbieden aan burgers in een klein gebied in het kader van een dichte, gemengde en multipolaire stad;
- ◇ Een kwalitatieve openbare ruimte creëren, gebaseerd op het principe van de buurtstad, **waar de natuurlijke trajecten van de actieve weggebruikers, in het bijzonder van de voetgangers**, voorrang krijgen, en waarbij gewaarborgd wordt dat de wijken doordringbaar zijn en **verkeer en parking minder plaats innemen in de openbare ruimte**. De totstandkoming van deze kwaliteitsvolle openbare ruimten moet gepaard gaan met een verhoogd veiligheidsgevoel (inrichting, verlichting enz.);
- ◇ **De geluidsomgeving beschermen** wanneer deze draaglijk is en akoestische comfortzones verbeteren en creëren. Akoestische comfortzones zijn zones in Brussel die onder meer voldoen aan het akoestische criterium van een totaal extern geluidsniveau als gevolg van transport van Lden lager dan 55 dB(A) op de helft van het grondgebied. Het kan daarbij gaan om openbare ruimte (parken, pleinen, voet- en fietspaden) maar ook woonwijken;
- ◇ Multifunctionele ruimten van hoge kwaliteit creëren die de functies van de watercyclus herstellen, met name ten voordele van de biodiversiteit en om mee de gevolgen van warmte-eilanden in de stad te verzachten, en dit door de implementatie van een regennetwerk. Naast hun meerwaarde in het landschap, laten deze decentrale systemen om het regenwater te regelen ook toe om de druk op het bestaande rioleringsnet te verminderen.

De HEALTHY-doelstellingen:

- ◇ Als antwoord op deze uitdagingen, schuift de gewestelijke mobiliteitsvisie volgende doelstellingen naar voor:
- ◇ **De luchtkwaliteit verbeteren door de gezondheid schadelijke emissies van het vervoer, met name van brandstofmotoren, te verminderen;**
- ◇ De Brusselse huishoudens begeleiden in deze transitie door gerichte hulpmiddelen te bieden, gekoppeld aan het inkomensniveau;
- ◇ De bevolking meer laten bewegen **door niet-gemotoriseerde verplaatsingen en het openbaar vervoer aan te moedigen;**
- ◇ De negatieve effecten van reisstress en verkeerslawaaï verminderen **door actieve verplaatsingswijzen en het openbaar vervoer te promoten.**

De PERFORMANT-doelstellingen:

- ◇ **Zorgen voor een aanvaardbare toegangstijd tot de belangrijkste stadsfuncties van het BHG** (werkgelegenheids-, toeristische en commerciële centra) **met het openbaar vervoer vanuit het hele Gewest** en vanuit grootstedelijke, nationale en internationale hubs;
- ◇ **Verbetering van de algemene prestatie van het openbaar vervoer** door te streven naar een structureel netwerk en door intensief gebruik te maken van de bestaande of te creëren infrastructuur (met name de spoorwegen);
- ◇ Kwaliteitsvolle dienstverlening garanderen voor alle openbaarvervoerlijnen, met name de snelheid, frequentie, regelmaat en toegankelijkheid;
- ◇ **Fietsen aantrekkelijker maken** door efficiënte en doorlopende routes te creëren en door knelpunten op te lossen die de vlotte doorstroom verhinderen, met name grote kruispunten;
- ◇ **Stappen aanmoedigen** met een comfortabele, aangename en doorlopende stadsinrichting afgestemd op de stations van het openbaarvervoernet;
- ◇ **Een vlotte maar tragere bereikbaarheid voor de auto** blijven aanbieden over een structurerend netwerk dat de verschillende functies van het grondgebied ontsluit;

- ◇ Functies implementeren en concentreren op of in de buurt van vervoerknooppunten;
- ◇ **De toegang tot de nieuwe mobiliteitsvormen vergemakkelijken;**
- ◇ De doeltreffendheid van de logistieke ketens en van de stedelijke distributie verbeteren.

De SAFE-doelstellingen:

- ◇ Benadrukken dat verkeersveiligheid een gewestelijke kwestie is en het Gewest 'Vision Zero' laten nastreven (nul doden en nul zwaargewonden tegen 2030);
- ◇ Aanzienlijke minder verkeersdoden en -gewonden op de wegen van het Gewest overeenkomstig het Gewestelijk Actieplan voor Verkeersveiligheid;
- ◇ **Verminderen van de gemiddelde verkeerssnelheid op alle wegen** en over alle netwerken door controles-sancties, infrastructuur en sensibilisering;
- ◇ Bestaande infrastructuur blijven beveiligen en nieuwe faciliteiten ontwerpen met de veiligheid van alle gebruikers in het achterhoofd;
- ◇ Het gedrag van de gebruikers veranderen, onveilig gedrag identificeren en communiceren en veilig gedrag benadrukken;
- ◇ De trend naar grotere en bredere voertuigen doen afnemen;
- ◇ Het gevoel van veiligheid in de openbare ruimte en het openbaar vervoer versterken en middelen inzetten om de criminaliteit terug te dringen; en
- ◇ De bereikbaarheid voor de hulpdiensten garanderen binnen een beperkte tijdspanne, op het volledige Brusselse grondgebied.

De EFFICIENT-doelstellingen

- ◇ In de programmatie van de stadsprojecten de nodige ruimte voorzien voor de ontwikkeling van vervoerdiensten op terreinen van het Gewest en bij voorkeur buiten de openbare weg (terminals en depots voor openbaar vervoer, knooppunten, gedeelde parkeerplaatsen, logistieke centra enz.);
- ◇ De concentratie van functies op bereikbare knooppunten versterken;
- ◇ De bestaande infrastructuur van het personen- en goederenvervoer (inclusief het spoorvervoer) verbeteren door de diensten te optimaliseren;
- ◇ **De begrotingsmiddelen van het Gewest optimaliseren door te investeren in de meest kostenefficiënte projecten;**
- ◇ De beschikbare ruimte optimaal indelen; en
- ◇ **De combinatie van, en de synergie tussen modi verbeteren.**

*"Het mobiliteitsbeleid dat in de **Mobility Vision** wordt ontwikkeld, beantwoordt aan de uitdaging van duurzame ontwikkeling in de stad. Het stelt een transversale visie voor die op een samenhangende manier antwoord biedt op de uitdagingen die naar voren kwamen in de City Vision. Het biedt een antwoord dat de uitdagingen op het vlak van milieu, veiligheid en gezondheid en levenskwaliteit zo goed mogelijk verzoent met de sociale, economische en budgettaire uitdagingen."*

Deze Mobility Vision is opgebouwd rond **zes hieronder uiteengezette ambities:**

- ◇ **De globale verplaatsingsvraag beïnvloeden;**
- ◇ **Het individueel autogebruik doen afnemen;**
- ◇ **Mobiliteit als dienstverlening kracht bijzetten;**
- ◇ **Gestructureerde en doeltreffende vervoersnetwerken;**
- ◇ **Initiatieven voor stedelijke distributie ondersteunen, een realiteit om in de verf te zetten; en**
- ◇ **Een parkeerbeleid in overeenstemming met de gewestelijke mobiliteitsvisie.**

Met betrekking tot de ambitie "Het individueel autogebruik doen afnemen" vermeldt het GewMP:

"Autosolisme druist in tegen de visie van duurzame ontwikkeling van de stad (City Vision) door bij te dragen aan een oversizing van de plaats die gemotoriseerde voertuigen innemen in de openbare ruimte. Dit heeft met name tot gevolg dat het mobiliteitssysteem zwak presteert en dat er milieuhinder is.

Het Gewest streeft ernaar de voorwaarden te ontwikkelen die het mogelijk maken het gebruik van de personenwagen te doen kantelen naar de actieve modi, het openbaar vervoer en het autodelen, afhankelijk van het potentieel van elke modus voor de verschillende categorieën afstanden en de sociodemografische kenmerken van de bevolking. Voor de resterende autoverplaatsingen wordt voorkeur gegeven aan kleine voertuigen zonder verbrandingsmotor.

Zo toont de mobiliteitsvraag tegen 2030 een gebruik van de modi gericht op:

- ◇ In hoofdzaak de actieve modi voor korte (stappen) en middellange verplaatsingen (fiets en micromobiliteit); en
- ◇ Het openbaar vervoer opdat het een groter deel van de verplaatsingen op middellange (5 à 10 km) en lange afstand (meer dan 10 km) op zich zou nemen."

"De ambitie bestaat erin het aandeel gewestgerelateerde verplaatsingen met individuele motorvoertuigen (als bestuurder) te verminderen van een derde tot een kwart."

Wat betreft "Een parkeerbeleid in overeenstemming met de gewestelijke mobiliteitsvisie" vermeldt het GewMP het volgende:

Parkeren is een essentiële factor voor het succes en de realisatie van de ambities van de mobiliteitsstrategie. In dat opzicht ontwikkelt het Gewest een globale strategie die ernaar streeft het parkeren te gebruiken als een:

- ◇ Actiehefboom voor de keuzes op gebied van mobiliteit;
- ◇ Instrument voor de herovering van de openbare ruimte;
- ◇ Schakel in de intermodale verplaatsingsketens (zie deel over de overstapknopen); en
- ◇ Dienst aan de gebruikers van het Gewest.

In een op dienstverlening gebaseerde benadering wil het Gewest zijn parkeerbeleid doen evolueren opdat het de stadsdienstfuncties beter zou integreren, onafhankelijk van het soort gebruikte voertuigen:

- ◇ Aantal, afmetingen en beschikbaarheid van de leveringsruimten, met inbegrip van die buiten de weg;
- ◇ Parkeren van taxi's, autocars, schoolbussen, vrachtwagens enz.;
- ◇ Parkeergelegenheid voor professionele gebruikers: beroepsgroepen, zorgverstrekkers, huishulpdiensten enz.;
- ◇ Aantal plaatsen voor fietsen, bakfietsen, moto's en nieuwe vervoermodi (elektrische steps, elektrische fietsen...); en
- ◇ Aantal plaatsen voor PBM's, carpoolers en CD's.

Het is de ambitie geleidelijk een systeem te bevoordelen waarin de gebruikers die een meerwaarde betekenen voor de werking van het Gewest (professionals uit de gezondheidssector, de bouwsector, de leveranciers enz.) voorrang zouden krijgen in de toegang tot parkeerplaatsen, meer bepaald tot de plaatsen in de openbare ruimte, zonder deze dienst evenwel gratis te maken. **Parkeren is een zeer krachtig instrument om het mobiliteitsgedrag te sturen: de zekerheid dat er op de plaats van bestemming een parkeerplaats beschikbaar is, is met name doorslaggevend in de modale keuze. Het huidige beleid dat het parkeeraanbod op de plaats van de bestemming, zowel op als langs de weg, beperkt, moet dus verdergezet en versterkt worden, en dit zowel in termen van aantal beschikbare parkeerplaatsen (toepassing van de GSV, het BWLKE, het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan) als inzake tarifiering.**

2.2.3. Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP)

De Ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap vermeldt bij artikel 9 het volgende:

"Het gewestelijk parkeerbeleidsplan bepaalt het algemene kader van het parkeerbeleid vastgesteld door het Gewest, waarbij de samenhang verzekerd wordt in alle zowel door het Gewest als door de gemeenten genomen of te nemen beslissingen ter zake en in alle fasen van voorbereiding, goedkeuring en uitvoering van deze beslissingen.

Het gewestelijk parkeerbeleidsplan wordt opgesteld in overeenstemming met het gewestelijk mobiliteitsplan zoals bedoeld in de ordonnantie tot oprichting van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit.

Het parkeerbeleidsplan bevat ten minste:

1° een informatief luik bestaande in een beschrijving, een analyse en een evaluatie van de bestaande parkeertoestand en de vermelding van de vooropgestelde doelstellingen op basis van deze bestaande situatie, rekening houdend met de verwachte toekomstige behoeften en het gevolgde parkeerbeleid;

2° een reglementair luik waarbij enerzijds voor het volledige grondgebied van het Gewest en anderzijds voor het grondgebied van elke gemeente die er deel van uitmaakt, het volgende bepaald wordt:

a) het maximaal toegelaten aantal parkeerplaatsen;

b) het aantal parkeerplaatsen voor elke zone bedoeld in artikel 4 van deze ordonnantie;

c) het minimaal aantal voorbehouden parkeerplaatsen, alsook de bijzondere eenvormige signalisatie die ervoor gebruikt wordt indien deze signalisatie niet reeds geregeld is door het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg of elk ander koninklijk besluit tot uitvoering van de wetten gecoördineerd op 16 maart 1968 betreffende de politie van het wegverkeer."

Het Gewestelijke Parkeerbeleidsplan wil het parkeerbeleid harmoniseren. Er staat: "**Het GPBP is een document dat een beleid alsook een normatief kader uitstippelt. De manier waarop het beleid in detail wordt toegepast, behoort tot de verantwoordelijkheid en de bevoegdheid van de gemeenten. Vermits deze hun grondgebied en bevolking het best kennen, laat het GPBP de concrete uitvoering van de principes en normen die op Gewestelijk niveau overeengekomen werden, over aan de gemeenten. Ze kunnen uit het beleid overnemen wat hun het best geschikt lijkt voor het wegennet op hun grondgebied. Vanuit praktisch oogpunt is dit document een operationeel instrument ten behoeve van de gemeenten. Zij zullen deze voorschriften immers moeten toepassen bij de opmaak van hun eigen GPAP.**"

Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan vermeldt in zijn artikel 1:

"De doelstellingen van het gewestelijk parkeerbeleid zijn:

- ◇ het gebruik van de openbare weg in een beter evenwicht brengen door andere functies dan het parkeren te versterken;
- ◇ de parkeersituatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vereenvoudigen door een harmonisering en een beter beheer van de inbreuken, de leveringsproblemen of de parkeerproblemen voor de alternatieven voor het individueel gemotoriseerd vervoer;
- ◇ de vereenvoudiging van de reglementering zodat de gebruikers die goed kunnen begrijpen. Dit vertaalt zich in een identieke reglementering voor het hele Gewest."

Wat het parkeren buiten de openbare weg betreft, vermeldt het besluit bij zijn artikel 47:

"De ontwikkeling van het parkeren buiten de openbare weg beoogt:

- ◇ de verplaatsing van het parkeren op de openbare weg naar het parkeren buiten de openbare weg in de hand werken en in het bijzonder het langparkeren;
- ◇ het residentieel parkeren buiten de openbare weg bevorderen;
- ◇ het verlies van fysieke parkeerplaatsen op de openbare weg compenseren door voorzieningen op openbaar domein (inrichten van eigen plaatsen voor de MIVB, aanleg van fietspaden, aanleg of verbreding van trottoiruitstulpingen, ...);
- ◇ het fietsgebruik aanmoedigen door beveiligde parkeermogelijkheden aan te bieden;
- ◇ in het geval van transitparkings buiten de openbare weg, de afstand die met het openbaar vervoer wordt afgelegd maximaliseren in vergelijking met de afstand die met de personenwagen wordt afgelegd. Transitparkings vergemakkelijken de intermodaliteit van de buurtbewoners voor wie het aanbod van openbaar vervoer in de omgeving van hun woning ontoereikend is."

2.2.4. Gemeentelijk Mobiliteitsplan

Met betrekking tot de gemeentelijke mobiliteitsplannen vermeldt het GewMP:

"De ordonnantie van 26 juli 2013 geeft het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) regelgevende waarde en definieert de inhoud en de procedures voor de opmaak van het GewMP en de gemeentelijke mobiliteitsplannen (GemMP) om meer samenhang te kunnen garanderen in de strategieën en projecten inzake mobiliteit op gewestelijk en gemeentelijk vlak. **Het GewMP is een strategisch instrument om het mobiliteitsbeleid te sturen en uit te voeren overeenkomstig de richtlijnen van het GPDO (art. 3). De GemMP's moeten van hun kant overeenstemmen met het GewMP en de richtlijnen, algemene strategieën, maatregelen en acties zoals gedefinieerd in het GewMP omzetten naar het lokale niveau (art. 11).**"

GemMP van Ukkel

De gemeente Ukkel beschikt over een GemMP dat dateert van juni 2006. Laatstgenoemd document is betrekkelijk oud en werd aangenomen voordat het GewMP van kracht werd, waardoor het minder relevant is. Er zijn geen specifieke maatregelen voor het gebied rond de voormalige hippodroom.

GemMP van de Stad Brussel

De stad Brussel heeft een GemMP dat dateert van oktober 2011. Dit laatste werd goedgekeurd vóór de inwerkingtreding van het GewMP, waardoor het minder relevant is.

Het GemMP voorziet in bepaalde verbeteringen langs de F. Rooseveltlaan, waaronder de snelheidsbeperking op deze weg en de aanleg van fietspaden (aangebrachte verbeteringen).

2.2.5. Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP)

GPAP van Ukkel

Het ontwerp van Gemeentelijk Parkeeractieplan van de gemeente Ukkel dateert van februari 2016 en werd opgesteld door het studiebureau Transitec/Espace Mobilité.

Het GPAP van de gemeente Ukkel vermeldt met betrekking tot het parkeren buiten de openbare weg het volgende: *"Gelet op het aanzienlijke autobezit is het aanbod buiten de openbare weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en meer bepaald in Ukkel een noodzakelijke aanvulling op het aanbod op de openbare weg. Voor de grote aantrekkingspolen (handelszaken, openbare voorzieningen, kantoren) is parkeergelegenheid buiten de openbare weg een noodzaak om de bezoekers of de klanten te verwelkomen. De interactie met de ligging van deze voorzieningen en het al dan niet aanwezige openbaar vervoer heeft echter een grote impact op het aanbod buiten de openbare weg."*

De uitdagingen inzake parkeren opgenomen in dit plan luiden als volgt:

- ◇ De parkeergelegenheid voor de bewoners vrijwaren;
- ◇ De economische activiteit vrijwaren en de ontwikkeling van de tertiaire sector ondersteunen;
- ◇ Het parkeeraanbod voor specifieke doeleinden (voorbehouden plaatsen) garanderen en het gebruik van alternatieven voor individueel vervoer per auto promoten;
- ◇ De resources voor parkeertoezicht aanpassen.

Met betrekking tot de uitdaging "de economisch activiteit vrijwaren en de ontwikkeling van de tertiaire sector ondersteunen" stelt het GPAP: *"De dynamiek van het grondgebied van Ukkel wordt gedefinieerd als haar vermogen om bewoners en/of productieve resources en de diensten die er betrekking op hebben, aan te trekken. Een aantrekkelijk kader bieden, de parkeerinformatie overzichtelijker maken en mikken op verantwoorde mobiliteit die het verkeer en de tijd die nodig is om een parkeerplaats te zoeken vermindert, staan centraal in de uitdagingen van het GPAP."*

Inzake de uitdaging "Het parkeeraanbod voor specifieke doeleinden (voorbehouden plaatsen) garanderen en het gebruik van alternatieven voor individueel vervoer per auto promoten" lezen we in het GPAP: *"Deze uitdaging bestaat in het treffen van passende maatregelen en het voeren van aangepaste acties, zodat kan worden voldaan aan de normen en drempels die zijn vastgelegd in het GBBP met betrekking tot het parkeeraanbod voorbehouden voor specifieke doeleinden (cf. hoofdstuk 2.3) evenals voor de alternatieven voor de individuele auto"*.

GPAP van de Stad Brussel

De gemeente Brussel beschikt niet over een gemeentelijk parkeeractieplan.

Momenteel wordt er volop gewerkt aan de realisatie en validatie van een dergelijk plan. Tot op heden werd er echter nog geen enkel document gevalideerd en goedgekeurd.

2.2.6. BWLKE

De beperking van het aantal parkeerplaatsen als bedoeld in het BWLKE is niet van toepassing

- ◇ op de parkeerplaatsen die fungeren als publieke parking;
- ◇ op de parkeerplaatsen die exclusief bestemd zijn voor ambachts-, nijverheids-, logistieke, opslagactiviteiten of voor activiteiten voor de vervaardiging van materiële diensten, voor handelszaken, voor groothandel, voor grote speciaalzaken, voor voorzieningen van collectief belang of van openbare dienst en voor hotelinrichtingen. Al deze begrippen moeten worden verstaan in de zin van het Gewestelijk Bestemmingsplan.

2.2.7. Beheerplan en Structuurvisie van het Zoniënwoud

Het Beheerplan van het Zoniënwoud stelt de volgende doelstellingen voorop:

*"Om de ecologische waarde van de centrale kern van het Zoniënwoud te versterken, wordt het beleid voor onthaal van het publiek in het bosgebied herzien. Het steunt op **de ontwikkeling van een indeling in zones van de beboste ruimte** (COLSON et al., 2012c) **die bestaat uit onthaalpoorten** (en secundaire ingangen), contactzones en verspreidingszones, alsook een gedifferentieerd wegnet.*

4.1.1.1 Toegangspoorten

*De belangrijkste onthaalpoorten (6 voor het hele bosgebied – cf. kaart 1.20) aan de rand van het bosgebied ontvangen het grootste deel van de gebruikers. **In het Brusselse gedeelte van het bosgebied zijn twee hoofdonthaalpoorten aangeduid: de sites van het Rood Klooster en de renbaan van Bosvoorde.** Deze toegangen werden gekozen omwille van hun makkelijke bereikbaarheid, zowel met het openbaar vervoer als via de weg."*

Op 04.01.2021 wordt in een nieuwsbrief op de portaalsite van Leefmilieu Brussel melding gemaakt van de installatie van 7 onthaalpoorten in plaats van 6. De toegangspoorten voor het Brusselse gedeelte blijven de hippodroom in Bosvoorde en het domein Rood Klooster in Oudergem.

Elke poort heeft een eigen thema ("Bos en erfgoed" voor het Rood Klooster, "Natuur- en stadseducatie voor de renbaan van Bosvoorde). De thema's van deze poorten zijn complementair, zodat weinig compatibele recreatieactiviteiten voldoende van elkaar kunnen worden gescheiden

Om tegemoet te komen aan de uiteenlopende vragen van het publiek moeten de recreatiepoorten goed ontwikkeld worden (horeca, recreatie-infrastructuren en attracties die op hun plaats zijn in het bos ...). Deze compatibiliteit zal het voorwerp moeten uitmaken van een passende beoordeling in het kader van de vergunningsaanvraag.

Bepaalde parkings die zijn aangelegd langs de wegen, en die toegang geven tot het hart van het woud, kunnen worden verkleind (zonder de globale capaciteit te verkleinen) om de bezoekersdruk in de meest kwetsbare delen te beperken en zo bijdragen tot de bescherming van de centrale kern (bv. dubbele parking "Bunders - Hendrickx" die grenst aan het integraal bosreservaat van Grippensdelle). De parkings die worden behouden, vormen dan secundaire toegangspunten tot het bos. Aan deze toegangspunten blijven de inrichtingsmaatregelen beperkt tot het onderhoud van de parkings en de wegen binnen een straal van +/- 500 m rond de parking (contactzone), en de plaatsing van informatieborden."

Figuur 17: Hoofd- en secundaire ingangen van het Zoniënwoud (Bron: Beheerplan van het Zoniënwoud)



Kaart 1.19 - Hoofd- en secundaire toegangspoorten tot het Zoniënwoud (blauwe cirkels) en centrale ecologische kern (lichtgroene zone) - VAN DE GENACHTE et al. (2008)

De Structuurvisie vermeldt bovendien ter zake:

*"Toegangspoorten situeren zich veelal aan de rand van het Zoniënwoud waar een recreatieve druk minder nefast is voor de ecologische kwaliteiten. Het (huidige en) toekomstige aanbod aan recreatiemogelijkheden en woudbelevingen is er bijzonder divers en trekt naast lokale bezoekers een gewestgrensoverschrijdend publiek aan. Hiervoor is de bereikbaarheid optimaal. Een goede en frequente bereikbaarheid via openbaar vervoer is een absolute noodzakelijkheid om het gebruik van openbaar vervoer bij een bezoek aan het Zoniënwoud te stimuleren. De selectie als toegangspoort vereist echter een afstemming van het inrichtingsniveau in functie van de toekomstige rol in het woud. **Ruimte voor voldoende en kwalitatief parkeren, horeca enz. dient aanwezig te zijn.**"*

Het beheerplan van het Zoniënwoud vermeldt tevens de volgende beheermaatregelen voor parkeerterreinen:

Onthaalpoort "Renbaan van Ukkel-Bosvoorde"

"De site wordt vooral gekenmerkt door de volgende punten:

- ◇ *aanwezigheid van parkings; het maximum aantal parkeerplaatsen op de parkings van de toegangspoort tot het Zoniënwoud op de site van de Hippodroom van Bosvoorde komt overeen met het aantal plaatsen die meestal voor tijdelijke evenementen via een milieuvergunning worden toegestaan."*

....

"De parkings vormen de inkomssassen van het woud. Er staan informatieborden en vuilnisbakken. Ze zijn rondom afgebakend met paaltjes of houten barrières. De parkings ter hoogte van de onthaalpoorten krijgen een belangrijkere rol toebedeeld dan de parkings verspreid langs de wegen in het bosgebied die geleidelijk zullen worden afgebouwd.

Aan bepaalde bosingangen en langs een aantal wegen werden anti-parkeerpalen geplaatst om wildparkeren tegen te gaan. Dit is een eenvoudige, goedkope en efficiënte oplossing die goed past in het boslandschap.

Bij grote drukte zijn bepaalde parkings helemaal volzet, terwijl andere vrijwel leeg zijn. Op dit moment is het woud op sommige plaatsen moeilijk toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit. Een aantal parkings is niet uitgerust met "stormslagbomen". Andere staan niet ver van de zones met hoge ecologische waarde. Er wordt veel afval achtergelaten op de parkings, en dit probleem neemt toe. Diefstallen uit auto's komen regelmatig voor.

Voor een coherent aanbod is een algemene denkoefening nodig over de parkeerzones, de plaats ervan, de grootte en het uitrustingsniveau (cf. punt 4.1). In dit stadium kunnen de volgende doelstellingen al worden gedefinieerd:

- ◇ **het aantal parkings en parkeerplaatsen mag niet worden verhoogd;**
- ◇ **het aantal ingerichte parkings langs de wegen die toegang geven tot het hart van het woud verminderen, maar de globale capaciteit behouden;**
- ◇ **de parkings aan de onthaalpoorten moeten er verzorgd bij liggen;**
- ◇ *de inrichting van de secundaire parkings die gelegen zijn dichtbij de zones met een hoge ecologische waarde, moet beperkt blijven;*
- ◇ *de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit moet verbeterd worden;*
- ◇ *de parkings moeten, wanneer dit zinvol is, worden uitgerust met "stormslagbomen";*
- ◇ *de diefstallen uit auto's moeten vermeden worden;*
- ◇ *wildparkeren moet bestreden worden.*

Om hierin te slagen, zijn de volgende principes en middelen van toepassing:

- ◇ **status quo voor de parkeermogelijkheden (aantal plaatsen) in het bos met het sluiten van een aantal secundaire parkings in het achterhoofd;**
- ◇ *aanleg van parkings volgens de behoeften van personen met beperkte mobiliteit (parkeerplaatsen, kwaliteit van de oppervlakte, afmetingen van de doorgangen, ...);*
- ◇ *de parkings uitrusten met "stormslagbomen";*
- ◇ *het meubilair homogeen maken;*
- ◇ *de afmetingen van de parkings homogeen maken (barrières in hout of plantenmateriaal, ...);*
- ◇ *verzorgde presentatie van de onthaalborden;*
- ◇ *regelmatige lediging van de vuilnisbakken en schoonmaak van de directe omgeving;*
- ◇ *strijd tegen sluikstorten;*
- ◇ *bewaking op de parkings;*
- ◇ *anti-parkeerpaaltjes plaatsen wanneer wildparkeren wordt vastgesteld;*
- ◇ *de staat van de parkeerpaaltjes opvolgen en ze vervangen indien nodig.*

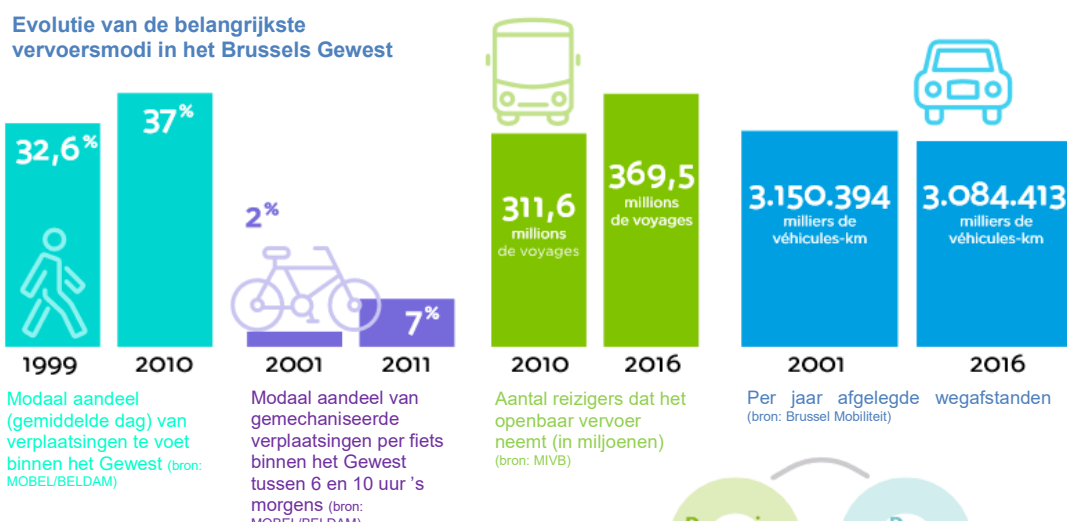
Voor deze inrichtingswerken moeten stedenbouwkundige vergunningen worden aangevraagd."

2.3. Overzicht van de bestaande feitelijke toestand

2.3.1. Evolutie van de modale aandelen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het GewMP maakt de balans op van het vorige gewestelijke IRIS II-plan. Het GewMP stelt het volgende:

"Het effect van de maatregelen uitgevoerd in kader van het IRIS 2-plan, wordt beoordeeld aan de hand van indicatoren die afzonderlijk per verplaatsingswijze zijn geformuleerd. Hoewel niet alle gestelde doelen gehaald zijn, tonen de beschikbare cijfers een positieve trend met meer dan een verdrievoudiging van het aandeel van de fiets in de modale verdeling en een omkering van de trend bij de door de auto afgelegde afstand (daling van 2%)."



2.3.2. Kenmerken van aanpalende wegen

Ter hoogte van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde:

- ◇ **Het gedeelte van de Terhulpssteenweg** dat het Ter Kamerenbos kruist, heeft één rijstrook per richting en geen openbare parkeerplaatsen;
- ◇ **Het gedeelte van de Terhulpssteenweg in het verlengde van de Franklin Rooseveltlaan** telt:
 - 2 rijstroken in elke richting.
 - Een eigen bedding voor de trams over een deel van het tracé;
 - Een parkeerstrook;
 - Een fietspad aan beide kanten van de weg.

2.3.3. Verkeer in 2013

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de resultaten van een telling die op donderdag 13 juni 2013 werd verricht op het kruispunt van de Terhulpssteenweg en de Franklin Rooseveltlaan door het bureau AME. Ze werden ter beschikking gesteld door Brussel Mobiliteit.

Tabel 2: Verkeer op de Terhulpssteenweg en de Franklin Rooseveltlaan op 13.06.2013 uitgedrukt in personenauto-equivalent (pae) in de ochtendspits in beide richtingen (Bron: AME)

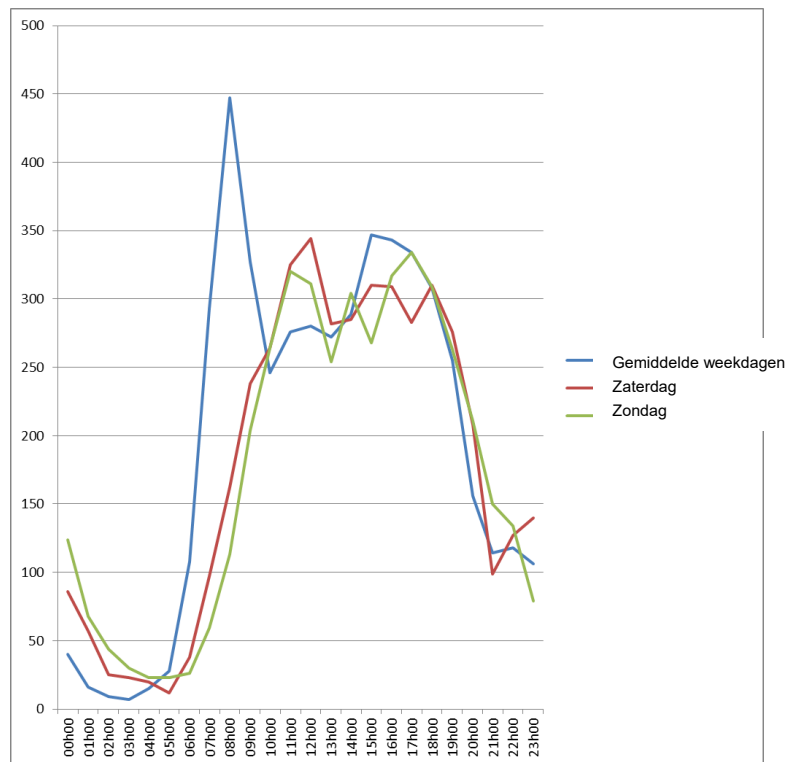
Wegen	PAE - OS (8.00-9.00 uur)
Terhulpssteenweg	3.299
Franklin Rooseveltlaan	2.190

Tabel 3: Verkeer op de Terhulpssteenweg en de Franklin Rooseveltlaan op 13.06.2013 uitgedrukt in personenauto-equivalent (pae) in de avondspits in beide richtingen (Bron: AME)

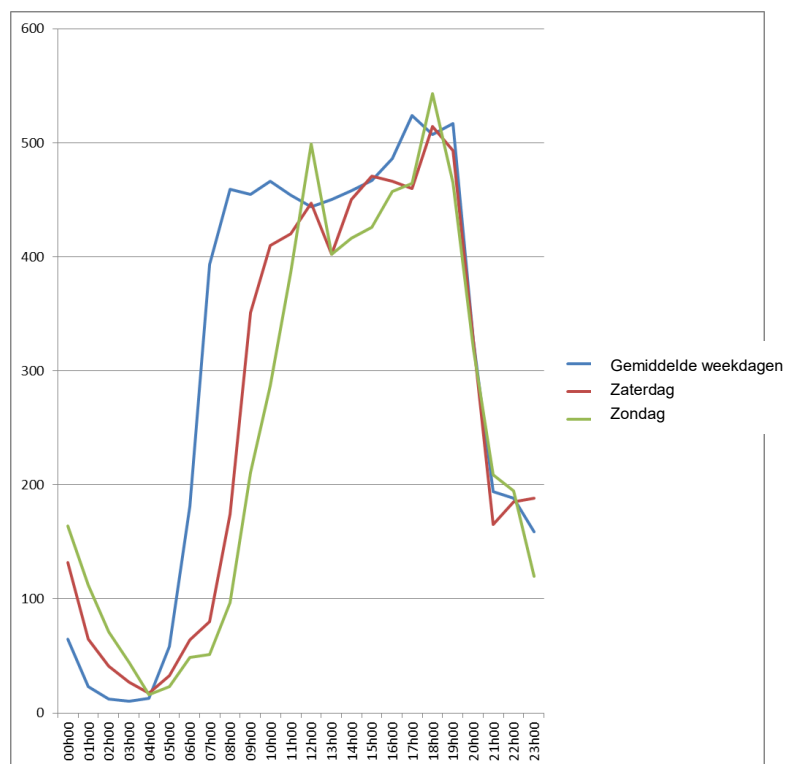
Wegen	PAE - AS (17.00-18.00 uur)
Terhulpssteenweg	3.037
Franklin Rooseveltlaan	1.979

AME heeft ook tellingen uitgevoerd tussen 08.05.2013 en 21.05.2013 langs de Terhulpssteenweg ter hoogte van het kruispunt met de Montanalaan, d.w.z. ongeveer 1 km ten westen van de site. De volgende figuren vatten de resultaten van deze tellingen samen. De resultaten worden uitgedrukt in de vorm van "assenparen".

Figuur 18: Gemiddeld verkeer per uur op 13/06/2013, uitgedrukt in assenparen, op de Terhulpssteenweg in de week en in het weekend: Verkeer in de richting van de Franklin Rooseveltlaan (Bron: AME)



Figuur 19: Gemiddeld verkeer per uur op 13.06.2013, uitgedrukt in assenparen, op de Terhulpssteenweg in de week en in het weekend: verkeer in de richting van de Waterloosesteenweg (Bron: AME)



Op basis van deze resultaten kan worden gesteld dat het verkeer op het gedeelte van de Terhulpssteenweg door het Ter Kamerenbos ongeveer 300 tot 500 voertuigen/uur in elke richting bedraagt tussen 8.00 en 20.00 uur, zowel op weekdagen als in het weekend. Voor 8 uur 's morgens en na 8 uur 's avonds neemt het verkeer op de Terhulpssteenweg sterk af.

In de richting van Franklin Roosevelt wordt op weekdays om 08.00 uur een verkeerspiek waargenomen.

2.3.4. Verkeer in 2018

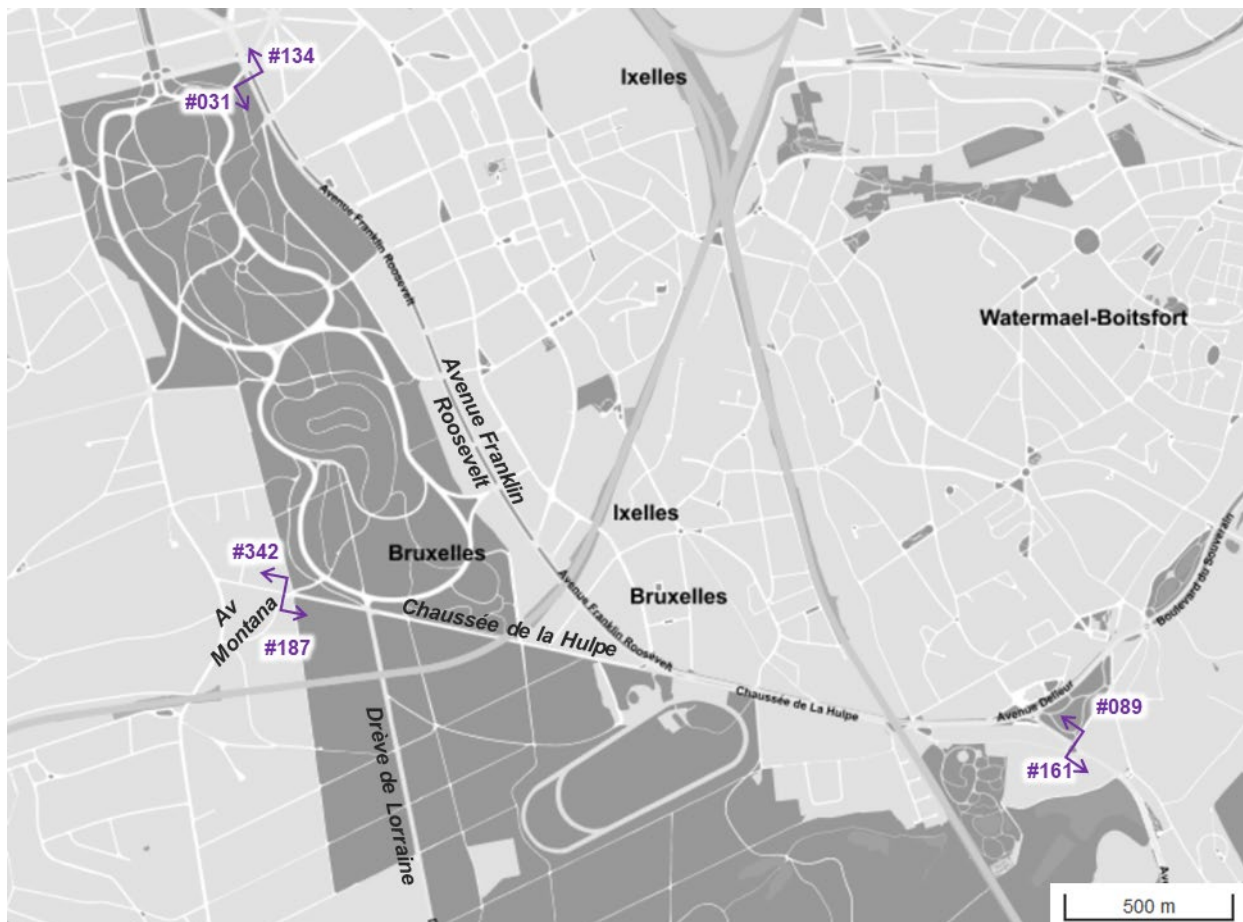
In 2018 werden nieuwe tellingen uitgevoerd door het bureau AME in het kader van de vijfjaarlijkse telling door het Gewest. De resultaten van de tellingen die het dichtst bij de site uitgevoerd werden, werden ter beschikking gesteld door Brussel Mobiliteit.

- ◇ Posten 031-134: van 16.11.2018 tot 22.11.2018 - videotelling (totaal voertuigen)
- ◇ Posten 187-342: van 11.01.2018 tot 24.01.2018 - pneumatische telling (assenparen)
- ◇ Posten 089-161: van 21.02.2018 tot 27.02.2018 - pneumatische telling (assenparen)

Een deel van de telposten van 2018 werden op andere locaties ingeplant dan in 2013:

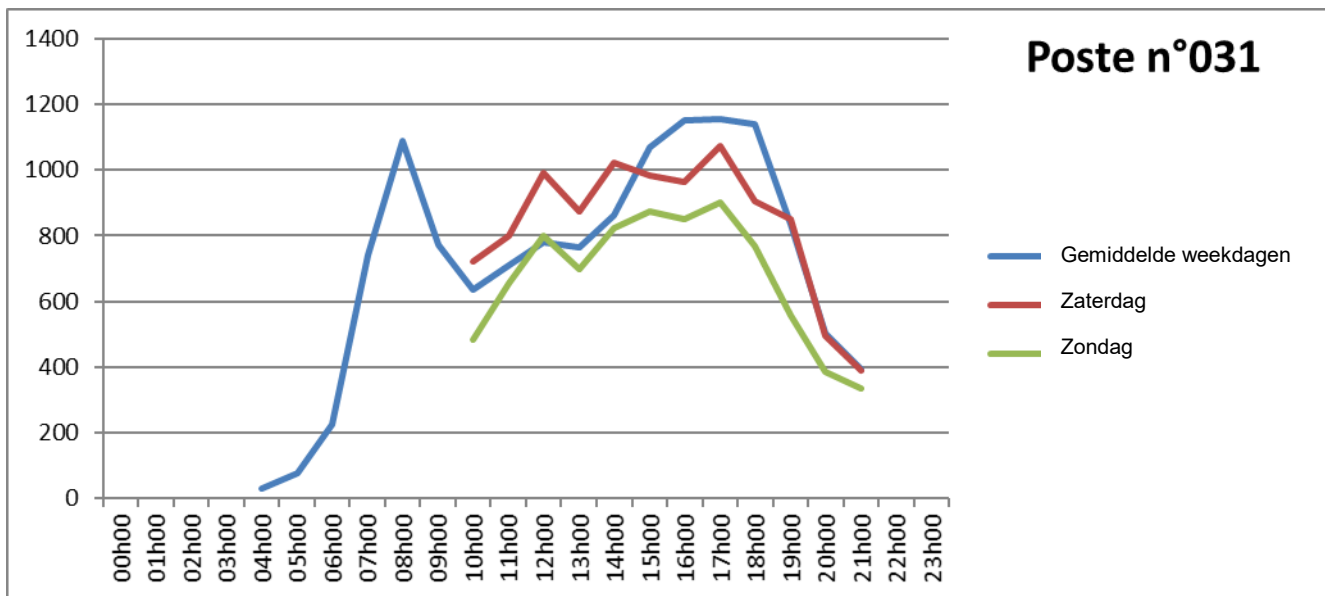
- ◇ Er zijn geen gegevens voor 2013 voor de posten 031-134.
- ◇ Er zijn gegevens van 2013 voor de posten 187-342 (nabij de Montanalaan).
- ◇ In 2018 werd de situatie aan de Terhulpsesteenweg/Fr. Rooseveltlaan niet geanalyseerd. Ook de stromen 2013 en 2018 kunnen niet direct met elkaar vergeleken worden.

Figuur 20: Telposten 2018



De volgende figuren vatten de resultaten van deze tellingen per post samen.

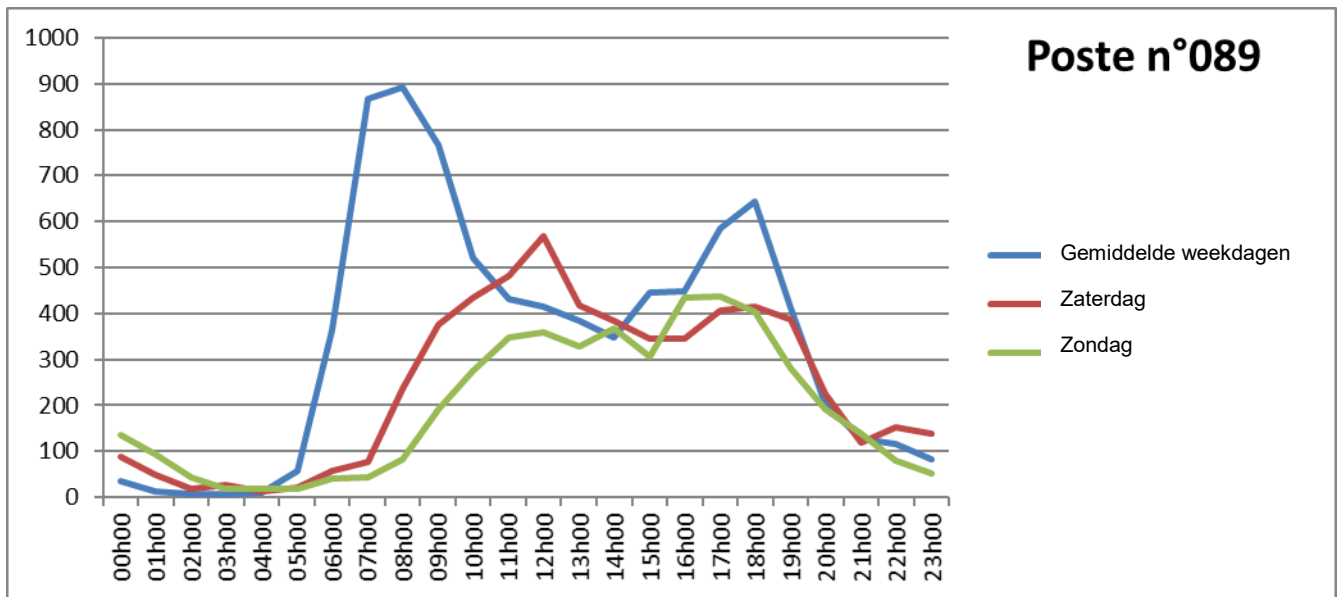
Figuur 21: Post 031: Gemiddeld verkeer per uur, uitgedrukt in totaal aantal voertuigen, in de week en in het weekend (Bron: AME)



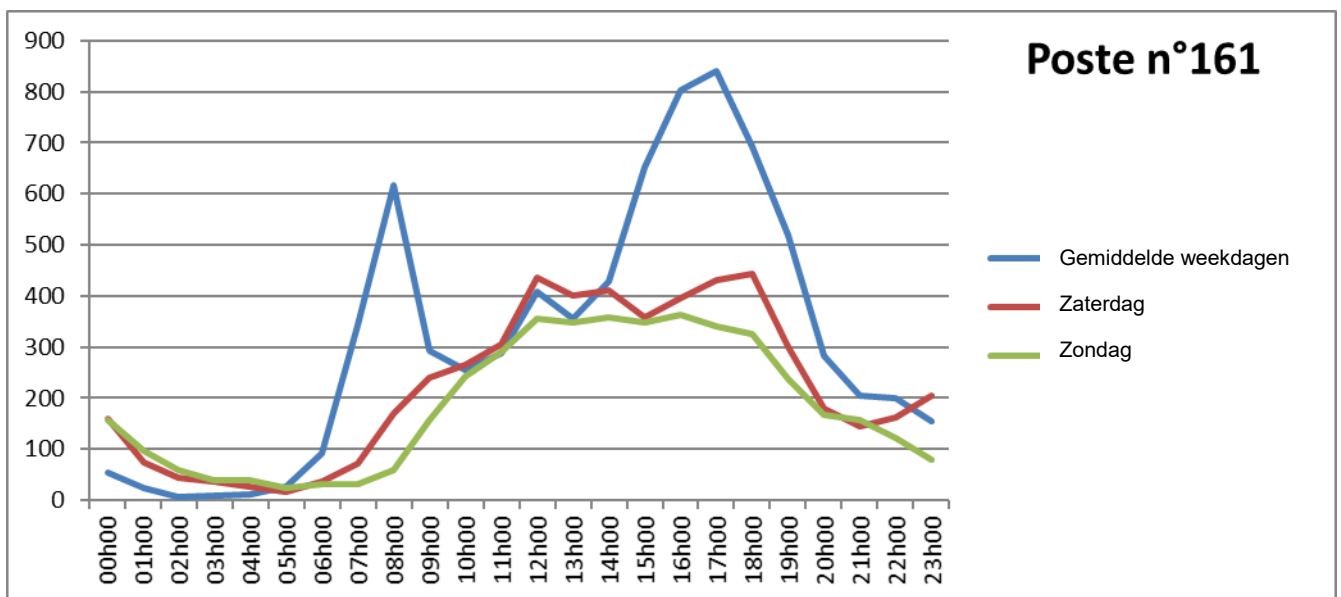
Figuur 22: Post 134: Gemiddeld verkeer per uur, uitgedrukt in totaal aantal voertuigen, in de week en in het weekend (Bron: AME)



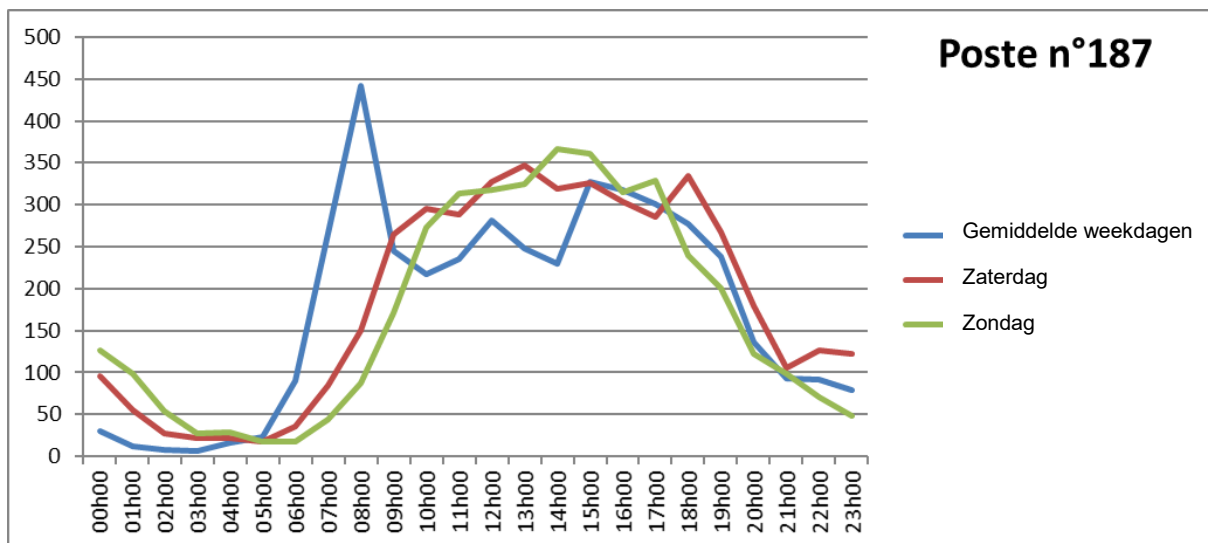
Figuur 23: Post 089: Gemiddeld verkeer per uur, uitgedrukt in assenparen, in de week en in het weekend
 (Bron: AME)



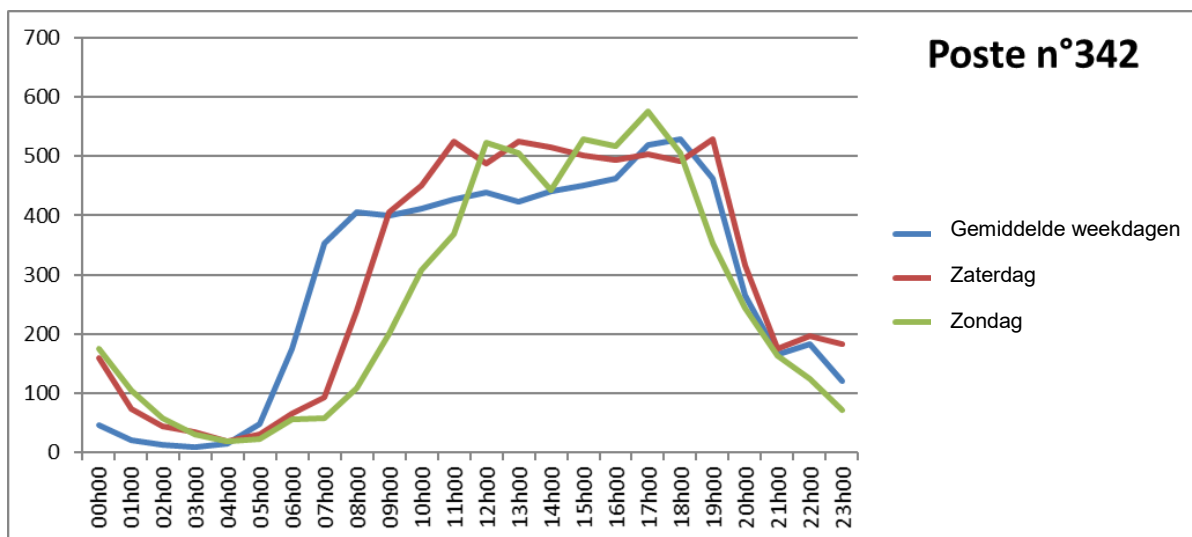
Figuur 24: Post 161: Gemiddeld verkeer per uur, uitgedrukt in assenparen, in de week en in het weekend
 (Bron: AME)



Figuur 25: Post 187: Gemiddeld verkeer per uur, uitgedrukt in assenparen, in de week en in het weekend (Bron: AME)



Figuur 26: Post 342: Gemiddeld verkeer per uur, uitgedrukt in assenparen, in de week en in het weekend (Bron: AME)



Op basis van deze resultaten kan worden gesteld dat het verkeer op het gedeelte van de Terhulpssteenweg door het Ter Kamerenbos ongeveer 300 tot 500 voertuigen/uur in elke richting bedraagt tussen 8.00 en 20.00 uur, zowel op weekdagen als in het weekend. Voor 8 uur 's morgens en na 8 uur 's avonds neemt het verkeer op de Terhulpssteenweg sterk af. In de richting van Franklin Roosevelt wordt op weekdagen om 08.00 uur een verkeerspiek waargenomen. Deze resultaten zijn dus vergelijkbaar met die van 2013.

2.3.5. Parkeren en verkeer ter hoogte van het parkeerterrein en het compensatiegebied

Momenteel is het parkeren in het niet-beboste deel van het parkeerterrein slechts gedeeltelijk georganiseerd. De parkeerplaatsen zijn niet gemarkeerd op de grond. Er is geen rijrichting bepaald. De snelheid is er beperkt tot 5 km/u. Er is ook geen bufferzone om de gevolgen voor het verkeer op de Terhulpssteenweg tijdens drukke perioden te beperken. Auto's en motorfietsen zijn niet gescheiden van voetgangers en fietsers.

De parkeergebieden worden afgebakend door Heras-hekken. De parking is voornamelijk georganiseerd in lanen, met aan weerszijden loodrecht op de laan geparkeerde voertuigen. De lanen zijn niet gelijkmatig verdeeld, zodat in sommige lanen slechts één rij staanplaatsen achter elkaar is toegestaan in plaats van één rij aan elke kant.

Figuur 27: Orthofoto 2019 van de parking – organisatie van de parking



Foto 16: Zicht op het parkinggebied (28.11.2020)



Zicht vanuit het noorden



Zicht vanuit het oosten

De nummers van de lanen en staanplaatsen zijn bijgevoegd. Er zij op gewezen dat de nummering het niet mogelijk maakt het aantal staanplaatsen te beoordelen (de nummers van de staanplaatsen liggen zeer dicht bij elkaar en kunnen niet in aanmerking worden genomen, de nummering loopt niet door en er is evenmin een laannummer).

Er zijn ongeveer 240 beschikbare plaatsen. Hiervan is 1 plaats gemarkeerd als gereserveerd voor personen met beperkte mobiliteit (PBM). Op het moment van de bezoeken waren deze plaatsen echter ingenomen door Heras-hekken en een veiligheidsmast.

Foto 17: Organisatie van het parkinggebied (28.11.2020)



Voorbeeld van laan



Voorbeeld van laanr.



Voorbeeld van plaatsnummer

Foto 18: Parkinggebied: PBM-plaatsen (28.11.2020)



Ten zuiden van de site is een fietsenstalling voorzien met Heras- en Nadar-hekken. Er zijn 27 beschikbare plaatsen. Er wordt weinig gebruik van gemaakt, hoewel er in de verschillende zones van de parking fietsen zijn waargenomen, bevestigd aan bomen, Heras-hekken of palen.

Foto 19: Zicht op de fietsenstallingszone (28.11.2020)



Figuur 28: Schema van fietsparkeerplaatsen

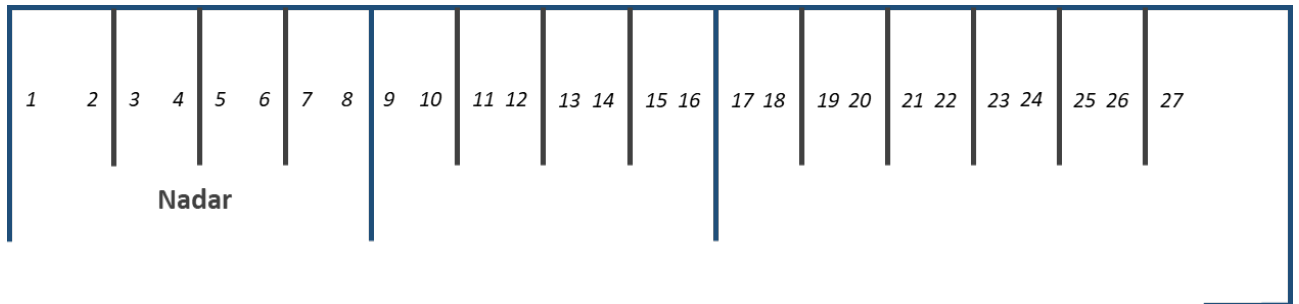


Foto 20: Voorbeeld van wildparkeren van fietsen (28.11.2020)



Naast de fietsenstalling is een motorparkeerplaats aangegeven. Dit gebied is ontoegankelijk gemaakt door de Heras-hekken die waarschijnlijk zijn geplaatst in het kader van de lopende werkzaamheden aan het onroerend erfgoed van de hippodroom.

Foto 21: Zicht op de parkeerzone voor motorfietsen (28.11.2020)



In het kader van dit MER werden er waarnemingen verricht met betrekking tot de bezettingsgraad:

- ◇ 28.11.2020: zaterdag 14.00 tot 15.00 uur, zonnige dag, periode van gezondheids crisis waarin niet-essentiële winkels, horeca, overdekte culturele activiteiten gesloten zijn
- ◇ 06.01.2021: woensdag 13.00-1.15 uur, bewolkte dag - koud, met lichte regen, in een periode van gezondheids crisis waarin de winkels open zijn, maar horeca en overdekte culturele activiteiten gesloten zijn

De resultaten kunnen als volgt worden samengevat:

Tabel 4: Verzadiging van de hippodroomparking

Waarnemingsperiode	Beschrijving	Voertuigen	Motor	Fietsen
28.11.2020 en 06.01.2021	Beschikbare plaatsen	+/- 240		27
28.11.2020, 14.00 uur	Bezette plaatsen	136 LV	0	2 +2 wildparkeerders
	Verzadigingsgraad	60%	Niet relevant	15% (inclusief wildgeparkeerde fietsen)
28.11.2020, 14.45 uur	Bezette plaatsen	194 LV	0	Ongewijzigd t.o.v. 14.00 uur
	Verzadigingsgraad	85%	Niet relevant	15%
06.01.2021, 13.00 uur	Bezette plaatsen	32 LV 1 VW	0	0
	Verzadigingsgraad	15%	Niet relevant	0%

LV: lichte voertuigen, VW: vrachtwagens

Het compensatiegebied is van zijn kant volledig bebost.

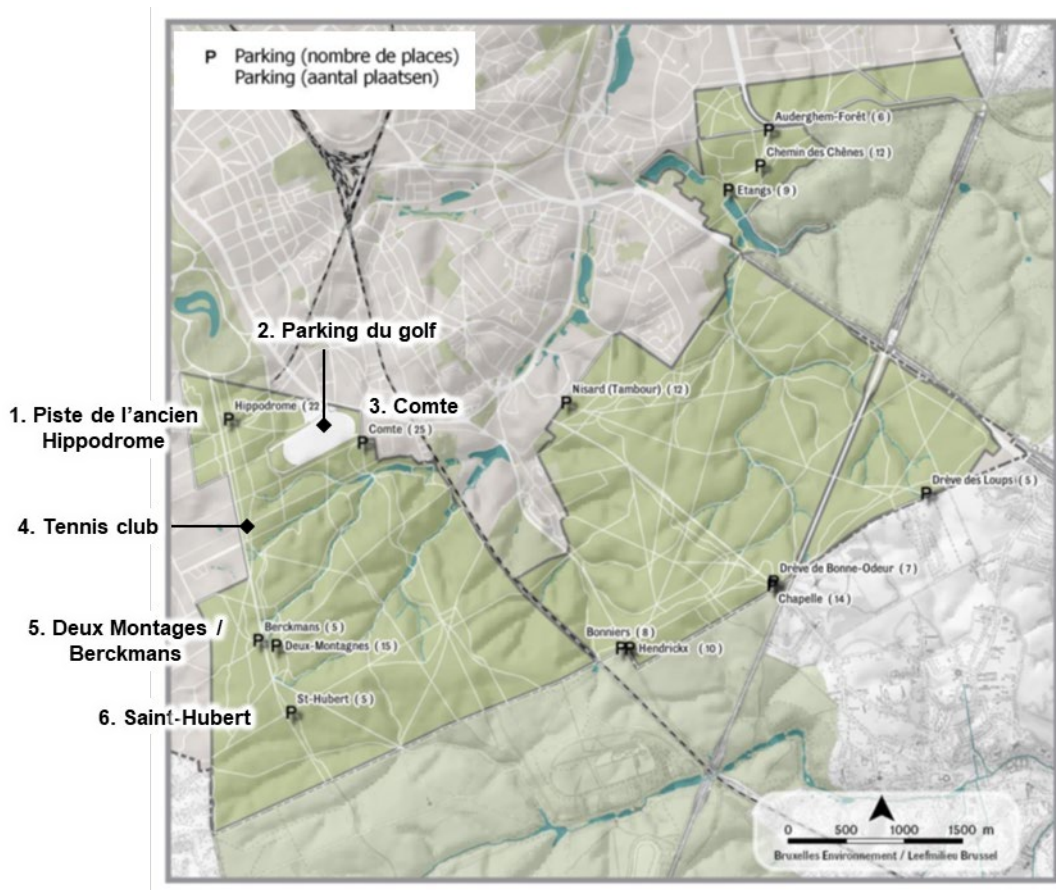
2.3.6. Parkeren langs de openbare weg

Er zijn geen parkeerplaatsen langs de Terhulpssteenweg ter hoogte van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde. De dichtstbijzijnde plaatsen bevinden zich op de Colombialaan en de Franklin Rooseveltlaan.

2.3.7. Parkeren buiten de openbare weg

Op de volgende figuur is de ligging aangegeven van de parkings buiten de openbare weg die deel uitmaken van het beheerplan van het Zoniënwood, alsmede van de andere parkings buiten de openbare weg in de nabijheid van de hippodroom. De parkings "Twee Bergen" en "Berckmans" werden echter in januari 2021 gesloten.

Figuur 29: Parking toegankelijk voor de gebruikers van het Zoniënwoud (Bron: Beheerplan van het Zoniënwoud + aantekeningen ABV)



Elk daarvan heeft tijdens de voorbereiding van het MER het voorwerp uitgemaakt van waarnemingen (op 28.11.2020 en/of 06.01.2021 - zie de beschrijving van de waarnemingsvoorwaarden bij punt 2.3.5), die in dit deel nader worden toegelicht.

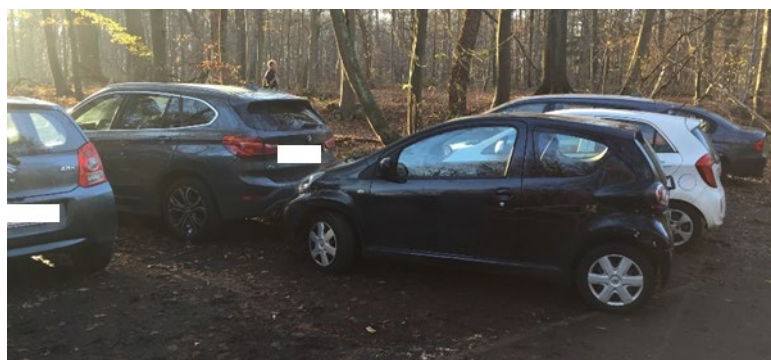
1. Piste van de voormalige hippodroom

Het beheerplan van het Zoniënwoud geeft een parkeer capaciteit van 22 plaatsen aan voor de parkeerplaats bij de piste van de voormalige hippodroom - Renbaanlaan in Ukkel. Bij de bezoeken in het kader van deze studie is een capaciteit van 36 plaatsen vastgesteld.

De verzadigingsgraad werd beoordeeld op 28.11.2020 om 14.55 uur. Deze bedroeg 101% (2 voertuigen achter elkaar - zie de onderstaande foto's).

Op zondag 29.11.2020, om 9.40 uur, op een bewolkte dag, bedroeg de verzadigingsgraad 57% (21 voertuigen/36 plaatsen).

Foto 22: Parking van de piste van de voormalige hippodroom – Renbaanlaan (28.11.2020)



Verder stonden op 28.11.2021 om 14.55 uur 7 voertuigen geparkeerd langs één kant van de toegangsweg, waardoor ook voor dit weggedeelte de verzadigingsdrempel werd bereikt. Dit parkeren gaat ten koste van een rijbaan, waardoor het verkeer wordt beperkt tot één rijrichting tegelijk (die wordt afgewisseld naar gelang van de welwillendheid van de gebruikers).

Foto 23: geparkeerde voertuigen langs de toegangsweg (28.11.2020)



Er is dus sprake van illegaal parkeren.

Wat fietsenstallingen betreft, is er geen fietsparkeerinfrastructuur. Gebruikers bevestigen fietsen aan bomen en palen. 11 fietsen waren aanwezig in de directe omgeving van de parking tijdens de waarneming van 28.11.2020, om 14.55 uur.

Foto 24: Parking van de piste van de voormalige hippodroom – Renbaanlaan: Fietsparkeren (28.11.2020)



Er is geen voorbehouden plaats voor motorfietsen. 2 voertuigen werden aangetroffen op 28.11.2020 om 14.55 uur, geparkeerd op 1 autostaanplaats.

Foto 25: Parking van de piste van de voormalige hippodroom – Renbaanlaan: geparkeerde motorfietsen (28.11.2020)



2. Golf

De parking van het golfterrein is niet langer toegankelijk. Deze is permanent gesloten omdat hij in het Natura 2000-gebied ligt.

Foto 26: Voormalige parking van het golfterrein (06.01.2021)



Foto 27: Parking van het golfterrein: fietsparkeerplaatsen (06.01.2021)



Foto 28: Golf: toegang in herstelling (06.01.2021)



Uitzicht op de toegang vanaf de Terhulpssteenweg

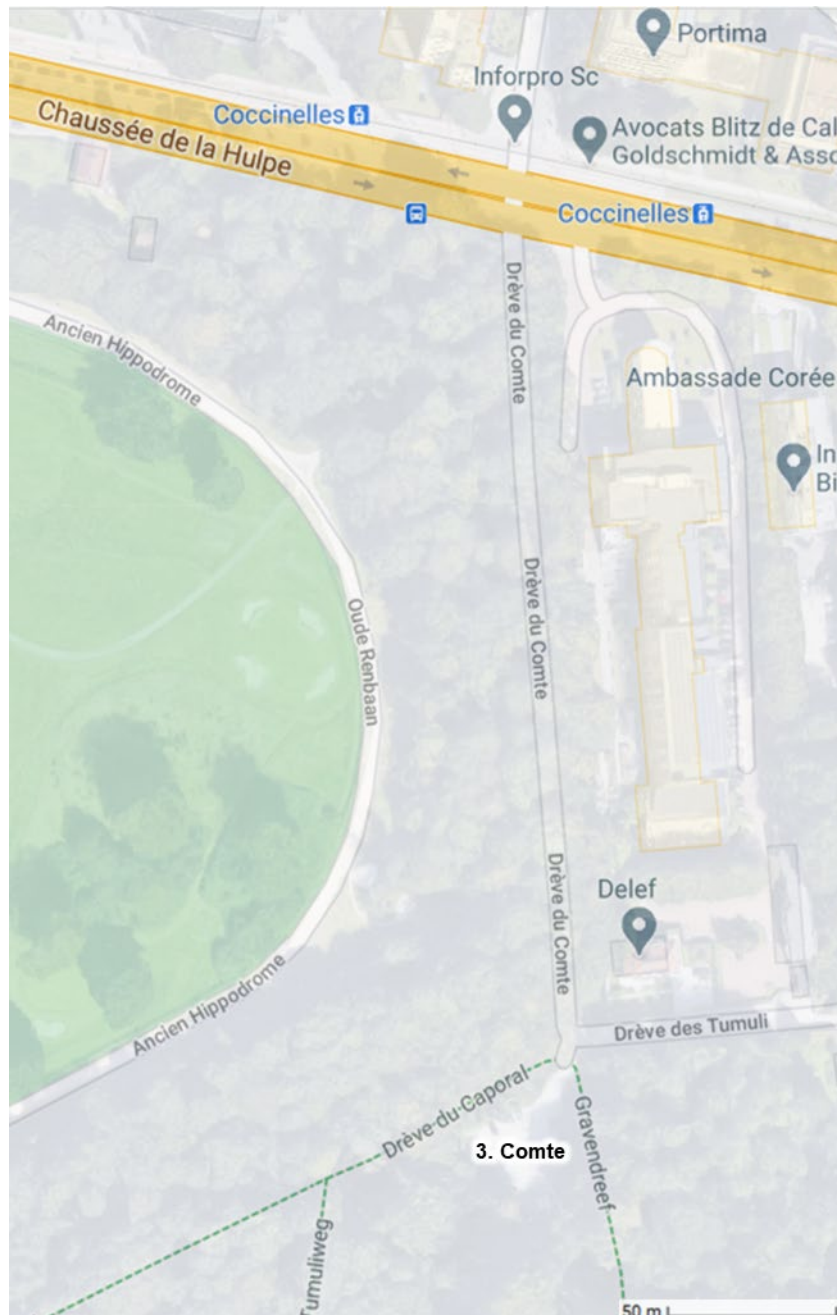


Zicht op de tunnel in herstelling en zicht vanaf het golfterrein

3. Gravendreef

De parking van de Gravendreef bevindt zich aan het kruispunt van de Gravendreef en de Tumulidreef.

Figuur 30: Ligging van de parking van de Gravendreef



Het beheerplan van het Zoniënwoud geeft een parkeercapaciteit van 25 plaatsen aan. Bij de bezoeken in het kader van deze studie is een capaciteit van 40 plaatsen vastgesteld.

De verzadigingsgraad werd beoordeeld op 28.11.2020 om 15.30 uur. Deze bedroeg 100%.

20 voertuigen stonden geparkeerd aan de rand van de Gravendreef, waarmee het verzadigingspunt was bereikt.

10 voertuigen stonden geparkeerd langs het trottoir van de Tumulidreef - waaronder 1 Cambio - waardoor het verzadigingspunt was bereikt.

Foto 29: parking van de Gravendreef (28.11.2020)



Foto 30: geparkeerde voertuigen in de Gravendreef (28.11.2020)



Foto 31: geparkeerde voertuigen in de Tumuldreef (28.11.2020)



Wat fietsenstallingen betreft, is er geen fietsparkeerinfrastructuur. De gebruikers bevestigen de fietsen aan de aanwezige palen. 9 fietsen waren aanwezig in de directe omgeving van de parking tijdens de waarneming van 28.11.2020, om 15.30 uur. Er bevonden zich een fiets en twee steps ter hoogte van het kruispunt van de Terhulpssteenweg en de Gravendreef.

Foto 32: parking van de Gravendreef: Fietsparkeren (28.11.2020)



Er is geen plaats gereserveerd voor motorfietsen. Zij parkeren op het voetpad van de Tumulidreef of bij paaltjes op de parking (3 voertuigen aangetroffen op 28.11.2020 om 15.30 uur).

Foto 33: parking van de Gravendreef: geparkeerde motorfietsen (28.11.2020)



4. Tennisclub

De parking van de tennisclub telt 19 privéplaatsen. De verzadigingsgraad werd beoordeeld op 28.11.2020 om 15.05 uur. 12 voertuigen stonden er geparkeerd. Het verzadigingspercentage bedroeg dus bijna 63%.

Er zij op gewezen dat slechts 4 personen op de tennisbaan aanwezig waren. Ondanks de vermelding van privéplaatsen blijkt dus dat andere gebruikers dan de gebruikers van de tennisclub daar parkeren.

Foto 34: Parking van de tennisclub (28.11.2020)



Tegelijkertijd waren 5 voertuigen geparkeerd langs de toegangsweg, op een totaal van 6 mogelijke plaatsen.

Foto 35: Parkeren langs de toegangsweg naar de parking (28.11.2020)



Er werden geen fietsen of motorfietsen waargenomen.

5. Twee Bergen/Berckmans

De parking is sinds eind 2020 definitief niet langer toegankelijk voor het publiek. Dit besluit maakt deel uit van het beheerplan voor het Zoniënwoud, dat tot doel heeft de recreatieve druk in het hart van het bos te verminderen en zo de rust te bewaren die nodig is voor het behoud van de biodiversiteit, vanwege de status van Natura 2000.

De gebruikers worden verzocht gebruik te maken van de parkings van de hippodroom, de piste van de voormalige hippodroom en de parking van de Gravendreef.

Het is betreurenswaardig dat deze informatie niet duidelijk is aangegeven voor automobilisten, die moeten stoppen en naar de borden moeten lopen om te weten te komen waarom de parkings gesloten zijn en welke alternatieven er zijn. De verkeersborden die de aanwezigheid van een parking aan beide zijden aanduiden, zijn namelijk nog steeds aanwezig (zie foto hieronder). Bovendien heeft de pers er pas op 06.01.2021 melding van gemaakt en heeft Leefmilieu Brussel het nieuws pas op 04.01.2021 opgepikt.

Foto 36: Parking Twee Bergen/Berckmans (06.01.2021)



Aan weerszijden van de Lorrainedreef, tussen de bomen, werd wildparkeren vastgesteld, goed voor **83 lichte voertuigen** op het moment van de waarnemingen op 28.11.2020 om 15.50 uur. Agenten komen langs om bekeuringen uit te schrijven.

Foto 37: Wildparkeren van voertuigen (28.11.2020)



6. Saint Hubert

De parking is niet langer toegankelijk voor het publiek.

Toekomstige ontwikkeling

Leefmilieu Brussel kondigde 04.01.2021 op zijn portaal het volgende aan:

- ◇ **Er zullen fietsenstallingen ingericht worden op de hippodroomparkings**, de piste van de voormalige hippodroom (Renbaanlaan) en Graven.
- ◇ Op ongeveer een kilometer afstand van de gesloten parkings (Twee Bergen/Berckmans) wordt aan de Middenhutlaan in het Vlaams Gewest nog een parkeerterrein ontwikkeld, met plaats voor 86 voertuigen.

Binnen een straal van 200 m van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde zijn er geen andere openbare parkeerplaatsen.

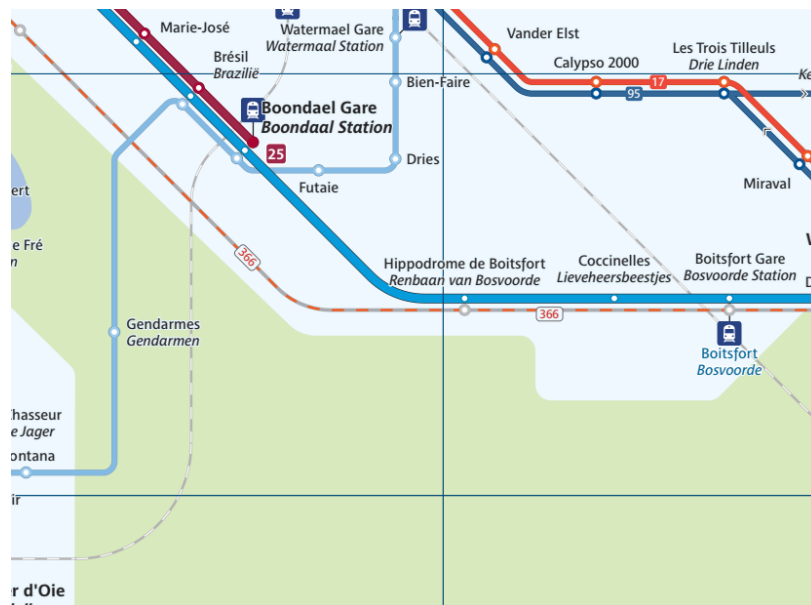
2.3.8. Openbaar vervoer

De bereikbaarheid van de voormalige hippodroom van Bosvoorde met het openbaar vervoer kan worden geschat op basis van de bereikbaarheidszoning die door de GSV in haar Titel VIII is uitgevoerd. De site is er in zone B opgenomen, wat betekent dat ze goed bereikbaar is met het openbaar vervoer. Deze bestemming is gekoppeld aan de aanwezigheid van openbaarvervoerinfrastructuur binnen een bepaalde straal.

Vlaktbij de voormalige hippodroom bevinden zich de haltes "Hippodroom van Bosvoorde" en "Lieveheersbeestjes", bediend door tramlijn 8 (Louiza - Roodebeek) en TEC buslijn 366 (Court-St-Etienne - Rixensart - Ixelles/Elsene).

Verder ligt de voormalige hippodroom ook op ongeveer 500 m van het station van Boondaal en op ongeveer 250 m van het station van Bosvoorde.

Figuur 31: Uittreksel van het plan van het MIVB-netwerk (Bron: MIVB)



2.3.9. Toegang voor voetgangers en fietsers

De voormalige hippodroom is voor voetgangers toegankelijk via verschillende ingangen langs de openbare weg en via enkele bospaden.

Wat de fietsers betreft, zijn er geen paden buiten de openbare weg aangelegd ter hoogte van het gedeelte van de Terhulpssteenweg dat in het verlengde van de Franklin Rooseveltlaan ligt. Langs de Franklin Rooseveltlaan treffen we een fietspad buiten de openbare weg aan.

Aan beide zijden van de Terhulpssteenweg liggen voetpaden, waarvan sommige in slechte staat verkeren. Bovendien heeft de Terhulpssteenweg slechts aan één kant van de weg een trottoir ter hoogte van de site.

Het parkinggebied is toegankelijk vanaf de Terhulpssteenweg en vanaf enkele boswegen (Renbaanlaan).

Er zijn geen wegen die naar het compensatiegebied leiden, afgezien van de ring van de voormalige hippodroom. Voetgangersverkeer in dit gebied is echter niet nodig.

3. SOCIAAL EN ECONOMISCH VLAK

3.1. Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand

3.1.1. Methodologie

De rechtstoestand wordt beschreven op basis van de verschillende bronnen die hieronder worden vermeld.
De feitelijke toestand is gebaseerd op bezoeken ter plaatse op 28.11.2020, 29.11.2020 en 06.01.2021.

3.1.2. Gegevensbron

Voor de uitwerking van dit hoofdstuk werden de volgende bronnen geraadpleegd:

- ◇ Brugis: <https://mybrugis.irisnet.be>
- ◇ Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, 2018
- ◇ Algemene beleidsverklaring van de Brusselse regering 2019-2024

3.1.3. Studieperimeter

Het voor dit thema in aanmerking genomen geografische gebied is:

- ◇ De perimeter van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP;
- ◇ De voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde.

Figuur 32: Perimeters van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP (in het rood) en de studieperimeter (in het blauw) voor het thema Sociaal en economisch vlak



3.1.4. Ervaren moeilijkheden

/

3.1.5. Elementen waarmee rekening werd gehouden voor de bepaling van het ontwikkelingsscenario

De activiteiten die plaatsvinden op de voormalige hippodroom hebben niet langer een parkeerterrein om hun bezoekers op te vangen. Dit gebrek aan parkeergelegenheid zal waarschijnlijk leiden tot een daling van het aantal bezoekers van de site en bijgevolg economische en sociale gevolgen hebben.

3.2. Overzicht van de bestaande rechtstoestand

3.2.1. Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)

In het GPDO wordt de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde aangemerkt als een van de 5 recreatiecentra op gewestelijk niveau. Het is de bedoeling dat het "een gewestelijk recreatie- en didactisch centrum in het thema van de natuur, onderwijs en ontspanning" wordt.

3.2.2. Algemene beleidsverklaring van de Brusselse Regering 2019-2024

De algemene beleidsverklaring van de Brusselse regering voor de legislatuur 2019-2024 vermeldt het volgende: "Op de site van de paardenrenbaan van Bosvoorde heeft de Regering als doelstelling om, in harmonie met de Natura 2000-omgeving en met de omwonenden, de ontwikkeling van een didactisch en gezinscentrum te voltooien, waar alle Brusselaars terecht kunnen. Daartoe verbindt de Regering zich ertoe om spoedig de investeringen te verwezenlijken die noodzakelijk zijn om de site toegankelijk te maken voor het publiek en de openbare ruimte erond te verbeteren, waarbij de overheid opnieuw een plaats moet krijgen in de opzet en de sturing van het project."

3.2.3. Beheerplan van het Zoniënwoud

In het beheerplan van het Zoniënwoud staat: "De oude renbaan van Ukkel-Bosvoorde is onlosmakelijk verbonden met de geschiedenis van Brussel, en leeft voort in de herinneringen van de inwoners. Dit uitgestrekte terrein ligt op het raakvlak van het Zoniënwoud en de zuidelijke wijken van de hoofdstad. Gedurende meer dan een eeuw speelde het een belangrijke sociale en recreatieve rol voor liefhebbers van paardenrennen, wandelingen in het woud en andere culturele en sportieve vormen van ontspanning. Sinds hier niet langer aan paardensport wordt gedaan (1995) en het opmerkelijke erfgoed in verval raakte, is het prestige van de renbaan er geleidelijk op achteruitgegaan (DROHIME INVEST, 2015).

Voor de sanering van het terrein heeft het Gewest, via de Maatschappij voor Verwerving van Vastgoed (MVV) - erfpachter van de site en inmiddels omgedoopt tot Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) -, in 2013 beslist de restauratie "gesloten ruwbouw" van de drie meest prestigieuze gebouwen van de site op zich te nemen. De MVV (MSI) vertrouwdde overigens de concessie van de site voor 15 jaar (met ingang in 2014) toe aan VO Group, met de opdracht hier een park voor actieve vrijetijdsbesteding te ontwikkelen, dat zich richt tot een breed publiek dat meerdere generaties omspant. De firma Drohme Invest, dochteronderneming van VO Group, ontwikkelt vandaag dit project, "Drohme Melting Park" genoemd (DROHIME INVEST, 2015).

De bosdienst van Leefmilieu Brussel beheert slechts een deel van de beboste oppervlakten (cf. kaart 2.3). Een overeenkomst die het Gewest, de MSI, de concessiehouder en LB verbindt, zou de grenzen voor interventies van LB en van de concessiehouder op het vlak van het beheer van de boszone (in de zin van het PRAS) officieel moeten vastleggen."

3.2.4. Structuurvisie van het Zoniënwoud, 2008

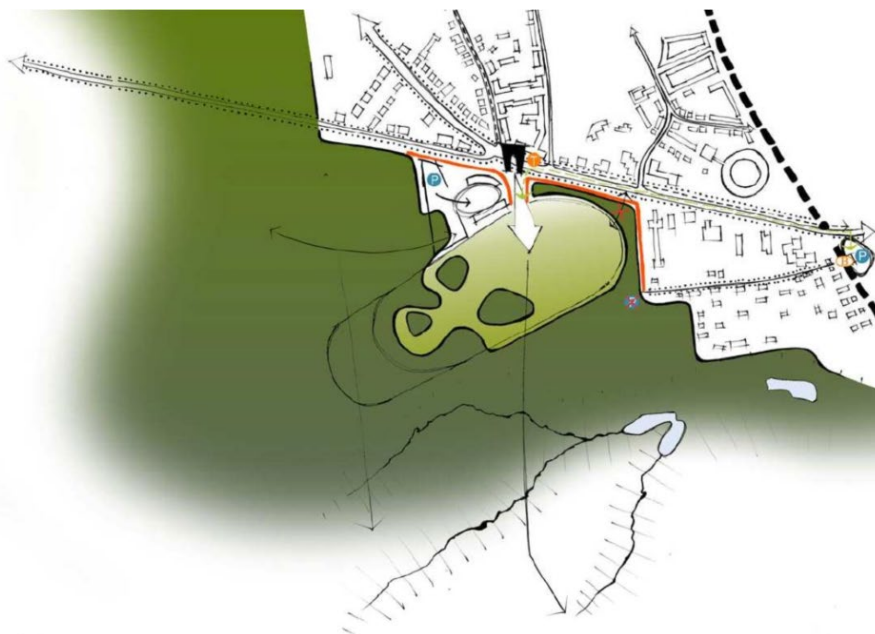
De **Structuurvisie van het Zoniënwoud** werd in grote lijnen uiteengezet bij punt 1.2.11.

Voor de hippodroom van Bosvoorde identificeert de visie een "bestaande dynamiek inzake herbestemming naar een gemengd gebied voor cultuur, sport, recreatie en horeca". Ze stelt als thema, doelgroep en mogelijke invulling het volgende voor:

- ◇ "natuur- en stadseducatie, inspelend op de scherpe rand tussen Brussel en het Zoniënwoud;
- ◇ gericht op gezinnen, jeugd en scholieren;
- ◇ organisatie van stads- en bosklassen;

- ◇ *mogelijke invullingen zijn: jeugdherberg, speel- en kampeerweide, educatief en avontuurlijk natuurpark, groene parking, ontvangstplein, ecoresto met eigen ecologische tuin en kwekerij, tribune als lesaula met zicht over het natuurpark enz."*

Figuur 33: Schema van de toegangspoort Hippodroom Watermaal-Bosvoorde (Structuurvisie van het Zoniënwood, 2008)



De visie schuift een actieplan naar voren om de verschillende maatregelen uit te voeren die in het document bepaald worden. Elke actie wordt in beknopte vorm toegelicht in de vorm van fiches die elk een doelstelling van de actie en een korte toelichting bevatten. Voor de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde zijn drie acties vastgesteld met een verschillende prioriteit, gericht op de algemene doelstelling om onthaalpoorten te creëren. Deze acties zijn de volgende:

- ◇ De opmaak van een inrichtingsplan (voltooid eind 2020);
- ◇ De herbestemming van de hippodroom (prioriteit: hoog). Het doel van deze actie is de groene herbestemming van de hippodroom als een integraal deel van het Zoniënwood;
- ◇ De realisatie van de poort (prioriteit: gemiddeld). Deze actie beoogt de inrichting van de hippodroom als recreatieve poort.

3.2.5. Masterplan voor de inrichting van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde

Begin november 2020 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het Masterplan goedgekeurd dat de herontwikkeling van het project van de hippodroom vastlegde.

Bij de herinrichting van de site moeten drie belangrijke resultaten worden bereikt:

- ◇ De restauratie van het bouwkundig erfgoed van de hippodroom
- ◇ De aanleg van een lineair park (voormalige piste)
- ◇ De ontplooiing van sociaal-recreatieve en sportieve activiteiten (speelplein, recreatieweide, golf en minigolf, boomtoppenparcours)

Het Masterplan vermeldt de volgende intenties:

"Het project voorziet een geïntegreerd beheer van alle voorzieningen, functionaliteiten en diensten die op de site worden aangeboden. Het aanbod zal gediversifieerd zijn, met een evenwicht tussen recreatieve, economische en natuur/biodiversiteitsbehoeften, waar elke doelgroep zijn gading in vindt."

"Het geheroriënteerde project is bedoeld om gezinnen, schoolkinderen, natuurverenigingen en omwonenden, cultuur- en erfgoedliefhebbers, maar ook bedrijven, ngo's en organisaties uit het middenveld te verwelkomen. Het nieuwe project zal voldoen aan de verwachtingen van de verschillende beoogde doelgroepen. Met deze diversiteit aan benaderingen, verwachtingen, kennis en culturen zal rekening worden gehouden in de voorgestelde bezoekerservaringen en in het beheer van de toegang tot de site."

"Aangezien niet alle bezoekers in de eerste plaats gefocust zijn op het behoud van het Zoniënwoud en het respect voor de natuurlijke omgeving, biedt het programma bewustmakingsmogelijkheden voor een divers publiek, een uitnodiging om de natuur beter te leren kennen en vervolgens te respecteren."

"Een van de essentiële functies van de Hippodroom als Poort tot het woud is het bieden van een ludieke en educatieve ontdekkingservaring die een divers publiek sensibiliseert voor biodiversiteit en respect voor de natuur. Hiervoor wordt het volgende ontwikkeld: een tentoonstellingsruimte in het Woudhuis, activiteiten langs de piste en in het educatieve gedeelte van de speeltuin, didactische panelen aan de vertrekpunten van de boswandelingen en tot slot een geconnecteerd parcours, in de vorm van een internetplatform of een applicatie ter ondersteuning van de bezoekerservaring."

"Op de speeltuin wordt een specifieke ruimte ingericht die in het verlengde ligt van de bezoekerservaring van het Woudhuis. Het is de bedoeling om een unieke plek te creëren waar kinderen vrij met de natuur kunnen omgaan, waar ze kunnen leren door te experimenteren en avonturen kunnen beleven. Het natuurlijke en wilde aspect zal niet alleen behouden blijven, maar ook versterkt worden om het mysterie te benadrukken en de nieuwsgierigheid te prikkelen (stronken, hakhout, dood hout ...). De ruimte zal bestaan uit enerzijds een zintuiglijk en speels parcours en anderzijds een ontvangst- en workshopzone."

"De installatie van lichte uitrustingen langs de piste, zoals speeltoestellen en didactische structuren, zal helpen om gezinnen, scholen, jeugdbewegingen enz. te verwelkomen. Het meubilair zal mogelijkheden bieden voor rust, picknicks, ontmoetingen enz. De onmiddellijke aanwezigheid van het woud en de bosrand opent verschillende mogelijkheden voor natuurobservatie en milieueducatie. De activiteiten en de uitrustingen moeten het woud en de natuur respecteren."

"Een multidisciplinair team zal het publiek verwelkomen en begeleiden met een gepaste en innovatieve pedagogische inhoud. De bezoekerservaring in het Woudhuis, in het educatieve gedeelte van de speeltuin en rond de piste bestaat uit activiteiten die gebaseerd zijn op immersie, zintuiglijke waarneming en begrip van het ecosysteem. De partners van het project zullen in samenwerking met de verenigingen en de gemeenten een activiteitenprogramma uitwerken: geleide (thematische) bezoeken in het woud, markten of ruilbeurzen van zaden en planten, tentoonstellingen, dagen van het Zoniënwoud, burgerwetenschappelijke natuurobservatie ('citizenscience'), educatieve en sportieve spelletjes en evenementen enz."

Figuur 34: Inrichtingsplan van de site



3.3. Overzicht van de bestaande feitelijke toestand

De site is gelegen aan de rand van het Zoniënwood in een gebied dat hoofdzakelijk bestemd is voor huisvesting en kantooractiviteiten.

Een deel van het parkinggebied wordt gebruikt als parkeerplaats

- ◇ voor de wandelaars in het Zoniënwood;
- ◇ voor de bezoekers van het DROHME-project.

Deze parking is momenteel gratis.

Op de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde vinden momenteel de volgende activiteiten plaats:

Brussels Drohme Golf Club

De Brussels Drohme Golf Club ligt in het midden van de voormalige paardenrenbaan en beschikt over een 9-holes parcours en een driving range. De club heeft 1.000 leden. Naast het golfparcours beschikt de club over een academie, een golfwinkel, een secretariaat en een clubhuis met een restaurant met 70 tot 100 zitplaatsen binnen en, in het seizoen, 75 zitplaatsen op het terras.

Gokdorp

In het Gokdorp worden verschillende activiteiten georganiseerd.

- ◇ Activiteiten voor het 'grote publiek': appelfeest, erfgoeddagen, apero, beurs, kerstmarkt, rommelmarkt enz.
- ◇ Sportactiviteiten zoals nordic walking, oriëntatiewandeling enz.
- ◇ Seizoensgebonden activiteiten zoals de verkoop van kerstbomen of de aanwezigheid van foodtrucks
- ◇ Privé-activiteiten

De Grote Tribune

De zalen worden gebruikt voor de organisatie van:

- ◇ Seminars, vergaderingen, conferenties, tentoonstellingen, teambuildings, diners, verjaardagen, kleinschalige muzikale activiteiten (jazz, klassiek, ...) enz.;
- ◇ Terugkerende sportactiviteiten zoals pilates, yoga, ...

Weeggebouw

Het restaurant "le Jardin du Pesage" is in dit gebouw gevestigd.

Het compensatiegebied is momenteel bebost en er vinden geen specifieke activiteiten plaats.

4. BEVOLKING EN VOLKSGEZONDHEID

4.1. Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand

4.1.1. Methodologie

De rechtstoestand wordt beschreven op basis van de verschillende bronnen die hieronder worden vermeld.

De feitelijke toestand is gebaseerd op bezoeken ter plaatse die op 28.11.2020, 29.11.2020 en 06.01.2021 werden verricht.

4.1.2. Gegevensbron

Plaatsbezoeken.

4.1.3. Studieperimeter

Het geografische gebied dat voor dit thema in aanmerking genomen wordt, is de perimeter van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP.

Figuur 35: Studieperimeter (in het blauw) voor het thema Bevolking en volksgezondheid



4.1.4. Ervaren moeilijkheden

/

4.1.5. Elementen waarmee rekening werd gehouden voor de bepaling van het ontwikkelingsscenario

De sluiting van de parking heeft gevolgen voor de toegankelijkheid van de site en leidt tot een verandering in de populatie die de functies bezoekt waarvoor de parking dient.

4.2. Overzicht van de bestaande rechtstoestand

Voorwaarden van de milieuvergunning van de parking

Wat de bevolking en de volksgezondheid betreft, kan worden gewezen op de volgende voorwaarden van de MV van parking P1:

Inzake veiligheid

3.1.2. *Het is verboden om te parkeren buiten de met een grondmarkering aangeduide plaatsen of in de onmiddellijke omgeving van eventuele **nooduitgangen en toegangen voor hulpdiensten**.*

3.1.3. *Binnen de verschillende parkeergebieden zal de **snelheid van de voertuigen beperkt worden tot 5 km/u**. Op de hoofdparking P1 [...] zullen borden worden geplaatst om de bezoekers op deze verplichting te wijzen.*

[...]

3.2.2. *In voorkomend geval dient de vloermarkering van de parkeerplaatsen te worden **gecontroleerd en onderhouden**, alsook de zones waar een parkeerverbod geldt.*

[...]

4.1.1. *De parkeerplaatsen moeten duidelijk afgebakend zijn (markering op de vloer, palen enz.)*

4.1.2. *De uitgangen van de parkings en de wegen naar de uitgang moeten duidelijk aangeduid staan.*

4.1.3. *Om een voertuig in een parkeerplaats te manoeuvreren mag het niet nodig moeten zijn om een ander voertuig te verplaatsen.*

[...]

4.2.1. *De signalisatie die het verkeer in de parking regelt moet in overeenstemming zijn met de wegcode.*

4.2.2. *In de zones van parking P1 en P4 zullen er circulatiewegen voor de voetgangers voorzien worden. Deze wegen moeten heel goed herkenbaar zijn (markering op de vloer, haag enz.) en eventueel afgescheiden zijn van de andere verkeerswegen om een veilig voetgangersverkeer in de parking te verzekeren.*

4.2.3. *De parkings zijn zo aangelegd dat een voldoende zichtbaarheid van de voetgangers en de voertuigen die op de openbare weg rijden verzekerd is.*

4.2.4. *De in- en uitrit van de voertuigen moeten zodanig ingericht worden dat deze geen hinder voor de voetgangers of een al te grote bron van vertraging voor het autoverkeer kunnen vormen.*

4.2.5. *De trottoirs op straat moeten voor de in- en uitritten van de parkings op hetzelfde niveau blijven.*

4.2.6. *Wanneer de inrit van de parking uitgerust is met slagbomen of gelijkaardige hindernissen, is er een wachtstrook voorzien om het verkeer op de voetpaden en op de openbare weg niet te hinderen.*

Met name de toegang tot de hoofdparkerplaats P1 zal:

- *Een aparte ingang en uitgang hebben aan de Terhulpsesteenweg, ongeveer 30 meter uit elkaar;*
- *2 toegangsslagbomen bij de ingang en uitgang (2x2 rijstroken) met automatische opening;*
- *Een bufferzone waar minimaal 7 voertuigen voor de toegangsslagbomen kunnen worden gestald;*
- *Evenals een zone die een U-bocht mogelijk maakt stroomopwaarts van de toegangsslagbomen (met name voor taxi's en "kiss & ride"-manoeuvres).*

[...]

Inzake verlichting (in verband met lichtvervuiling voor de buurt)

Bij de aanvraag voor een gemengde vergunning werd een verlichtingsplan gevoegd (opgesteld door het bureau Radiance 35), waarmee rekening is gehouden in de milieuvergunning. Er wordt gewezen op het ontbreken van verlichting bij de totems.

4.3.1. De kunstmatige verlichting op de verschillende parkeerterreinen moet zodanig worden aangebracht dat de buurt en het bosgebied niet worden verstoord, overeenkomstig de voorwaarden van punt C.8.

4.3.2. Niettegenstaande de naleving van de voorwaarden uitgevaardigd bij punt C.5 moet de verlichting van de parking voldoende zijn om voetgangers toe te laten om zich te verplaatsen, zichtbaar te zijn en de uitgangen makkelijk te lokaliseren.

C.8. VOORWAARDEN INZAKE LICHTVERVUILING (OOK AFKOMSTIG VAN DE IN DE PASSENDE BEOORDELING AANBEVOLEN BEPERKENDE MAATREGELEN)

1. Type verlichting

Alleen de verlichting waarin het bij dit besluit gevoegde verlichtingsplan - PU122 voorziet, is toegestaan op het terrein.

Overeenkomstig het door het bureau Radiance 35 ontworpen verlichtingsplan en zijn document "Mise en lumière du Drah Ime" van juli 2007 (en volgens de aanbevelingen van de effectenstudie), moet de verlichting die op de site wordt geïnstalleerd, de volgende hoofdprincipes respecteren:

[...]

- Binnen de verschillende parkeervakken: rode verlichting zonder emissie in het UV-spectrum;
- Binnen de parkeervakken, geen verlichting aan de bosrand;

[...]

De in dit verlichtingsplan beoogde verlichting ter hoogte van de reling langs de ring is echter verboden.

[...]

Bovendien installeert de exploitant, overeenkomstig een van de aanbevelingen van de effectenstudie, een dicht plantenscherm langs de westelijke rand van zijn hoofdparking (aan de rand van het bosgebied), tot een hoogte van ten minste 1,5 m, om de verspreiding van het licht van de koplampen van auto's in de beboste gebieden te beperken. In dit opzicht geeft hij de voorkeur aan inheemse, bladhoudende soorten die zelfs in de winter een deel van het licht kunnen tegenhouden. Dit scherm kan ook worden omzoomd met een kastanjehouten omheining.

Tot slot is de exploitant verplicht alle nodige maatregelen te treffen om de lichthinder van zijn activiteiten voor de omgeving en het bosgebied te beperken.

Hij zal er met name voor zorgen dat de lichthinder van zijn project wordt beperkt door de volgende algemene maatregelen:

- Beperking van de kunstmatige verlichting in alle buitenruimten van de site, ook tijdens de montage en de demontage. Concreet dient het volgende te gebeuren:
 - o De kunstmatige verlichting moet naar beneden worden gericht en niet naar boven of naar beboste zones.
 - o De beboste zones mogen niet verlicht worden en men dient te voorkomen dat horizontale lichtverstrooiing deze gebieden bereikt.
 - o De vleermuiskolonies in het dak van de westelijke toren van de grote tribune mogen niet verlicht worden.
 - o Er moet een donkere zone behouden blijven ter hoogte van de nestkast van de kerkuil die in het wegingsgebouw is geïnstalleerd (door de lampen lager te plaatsen dan de toegang tot de nestkast).
 - o Er mag geen verlichting in de bomen gehangen worden, zelfs niet occasioneel.

2. Verlichtingsuren

Alleen de verlichting waarin het bij dit besluit gevoegde Verlichtingsplan - PU122 voorziet, is toegestaan op het terrein en dat volgens de volgende uurregelingen:

In het algemeen moet de verlichting van de site worden aangepast aan de activiteiten die 's avonds op het terrein zijn gepland, met inachtneming van de in artikel 4, punt C.10, bedoelde exploitatie-uren.

Na middernacht zullen alleen de paden tussen de horecapunten, de hoofdingang en de parkings, de parkings zelf en de gevels van de emblematische gebouwen tegenover het voormalige Gokdorp verlicht blijven tot aan de sluiting van de site om maximaal 1 uur 's nachts.

Vanaf 1 uur 's nachts moeten alle lichten op de site uit zijn.

De andere zones van de site, en met name de ontspannings- en sportzone aan de binnenzijde van de ring, zullen worden verlicht naargelang de geplande activiteiten, en wel maximaal tot 22 uur in de zomer en tot 20 uur in de winter.

Voor alle niet-verlichte delen van het terrein, zoals de ring, de bosrand, het golfterrein enz. zullen beperkte uurregelingen gelden, afhankelijk van het daglicht.

4.3. Overzicht van de bestaande feitelijke toestand

4.3.1. Toegang

De regels voor het parkinggebied zijn als volgt:

- ◇ Voorbehouden voor bezoekers van Drohme en het Zoniënwood.
- ◇ Verboden voor andere gebruikers (bewoners en bedrijven).
- ◇ De parking is open van 08.00 tot 00.00 uur.
- ◇ De snelheidslimiet van 5 km/u moet gerespecteerd worden.
- ◇ Parkeren is alleen toegestaan op de aangewezen plekken.
- ◇ De aanwijzingen van het personeel van Drohme Park moeten steeds worden opgevolgd.

De parking is vrij toegankelijk vanaf de Terhulpssteenweg. Er werden Heras-hekken bij de ingang van de parking neergezet, die kunnen worden gebruikt om deze zo nodig af te sluiten. Hoewel wordt gezegd dat de parking 's nachts gesloten is, heeft de auteur bedenkingen bij de daadwerkelijke sluiting ervan, die elke ochtend en avond de tussenkomst van een werknemer vereist om de hekken te verplaatsen. Tijdens verschillende bezoeken in 2020 en 2021 is vastgesteld dat de parkeerplaats 's nachts niet was afgesloten en dat een tiental voertuigen op de Terhulpssteenweg stond geparkeerd.

Het is in principe ook niet mogelijk na te gaan of de voertuigen toebehoren aan bezoekers van het Zoniënwood of aan andere gebruikers (bewoners en bedrijven).

Er zijn camera's geïnstalleerd en er wordt regelmatig gepatrouilleerd om de veiligheid ter plaatse te waarborgen.

De toegang tot het compensatiegebied is in principe verboden (verbod aangegeven met borden) en wordt momenteel beperkt door een slagboom, die gemakkelijk kan worden omzeild door wandelaars.

4.3.2. Verlichting

Er is buitenverlichting ter hoogte van het parkinggebied aanwezig. Er is geen verlichting in het compensatiegebied.

Het compensatiegebied is volledig bebost en is niet uitgerust met enige verlichting.

4.3.3. Nethheid en onderhoud

Afval dat door derden in het parkinggebied wordt achtergelaten, wordt regelmatig opgehaald.

Figuur 36: Zicht op het parkinggebied (ABV, januari 2021)



5. BIOLOGISCHE DIVERSITEIT, FAUNA EN FLORA

5.1. Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand

5.1.1. Methodologie

De rechtstoestand wordt beschreven op basis van de verschillende bronnen die hieronder worden vermeld.

De feitelijke toestand is gebaseerd op bezoeken ter plaatse die op 28.11.2020, 29.11.2020 en 06.01.2021 werden verricht.

5.1.2. Gegevensbron

Voor de uitwerking van dit hoofdstuk werden de volgende bronnen geraadpleegd:

- ◇ Brugis: <https://mybrugis.irisnet.be>
- ◇ Perspective Brussels: <http://perspective.brussels/fr>
- ◇ Gewestelijk Natuurplan 2016-2020
- ◇ Ordonnantie van 1 maart 2012 betreffende het natuurbehoud (BS 16.03.2012)
- ◇ Technisch en wetenschappelijk dossier over de toepassing van de 'Habitat'-richtlijn in het Brussels Gewest, opgesteld door de Directie Groene Ruimten en Natuur in 2002
- ◇ Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 14 april 2016 tot aanwijzing van het Natura 2000-gebied – BE1000001: *"Het Zoniënwood met bosranden en aangrenzende beboste domeinen en de vallei van de Woluwe – complex Zoniënwood – Vallei van de Woluwe"*
- ◇ Structuurvisie van het Zoniënwood, juli 2008
- ◇ Beheerplan van het Zoniënwood, april 2019
- ◇ Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, 2018.

5.1.3. Studieperimeter

Het voor dit thema in aanmerking genomen geografische gebied is:

- ◇ De perimeter van de hippodroom;
- ◇ Een bufferzone van 60 m rond deze laatste.

Figuur 37: Perimeters van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP (in het rood) en de studieperimeter (in het blauw) voor het thema Biologische diversiteit, fauna en flora



5.1.4. Ervaren moeilijkheden

/

5.1.5. Elementen waarmee rekening werd gehouden voor de bepaling van het ontwikkelingsscenario

De sluiting van de parking impliceert een spontane herkolonisatie van het parkeerterrein door vegetatie. Deze herkolonisatie is echter beperkt, met name als gevolg van bodemverdichting.

5.2. Overzicht van de bestaande rechtstoestand

5.2.1. GPDO

Het GPDO vermeldt het volgende: "*De aanwezigheid van natuur in de stad is van fundamenteel belang voor de kwaliteit van de leefomgeving. De strategieën van het Gewest zijn gericht op het behoud, de versterking en de betere verspreiding van de groenvoorzieningen van het gewest over het grondgebied.*

Natuurbescherming is tegenwoordig een realiteit in Brussel, die wordt gewaarborgd door het Natuurplan (goedgekeurd in 2016), de stedenbouwkundige planning (met name via het GBP), door de bescherming van sites vanwege hun ecologische, natuurlijke of landschappelijke waarde en door de bestemming als Natura 2000-gebied van meer dan 14 procent van het Brussels grondgebied.

De milieueffectenbeoordeling van het GPDO toont echter aan dat de bevolkingsgroei, indien deze niet beheerst wordt, riskeert een schadelijke druk uit te oefenen op de natuurlijke omgeving en op de kwaliteit van het groen in het Brussels Gewest. Om een kwaliteitsvolle leefomgeving te garanderen, gebruikt het Gewest via het GPDO de natuur als hulpbron en ontwikkelt het een reeks milieustrategieën om de natuur in de stad te organiseren in netwerken.

Het groene netwerk en het blauwe netwerk zijn geïntegreerde strategieën voor de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de groenvoorzieningen, het leefmilieu en de stedelijke leefomgeving in het algemeen. Ze dragen er eveneens toe bij dat het stedelijke systeem het vermogen behoudt om een antwoord te bieden op de fenomenen van de klimaatopwarming.

5.2.2. Natuurplan

Het Natuurplan 2016-2020 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een van de planningsinstrumenten voor de instandhouding van de natuur die werden ingevoerd door de ordonnantie van 1 maart 2012 betreffende het natuurbehoud. Deze laatste heeft tot doel de stad te "**verzoenen met de natuur en de integratie van de natuur in de stedelijke ordenings- en ontwikkelingsplannen en -projecten [te] vergemakkelijken.**"

...

"Brussel is een groene stad. Dit natuurlijk erfgoed moet behouden, beschermd en verder ontwikkeld worden, voor zijn intrinsieke waarde en ten voordele van alle Brusselaars. De nabijheid van natuur heeft immers een zeer gunstig effect op de kwaliteit van het leven in de stad. Het gewestelijk natuurplan ondersteunt de inspanningen voor behoud van de natuur en ontwikkeling van de biodiversiteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Regering wil het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de periode tot 2050 zien uitgroeien tot:

- ◇ *Een Gewest dat groen is tot in de kern, waar de natuur toegankelijk is voor alle bewoners.*
- ◇ *Een Gewest waarin alle vormen van de natuur hun plek hebben, en waar de bewoners zich bewust zijn van de waarde van hun natuurlijk patrimonium en dit ook respecteren.*
- ◇ *Een Gewest waar de investeerders en de overheid dit natuurlijk erfgoed beschouwen als een troef voor de aantrekkelijkheid en de duurzame ontwikkeling van de stad.*
- ◇ *Een Gewest met een rijk en divers natuurlijk erfgoed, dankzij de acties voor instandhouding en herstel. De elementen van de biologische diversiteit vormen ook de sokkel van tal van diensten die aan de basis liggen van de menselijke ontwikkeling en het welzijn."*

Op middellange termijn is het plan opgebouwd rond 7 grote doelstellingen:

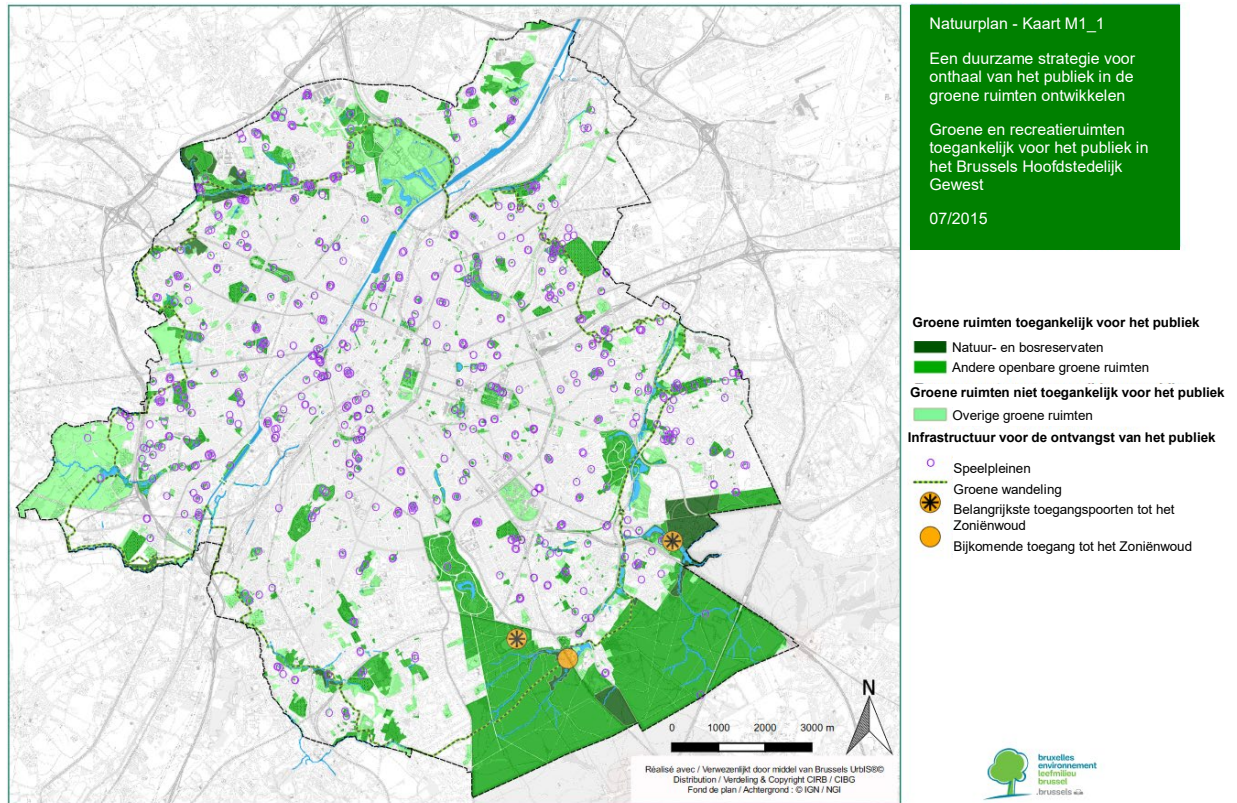
1. De toegang van de Brusselaars tot de natuur verbeteren: dat elke Brusselaar beschikt over een toegankelijke en gezellige groene ruimte van meer dan 1 hectare op minder dan 400 m afstand van zijn woning en over een groene ruimte van minder dan 1 hectare op minder dan 200 m.
2. Het gewestelijke groene netwerk versterken: het groene karakter van het Gewest behouden en de coherentie van het Brusselse ecologische systeem versterken om de nodige voorwaarden te bieden voor de goede werking van de ecosystemen en om een hoog biodiversiteitsniveau tot uiting te laten komen, wat de levenskwaliteit in de stad en de aantrekkelijkheid van het Gewest ten goede zou komen.
3. De uitdagingen op het vlak van natuur opnemen in de plannen en projecten: beter rekening houden met de natuur en het groene en blauwe netwerk in de plannen en projecten, ook buiten de beschermde gebieden.
4. Het ecologische beheer van de groene ruimten uitbreiden en versterken: beter beheer van de openbare ruimten en samenhang in de aanpak van de vele beheerders.
5. Onthaal van wilde dieren en planten en stadsontwikkeling met elkaar verzoenen: behoud of herstel van de natuurlijke habitats en de soorten in een gunstige staat van instandhouding en vermindering van de hinder door probleemsoorten.
6. De Brusselaars wakker schudden en mobiliseren voor natuur en biodiversiteit: in overleg met de spelers in het veld een algemene communicatiestrategie ontwikkelen om te bepalen welke boodschap moet worden overgebracht, en welke doelgroepen met voorrang moeten worden bereikt. Het doel zal er ook in bestaan het respect voor de publieke groene ruimten en de uitrustingen ervan te bevorderen.
7. Het bestuur inzake de natuur verbeteren: de transversaliteit en de samenhang van deze aanpak ontwikkelen door de ontmoetingen en uitwisselingen tussen de actoren die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de groene ruimten en de openbare ruimte enerzijds, en de publieke en private actoren van de ontwikkeling en de ruimtelijke ordening van het Gewest anderzijds, te vergemakkelijken.

Met betrekking tot de **eerste doelstelling** (De toegang van de Brusselaars tot de natuur verbeteren) vermeldt het Natuurplan:

"Strategieën voor onthaal van het publiek in de bestaande groene ruimten zullen worden ontwikkeld om hun potentieel voor onthaal van het publiek te verbeteren, rekening houdend met vereisten op het vlak van de bescherming van hun ecologische, historische en erfgoedwaarde".

In het natuurplan is de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde opgenomen als een van de belangrijkste toegangspoorten tot het Zoniënwoud.

Figuur 38: Kaart M1_1 van het Natuurplan (Bron: Natuurplan 2016-2020)



Het Natuurplan voorziet in 4 maatregelen om deze doelstelling te bereiken:

- 1 Een strategie ontwikkelen voor onthaal van het publiek in de groene ruimten
- 2 De aanwezigheid van natuur versterken in de publieke ruimten
- 3 De aanwezigheid van natuur versterken aan de gebouwen en in hun directe omgeving
- 4 Het publiek toegang verlenen tot daken en de groene directe omgeving van gebouwen

Een van deze maatregelen (maatregel nr. 1) is "Een strategie ontwikkelen voor onthaal van het publiek in de groene ruimten. Het Natuurplan vermeldt ter zake het volgende: "Strategieën om het publiek te onthalen, zullen worden ontwikkeld voor publieke groene ruimten, waarbij ernaar wordt gestreefd de bestaande toegankelijkheid te behouden, en waarbij evenzeer rekening wordt gehouden met de kwetsbaarheid ervan met betrekking tot de recreatieve druk, als met de historische en erfgoedwaarde, en met het aanbod en de behoefte aan infrastructuur met een sociaal-recreatieve functie. **De Regering wil immers de capaciteit van de Brusselse groene ruimten om publiek te ontvangen, versterken.**"

Bij voorschrift 6 in verband met deze maatregel nr. 1 lezen we het volgende: "Op basis van deze cartografische gegevens zal Leefmilieu Brussel voor elke groene ruimte onder zijn verantwoordelijkheid zijn voornaamste bestemmingen identificeren en een strategie voor het onthaal van het publiek uitwerken. Deze strategie zal geformaliseerd worden in een multifunctioneel beheersplan (zie maatregel 11), zonder de globale toegankelijkheid van deze ruimten voor het publiek te verminderen, noch afbreuk te doen aan hun biologische waarde. Zodoende zullen de gewestelijke groene ruimten zodanig beheerd worden dat er voor een zachte en harmonieuze overgang gezorgd zal kunnen worden tussen de ruimten die speciaal zijn voorzien op recreatie en/of voedselproductie (onthaalzones met een prioritaire recreatie- en/of productiebestemming) en 'wildere' gevoelige omgevingen die minder of zelfs niet uitgerust zijn voor recreatie of voedselproductie."

Wat de **tweede doelstelling betreft** (Het gewestelijke groene netwerk consolideren) vermeldt het Natuurplan het volgende:

"De Regering voorziet de onderlinge verbinding van de natuurlijke ruimten voor een betere veerkracht van de ecosystemen en om hun voordelen voor de samenleving te vergroten. Dit groene netwerk heeft niet alleen ecologische functies, maar ook sociaal-recreatieve, landschappelijke en erfgoedfuncties. Om de samenhang van dit netwerk te versterken, zullen nauwkeurige ecologische doelstellingen worden gedefinieerd voor de verschillende zones van het groene netwerk (zoals gedefinieerd in het GPDO) en zal een operationeel uitvoeringsplan worden uitgewerkt in overleg met de verschillende betrokken overheidsinstanties. Deze concrete voorstellen om het ecologisch netwerk en het groene netwerk te versterken, zullen ook aan de Regering worden voorgelegd, waarbij de nadruk vooral zal liggen op de zones met een tekort aan openbare groene ruimten. De oriëntaties van het operationele plan zullen worden overgenomen in de plannen en projecten voor stedenbouwkundige ontwikkeling en in de ontwikkelings- en bestemmingsplannen en -programma's." Het Natuurplan voorziet in 3 maatregelen om deze doelstelling te bereiken:

- 5 Zorgen voor aangepaste bescherming en beheer voor de gebieden van hoge biologische waarde en toezien op de uitvoering van het ecologisch netwerk
- 6 Het grondbeheer van strategische gebieden verwerven
- 7 Een geïntegreerde visie ontwikkelen voor de instandhouding en het herstel van de relictblandbouwgebieden

Voorschrift 5 met betrekking tot maatregel nr. 5 luidt: "Wanneer bij een herziening van het GBP wijzigingen van de bestemming van (met uitzondering van eventuele nevenfuncties) onbebouwbaar gebieden tot gevolg hebben dat deze gebieden wel bebouwbaar worden, dan zal de Regering erop toezien dat deze aanpassingen gecompenseerd worden door het veranderen van de bestemming van bebouwbaar gebieden in onbebouwbaar gebied. Bij de volgende herziening van het BWRO en voor zover zij daartoe over de nodige bevoegdheden beschikt, zal de Regering er ook voor pleiten om dit concept van planologische compensatie rechtskracht te geven. Hetzelfde principe zal ook toegepast worden bij elke wijziging in die zin van BBP's, voor zover zij althans na 2001 goedgekeurd werden."

Met betrekking tot de **derde doelstelling** (De uitdagingen op het vlak van natuur opnemen in de plannen en projecten) vermeldt het Natuurplan het volgende:

"In een stedelijke context waar de ruimte zeer beperkt is en de gronddruk groot, bevat het plan ook pistes en tools voor een verbetering van de – zowel publieke als private – stadsprojecten.

Een "Natuurfacilitator" zal worden aangesteld om de ontwerpers van plannen en projecten te begeleiden en te adviseren over herinrichtingswerken die de natuur en de biodiversiteit in de stad ten goede komen.

Een synthetische indicator (biotoop-oppervlaktefactor) zal worden opgesteld om de integratie van de natuur in de plannen en projecten op kwantitatief en op kwalitatief vlak te beoordelen. Er zullen voorstellen geformuleerd worden om enerzijds de ontwikkelde tool optimaal te integreren in de stedenbouwkundige voorschriften van het Gewest en de toekenningsprocedures voor stedenbouwkundige vergunningen en anderzijds de coördinatie, de samenhang en de synergie te versterken tussen de plannen die een impact hebben op de groene en blauwe infrastructuren.

Verder zal er worden nagedacht over de wenselijkheid en de uitvoeringsmodaliteiten van een in situ compensatiemechanisme zodat de ontwikkeling van het gewest op termijn kan gebeuren zonder netto verlies van biodiversiteit."

Het Natuurplan formuleert de volgende vaststelling:

"In de stad hangt de aanwezigheid en de kwaliteit van de natuurlijke ruimten nauw samen met de plannen en projecten van stadsontwikkeling. Omgekeerd zijn de aantrekkelijkheid van een stad en de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving veel hoger wanneer het natuurlijk erfgoed toegankelijk en beschermd is en tot zijn recht komt. Om een hoog niveau van ecosysteemdiensten voor de bevolking te garanderen en conform de Europese en internationale doelstellingen, wil het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn ontwikkeling op termijn op zodanige wijze realiseren dat het op gewestelijke schaal geen nettoverlies aan biodiversiteit veroorzaakt.

Sensibilisering en begeleiding van de actoren van de stadsontwikkeling, om beter rekening te houden met de natuur vanaf de eerste ontwerpfasen, is in dit opzicht zeer belangrijk. Deze acties zullen bijdragen aan de integratie van de biologische diversiteit in zijn stedelijke context.

Om een netwerk van diverse, functionele en veerkrachtige ecosystemen te ontwikkelen die, tot in het hart van de stad, zorgen voor een leefomgeving van hoge kwaliteit voor de Brusselaars, stelt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich tot doel de natuuraspecten beter op te nemen in de plannen en projecten. Om deze ambitie waar te maken, moeten in het bijzonder de instrumenten en procedures van stedenbouw en ruimtelijke ordening worden aangepast en de principes van de duurzame bouw worden toegepast."

Het Natuurplan stelt 2 maatregelen voorop om deze doelstelling te bereiken:

- 8 Invoeren van de functie "Natuurfacilitator"
- 9 De aanwezigheid van natuur versterken aan de gebouwen en in hun directe omgeving

Voorschrift 1 vermeldt: "Leefmilieu Brussel zal tegen eind 2015 een synthetische indicator opstellen om te beoordelen in welke mate de natuur in aanmerking wordt genomen in bouwprojecten en renovaties van gebouwen enerzijds, en in openbare ruimten anderzijds. Deze indicatoren zullen de specifieke kenmerken van de wijken in aanmerking nemen. Bovendien zullen ze niet enkel rekening houden met de impact op het regenwater en de aanwezigheid van vegetatie (doorlaatbaarheids- en vegetalisatiegraad), maar ook met de capaciteit om wilde dieren en planten te onthalen in de projectzones door zich daarbij te baseren op de beste beschikbare wetenschappelijke gegevens. Een variabele gradatie van de drempels van deze indicatoren zal worden voorgesteld, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen projecten die betrekking hebben op de centrale gebieden, de ontwikkelingsgebieden of de verbindingsgebieden van het Brussels ecologisch netwerk. De Regering zal de wijze bepalen waarop de indicator in aanmerking moet worden genomen door de overheden, en dit minstens voor de bouwprojecten en renovaties van gebouwen die deel uitmaken van het publieke domein en de openbare ruimten. Op dat ogenblik zal de Regering overwegen om de indicator een bindend karakter te geven voor de overheden in de zin van artikel 8, § 2, van de ordonnantie van 1 maart 2012 betreffende het natuurbehoud."

Bij voorschrift 3 lezen we dan weer het volgende: "Tegen uiterlijk 2019 zal Leefmilieu Brussel met de steun van Brussel Stedelijke Ontwikkeling voorstellen voor de Regering formuleren met betrekking tot de invoering van een in situ compensatiemechanisme op het niveau van het Gewest of te bepalen landschaps- en ecosysteemeenheden, waarmee, op termijn, een nettoverlies aan biodiversiteit als gevolg van de stedelijke verdichting vermeden kan worden. De in aanmerking te nemen geografische eenheden en de referentiewaarden zullen in het voorstel bepaald worden. In de mate van het mogelijke zal dit mechanisme zich baseren op de werken die verricht werden in het kader van de ontwikkeling van de samenvattende indicator die bij voorschrift 1 beoogd wordt. Het zal bestaan uit een specifiek mechanisme dat op de verschillende stedelijke contexten van toepassing zal zijn en dat in het bijzonder op de wijken waar de verdichting zich meer bepaald zal concentreren. Hiertoe zullen Leefmilieu Brussel en Brussel Stedelijke Ontwikkeling het potentieel van inrichtingen om tot dit mechanisme bij te dragen bestuderen, zoals de milieu- of stedenbouwkundige lasten."

Met betrekking tot de **vijfde doelstelling** (De opvang van wilde dieren en planten en de stadsontwikkeling met elkaar verzoenen) vermeldt het Natuurplan: "Naast de goedkeuring van beheerplannen voor de Natura 2000-gebieden en voor de natuurreservaten, georganiseerd voor de ordonnantie van 1 maart 2012 betreffende het natuurbehoud, voorziet het ontwerpplan in de uitvoering van ontsnipperingsmaatregelen om de connectiviteit van het ecologisch netwerk te herstellen, waarbij het Zoniënwoud de prioriteit geniet. Ook zijn specifieke maatregelen voorzien om de ontwikkeling van de beschermde soorten te vergemakkelijken, waarbij prioriteit wordt gegeven aan de soorten van de vochtige en natte habitats. Het Gewest wil ook de hinder door probleemsoorten, en vooral invasieve uitheemse soorten, verminderen. Aan de hand van een vijfjarig toezichtsschema, dat een beheermonitoring van de gewestelijke groene ruimten omvat, kan de doeltreffendheid van de uitgevoerde acties worden geëvalueerd."

Het Natuurplan stelt 6 maatregelen voor om deze doelstelling te bereiken:

- 15 De beheersplannen van de beschermde gebieden uitvoeren
- 16 Actieve beschermingsmaatregelen treffen voor de planten- en diersoorten die tot het erfgoed behoren
- 17 De doorlatendheid van de vervoersinfrastructuren voor de fauna verbeteren
- 18 Het beheer van de invasieve uitheemse soorten optimaliseren
- 19 Het beheer van de hinder door fauna en flora optimaliseren
- 20 Een toezichtsschema opstellen en uitvoeren voor de natuurlijke habitats, de fauna en de flora

5.2.3. Beschermingsbesluit van het Zoniënwoud

Zowel het parkinggebied als het compensatiegebied zijn gelegen in het Zoniënwoud.

Het Zoniënwoud maakte op 2 december 1959 het voorwerp uit van een beschermingsbesluit omwille van zijn "historische, esthetische en wetenschappelijke waarde".

5.2.4. Structuurvisie van het Zoniënwoud

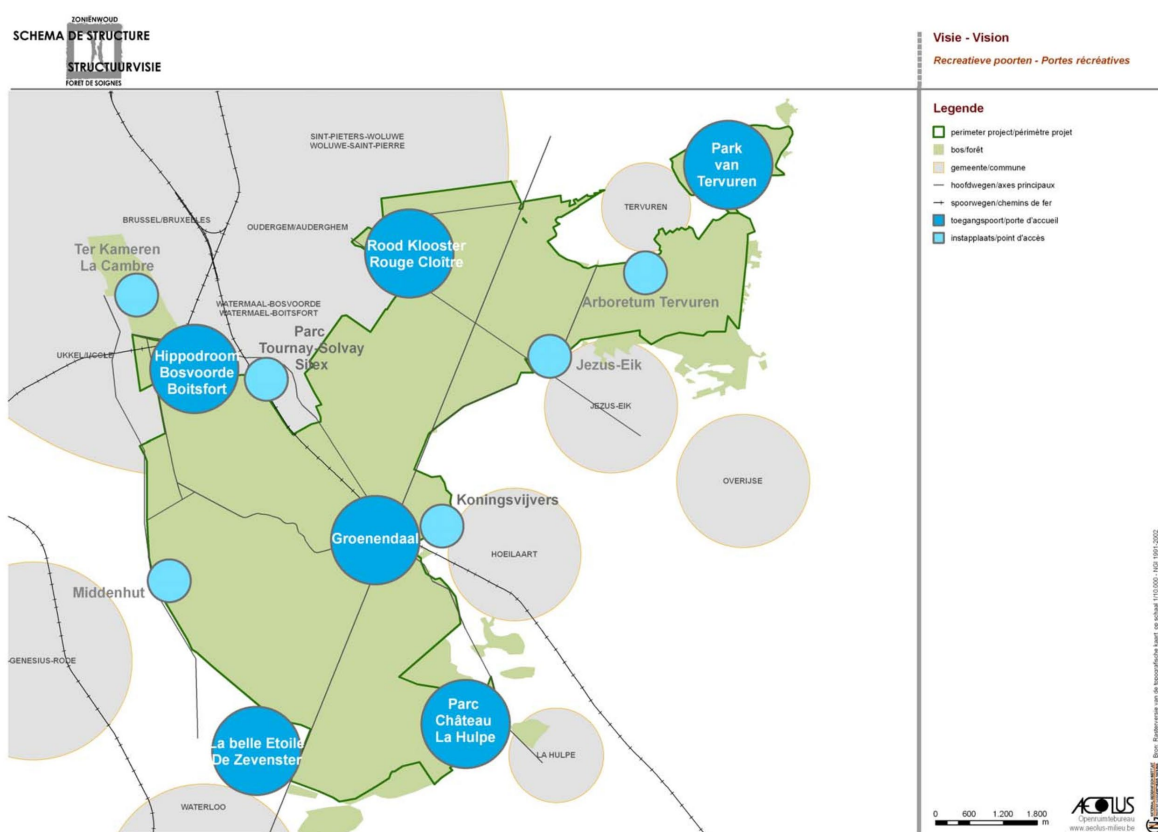
In de **Structuurvisie** van het Zoniënwoud is de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde aangewezen als een van de zes toegangspoorten tot het woud. Dit document, dat in 2008 is opgesteld door de drie gewestelijke beheerders van het Zoniënwoud, is gevalideerd door de drie gewestelijke regeringen. Het reikt een onderbouwde en samenhangende visie voor het beheer van het woud aan. In deze Structuurvisie wordt voorgesteld zes toegangspoorten tot het Zoniënwoud aan te wijzen die de gebruikers onthaalfaciliteiten zullen bieden en het mogelijk zullen maken de recreatieve druk in het bos te verminderen. De poorten zullen dus de recreatieve activiteiten concentreren, terwijl de kerngebieden van grote biologische waarde in het centrum van het bos kunnen worden beschermd tegen geleidelijke aantasting.

De selectie van de poorten was gebaseerd op de volgende elementen:

- ◇ Aanwezigheid van een uitgebreide onthaalinfrastructuur zoals parkings, horeca enz.;
- ◇ Aanwezigheid van een context van historisch of landschappelijk belang;
- ◇ Recreatieconcentratie in termen van publiek en infrastructuur;
- ◇ Ontbreken van landschap of natuur van hoge biologische waarde;
- ◇ Ontbreken van onthaalinfrastructuur in de omgeving.

Voor de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde identificeert de Structuurvisie een *"bestaande dynamiek inzake herbestemming naar een gemengd gebied voor cultuur, sport, recreatie en horeca"*. In het document staat dat op het terrein van de hippodroom het thema *"natuur- en stadseducatie, inspelend op de scherpe rand tussen Brussel en het Zoniënwoud"* kan worden ontwikkeld, evenals mogelijke invullingen zoals *"jeugdherberg, speel- en kampeerweide, educatief en avontuurlijk natuurpark, groene parking, ontvangstonein, ecoresto met eigen ecologische tuin en kwekerij, tribune als lesaule met zicht over het natuurpark enz."*

Figuur 39: Ligging van de toegangspoorten tot het Zoniënwoud (Bron: Structuurvisie van het Zoniënwoud)



5.2.5. Beheerplan van het Zoniënwoud

Het beheerplan voor het Brusselse Zoniënwoud, goedgekeurd bij besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 6 juni 2019 (B.S. van 18 juli 2019), identificeert de site van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde eveneens als één van de twee onthaalpoorten, gekenmerkt door de aanwezigheid van een parking.

Het beheerplan van het Zoniënwoud vermeldt het volgende:

"Het Zoniënwood in zijn geheel is door het koninklijk besluit van 2 december 1959 'beschermd... als landschap wegens zijn historische, esthetische en natuurwetenschappelijke waarde ...'. Voordat nieuwe terreinen in beslag kunnen worden genomen, moet de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen hiervoor een conform advies geven. Deze bepaling moet het woud in principe beschermen tegen onteigeningen.

Het Boswetboek definieerde een non aedificandi-gebied van 100 m rond het woud; het Gewestplan heeft dit teruggebracht tot 60 m, en het GBP tot 35 m. Ondanks deze nieuwe reglementaire bepaling wordt er druk uitgeoefend om hiervan af te wijken en bouwvergunningen te bekomen voor gronden die rechtstreeks grenzen aan het bos. Om het ongeschonden karakter van het woud te garanderen, zijn de volgende principes en middelen van toepassing:

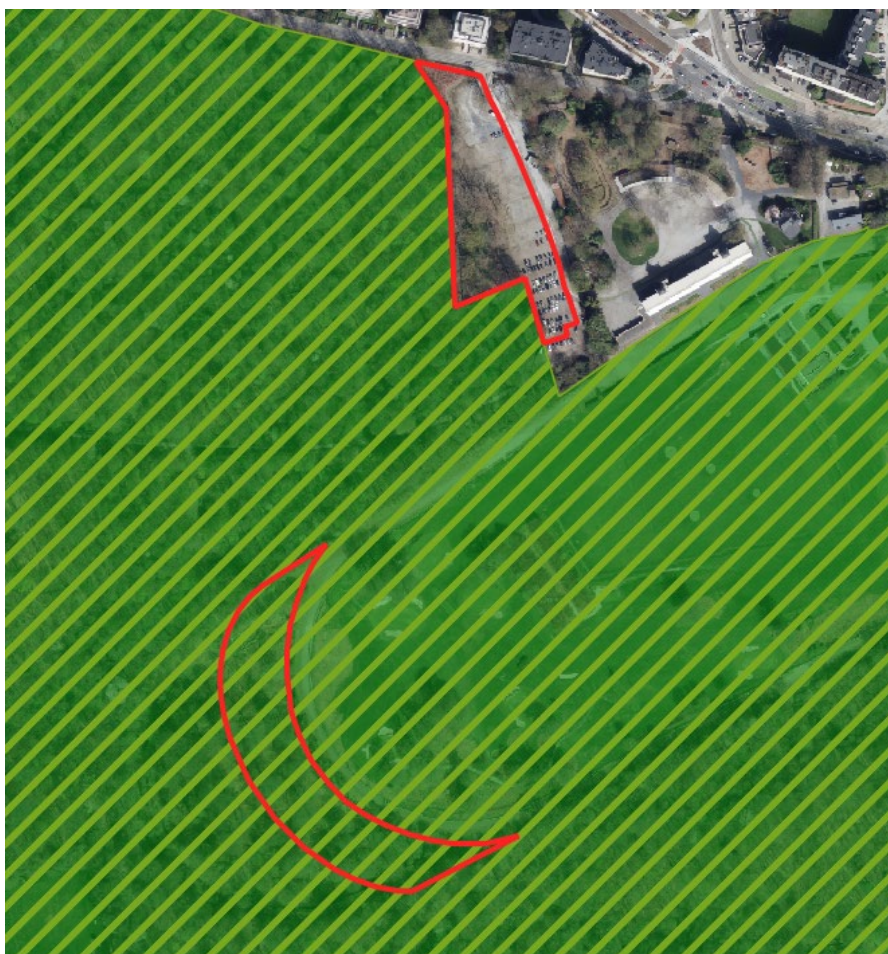
- ◇ **systematisch verbod op onteigeningen van bosgrond conform het besluit tot bescherming van 1959;**
- ◇ *naleving van het non aedificandi-gebied van 35 m rond het woud;*
- ◇ *uitvoering van een afbakening in het bijzijn van de verschillende partijen op de betwiste plaatsen (cf. kaart 2.16)"*

5.2.6. Natura 2000-gebied

Het parkinggebied ligt aan de rand van het Natura 2000-gebied BE1000001: "Het Zoniënwood met bosranden en aangrenzende beboste domeinen en de vallei van de Woluwe – complex Zoniënwood – Vallei van de Woluwe".

Het compensatiegebied bevindt zich dan weer in dit Natura 2000-gebied.

Figuur 40: Perimeters van de wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP (rood) en de SBZ BE1000001 (groen gearceerd)



De SBZ BE1000001 "Het Zoniënwood met zijn bosrand, aanpalende bosgebieden en de Woluwevallei" ligt in het zuiden van Brussel en beslaat een gebied van 2.080 ha in de gemeenten Ukkel, Sint-Pieters-Woluwe, Watermaal-Bosvoorde, Oudergem, Brussel-Stad en Sint-Lambrechts-Woluwe. Ze bestaat hoofdzakelijk uit openbare groene ruimten. Deze SBZ telt 28 verschillende stations. Deze laatste kunnen worden onderverdeeld in twee groepen stations met verschillende doelstellingen:

- ◇ Het hoofddoel van de "kernstations" is de instandhouding van de aanwezige habitats en soorten. Dit zijn bijvoorbeeld rust-, voeder-, broed- of overwinteringsplaatsen;
- ◇ Het doel van de "relaisstations" is de verschillende kernstations met elkaar te verbinden.

Habitats van communautair belang

De SBZ BE1000001 werd aangewezen vanwege de aanwezigheid van de volgende 10 habitats van communautair belang:

- ◇ 3150 Van nature eutrofe meren met vegetatie van het Magnopotamion of het Hydrocharition
- ◇ 4030 Droge Europese heide
- ◇ 6430 Voedselrijke zoomvormende ruigten van het laagland en van de montane en alpiene zones
- ◇ 6510 Laaglandhooiland (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)
- ◇ 7220* Kalktufbronnen met tufsteenformatie (Cratoneurion)
- ◇ 9120 Atlantisch zuurminnend beukenbos met ondergroei van *Ilex* en soms *Taxus* (*Quercion robur-petraeae* of *Ilici-Fagenion*)
- ◇ 9130 Beukenbossen van het type *Asperulo-Fagetum*
- ◇ 9160 Subatlantische en Midden-Europese Eiken-haagbeukenbossen behorend tot het *Carpinion betuli*
- ◇ 9190 Oude zuurminnende eikenbossen op zandvlakten met *Quercus robur*
- ◇ 91E0* Alluviale bossen met zwarte elzen en essen (verbond van els en gewone vogelkers, verbond van de elzenbroekbossen, verbond van de wilgenvloedbossen en -struwelen)

Beide gebieden bevinden zich aan de rand van habitat 9160.

Figuur 41: Ligging van de habitats van gewestelijk belang nabij de parking- en compensatiegebieden



Soorten van communautair belang

De SBZ BE1000001 werd aangewezen vanwege de aanwezigheid van de volgende soorten van communautair belang:

- ◇ 1014 - *Vertigo angustior* - Nauwe korfslak
- ◇ 1083 - *Lucanus cervus* - Vliegend hert
- ◇ 1134 - *Rhodeus sericeus amarus* – Bittervoorn
- ◇ 1318 - *Myotis dasycneme* – Meervleermuis
- ◇ 1321 - *Myotis emarginatus* – Ingekorven vleermuis
- ◇ 1323 - *Myotis bechsteinii* – Bechsteins vleermuis
- ◇ 1304 - *Rhinolophus ferrumequinum* – Grote hoefijzerneus
- ◇ 1166 - *Triturus cristatus* - Kamsalamander

In het algemeen zijn dit bos en het Woluwedal de belangrijkste slaappleatsen (rust-, foerageer-, broed- en overwinteringsplaatsen) voor de verschillende bos- en boombewonende vleermuissoorten die in het Brussels Gewest voorkomen.

De SBZ bevat ook habitats die een habitat kunnen vormen voor de volgende vogelsoorten van communautair belang:

- ◇ A027 - *Ardea alba* - Grote zilverreiger
- ◇ A068 - *Mergus albellus* - Nonnetje
- ◇ A072 - *Pernis apivorus* - Wespendif
- ◇ A103 - *Falco peregrinus* - Slechtvalk
- ◇ A224 - *Caprimulgus europaeus* - Nachtzwaluw
- ◇ A229 - *Alcedo atthis* - IJsvogel
- ◇ A236 - *Dryocopus martius* - Zwarte specht
- ◇ A238 - *Dendrocopus medius* - Middelste bonte specht

Volgens de website van Leefmilieu Brussel (<https://geodata.leefmilieu.brussels>) zijn er geen soorten van communautair belang aanwezig in het parkinggebied. In het nabijgelegen bosgebied zijn echter de volgende soorten waargenomen:

- ◇ *Pipistrellus pipistrellus*: gewone dwergvleermuis
- ◇ *Scolopax rusticola*: houtsnip
- ◇ *Myotis mystacinus*: baardvleermuis
- ◇ *Falco peregrinus*: slechtvalk
- ◇ *Satyrus w-album*: iepenpage
- ◇ *Accipiter gentilis*: havik
- ◇ *Dendrocopus medius*: middelste bonte specht
- ◇ *Aphantopus hyperantus*: koevinkje

Het compensatiegebied herbergt verscheidene soorten van communautair of gewestelijk belang, namelijk:

- ◇ *Hirundo rustica*: boerenzwaluw
- ◇ *Dryocopus martius*: zwarte specht
- ◇ *Myotis mystacinus*: baardvleermuis
- ◇ *Satyrus w-album*: iepenpage
- ◇ *Melolontha melolontha*: meikever
- ◇ *Aphantopus hyperantus*: koevinkje
- ◇ *Pipistrellus pipistrellus*: gewone dwergvleermuis

- ◇ Eptesicus serotinus: laatvlieger
- ◇ Dendrocopus medius: middelste bonte specht
- ◇ Myotis daubentonii: watervleermuis
- ◇ Plecotus auritus: grootoorvleermuis
- ◇ Accipiter gentilis: havik
- ◇ Nyctalus leisleri: bosvleermuis

5.2.7. Natuur- of bosreservaat

Er zijn geen natuurreservaten of bossen.

5.2.8. Opmerkelijke bomen

Het parkinggebied telt twee opmerkelijke bomen

Figuur 42: Situering van de opmerkelijke bomen 6123 en 6124 (oranje cirkel)



Het gaat om:

- ◇ 6123: Een zomereik (*Quercus robur*);
- ◇ 6124: Een gewone beuk (*Fagus sylvatica*).

Foto 38 : Opmerkelijke bomen: zomereik (links) en beuk (rechts) (Bron: Inventaris van het natuurlijke erfgoed)



In de nabijheid van het compensatiegebied staan eveneens twee opmerkelijke bomen.

5.3. Overzicht van de bestaande feitelijke toestand

De parking ter hoogte van Terhulpssteenweg nr. 51 is momenteel niet ingericht. Het is op dit ogenblik een ruimte bedekt met aarde en grind met een geasfalteerd gedeelte en uitsluitend groen aan de rand van het terrein.

Een hek verhindert de toegang tot het Natura 2000-gebied vanaf de parking. De aanvrager heeft ook dekzeilen aangebracht op de omheining langs de westelijke grens van de parkeerplaats om de verlichting van het Zoniënwoud door koplampen van auto's te beperken.

Betonblokken beschermen de voet van bepaalde bomen, waaronder de opmerkelijke bomen.

Verder dient gewezen op de aanwezigheid van enkele invasieve soorten waaronder:

- ◇ Japanse duizendknoop (*Fallopia japonica*) langs de noordelijke en oostelijke rand van de parking, langs de Terhulpssteenweg en het Zoniënwoud;
- ◇ Laurierkers (*Prunus laurocerasus*) langs de oostgrens van de parking, langs het Gokdorp.

6. BODEM

6.1. Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand

6.1.1. Methodologie

De rechtstoestand wordt beschreven op basis van de verschillende bronnen die hieronder worden vermeld.

De feitelijke toestand is gebaseerd op bezoeken ter plaatse die op 28.11.2020, 29.11.2020 en 06.01.2021 werden verricht.

6.1.2. Gegevensbron

Voor de uitwerking van dit hoofdstuk werden de volgende bronnen geraadpleegd:

- ◇ Brugis: <https://mybrugis.irisnet.be>
- ◇ Boordtabel van Geodata van Leefmilieu Brussel
- ◇ Aries Consultants, 2017, Verkennend bodemonderzoek
- ◇ Aries Consultants, 2018, Detailonderzoek
- ◇ Aries Consultants, 2018, Risico-onderzoek

6.1.3. Studieperimeter

Het geografische gebied dat voor dit thema in aanmerking genomen wordt, is de perimeter van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP.

Figuur 43: Studieperimeter (in het blauw) voor het thema Bodem



6.1.4. Ervaren moeilijkheden

/

6.1.5. Elementen waarmee rekening werd gehouden voor de bepaling van het ontwikkelingsscenario

Aangezien de parking gesloten is, wordt deze ook niet gebruikt. De kwaliteit van de bodem is ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie (het perceel blijft in categorie 0+4). In het compensatiegebied vinden geen risicoactiviteiten plaats.

6.2. Overzicht van de bestaande rechtstoestand

6.2.1. Bodemtoestand

Uit de Kaart van de Bodemtoestand blijkt dat het parkinggebied en het compensatiegebied in de inventaris zijn opgenomen bij categorie 0 (potentieel verontreinigde percelen) + 4 (verontreinigde percelen die worden bestudeerd of behandeld).

Wanneer een perceel in categorie 1, 2, 3 of 4 is ingedeeld en er op het perceel in kwestie een risicovolle activiteit wordt uitgevoerd, of een nieuwe verontreiniging wordt vermoed, of ten minste één risicovolle activiteit niet volledig kon worden onderzocht, dan wordt dit perceel opgenomen in respectievelijk categorie 0 in combinatie met 1, 0 in combinatie met 2, 0 in combinatie met 3 of 0 in combinatie met 4.

Er werden verschillende bodemonderzoeken verricht. De voor het gebied in aanmerking genomen gevoeligheidsklasse is klasse I, die verband houdt met de bijzondere gebieden vanwege de situering van de onderzoeken in de beschermingszone voor waterwinning.

In 2017 werd door Aries Consultants voor Droh!me Exploitation nv een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Het parkinggebied en het compensatiegebied maken echter geen deel uit van de bestudeerde risicogebieden.

In deze studie wordt geconcludeerd dat er een detailonderzoek en een risico-onderzoek verricht moeten worden.

In het detailonderzoek dat in 2018 door Aries Consultants werd uitgevoerd, werd een deel van het parkinggebied onderzocht. Daaruit bleek dat dit gebied tot op 1 m te kampen heeft met een weesverontreiniging met zware metalen en/of PAK's.

Het compensatiegebied wordt opgenomen in een gebied met een weesverontreiniging met lood tot maximaal 0,5 m.

Figuur 44: Detailonderzoek – omtrekken van de verontreinigde gebieden (Aries)



Het detailonderzoek bracht geen risico's aan het licht voor het parkinggebied en het compensatiegebied in de huidige concrete situatie en bij een soortgelijk gepland gebruik.

Op basis van de huidige en soortgelijke toekomstige situatie is er geen behoefte aan een risicobeheersvoorstel voor deze weesverontreinigingen, tenzij de volgende permanente gebruiksbependingen opgeheven zouden worden:

- ◇ Verbod op het uitgraven van verontreinigde grond;
- ◇ Verbod om het gebruik van het terrein te wijzigen.

Deze gebruiksbependingende maatregelen kunnen worden opgeheven na voorafgaande goedkeuring door Leefmilieu Brussel van een nieuw risico-onderzoek of een risicobeheersvoorstel.

6.2.2. Voorwaarden van de milieuvergunning van de parking

Wat het thema bodem betreft, kan worden gewezen op de volgende voorwaarden van de MV van parking P1:

In termen van gebruik

3.1.1. *De parking is voorbehouden voor het parkeren van voertuigen. Het is verboden om ze voor andere doeleinden te gebruiken (het onderhoud van voertuigen, de opslag van defecte voertuigen, het wassen van voertuigen met een hogedrukreiniger, ...), behalve wanneer de vergunning dit uitdrukkelijk toestaat.*

[...]

3.2.3. *Elke onopzettelijke lekkage van olie of brandstof en alle vlekken op de grond moeten onmiddellijk worden behandeld door er absorberende inerte materialen over te strooien (zand, zaagsel, ...). Het gebruikte absorberende materiaal is een gevaarlijke afvalstof en moet worden verwijderd en weggehaald door een in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest erkende firma. Daarnaast moet er daartoe worden voorzien in een voorraad van absorberende inerte materialen, die op een door de beheerder van de verschillende parkinggebieden toegankelijke plaats worden opgeslagen.*

Er zijn dus geen activiteiten gepland die een risico vormen voor de bodem (in de zin van de Bodemordonnantie) en er zijn preventieve maatregelen genomen om de risico's van een eventuele lozing te beperken.

Met betrekking tot het uitvoeren van een bodemonderzoek

C.11. VOORWAARDEN MET BETREKKING TOT DE BODEM- EN GRONDWATERKWALITEIT IN GEVAL VAN STOPZETTING VAN DE ACTIVITEITEN VAN DE ONDERNEMING OF VERANDERING VAN VERGUNNINGHOUDER

Voorafgaand aan de stopzetting van de activiteiten of bij verandering van uitbater, dient de huidige vergunninghouder zich te schikken naar de ordonnantie van 5 maart 2009 betreffende het beheer en de sanering van verontreinigde bodems (en diens uitvoeringsbesluiten) en een verkennend bodemonderzoek te laten uitvoeren indien dat noodzakelijk blijkt.

In dat geval worden bij de kennisgeving van de stopzetting van de activiteiten of van de verandering van uitbater aan de bevoegde overheid de door de vermelde ordonnantie vereiste documenten gevoegd.

6.3. Overzicht van de bestaande feitelijke toestand

Het parkinggebied situeert zich op zand van Lede (kwartshoudend zand).

Het compensatiegebied bevindt zich hoofdzakelijk op zand van Lede en ook op lagen klei van Maldegem (blauwgrijze klei).

De site bevat geen risicoactiviteiten of andere installaties (olietanks enz.) op de parking die verontreiniging van de bodem, de ondergrond en het grondwater kunnen veroorzaken in de zin van de Bodemordonnantie.

Het enige risico van verontreiniging houdt verband met een eventuele lekkage van een voertuigtank (maximaal 100 l) of een lekkage van motorolie (maximaal 5 l) op de parking, gezien het grindoppervlak daarvan. Lekkage uit een tank van een voertuig/motor is mogelijk, maar de kans daarop is klein en de hoeveelheid vloeistof in een eventueel lek is gering.

7. WATER

7.1. Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand

7.1.1. Methodologie

De rechtstoestand wordt beschreven op basis van de verschillende bronnen die hieronder worden vermeld.

De feitelijke toestand is gebaseerd op bezoeken ter plaatse die op 28.11.2020, 29.11.2020 en 06.01.2021 werden verricht.

7.1.2. Gegevensbron

- ◇ Brugis : <https://mybrugis.irisnet.be>
- ◇ Perspective Brussels: <http://perspective.brussels/fr>
- ◇ Website van Leefmilieu Brussel: <https://environnement.brussels/>
- ◇ Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid
- ◇ Richtlijn 2007/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de beoordeling en het beheer van overstromingsrisico's
- ◇ Ordonnantie van 20 oktober 2006 tot opstelling van een kader voor het waterbeleid
- ◇ Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijk Regering van 24 september 2010 over de beoordeling en het beheer van overstromingsrisico's
- ◇ Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, 2018
- ◇ Waterbeheerplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2016-2021

7.1.3. Studieperimeter

Het voor dit thema in aanmerking genomen geografische gebied is:

- ◇ de perimeter van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP;
- ◇ het rioleringsstelsel aan de rand van deze gebieden;
- ◇ het hydrografisch stroomgebied.

Figuur 45: Studieperimeter (in het blauw) voor het thema Water



7.1.4. Ervaren moeilijkheden

/

7.1.5. Elementen waarmee rekening werd gehouden voor de bepaling van het ontwikkelingsscenario

De verhardingen blijven dezelfde: de parking bestaat hoofdzakelijk uit grind, met asfalt en een kleinere geplaveide zone. Het compensatiegebied heeft een waterdoorlatende bekleding over de hele perimeter.

7.2. Overzicht van de bestaande rechtstoestand

7.2.1. Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)

Het Brussels Gewest bepaalt, via het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, zijn strategische visie om de leefomgeving van het Gewest in stand te houden en te versterken en om het grondgebied te mobiliseren rond essentiële thema's.

Wat het thema water betreft, beoogt het GPDO het blauwe netwerk te versterken en het milieuvriendelijke waterbeheer te verbeteren.

De versterking van het blauwe netwerk heeft de volgende doelstellingen:

- ◇ De continuïteit van de waterlopen verzekeren zodat ze in de Zenne uitmonden;
- ◇ Opvangbekkens en infiltratiebekkens of natuurlijke overstromingsgebieden aanleggen;
- ◇ Bijdragen aan een verbetering van de kwaliteit van het oppervlaktewater met verzekering van met name het zelfzuiverende vermogen, de lokale afvoer van regen- en afvloeiingswater en de temperatuurregeling.

Via het GPDO wil het Brussels Gewest ook de watervoorraden blijven beschermen en een duurzaam waterbeheer bevorderen. Zodoende pleit het GPDO ervoor om:

- ◇ De watervoorraden te beheren;
- ◇ De grondwaterlagen te beschermen;
- ◇ Een duurzaam gebruik van water te promoten.

Om de algemene kwaliteit van het hydrografische netwerk te verbeteren, beveelt het Gewest aan de verontreiniging aan de bron aan te pakken door de verontreinigende lozingen te beperken, door enerzijds een consequent renovatietempo van het bestaande rioleringsnet te handhaven en anderzijds dit net te optimaliseren - met name door een beter beheer van de stormoverstorten en een beperking van de overstorten van het rioleringsnet naar de natuurlijke omgeving bij hevige regenval.

Ten slotte is de algemene ondoordringbaarheid van de bodem een van de belangrijkste oorzaken van de overstromingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. **Het GPDO pleit voor de integratie van het beginsel van een regenwaterbeheer "aan de bron", d.w.z. op het perceel waarop het water valt, ongeacht of dat nu privaat of openbaar bezit is.** Derhalve dient voorrang te worden gegeven aan infiltratie of retentie ter plaatse door middel van diverse voorzieningen (greppels, vergroende of opslagdaken enz.). Het concept "nieuwe stadsrivieren", dat er met name op gericht is het afvloeiende water af te voeren van het rioleringsstelsel, maakt deel uit van dit beheerproces.

7.2.2. Waterbeheerplan (WBP)

De kaderrichtlijn Water schrijft voor dat om de zes jaar een stroomgebiedbeheerplan moet worden opgesteld en goedgekeurd. Deze verplichting is in het Brusselse recht omgezet door de ordonnantie van 20 oktober 2006.

Het Waterbeheerplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2016-2021 werd goedgekeurd op 26 januari 2016. Het legt de te bereiken milieudoelstellingen voor het oppervlaktewater, het grondwater en de beschermde gebieden vast. Het telt 8 pijlers waarvan elke pijler overeenstemt met een belangrijk thema dat met voorrang moet worden behandeld. Elke pijler identificeert "strategische doelstellingen" en "operationele doelstellingen" met concrete maatregelen in "prioritaire acties" (PA).

De 8 pijlers zijn de volgende:

- ◇ Toezien op een kwalitatief beheer van de oppervlaktewaterlichamen, de grondwaterlichamen en de beschermde gebieden
- ◇ Het oppervlaktewater en het grondwater kwantitatief beheren
- ◇ Het beginsel van kostenterugwinning van de waterdiensten toepassen
- ◇ Het duurzame gebruik van water promoten
- ◇ Overstromingsrisico's voorkomen en beheren
- ◇ Het water opnieuw integreren in de leefomgeving
- ◇ De productie van hernieuwbare energie op basis van water en de ondergrond begeleiden
- ◇ Bijdragen aan de uitvoering van een gecoördineerd waterbeleid en deelnemen aan de uitwisseling van kennis

7.2.3. Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening betreffende het waterbeheer van Ukkel

Deze verordening werd op 29 oktober 2016 goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Ze legt beginselen op voor het beheer van helder water en afvalwater.

De prioritaire beheerprincipes van het regenwater die in de GemSV zijn opgenomen, bestaan eruit:

- ◇ Naar een maximaal beheer van het regenwater op het perceel te streven om de lozing ervan te beperken tot de afvoerinrichting ervan (of tot het terrein waarop de aanvraag betrekking heeft en dat een geografische continuïteit vormt);
- ◇ Het regenwater dat door alle ondoordringbare oppervlakken van het perceel wordt opgevangen, tijdelijk op te slaan en indien mogelijk de infiltratie en/of evapotranspiratie ervan ter plaatse mogelijk maken;
- ◇ Het regenwater dat op de dakoppervlakken wordt opgevangen, te hergebruiken voor huishoudelijk gebruik.

Aanvullende beheerprincipes worden vastgesteld naargelang het type project en met name in het kader van de toename van ondoordringbare oppervlakken van meer dan 30 m² (bijvoorbeeld een parking).

Wat het afvalwaterbeheer betreft, schrijft de verordening voor dat huishoudelijk afvalwater op de riolering moet worden aangesloten wanneer de openbare ruimte daarover beschikt.

7.2.4. Beschermingszone voor waterwinning

In het Ter Kamerenbos en het Zoniënwood zijn bij besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 19 september 2002 een waterwinningsgebied en perifere beschermingszones afgebakend.

Dit besluit reguleert de antropogene activiteiten om de kwaliteit en de duurzaamheid van de grondwaterwinningen die voor de bevoorrading van het distributienet worden gebruikt, in stand te houden.

Het parkinggebied en het compensatiegebied bevinden zich in zone III van de bescherming van de grondwaterwinning door middel van de putten en wingalerijen van het Ter Kamerenbos en de Lorrainedreef.

Voor de beschermingszones III preciseert het besluit het volgende:

In de beschermingszones type III:

1° naast de inrichtingen bepaald door de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen voor welke specifieke voorwaarden kunnen vastgesteld worden, worden de ingegraven opslagplaatsen van koolwaterstoffen met een opvangcapaciteit van meer dan 5000 liter aan dichtheidsproeven onderworpen die om de vijf jaar worden uitgevoerd ten laste van de eigenaars of de uitbaters van deze inrichtingen. De resultaten van deze proeven worden binnen de maand die volgt op hun uitvoering ter kennis gebracht van het Brussels Instituut voor Milieubeheer;

2° moet elke aanvraag van stedenbouwkundige vergunning of milieuvergunning het voorwerp uitmaken van een advies van VIVAQUA die hierbij waakt over het behoud van de kwaliteit en kwantiteit van het grondwater;

3° is verboden elke vorm van geothermische installatie (open en gesloten systeem).

Louter ter informatie: in Wallonië voorziet het Waterwetboek in de volgende maatregelen voor parkeerplaatsen voor meer dan 5 voertuigen in een nabijgelegen preventiegebied: de plaatsen worden waterdicht gemaakt en uitgerust met een inzamelsysteem van vloeistoffen naar een scheidingssysteem voor koolwaterstoffen. Bovendien mag afval- of gezuiverd water enkel geloosd of afgevoerd worden via waterdichte rioleringen, afvoerleidingen of goten.

Leefmilieu Brussel legt, in samenspraak met Vivaqua, via de milieuvergunningen de ondoordringbaarheid van de onderlaag op met afvoer van regenwater na zuivering.

Het parkeerterrein in zijn huidige staat biedt onvoldoende bescherming: het meeste regenwater bij hevige regenval loopt van het parkeerterrein af (dat sterk verdicht is), en stroomt weg:

- ◇ Ofwel direct naar het bos en het winningsgebied,
- ◇ Ofwel in de richting van de Terhulpesteenweg waarvan het betroffen gedeelte het regenwater naar een laag punt leidt en waarvan de afvoer uit een buis bestaat die het regenwater in de beschermingszone van de waterwinning doet belanden.

Om de waterwinningen te beschermen, zou voor het volgende gezorgd moeten worden:

- ◇ Voorkomen dat afvloeiend water van de parking in de beschermingszone van de waterwinning belandt;
- ◇ Het regenwater opvangen via een verharding of waterdichte laag;
- ◇ Het regenwater van de parkeerplaats bufferen en zuiveren voordat het wordt afgevoerd via infiltratie of naar het rioleringsnet dat langs de Terhulpesteenweg loopt.

7.2.5. Voorwaarden van de milieuvergunning van 2019

Wat het waterbeheer betreft, luiden de voorwaarden van de MV met betrekking tot de aanleg van parking P1 als volgt:

3.2.6. Het systeem voor de opvang van het regenwater moet ten minste eenmaal per jaar worden *onderhouden* overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en moet indien nodig worden geleegd.

In termen van grondbedekking en waterbeheer

4.4.1. De hoofdparking P1 (stortbekken A) moet ondoordringbaar worden gemaakt door het aanbrengen van een waterdichte onderlaag. Het afvloeiende water dat via de parking loopt, moet worden afgevoerd via een systeem van draineursleuven die parallel aan de parkeerassen enerzijds en langs de rand van de parking anderzijds worden aangelegd. Het aldus opgevangen afvloeiingswater moet naar een stormbekken worden geleid en vervolgens worden geloosd in de openbare riolering van de Terhulpesteenweg.

4.4.2. De exploitant moet voor een **bufferopslagvolume** zorgen ter compensatie van de ondoordringbaarheid van het voor deze parking in de open lucht bestemde gebied.

4.4.3. Het systeem voor de opvang van het overtollige water voor dit gebied moet een capaciteit hebben van ten minste 275 m³ netto.

4.4.4. Het lekdebiet bij de uitgang van het retentiebekken moet maximaal 5 l/s.ha bedragen.

4.4.5. Het systeem voor de opvang van het regenwater moet ten minste eenmaal per jaar worden onderhouden overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en moet indien nodig worden geleegd.

In termen van bescherming van het winningsgebied

C.9. VOORWAARDEN MET BETREKKING TOT DE BESCHERMING VAN HET WINNINGSGEBIED EN DE BOSOMGEVING

De exploitant is ertoe gehouden alle nodige maatregelen te treffen om verontreiniging door zijn activiteiten in het winningsgebied en het nabijgelegen bosgebied te voorkomen. In het bijzonder zijn de volgende voorzorgsmaatregelen van toepassing:

- Het is verboden om op de site pesticiden (gewasbeschermingsmiddelen en biociden) te gebruiken en op te slaan.
- Het gebruik van dolomiet is verboden, evenals het gebruik van producten op basis van aardolie.
- Het is verboden om op de site (parking en Gokdorp) zaken met veel water te wassen, te ledigen of te graffiteren.
- Tijdens de montage/demontage van de verschillende installaties mogen de werfmachines geen koolwaterstoffen lekken. Ze moeten in goede staat verkeren en regelmatig gecontroleerd worden; het onderhoud of het bijtanken van gemotoriseerd materieel moet zodanig gebeuren dat accidenteel morsen van vloeistoffen en het infiltreren daarvan in de bodem wordt vermeden; alleen de voor de uitvoering van de werkzaamheden noodzakelijke producten mogen er te vinden zijn. Producten die risico's inhouden voor de kwaliteit van het grondwater (brandstoffen, smeermiddelen enz.) worden ofwel opgeslagen in reservoirs die zijn geplaatst in lekvrije opvangbekkens, waarvan de capaciteit ten minste gelijk is aan de totale capaciteit van de reservoirs in ieder bekken, ofwel opgeslagen in vaten of containers die zijn neergezet op een lekvrije plaats en zodanig zijn uitgerust dat in geval van lekkage elke lozing is uitgesloten.
- Elk accidenteel lek van olie of benzine op de site dient onmiddellijk te worden aangepakt door uitgraving. De aldus afgegraven aarde geldt als gevaarlijke afvalstof en moet worden verwijderd en weggehaald door een in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest erkende firma.
- Bovendien moet elk vastgesteld accidenteel lek op de bodem van de site onmiddellijk worden gemeld aan Vivaqua op het nummer 02 518 84 58 (of rechtstreeks aan de plaatselijke verantwoordelijke op het nummer 02/518.80.60).

7.3. Overzicht van de bestaande feitelijke toestand

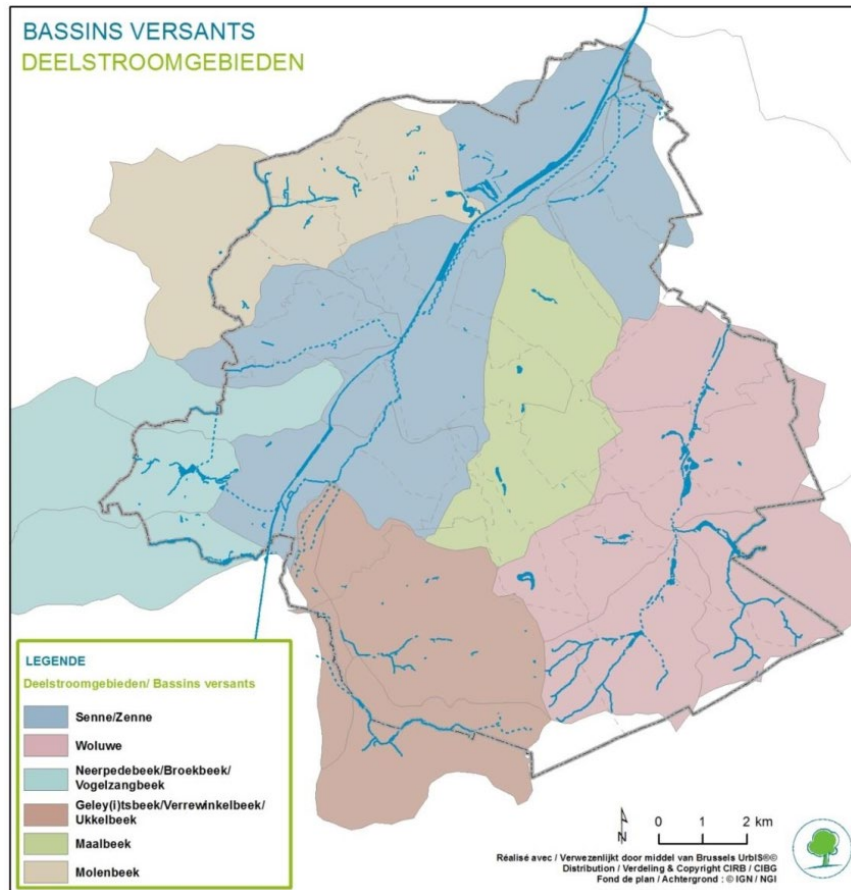
7.3.1. Oppervlaktewater

Er zijn geen watervlakken of beken ter hoogte van het parkinggebied en het compensatiegebied of in de directe omgeving ervan.

7.3.2. Overstromingsrisico

Het parkinggebied en het compensatiegebied zijn niet opgenomen in een overstromingsgebied. Vanaf de site, op de schaal van het stroomgebied (SG), is het water gericht naar het noordoosten, in de richting van het gehucht Les Pêcheries in Watermaal-Bosvoorde. De site maakt deel uit van het SG van de Woluwe.

Figuur 46: Stroomgebied in het BHG



7.3.3. Ondoordringbaarheid en infiltratie

Het parkinggebied is momenteel niet ingericht. Het is op dit ogenblik een ruimte bedekt met aarde en grind met een geasfalteerd en verhard gedeelte (toegangszone). Deze types van verharding, omschreven als halfdoorlatend en ondoorlatend, beïnvloeden de infiltratie van regenwater in dit gebied. Er zijn echter op gewezen dat de bodem door de voertuigen sterk is verdicht. De infiltratie is dan ook beperkt en er stroomt meer regenwater weg.

Het gebied ten westen van de parking, dat deel uitmaakt van de perimeter van het ontwerp, is waterdoorlatend (bebost gebied).

Het compensatiegebied heeft doorlaatbare oppervlakken (bebost gebied).

7.3.4. Rioleringsnet

De site beschikt niet over een riolering.

De afwatering langs de Terhulpssteenweg leidt het regenwater naar een laag punt waarvan de afvoer uit een buis bestaat die al het regenwater rechtstreeks in de beschermingszone van de waterwinning doet belanden.

7.3.5. Grondwater

Er wordt geen water gewonnen ter hoogte van de site. Er zijn geen bronnen aangetroffen en er zijn geen niveaus in de ondergrond die van invloed zouden kunnen zijn op de waterafstromingen.

8. LUCHT- EN KLIMATOLOGISCHE FACTOREN

8.1. Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand

8.1.1. Methodologie

De rechtstoestand wordt beschreven op basis van de verschillende bronnen die hieronder worden vermeld.

De feitelijke toestand is gebaseerd op bezoeken ter plaatse op 28.11.2020, 29.11.2020 en 06.01.2021.

8.1.2. Gegevensbron

Voor de uitwerking van dit hoofdstuk werden de volgende bronnen geraadpleegd:

- ◇ De website van Leefmilieu Brussel: <https://environnement.brussels/>
- ◇ Ordonnantie houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) van 02.05.2013
- ◇ Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, 2018
- ◇ Energie- en klimaatplan 2030
- ◇ Koninklijk Meteorologisch Instituut

8.1.3. Studieperimeter

Het geografische gebied dat voor dit thema in aanmerking genomen wordt, is de perimeter van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP.

Figuur 47: Studiegebied (in het blauw) voor het thema Lucht- en klimaatfactoren



8.1.4. Ervaren moeilijkheden

/

8.1.5. Elementen waarmee rekening werd gehouden voor de bepaling van het ontwikkelingsscenario

De sluiting van de parking houdt het volgende in:

- ◇ Enerzijds de spontane herkolonisatie van de parking door vegetatie, en bijgevolg een vermindering van de effecten van stedelijke warmte-eilanden;
- ◇ Anderzijds, de verwijdering van uitlaatgassen van voertuigen in de nabijheid van deze laatste. Dergelijke uitlaatgassen zullen we echter nog steeds aantreffen op de omliggende wegen als gevolg van het bestaande verkeer en de verplaatsing van het parkeren naar de straat.

8.2. Overzicht van de bestaande rechtstoestand

8.2.1. Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)

De inspanningen op het gebied van klimaat, energie-efficiëntie en de ontwikkeling van schone energiebronnen zijn gericht op het bereiken van doelstellingen die op lokaal, nationaal, Europees en mondiaal niveau zijn vastgesteld. Op gewestelijk niveau en op korte termijn werkt het Gewest aan de verwezenlijking van de volgende twee doelstellingen:

- ◇ **De broeikasgasemissies tegen 2025 met 30% verlagen ten opzichte van 1990;**
- ◇ Het verbruik van energie uit hernieuwbare bronnen tegen 2020 optrekken tot 0,073 Mtep, overeenkomstig de in 2016 aangenomen 'burden sharing'-samenwerkingsovereenkomst om het Belgische streefcijfer te halen.

Op mondiaal niveau ten slotte onderschrijft het Gewest sinds 1 januari 2016 de Duurzame Ontwikkelingsdoelen voor 2030 (SDG: Sustainable Development Goals) die door de Verenigde Naties vastgelegd werden.

Om ervoor te zorgen dat de normen inzake luchtkwaliteit worden nageleefd - zij het met betrekking tot de jaarlijkse NO_x-concentraties of het aantal dagen dat de drempel van 50µg/m³ voor PM₁₀ wordt overschreden - heeft het Gewest het 'Lucht-Klimaat-Energieplan' aangenomen, dat tot doel heeft de emissies van de **transportsector en de gebouwen** te verminderen. Een van de belangrijkste maatregelen van dit plan bestaat uit de invoering van een "lage-emissiezone" in het hele Brusselse Gewest naar het voorbeeld van wat er in veel Duitse steden (of andere Europese landen) bestaat. Het doel van deze zone is de luchtkwaliteit voor alle inwoners van Brussel structureel te verbeteren, door de meest vervuilende voertuigen (zij het uit Brussel of afkomstig van elders) van de wegen te weren.

Volgens het GPDO **moeten de groene ruimten behouden blijven en verbeterd worden**, gezien de vele functies die ze vervullen (zelfreiniging van diffuse verontreinigingen, ondersteuning van de biodiversiteit, beperking van de impact van warmte-eilanden, bijdrage aan recreatie en ontspanning voor stadsbewoners).

8.2.2. Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE)

Het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) dat in mei 2013 goedgekeurd werd, beheerst de plannen en middelen voor de uitvoering van het beleid inzake de bescherming van de luchtkwaliteit, het klimaat en energie, waaronder:

- ◇ Het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan, waarin de richtsnoeren en maatregelen worden uiteengezet die moeten worden genomen om ten minste de doelstellingen van dit Wetboek te bereiken, overeenkomstig het beleid van de Europese Unie en het internationale recht inzake lucht, klimaat en energie;
- ◇ Het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan, waarin de voortgang van de uitvoering van het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan wordt beoordeeld.

Verder bevat boek 3 van het BWLKE specifieke bepalingen inzake luchtkwaliteit en emissies van luchtverontreinigende stoffen.

8.2.3. Nationaal Energie- en Klimaatplan

De Brusselse bijdrage aan het Nationaal Energie- en Klimaatplan is een aanvulling op de elementen die al zijn opgenomen in het Gewestelijke Lucht-Klimaat-Energieplan (LKEP) dat in 2016 werd aangenomen.

Het Brussels Gewest heeft besloten om een duurzame gewestelijke ruimtelijkeorderingsstrategie te volgen, in overeenstemming met de ambities van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), namelijk: een polycentrische buurtstad op maat van de wijken. **Het territoriale ontwikkelingsbeleid zal er met name op gericht zijn de woonbaarheid en aantrekkelijkheid van de dichtstbevolkte centrumwijken te verbeteren, met name door groene ruimten en koelte-eilanden te creëren, de bebouwde oppervlakte op vloerniveau te verminderen en de buurtvoorzieningen uit te breiden.**

Om de verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen en de gewestelijke ambities te vergemakkelijken en de juridische stabiliteit te waarborgen, zal de Regering

- ◇ Het GBP bijwerken om de multicriteria-klimaatdoelstellingen op te nemen in de algemene doelstellingen en in de bepalingen voor groengebieden, ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving (OGSO), (sterk) gemengde gebieden, gebieden van gewestelijk belang (GGB), gebieden van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg (GGBUA), woongebieden en de voorschriften 21 tot en met 28. Daartoe zal begin 2020 een werkgroep worden opgericht waarin de verschillende betrokken administraties (Perspectives, Leefmilieu Brussel, Urban.Brussels, Brussel Mobiliteit) zullen worden samengebracht. De analyses en vooronderzoeken zullen in 2020 van start gaan. Het gewijzigde GBP zal in 2024 worden goedgekeurd.
- ◇ Klimaatvriendelijke prioritaire ontwikkelingspolen plannen. De duurzaamheidsdoelstellingen (met inbegrip van de aspecten van de circulaire economie) zullen vanaf 2020 worden geïntegreerd in alle territoriale diagnoses (hiertoe zullen criteria en een kader worden vastgesteld), en in 2025 in alle planningsdocumenten van de polen. In 2025 zal een algemene balans worden opgemaakt.

8.3. Overzicht van de bestaande feitelijke toestand

8.3.1. Meetnetwerk van de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt voortdurend bewaakt.

In het algemeen blijft de kwaliteit van de lucht zorgwekkend, ook al zijn de gemiddelde jaarlijkse concentraties van de meeste vervuilende stoffen afgenomen. Toch worden een aantal grenswaarden nog overschreden in het BHG, in het bijzonder voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}. Een aanzienlijk deel van deze luchtverontreiniging kan toegeschreven worden aan het wegverkeer.

8.3.2. Kwaliteit van de lucht in de directe omgeving van de site

Op of nabij het terrein vinden geen industriële activiteiten plaats. De site bevindt zich in een omgeving die voornamelijk wordt gekenmerkt door woningen en het Zoniënwoud.

8.3.3. Stedelijke hitte-eilanden

De luchttemperatuur (nabij het grondoppervlak) is in steden hoger dan in naburige landelijke gebieden. Dit fenomeen staat bekend als het stedelijke hitte-eiland (of UHI, wat staat voor "Urban Heat Island").

Deze stedelijke hitte-eilanden laten zich verklaren door de vervanging van begroeiende en doorlaatbare bodems door gebouwen en ondoorlaatbare bekledingen. Zo bijvoorbeeld stellen we het volgende vast:

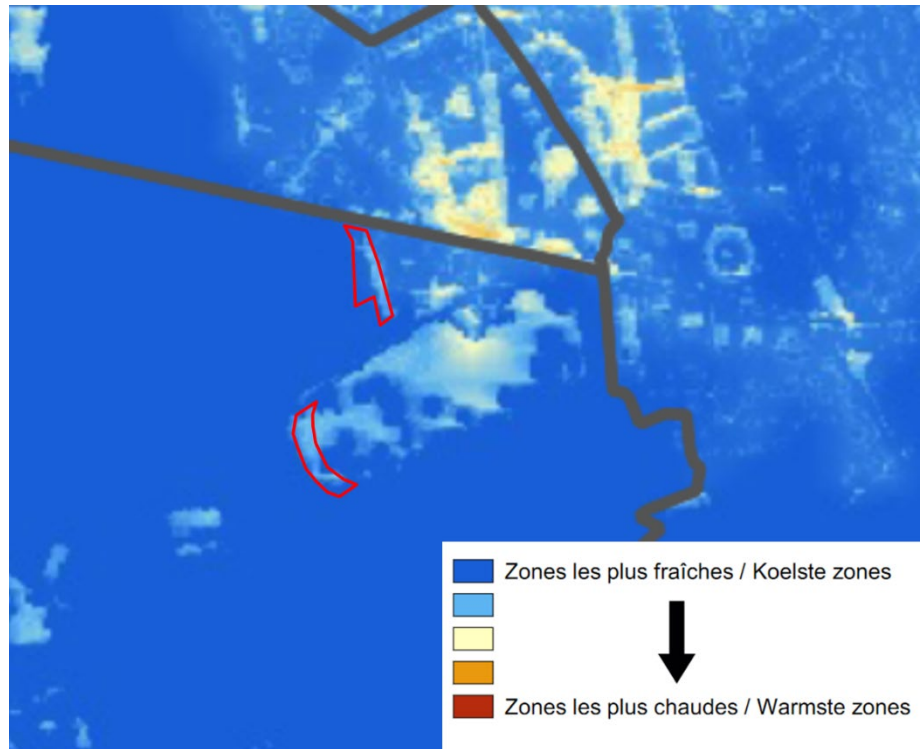
- ◇ De afname van de bedekking met vegetatie en de toename van verticale muren vergroten de oppervlakte die de zonnestralingsflux opvangt.
- ◇ Het gebruik van materialen met donkere kleuren voor wegen en gebouwen (en dus een lager albedo in de stedelijke gebieden) resulteert in een hogere absorptie van invallende zonne-energie.
- ◇ De effecten van het invangen van zonnestraling in de canyonstraten in het stadscentrum zijn verantwoordelijk voor de temperatuurstijging in deze straten: door de driedimensionale structuur van de straat wordt de gereflecteerde straling niet rechtstreeks in de atmosfeer uitgestraald, maar blijft zij in de straat gevangen; de oriëntatie en de helling van de straten (en de blootstelling aan de zon en de daarmee gepaard gaande winden) beïnvloeden tevens de omvang van de temperatuurstijging.
- ◇ Het vermogen van de rechtstreekse omgeving om de dagtemperaturen te verlagen door verdamping of evapotranspiratie (water en planten) en door beschaduwing wordt gereduceerd.

De resultaten van verschillende studies die in het weerstation van Ukkel zijn uitgevoerd, tonen aan dat het stedelijke hitte-eilandeffect wel degelijk bestaat in Brussel. In de loop van de tijd wordt het bovendien steeds duidelijker, in het bijzonder wat betreft de minimale temperaturen.

Het parkinggebied draagt dus bij tot dit stedelijke hitte-eilandeffect door de ondoordringbaarheid van het gebied. Er zij echter op gewezen dat de verharding licht van kleur is en derhalve minder energie absorbeert dan een asfaltweg.

Het compensatiegebied is een met vegetatie bedekt gebied dat helpt het stedelijke hitte-eilandeffect te verminderen.

Figuur 48: Uittreksel van de kaart van de koelte-eilanden (Bron: Leefmilieu Brussel)



9. OMGEVINGSGELUIDEN EN -TRILLINGEN

9.1. Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand

9.1.1. Methodologie

De rechtstoestand wordt beschreven op basis van de verschillende bronnen die hieronder worden vermeld.

De feitelijke toestand is gebaseerd op bezoeken ter plaatse op 28.11.2020, 29.11.2020 en 06.01.2021.

9.1.2. Gegevensbron

- ◇ De website van Leefmilieu Brussel: <https://environnement.brussels/>
- ◇ Europese richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai
- ◇ Ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de bestrijding van de geluidshinder in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BS 23.10.1997)
- ◇ Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, 2018
- ◇ QUIET.BRUSSELS-plan

9.1.3. Studieperimeter

Het voor dit thema in aanmerking genomen geografische gebied is:

- ◇ De perimeter van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP;
- ◇ Een bufferzone van 60 m rond deze 2 perimeters;
- ◇ Het blok tussen de Terhulpssteenweg, de Colombialaan en de Franklin Rooseveltlaan.

Figuur 49: Perimeters van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP (in het rood) en de studieperimeter (in het blauw) voor het thema Omgevingsgeluiden en -trillingen



9.1.4. Ervaren moeilijkheden

/

9.1.5. Elementen waarmee rekening werd gehouden voor de bepaling van het ontwikkelingsscenario

De sluiting van de parking impliceert de opheffing van het lawaai dat wordt voortgebracht door de voertuigen die gebruikmaken van de parking. Deze zullen we echter nog steeds aantreffen op de omliggende wegen als gevolg van het bestaande verkeer en de verplaatsing van het parkeren naar de straat.

9.2. Overzicht van de bestaande rechtstoestand

9.2.1. Europese wetgeving

Op Europees niveau zijn er een aantal richtlijnen betreffende de bescherming tegen lawaai, waaronder Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai. Deze richtlijn, die op 25 juni 2002 werd aangenomen, voorziet in een gemeenschappelijke aanpak om de schadelijke gevolgen van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen.

9.2.2. Federale wetgeving

Op federaal niveau wordt geluidshinder hoofdzakelijk geregeld door het wetboek van strafrecht, de wet van 18 juli 1973 betreffende de bestrijding van geluidshinder en het uitvoeringsbesluit van 24 februari 1977 houdende vaststelling van geluidsnormen voor muziek in openbare en private inrichtingen. Deze wet werd echter ingetrokken bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 26 januari 2017 tot vaststelling van de voorwaarden voor het verspreiden van versterkt geluid in voor publiek toegankelijke inrichtingen.

9.2.3. Brusselse wetgeving

De richtlijn 2002/49/EG werd op gewestelijk niveau omgezet door de ordonnantie van 1 april 2004 tot wijziging van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving. De doelstellingen zijn:

- ◇ De van vaste en mobiele bronnen afkomstige geluidshinder en trillingen te voorkomen;
- ◇ Voor een akoestische bescherming te zorgen van de bewoonde gebouwen en de voor privé of collectief gebruik bestemde open ruimten;
- ◇ De bewoners in hun gebouwen te beschermen tegen geluidsoverlast.

Er bestaan zes uitvoeringsbesluiten waarin geluidsnormen worden vastgesteld (luchtverkeer, luchthaven, buurt, ingedeelde inrichtingen, elektronisch versterkt geluid, geluidsbeheersingsmethoden en meetvoorwaarden).

Geluidshinder van de ingedeelde inrichtingen

De geluidsgrenswaarden worden vastgesteld op basis van de bestemming volgens het GBP, de exploitatieuren, de werk- en de niet-werkdagen. In het kader van het ontwerp zijn het parkinggebied en het compensatiegebied gelegen in een bosgebied (gebied 1) en in een gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht (gebied 3).

Lawaai in Natura 2000-gebieden

Het parkinggebied ligt aan de rand van het Natura 2000-gebied BE1000001: "Het Zoniënwoud met bosranden en aangrenzende beboste domeinen en de vallei van de Woluwe – complex Zoniënwoud – Vallei van de Woluwe". Het compensatiegebied bevindt zich dan weer in dit Natura 2000-gebied. In dit gebied is het verboden versterkte muziek te spelen die de geluidsdrempel van 65 dB overschrijdt.

9.2.4. Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)

Het Brussels Gewest bepaalt, via het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, zijn strategische visie om de leefomgeving van het Gewest in stand te houden en te versterken en om het grondgebied te mobiliseren rond essentiële thema's.

Over het onderwerp lawaai formuleert het GPDO de volgende vaststelling:

*"Het Gewest zal de geluidsoverlast verminderen. Geluidsoverlast is de omgevingshinder waar de Brusselaars het meeste last van hebben. **De belangrijkste bronnen van geluidshinder hebben te maken met het verkeer, via de weg, het spoor of de lucht.** [...] In het algemeen zijn alle grote verkeersassen een grote bron van geluidsoverlast. In de realiteit zijn de geluidsniveaus die in de verschillende wijken van de stad worden gemeten afhankelijk van de dichtheid, de verkeerssnelheid en het type voertuigen of wegdekken."*

Er worden twee doelstellingen gedefinieerd, namelijk algemene hinder en nachtelijke hinder. Om ze te kunnen bereiken, moeten er algemene mobiliteitsbeheersingsdoelstellingen in werking gesteld worden en moet het overvliegen van het Gewest door vliegtuigen ingeperkt worden. Verder zal er ook bijzondere aandacht uitgaan naar:

- ◇ De akoestiek en het geluid in woningen in het kader van verdichting van het Gewest;
- ◇ Het handhaven van een mix en een vreedzame co-existentie tussen woongebieden en potentieel lawaaierige gemeenschappelijke ruimten (scholen, vrijetijdsactiviteiten, sport enz.), alsmede potentieel lawaaierige economische productiegebieden;
- ◇ Het zorgen voor rust tussen de woningen onderling en het verzekeren van voldoende akoestisch comfort om de bewoners een goede levenskwaliteit te bieden, vooral wanneer bestaande gebouwen worden onderverdeeld in meerdere wooneenheden.

Het Gewest wil via het GPDO ook rustige en comfortzones op het eigen grondgebied creëren. Twee complementaire praktijken van "rust" werden geïdentificeerd, namelijk:

- ◇ Rustig wonen in kalmere wijken op stedelijke schaal;
- ◇ De rust opzoeken op plaatsen die voor iedereen toegankelijk zijn.

Deze zones moeten bepaalde kenmerken hebben:

- ◇ fysiek toegankelijk voor iedereen (geen barrières), zonder kosten;
- ◇ bodembeplanting van meer dan 50%;
- ◇ verblijfsfunctie gegarandeerd, onder meer door straatmeubilair;
- ◇ wandelfunctie gegarandeerd door een minimale omvang (100 meter of een hectare);
- ◇ impact van het grondverkeer akoestisch beperkt tot een geluidsniveau <55 dB(A) op 50 procent van de oppervlakte.

Het parkinggebied en het compensatiegebied bevinden zich respectievelijk aan de rand van en binnen het Zoniënwood, dat door Leefmilieu Brussel is aangeduid als "rustige zone". Het betreft hier namelijk een bosgebied van gewestelijk belang, toegankelijk voor het publiek, met een oppervlakte van meer dan 4 ha, de nodige voorzieningen en stadsmeubilair.

9.2.5. 'QUIET.BRUSSELS'-plan

Sinds 2000 zijn er in het Brussels Gewest verschillende plannen voor de strijd tegen geluidsoverlast geweest. Op 28 februari 2019 keurde de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het plan "QUIET.BRUSSELS" goed. Dit plan herneemt de strategie en de te ondernemen acties over een tijdspanne van meerdere jaren in naleving van de Geluidsordonnantie. Er worden concrete en realistische maatregelen voorgesteld met duidelijk geïdentificeerde actoren die direct kunnen optreden.

De doelstellingen zijn:

- ◇ Vermindering van de gezondheidseffecten van lawaai;
- ◇ Iedereen tot rust laten komen;
- ◇ De aantrekkelijkheid van de stad behouden.

Om aan deze doelstellingen tegemoet te komen, stelt het plan **3 visies** voor in functie van de beoogde doelen:

- ◇ QUIET.TRANSPORT: het verkeerslawaai matigen;
- ◇ QUIET.CITYLIFE: de stilte bevorderen;
- ◇ QUIET.TOGETHER: de functiemenging beheren.

Het plan omvat **9 thema's die in 45 maatregelen zijn vertaald**:

- ◇ Het gemotoriseerd vervoer matigen
- ◇ De wegen aanleggen

- ◇ Het openbaar vervoer begeleiden
- ◇ Comfortzones scheppen
- ◇ Het geluidscomfort van gebouwen verzekeren
- ◇ De burgers bewustmaken
- ◇ Bedrijven begeleiden
- ◇ Collectieve uitrustingen en recreatievoorzieningen integreren

9.3. Overzicht van de bestaande feitelijke toestand

9.3.1. De Quiet-zones en akoestische zwarte punten

De Quiet-zones

De Q-zones zijn zones die Leefmilieu Brussel heeft afgebakend in het Brussels Gewest om te voldoen aan de verplichtingen van Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai. Voor deze zones geldt een specifieke strategie ter voorkoming en beheersing van lawaai.

Het parkinggebied en het compensatiegebied **bevinden zich respectievelijk aan de rand van en binnen het Zoniënwoud, dat door Leefmilieu Brussel is aangeduid als "rustige zone"**. Het betreft hier namelijk een bosgebied van gewestelijk belang, toegankelijk voor het publiek, met een oppervlakte van meer dan 4 ha, de nodige voorzieningen en stadsmeubilair.

De akoestische zwarte punten

De luidruchtigste plaatsen in Brussel worden "akoestische zwarte punten" genoemd. Ze stemmen overeen met woonzones waar er een concentratie van geluidsbronnen is en/of een hoog aantal klachten wegens geluidshinder wordt geregistreerd. Deze zones werden eveneens vastgesteld door Leefmilieu Brussel. Er worden corrigerende maatregelen geïmplementeerd om de geluidshinder te verminderen. Het gebied rond de site is niet betrokken bij dergelijke zwarte punten.

9.3.2. Het wegennet

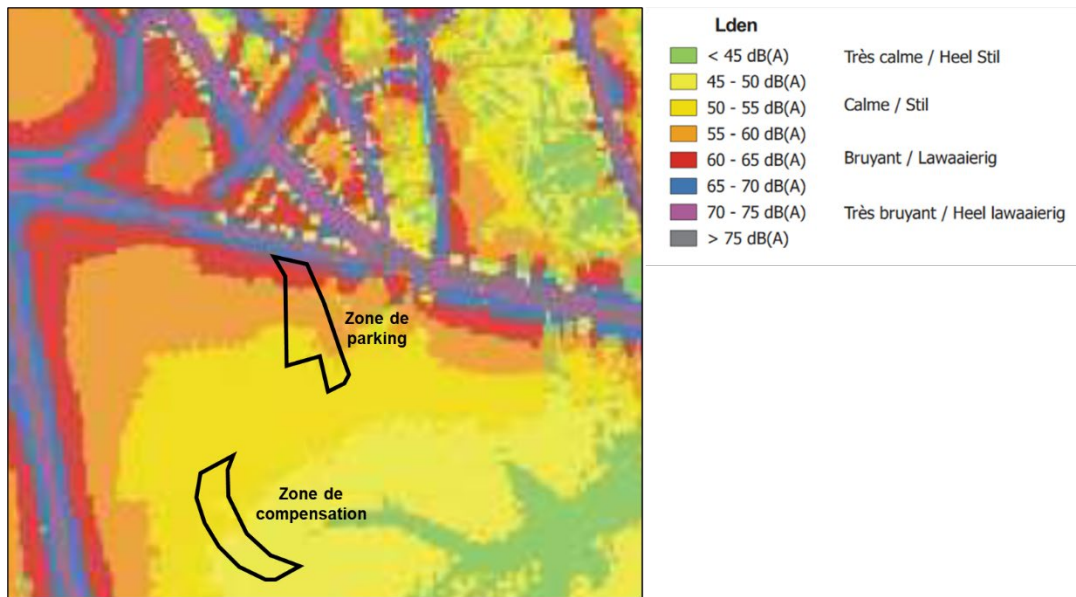
Het parkinggebied bevindt zich langs belangrijke verkeerswegen (Terhulpesteenweg) die aanzienlijke geluidsoverlast kunnen veroorzaken.

Het compensatiegebied ligt op meer dan 400 m van de omliggende wegen (Lorrainedreef in het westen en Terhulpesteenweg in het zuiden), en bevindt zich in een rustige omgeving.

De geluidsomgeving in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is in kaart gebracht door Leefmilieu Brussel. Deze kartering is gebaseerd op voertuigstromen (wegverkeer en snelheden), gebruikte wegen (oppervlak, richting en helling), spoorwegverkeer (type voertuigen, aantal en snelheid van het verkeer), spoorwegen voor openbaar vervoer (geometrie, oppervlak, bescherming), plaats van bushaltes en buslijnen, en informatie over overvliegende vliegtuigen (procedures, opstijgen en landen).

De geluidsbelasting van al deze geluidsbronnen is samengevat in een enkele cartografische representatie (multiblootstellingskaart) die is weergegeven in de volgende figuur. Deze is echter niet relevant om er waarden in de omgeving van het studiegebied van af te leiden. De kaart bevestigt echter dat de plaatselijke geluidsomgeving wordt beïnvloed door de verkeersassen.

Figuur 50: Kaart van het multiblootstellingsgeluid in het BHG en in de omgeving van de site, gewogen over een periode van 24 uur



9.3.3. Situering van de dichtstbijzijnde omwonenden

De bewoners die het dichtst bij het parkinggebied wonen, bevinden zich in het blok tussen de Terhulpesteenweg, de Colombialaan en de Franklin Rooseveltlaan:

Figuur 51: Situering van de dichtstbijzijnde omwonenden



Er zijn geen woningen in de nabijheid van het compensatiegebied.

10. ENERGIE

10.1. Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand

10.1.1. Methodologie

De rechtstoestand wordt beschreven op basis van de verschillende bronnen die hieronder worden vermeld.

De feitelijke toestand is gebaseerd op bezoeken ter plaatse op 28.11.2020, 29.11.2020 en 06.01.2021.

10.1.2. Gegevensbron

Voor de uitwerking van dit hoofdstuk werden de volgende bronnen geraadpleegd:

- ◇ De website van Leefmilieu Brussel: <https://environnement.brussels/>
- ◇ Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, 2018
- ◇ Ordonnantie houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) van 02.05.2013
- ◇ Energie- en klimaatplan 2030

10.1.3. Studieperimeter

Het geografische gebied dat voor dit thema in aanmerking genomen wordt, is de perimeter van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP.

Figuur 52: Studieperimeter (in het blauw) voor het thema Energie



10.1.4. Ervaren moeilijkheden

/

10.1.5. Elementen waarmee rekening werd gehouden voor de bepaling van het ontwikkelingsscenario

Er is geen verlichting op de parkeerplaats.

10.2. Overzicht van de bestaande rechtstoestand

10.2.1. Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)

De inspanningen op het gebied van klimaat, energie-efficiëntie en de ontwikkeling van schone energiebronnen zijn gericht op het bereiken van doelstellingen die op lokaal, nationaal, Europees en mondiaal niveau zijn vastgesteld. Op gewestelijk niveau en op korte termijn werkt het Gewest aan de verwezenlijking van de volgende twee doelstellingen:

- ◇ **De broeikasgasemissies tegen 2025 met 30% verlagen ten opzichte van 1990;**
- ◇ Het verbruik van energie uit hernieuwbare bronnen tegen 2020 optrekken tot 0,073 Mtep, overeenkomstig de in 2016 aangenomen 'burden sharing'-samenwerkingsovereenkomst om het Belgische streefcijfer te halen.

Op mondiaal niveau ten slotte onderschrijft het Gewest sinds 1 januari 2016 de Duurzame Ontwikkelingsdoelen voor 2030 (SDG: Sustainable Development Goals) die door de Verenigde Naties vastgelegd werden.

In Brussel is de huisvestingssector de belangrijkste sector in termen van energieverbruik (in 2013 goed voor ongeveer 39,4% van het totale energieverbruik van het Gewest), gevolgd door de tertiaire sector en de vervoerssector (respectievelijk 35,3% en 22,6% van het totale energieverbruik van het Gewest). De industriële sector neemt 2,7% van het totale energieverbruik voor zijn rekening.

Gezien het grote aandeel van de in Brussel ingevoerde energie en het geringe potentieel van het Gewest om grootschalige energieproductie-eenheden te ontwikkelen, zal de gevolgde strategie bestaan in het voortzetten van de inspanningen om het energieverbruik te verminderen en het uitvoeren van een strategie voor de ontwikkeling van hernieuwbare energie in het Gewest.

10.2.2. Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE)

Het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) dat in mei 2013 goedgekeurd werd, beheerst de plannen en middelen voor de uitvoering van het beleid inzake de bescherming van de luchtkwaliteit, het klimaat en energie. De doelstellingen ervan omvatten met name:

- ◇ De behoefte aan energie tot een minimum beperken;
- ◇ Onze afhankelijkheid van niet-hernieuwbare energiebronnen verkleinen;
- ◇ Energie gebruiken die door hernieuwbare energiebronnen is opgewekt;
- ◇ Een rationeel energieverbruik promoten.

10.2.3. Nationaal Energie- en Klimaatplan

De Brusselse bijdrage aan het Nationaal Energie- en Klimaatplan is een aanvulling op de elementen die al zijn opgenomen in het Gewestelijke Lucht-Klimaat-Energieplan (LKEP) dat in 2016 werd aangenomen.

Het Brussels Gewest is van plan deel te nemen aan de Belgische en Europese inspanningen om het energieverbruik te verminderen.

92% van de in Brussel verbruikte elektriciteit wordt ingevoerd. Elektriciteit draagt bij tot de indirecte uitstoot van broeikasgassen. Om de reële koolstofvoetafdruk van het Gewest te verkleinen, heeft de Regering daarom beslist om een kader voor de vermindering van de indirecte emissies in het gewestelijk klimaatbeleid te integreren.

Verder moet energie geleidelijk op een deugdzamer wijze geproduceerd kunnen worden in een context van grote energetische soberheid. Deze groenere productie zal sterk steunen op hernieuwbare energiebronnen. Het Energiepact ontwikkelt een visie voor 2050 die sterk gericht is op hernieuwbare energie. Zo zullen wij in 2050 100% van onze elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen produceren, met een stap naar 40% in 2040. Voor 2030 wordt op Europees niveau gestreefd naar een aandeel van 32% hernieuwbare energie in het eindenergieverbruik.

10.3. Overzicht van de bestaande feitelijke toestand

Momenteel is de enige faciliteit die energie kan verbruiken het buitenverlichtingssysteem van de parking.

Er is geen verlichting of energieverbruikende installatie aanwezig in het compensatiegebied.

11. AFVAL

11.1. Methodologie voor het vaststellen van de bestaande toestand

11.1.1. Methodologie

De rechtstoestand wordt beschreven op basis van de verschillende bronnen die hieronder worden vermeld.
De feitelijke toestand is gebaseerd op bezoeken ter plaatse op 28.11.2020, 29.11.2020 en 06.01.2021.

11.1.2. Gegevensbron

- ◇ Ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 14 juni 2012 betreffende afval
- ◇ Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, 2018
- ◇ Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (GPCE)
- ◇ Hulpbronnen- en afvalbeheerplan (HABP)

11.1.3. Studieperimeter

Het geografische gebied dat voor dit thema in aanmerking genomen wordt, is de perimeter van de gedeeltelijke wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP.

Figuur 53: Studieperimeter (in het blauw) voor het thema Afval



11.1.4. Ervaren moeilijkheden

/

11.1.5. Elementen waarmee rekening werd gehouden voor de bepaling van het ontwikkelingsscenario

Als de parkeerplaats door sluiting niet langer wordt gebruikt, zal er naar verwachting zwerfvuil liggen, dat moet worden aangepakt.

Omdat er aan geen van beide kanten bebouwing is, wordt er geen bouwafval geproduceerd.

11.2. Overzicht van de bestaande rechtstoestand

11.2.1. Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)

Het Brussels Gewest bepaalt, via het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, zijn strategische visie om de leefomgeving van het Gewest in stand te houden en te versterken en om het grondgebied te mobiliseren rond essentiële thema's.

Wat afval betreft, vermeldt het GPDO het volgende:

"Het Brusselse economische systeem verbruikt rechtstreeks (via territoriale productie en verbruik) en onrechtstreeks (via import) aanzienlijke hoeveelheden hulpbronnen stroomopwaarts en produceert grote hoeveelheden afval stroomafwaarts. De afvalproductie door het Gewest wordt geraamd op ongeveer 1,7 miljoen ton per jaar, [...]."

In het GPDO wordt benadrukt dat er nog ruimte is voor verbetering op het gebied van duurzaam afvalbeheer:

"De sector van het grondstoffen- en afvalbeheer is een cruciale sector voor de ontwikkeling van een circulaire economie die nog een interessante marge biedt voor vooruitgang via veralgemening van preventie, uitbreiding van het inzamelen, sorteren en verwerken tot nieuwe stromen (bioafval, bepaalde soorten grof huisvuil enz.) en optimalisering van de bestaande fracties (PMD, papier/karton, glas, metalen enz.)."

"De verbetering van de prestaties van deze sector is een belangrijke doelstelling die het Gewest wil bereiken met het "Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie" (GPCE) en het "Grondstoffen- en afvalbeheerplan" (GABP). Van een lineair paradigma "ontginnen-verbruiken-weggoaien" wil het Gewest overschakelen op een paradigma van circulaire economie waarbij alle grondstoffenstromen zo lokaal mogelijk worden gehouden."

11.2.2. Hulpbronnen- en afvalbeheerplan

Sinds 1992 heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn afvalbeleid ontwikkeld aan de hand van verschillende grote plannen die elkaar hebben opgevolgd. In 2018 werd het Afvalplan het Hulpbronnen- en afvalbeheerplan (HBAP). Het betreft hier een plan dat tot doel heeft om de krachtlijnen van het beleid op het vlak van afvalbeheer en -preventie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vast te leggen. Het kadert in de visie van de Europese Unie voor 2050. Vandaag zet de strategie zowel in op een sober en verantwoord verbruik van goederen als op het klassieke afvalbeheer zodra die goederen afval geworden zijn, met daartussen de nieuwe praktijken van de deeleconomie en andere vormen van delen. Het wil de milieuoetadruk van de hulpbronnen- en afvalactiviteiten van Brussel verkleinen door de nadruk te leggen op economische kansen.

Het HBAP is georganiseerd in 7 strategische doelstellingen, uitgesplitst in operationele doelstellingen en te treffen maatregelen:

- ◇ SD1: Voor een structurerend kader van het hulpbronnen- en afvalstoffenbeleid zorgen;
- ◇ SD2: De consumptiepraktijken van de gezinnen veranderen en hen ertoe aansporen om voor afvalloosheid te gaan;
- ◇ SD3: De toekomstige generaties voorbereiden;
- ◇ SD4: De consumptiepraktijken van de professionele activiteiten veranderen en hen ertoe aansporen om voor afvalloosheid te gaan;
- ◇ SD5: De overgang van de bouwsector naar een circulair beheer van grondstoffen en bouwafval voortzetten;
- ◇ SD6: De nieuwe economie van het duurzame hulpbronnenbeheer ontwikkelen;
- ◇ SD7: De actie van de openbare en private afvalprofessionals plannen en begeleiden om aan de behoeften van het Gewest tegemoet te komen.

Met uitzondering van de eerste doelstelling die het hele Plan structureert, richten de overige strategische doelstellingen zich zodoende tot specifieke doelgroepen.

11.2.3. Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (GPCE)

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft zijn visie op de circulaire economie vastgelegd in zijn Strategie 2025. Het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (GPCE) beoogt een holistische visie op circulariteit en de vertaling daarvan in een reeks hefboomen. Het GPCE ontwikkelt een reeks van 111 maatregelen die langs drie assen lopen:

- ◇ Een transversale en structurerende benadering;
- ◇ Een sectorale aanpak die wordt toegepast op een eerste reeks van sectoren (waaronder het beheer van de hulpbronnen en afvalstoffen);
- ◇ Een grondgebiedsgebonden benadering.

De prioriteiten van het GPCE voor actie op het gebied van afval zijn als volgt:

- ◇ hergebruik en herstelling (AEEA, textiel enz.);
- ◇ nieuwe stromen (bioafval, groot huisvuil, textiel, slib enz.);
- ◇ bouw- en sloopafval (BSA);
- ◇ een reeks transversale maatregelen (opleiding, ecodesign, O&O, wetgeving, UPV enz.).

11.2.4. Voorwaarden van de milieuvergunning van 2019

Wat het thema afval betreft, kan worden gewezen op de volgende voorwaarden van de MV voor de exploitatie van parking P1:

*3.2.1. De verschillende parkinggebieden moeten steeds in een goede nette staat worden gehouden door ze regelmatig te onderhouden, onder meer **door de verwijdering van eventueel aanwezig afval.***

C.3. De uitbatingsvoorwaarden die van toepassing zijn, zijn die van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 1 december 2016 betreffende het beheer van afvalstoffen. Alle voorwaarden die zijn opgenomen in deze vergunning zijn een herinnering van de na te leven voorwaarden of bijkomende voorwaarden.

Er zij op gewezen dat de exploitant van de parking geen afval produceert.

11.3. Overzicht van de bestaande feitelijke toestand

11.3.1. Productie van afvalstoffen

Er wordt geen afval geproduceerd of opgeslagen op het parkinggebied en het compensatiegebied.

11.3.2. Afvalbeheer

De aanvrager zorgt er momenteel voor dat het terrein schoon is door alle afval op te halen dat door derden op de site wordt achtergelaten.

**12. VERMOEDELIJKE EVOLUTIE VAN DE
PERIMETER IN KWESTIE BIJ EEN
ONGEWIJZIGDE PLANOLOGISCHE TOESTAND
(GEWOONLIJK "ONTWIKKELINGSSCENARIO"
OF "NULALTERNATIEF" GENOEMD)**

Indien het ontwerp van plan niet wordt uitgevoerd, zijn er twee belangrijke ontwikkelingen mogelijk, namelijk

- ◇ **Alternatief 0:** De feitelijke situatie blijft zoals zij is gebaseerd op de voorschriften 0.9 en 0.11 van het GBP. De parking wordt op geen enkele manier ontwikkeld. Het gebruik van het parkinggebied wordt derhalve onder dezelfde voorwaarden voortgezet als thans het geval is.
- ◇ **Ontwikkelingsalternatief:** De parking wordt gesloten om de realisatie van het in het GBP geplande bosgebied mogelijk te maken.

DEEL 4: AANTONEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

1. METHODOLOGIE VOOR HET AANTONEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

1.1. Structuur van de analyse van de milieueffecten

De analyse van de effecten van het ontwerp zal voor elk behandeld thema op de volgende wijze worden uitgevoerd:

◇ **Analyse van de effecten van het ontwerp**

- **op de rechtstoestand:** er zal worden nagegaan of het ontwerp in overeenstemming is met de doelstellingen van de plannen en programma's van het BHG die in hoofdstuk 4 "Diagnose van de bestaande toestand" worden belicht;
- **op de feitelijke toestand:** de impact van het ontwerp op de huidige toestand, zoals beschreven in hoofdstuk 4, zal worden bestudeerd. Afhankelijk van de beschikbare informatie en de in aanmerking genomen perimeter zal in de analyse een kwalitatieve en kwantitatieve beoordeling worden gegeven van de effecten van het ontwerp op de feitelijke toestand.

◇ **Analyse van de effecten van de alternatieven:** beoordeling van de effecten van het ontwerp en de alternatieven ten opzichte van het "nulalternatief" en de huidige toestand.

Ook de moeilijkheden die zich bij de analyse hebben voorgedaan, zullen worden aangegeven.

De perimeter van de analyse is dezelfde als die welke bepaald werd in hoofdstuk 4. Effectenbeoordeling.

Ter herinnering: de passende beoordeling van de effecten van het ontwerp voor het Natura 2000-gebied is opgenomen in **Bijlage 2**.

1.2. Beschrijving van de situatie die het gevolg is van de gedeeltelijke wijziging van het GBP

De situatie die het gevolg is van de gedeeltelijke wijziging van de grafische en schriftelijke voorschriften van het GBP, zoals voorzien in het ontwerp, wordt hieronder beschreven. **De analyse van de gevolgen van het ontwerp voor de verschillende behandelde milieuvraagstukken zal op deze situatie worden gebaseerd.**

Ter herinnering: het ontwerp van plan voorziet in de volgende wijziging van voorschrift 8 van het GBP door toevoeging van het volgende voorschrift:

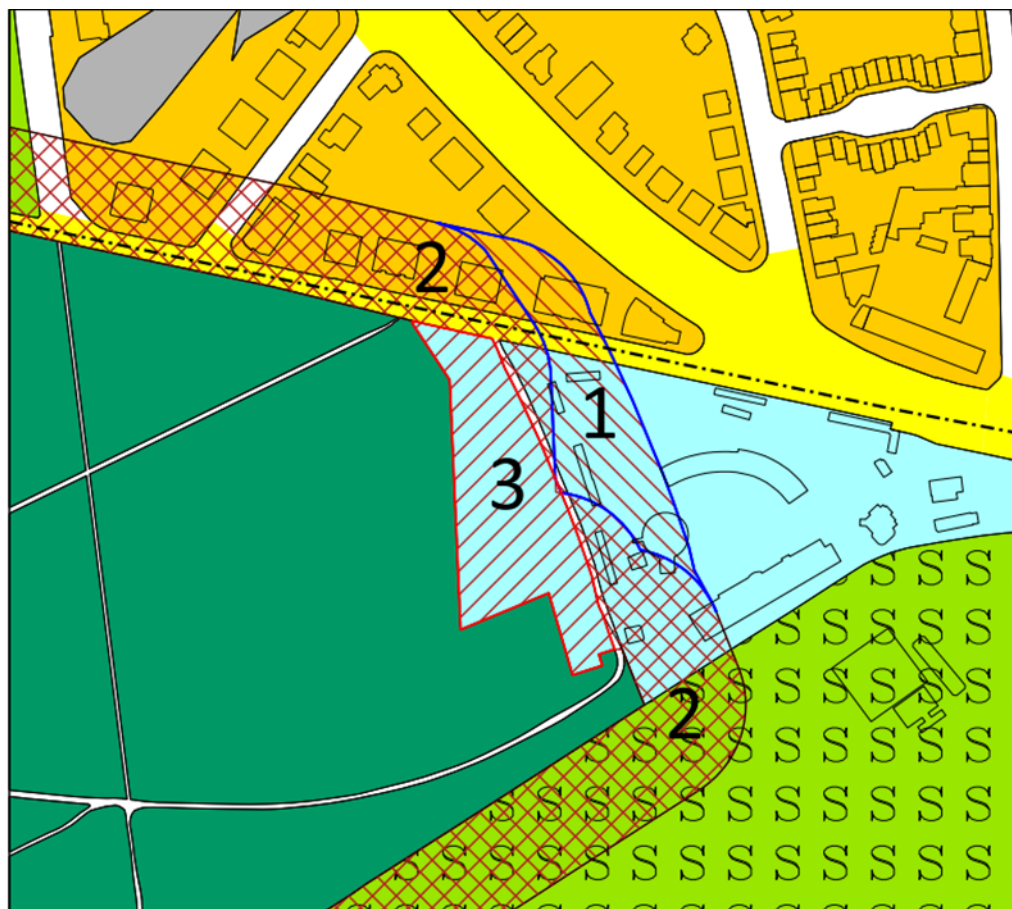
"8.5. Het deel van het gebied voor voorzieningen dat ten westen van de Renbaanlaan te Ukkel is gelegen en grenst aan de site van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde, is bestemd om te worden gebruikt als openluchtparking voor de gebruikers van dit gebied en voor de gebruikers van het aangrenzende gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht en bosgebied, in afwijking van het gebied van erfdienstbaarheden langs de randen van bossen en wouden."




Uit deze wijziging vloeit het volgende voort:

- ◇ Hoewel de bestemming als gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten diverse vormen van bezetting mogelijk maakt, **geldt alleen de parking in de open lucht als overweegbaar**. Daarom zal in de analyse van de impact van het ontwerp van plan op het milieu alleen het effect van deze bezetting worden bestudeerd.
- ◇ Voorschrift 16 van het GBP bepaalt dat bossen en wouden gelegen binnen de bosgebieden, bij ontstentenis van een BBP, omgeven worden door een non-aedificandigebied, grondverharding inbegrepen, over een diepte van 60 meter vanaf de rand van het bos of woud. Naar aanleiding van de gedeeltelijke wijziging van het GBP wordt **de perimeter van dit non-aedificandigebied gewijzigd**.
- ◇ Dit non-aedificandigebied is niet van toepassing op het parkinggebied in geval van toepassing van voorschrift 8.5, toegevoegd aan voorschrift 8 van het GBP. Indien het parkinggebied niet het gehele gewijzigde gebied beslaat, is het non-aedificandigebied van toepassing op de rest van het gebied.

De volgende figuur illustreert de wijziging van de perimeter van het non-aedificandigebied.

Figuur 54: Effect van de voorgestelde gedeeltelijke wijziging van het GBP op het non-aedificandigebied (60 m omtrek) als gevolg van voorschrift 16 van het GBP



-  1. Non-aedificandigebied geschrapt naar aanleiding van de zoneringswijziging van de bestemmingskaart (opname van een deel van het bosgebied in het gebied voor voorzieningen).
-  2. Ongewijzigd non-aedificandigebied.
-  3. Non-aedificandigebied toegevoegd naar aanleiding van de zoneringswijziging van de bestemmingskaart (opname van een deel van het bosgebied in het gebied voor voorzieningen).

Volgens Bundel V van het GBP zijn de doelstellingen van deze gebieden van erfdienstbaarheden langs de randen van bossen en wouden de volgende:

Naast de bosgebieden genieten ook het Poelbos en het Ter Kamerenbos van de bescherming van het non-aedificandigebied. De randen van deze bossen worden beschermd tegen toekomstige bebouwing en gemineraliseerde bodemontwikkelingen om de stevigheid van de bomen aan de rand te waarborgen en te voorkomen dat deze constructies tot het omvallen van hoog hout kunnen leiden.

Bij het lezen van de voorwaarden die in acht moeten worden genomen om het non-aedificandigebied te beperken tot 30 meter in plaats van 60 meter, heeft het **non-aedificandigebied niet alleen tot doel bomen en gebouwen te beschermen, maar wil het er ook voor zorgen dat bij de ontwikkeling aan de rand van het woud de bestaande stedelijke en landschappelijke kenmerken worden gerespecteerd.**

Het ontwerp zal er derhalve op gericht zijn de gevolgen te bestuderen voor de rechts- en feitelijke toestand van:

- ◇ **de ontwikkeling en uitbreiding van een parking** over het gehele gebied waarop de gedeeltelijke wijziging van de grafische voorschriften van het GBP betrekking heeft, zoals gespecificeerd in het wijzigingsbesluit;
- ◇ **de wijziging van de perimeter van het non-aedificandigebied** als gevolg van de gedeeltelijke wijziging van het GBP.

2. VOORSTELLING VAN DE REDELIJKE ALTERNATIEVEN EN VAN DE GEKOZEN EVALUATIEMETHODE

2.1. Methodologie

De uitwerking van alternatieven is belangrijk om het ontwerp te kunnen vergelijken met andere mogelijke opties voor het ontwerp en zijn perimeter. Deze alternatieven moeten redelijk zijn in verhouding tot de strategische doelstellingen die het ontwerp rechtvaardigen en moeten binnen de materiële en territoriale bevoegdheid vallen van de autoriteit die het ontwerp initieert.

Het hoofddoel van de alternatieven is de oplossing te vinden met de minste gevolgen voor het milieu.

Om de relevante alternatieven te kunnen bepalen, worden er selectiecriteria vastgesteld op basis van:

- ◇ de diagnose van de behoeften en het doelpubliek die aan de basis van het ontstaan van het ontwerp liggen;
- ◇ de huidige vaststellingen;
- ◇ de potentiële vermindering van de milieueffecten in vergelijking met die van het ontwerp.

2.2. Geraamde parkeerbehoefte

De diagnose van de behoeften die aan de basis liggen van het ontwerp is opgenomen in de overwegingen van het besluit van 20 mei 2020 tot inleiding van de procedure om het gewestelijk bestemmingsplan deels te wijzigen:

*[...] dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals ook in het GPDO en in het GBP wordt bevestigd, **de hippodroom van Bosvoorde ten volle zijn rol van toegangspoort tot het Zoniënwoud wil laten vervullen en er dus nood is aan een voldoende grote parking**; dat de bestemming van de parking in het GPB als bosgebied niet bedoeld was om de locatie van de bestaande parking in vraag te stellen;*

[...] dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest [...] meent dat de bestaande parking niet alleen behouden moet blijven maar ook moet worden heraangelegd en uitgebreid om toegankelijk te zijn voor zowel de gebruikers van het Zoniënwoud als die van de site van de hippodroom, en dit voor alle activiteiten (natuur, sport, ontspanning, cultuur, horeca enz.), inzonderheid rekening houdend met het statuut van toegangspoort tot het Zoniënwoud;

[...] dat bij gebrek daaraan de toegang tot de site zodanig zou worden beperkt dat de gewenste ontwikkeling en de beoogde rol in het gedrang zouden komen, met het risico dat de site opnieuw in verval raakt, wat nadelig en bijzonder duur zou zijn;

Overwegende dat rekening houdend met deze politieke wil, het arrest van de Raad van State nr. 245.641 van 4 oktober 2019 tot vernietiging van de stedenbouwkundige vergunning die op 8 december 2018 werd afgeleverd en die de herinrichting en uitbreiding van de bestaande hoofdparking toestond, en met de vergunning die op 18 oktober 2019 werd afgeleverd om de bestaande parking met beperkte capaciteit te behouden, een wijziging van het GBP noodzakelijk is om de herinrichting en de uitbreiding van de bestaande parking mogelijk te maken;"
[...]

De huidige gebruikers van de parkeerplaats bij de voormalige hippodroom zijn:

- 1/ de wandelaars van het Zoniënwoud;
- 2/ de gebruikers van het nabijgelegen sportterrein (golfers);
- 3/ de gebruikers van het aangrenzende gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten;
- 4/ de buurtbewoners.

De problemen in verband met de parking moeten worden geanalyseerd vanaf het huidige tijdstip, ook al zullen zij waarschijnlijk in de loop van de tijd evolueren.

De parkeerbehoeften van de verschillende gebruikers worden hieronder geraamd.

2.2.1. Geraamde parkeerbehoefte voor de bezoekers van het Zoniënwoud

Van februari 2011 tot februari 2012 is op verzoek van het BIM door de vzw's Eco-compteur en Ressources Naturelles Développement een studie uitgevoerd naar het recreatieve gebruik van het Zoniënwoud.

Het studiegebied omvat een deel van het Zoniënwoud aan de rand van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde. De ring van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde maakt geen deel uit van de bestudeerde perimeter. In het kader van deze studie werden 18 automatische doorgangstellers geïnstalleerd. De volgende figuur toont de omtrek van het studiegebied en de plaats van de doorgangstellers.

In de studie die in 2011-2012 werd uitgevoerd, is de parking op de voormalige hippodroom niet in de studie opgenomen als toegangsparking tot het gebied. In de studie worden de volgende parkings geïdentificeerd:

- ◇ Hippodroom (langs de Lorrainedreef);
- ◇ Intero;
- ◇ Graven/Tumuli.

De studie vermeldt: "Het zal niet verbazen dat de tellers van de 3 parkings van het gebied (nr. 5, 9, 10 en 11) het meeste doorgangen kent (47% in totaal), maar we moeten ook de teller toevoegen die zich op de tumuliweg bevindt, in de onmiddellijke nabijheid van de vijver van de verdronken kinderen, die alleen al goed is voor 15% van de doorgangen naar het gebied. Deze 5 tellers zijn goed voor 62% van het totale aantal bezoekers."

Figuur 55: Studiegebied van de studie over de schatting van het recreatief gebruik van het Zoniënwoud (Bron: RND vzw en Eco-Compteur)



Tussen 24 februari en 24 mei 2011 werden in het studiegebied dagelijks gemiddeld 2.309 inkomende doorgangen geregistreerd. Het gemiddelde aantal personen dat dagelijks via de tellers 3 en 4 het Zoniënwoud binnenkomt, bedraagt respectievelijk 33 en 138. Dit vertegenwoordigt 7% van het totale aantal bezoekers in het studiegebied.

Verder wijst de studie ook op de volgende elementen:

- ◇ Het aantal bezoekers varieert sterk naargelang van de maand, de dag van de week en het uur van de dag. Het aantal bezoekers gedurende een periode van een uur bedraagt echter maximaal 10% van het dagelijkse aantal bezoekers.
- ◇ 36% van de wandelaars is alleen, 19% met z'n tweeën, 20% met vrienden en 23% met familie.

- ◇ Gemiddeld blijven de bezoekers 1 uur en 15 minuten in het Zoniënwood. 43% blijft minder dan een uur in het bos, 44% tussen een en twee uur en 13% meer dan twee uur.
- ◇ Tussen 40 en 60% van de bezoekers van het Zoniënwood komt met de auto.

We gaat uit van het volgende:

- ◇ 10% van de totale dagelijkse aanwezigheid situeert zich in een periode van één uur.
- ◇ Het gemiddelde aantal inzittenden per auto is 1,5 personen.
- ◇ De gemiddelde duur van een wandeling bedraagt ongeveer 1 uur en 15 minuten.
- ◇ Het modale aandeel van de auto in de toegang tot het bos bedraagt 50%.

De gemiddelde parkeerbehoefte in het studiegebied ligt derhalve **rond de 100 plaatsen**⁶, rekening houdend met de bovenstaande veronderstellingen.

Volgens het beheerplan voor het Zoniënwood zijn de parkings in het studiegebied:

- ◇ De hippodroomparking langs de Lorrainedreef met een capaciteit van 22 plaatsen
- ◇ De parking van de Gravendreef met 25 plaatsen

De parkeerbehoefte bij de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde, de toegangspoort tot het Zoniënwood, **bedraagt dus gemiddeld ongeveer 50 gelijktijdig gebruikte parkeerplaatsen**. De behoefte aan parkeerruimte op drukke dagen in het Zoniënwood is echter groter dan deze 50 plaatsen.

Er zij op gewezen dat sinds deze studie bepaalde wegen in het Ter Kamerenbos en bepaalde parkings in het Zoniënwood zijn afgesloten. Het is dan ook waarschijnlijk dat de huidige vraag naar parkeergelegenheid voor wandelaars van het Zoniënwood bij de voormalige hippodroom, die is opgenomen als toegangspoort tot het Zoniënwood, groter is dan geraamd.

In de diagnose van de bestaande toestand wordt opgemerkt dat de eerste 3 gebruikers 194 lichte voertuigen per drukke dag (zonnig weer, weekend, periode van gezondheidscrisis enz.) op de parking van de voormalige hippodroom vertegenwoordigen.

Tabel 5: Globalisering van het aantal gebruikers op 28.11.2020

Waarnemingsperiode	Lichte bedrijfsvoertuigen	Motor	Fietsen
Hippodroom 28.11.2020, 14.45 uur	194	0	4
Piste van de voormalige hippodroom 28.11.2020, 14.55 uur	44 (7+36+1)	2	11
Golf (gesloten)	0	0	0
Gravendreef 28.11.2020, 15.30 uur	70 (40+20+10)	3	10
Tennisclub 28.11.2020, 15.05 uur	13 (12-4+5)	0	0
Twee Bergen - Berckmans (gesloten)	0	0	- (geen waarneming)
Lorrainedreef 28.11.2020, 15.50 uur	83	0	0
Saint-Hubert (gesloten)	0	0	0
Totaal	404	5	25

Er zij op gewezen dat de op deze dag waargenomen parkeerbehoefte **hoger was dan de gemiddelde geraamde behoefte**.

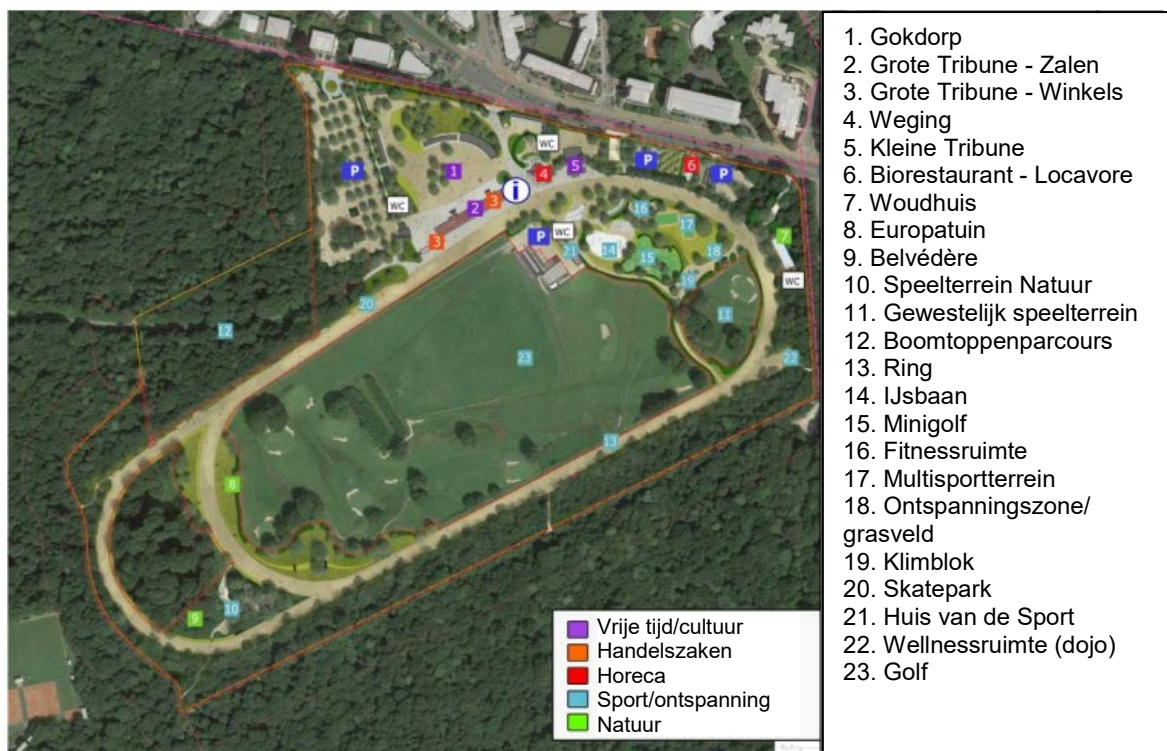
⁶ $((2.309/2)*0.1)/1.5/60)*75 = 96$

2.2.2. Raming van de parkeerbehoeften in verband met de activiteiten die zullen plaatsvinden op de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde (geplande toestand)

De milieueffectenstudie voor het 'Droh!me Melting Park'-project, opgesteld door ARIES in 2017, bevat een raming van de parkeerbehoefte voor de verschillende geplande bezettingen binnen de voormalige hippodroom⁷.

De volgende figuur toont de locatie van de verschillende activiteiten die op dat moment gepland waren.

Figuur 56: Situering van de activiteiten die gepland zijn in het kader van het Drlhlo-me-project en beoordeeld in de MES van 2017



Er zij op gewezen dat de volgende activiteiten sindsdien zijn stopgezet: de ijsbaan, de Pesage-speeltuin, de Europatuin, de tokkelbaan, het locavore-restaurant, de meditatiekamer en de sportzone.

In de MEB van 2017 staat: *Het inschatten van de potentiële opkomst van een dergelijk project is niet eenvoudig. De veelheid van geplande activiteiten, het seizoensgebonden en punctuele karakter van sommige daarvan, en de weersomstandigheden maken deze oefening immers vrij complex. Bovendien zal de opkomst bij elke activiteit sterk variëren in de loop van het jaar, de weken, de dagen en de tijdstippen van de dag.*

Om bij de evaluatie van de opkomst van het project zoveel mogelijk rekening te houden met deze variabiliteit, zijn twee soorten exploitatie gedefinieerd:

- ◇ *De normale exploitatie van de locatie die alleen de exploitatie van de permanente activiteiten van de site omvat alsook alle mogelijke configuraties van de programmering van activiteiten die de normale exploitatie van de site niet wijzigen;*
- ◇ *De aangepaste exploitatie van de site rekening houdend met de werking van occasionele activiteiten die een groot aantal bezoekers aantrekken. Er worden voorstellen gedaan voor een passende exploitatie om de milieueffecten aan te pakken.*

De volgende tabel toont, voor de verschillende activiteiten, de bezoekersramingen die in de MES van 2017 zijn gemaakt, met in het rood gemarkeerd de activiteiten die niet langer in het masterplan van de voormalige hippodroom⁸ zijn opgenomen.

⁷ In de MES wordt dus geen rekening gehouden met de behoefte aan parkeergelegenheid voor wandelaars in het Zoniënwood.

⁸ Er zij op gewezen dat de Belvedere niet gepland is vóór 2023 en dat het woudhuisproject geëvolueerd is sinds de opstelling van de MES van ARIES (het project heeft thans een pedagogisch doel).

Tabel 6: Activiteiten en bijbehorende geschatte bezoekersaantallen in 2017 en markering (in het rood van stopgezette activiteiten (Bron van de basistabel: ARIES)

Zones	Activités	Capacité maximale d'occupation simultanée (nombre de personnes)	Fréquentation simultanée absolue			Fréquentation simultanée relative		
			BF	MF	HF	BF	MF (nombre de personnes)	HF (nombre de personnes)
Village des paris	Activité (journée) /Chapiteaux	400	/	50%	100%	/	200	400
Village des paris	Activité (soirée) /Chapiteaux	400	/	50%	100%	/	200	400
Grande Tribune	Salles (4 salles) Soirée	200	/	20%	90%	/	40	180
Grande Tribune	Salles (4 salles) Journée	200	/	20%	90%	/	40	180
Grande Tribune	2 commerces	50	16%	30%	100%	8	15	50
Pesage	HORECA-Brasserie	100	30%	50%	100%	30	50	100
Pesage	Terrasse	100	/	50% Dont 50% taux de recouvrement	100% Dont 50% de taux de recouvrement	/	25	50
Petite Tribune	Espace d'accueil intérieur (2*35m ²)	40	/	50%	100%	/	20	40
Resto Bio	Restaurant (132 places)	132	30%	50%	100%	40	66	132
Resto Bio	Terrasse 100 places	100	/	50% Dont 50% de taux de recouvrement	100% Dont 30% de taux de recouvrement	/	25	50
Espace Sport	Patinoire (1000m ²)	100	20%	30%	80%	20	30	80
Espace Sport	mini - golf	30	20%	50%	100%	6	15	30
Espace Sport	fitness	30	30%	60%	100%	9	18	30
Espace Sport	2 terrains multisport	16	30%	50%	100%	5	8	16
Espace Sport	zone détente-pelouse	En complément	En complément			En complément		
Espace Sport	zone polyvalente	En complément	En complément			En complément		
Espace Sport	blocs escalades	En complément	En complément			En complément		
Espace Sport	maison du sport (Salle)	15	80%	80%	100%	12	12	15
Espace Sport	skate park	En complément	En complément			En complément		
Parcours des cimes	Parcours des cimes	80	/	50%	100%	/	40	80
Belvédère	Belvédère	30	/	50%	100%	/	15	30
Aire de Jeux	Aire de jeux BE	280	10%	20%	100%	28	56	280
Aire de Jeux	espace jeux nature	En complément	En complément			En complément		
Maison de la forêt	Maison de la forêt - espace intérieur	60	/	30%	100%	/	20	60
Maison de la forêt	terrasse	En complément	En complément			En complément		
Jardin de l'Europe	Jardin de l'Europe	En complément	En complément			En complément		
Dojo	Dojo	50	/	50%	100%	/	25	50
Anneau	Promenades anneau	100	25%	50%	100%	25	50	100
Anneau	Exploitation anneau	En complément	En complément			En complément		
Golf	parcours/practice /resto	202	15%	30%	80%	30	61	162
Employés	Employés	60	50%	75%	100%	30	45	60

Het schrappen van deze activiteiten impliceert een geschatte vermindering van de gelijktijdige aanwezigheid met maximaal:

- ◇ Bij een lage bezoekersfrequentie: 149 personen in plaats van 243 personen, goed voor een daling van 39%
- ◇ Bij een gemiddelde bezoekersfrequentie: 637 personen in plaats van 811 personen, goed voor een daling van 21%
- ◇ Bij een hoge bezoekersfrequentie: 1.572 personen in plaats van 1.995 personen, goed voor een daling van 21%

De schatting van het aantal bezoekers van het DROHME-project is gebaseerd op vele aannames. Deze ramingen moeten derhalve in de eerste plaats worden gezien als orden van grootte.

In de MES van 2017 werd de parkeerbehoefte⁹ voor de Droh!me-projectactiviteiten geraamd op:

Bij "Normale exploitatie":

- ◇ In perioden van **lage bezoekersfrequentie** bedraagt de piekvraag naar parkeerplaatsen op woensdagnamiddag bijna 60 parkeerplaatsen. Op donderdag en zaterdag zal de maximale parkeerbehoefte in perioden met lage bezoekersfrequentie vergelijkbaar zijn met die op woensdag, met een behoefte van ongeveer **65 plaatsen**.
- ◇ In perioden van **gemiddelde bezoekersfrequentie** bedraagt de piekvraag naar parkeerplaatsen op woensdagnamiddag bijna 225 parkeerplaatsen. Op donderdag en zaterdag zal de maximale parkeerbehoefte vergelijkbaar zijn met die op woensdag, met een behoefte van ongeveer **235 plaatsen**.
- ◇ In een periode van **hoge bezoekersfrequentie** bedraagt de piekvraag naar parkeerplaatsen op woensdagnamiddag bijna 520 parkeerplaatsen. Op donderdag en zaterdag zal de maximale parkeerbehoefte in perioden met hoge bezoekersfrequentie vergelijkbaar zijn met die op woensdag, met een behoefte van ongeveer **530 plaatsen**.

Bij "Aangepaste exploitatie":

- ◇ **Scenario 1: 1.500 personen** in het gokdorp, naast de andere activiteiten van de site (in hoge frequentiemodus). In deze periode bereikt de behoefte aan parkeerplaatsen een piek in de vroege namiddag met ongeveer **750 benodigde plaatsen** en in het midden van de avond (21.00-22.00 uur) met ongeveer 910 benodigde plaatsen.
- ◇ **Scenario 2: 4.500 mensen** op de hele site. Voor dit soort activiteiten piekt de behoefte aan parkeergelegenheid in de vroege namiddag met ongeveer **1.230 benodigde plaatsen**.

Wil de parking groot genoeg zijn om het Droh!me-project zelfvoorzienend te maken op het gebied van parkeren **tijdens perioden van hoge bezoekersfrequentie bij normale exploitatie**, dan moet worden voorzien in ongeveer 419 parkeerplaatsen¹⁰.

Met de geplande activiteiten op de voormalige hippodroom **nadert of overschrijdt de parkeerbehoefte de 1.000 plaatsen**¹¹.

2.2.3. Parkeerbehoeften van omwonenden

Er is geen informatie beschikbaar over de parkeerbehoeften van omwonenden.

2.2.4. Globale parkeerbehoefte

Bij een ongewijzigd mobiliteitsbeleid bedraagt het parkeeraanbod waarin voorzien moet worden om te voldoen aan:

- ◇ De vraag die gepaard gaat met een **gemiddelde bezoekersfrequentie** voor het Zoniënwood;
- ◇ De vraag die gepaard gaat met een **periode van hoge bezoekersfrequentie bij normale exploitatie** van de activiteiten die plaatsvinden op de voormalige hippodroom;

470 parkeerplaatsen¹².

⁹ De parkeerbehoefte werd berekend op basis van een modaal aandeel gebaseerd op

1. de activiteit
2. de dag van de week/het moment van de dag in kwestie.

Het in aanmerking genomen modale aandeel ligt tussen 40% (bv. voor het gebruik van het woudhuis overdag op een doordeweekse dag) en 85% (bv. voor het gebruik van het golfterrein ongeacht de dag/het moment van de dag in kwestie). De lezer wordt verwezen naar blz. 778 van de MES voor meer informatie over dit onderwerp.

¹⁰ $530 \times 0,79 = 418,7$

¹¹ In de MES van ARIES wordt aanbevolen begeleidende parkeermaatregelen te treffen voor uitzonderlijke evenementen. Er bestaan oplossingen om de behoefte aan parkeergelegenheid bij de voormalige hippodroom te beperken en deze zullen in overweging worden genomen in het kader van de vergunningsaanvraag van de parking.

¹² $419 + 50 = 469$

Deze parkeerbehoefte zal echter groter zijn op dagen dat het Zoniënwood druk wordt bezocht in combinatie met een hoge bezoekersfrequentie voor de activiteiten die plaatsvinden op de voormalige hippodroom of bij een "aangepaste exploitatie" van deze laatste.

2.2.5. Theoretische capaciteit van het gebied waarop de gedeeltelijke wijziging van het GBP betrekking heeft

De voor de parking bestemde perimeter van de gedeeltelijke wijziging van het GBP heeft een oppervlakte van ongeveer 10.700 m². Een parkeerplaats heeft een netto oppervlakte van ongeveer 12,5 m² en een bruto oppervlakte van ongeveer 20 à 25 m² (rekening houdend met de toegangswegen)¹³, **zodat het gebied plaats biedt aan maximaal ongeveer 428 à 535 plaatsen**¹⁴. Theoretisch is het dus mogelijk in deze zone ongeveer 400 parkeerplaatsen aan te leggen (waarbij nog ongeveer 70 plaatsen¹⁵ komen die elders op de voormalige hippodroom worden aangelegd om tot de vereiste +/- 470 plaatsen te komen), maar niet om te voorzien in een parkeerterrein waarmee tegemoetgekomen kan worden aan de parkeerbehoeften op dagen dat het Zoniënwood druk wordt bezocht in combinatie met een hoge bezoekersfrequentie voor de activiteiten die plaatsvinden op de voormalige hippodroom of bij een "aangepaste exploitatie" van deze laatste.

2.3. Vermindering van de impact van het ontwerp op het milieu

De alternatieven moeten overwogen worden met het oog op:

- ◇ het behoud van het Natura 2000-gebied;
- ◇ het behoud van de niet-ingerichte/verstedelijkte gebieden;
- ◇ het behoud van het beschermde erfgoed (Zoniënwood, hippodroom enz.);
- ◇ het voorzien in een totale theoretische parkeer capaciteit van ongeveer 470 plaatsen op een of meerdere parkings op of in de onmiddellijke nabijheid van de voormalige hippodroom teneinde de verplaatsing van het parkeren naar de straat te beperken.

Hoewel volgens het GoodMove-plan verwacht wordt dat het aantal verplaatsingen met de auto tegen 2030 met ongeveer 25% zal zijn gedaald, en bijgevolg ook de geraamde parkeerbehoefte zal afnemen, zal deze daling toch geleidelijk verlopen en gepaard gaan met ontwikkelingen ten gunste van het openbaar vervoer en fietsers/voetgangers.

Verder is er ook het volgende:

- ◇ Volgens het besluit tot inleiding van gedeeltelijke wijziging van het GBP is het bedoeling is de bestaande parking te herontwikkelen en uit te breiden.
- ◇ Het is theoretisch mogelijk 400 plaatsen in te richten in het gebied dat wordt bestreken door de gedeeltelijke wijziging van het GBP voor de ontwikkeling van een parkeerterrein (waarbij de +/- 70 plaatsen geteld moeten worden die elders op de voormalige hippodroom worden aangelegd om tot de vereiste +/- 470 plaatsen te komen).

De aanleg van ongeveer 400 plaatsen is derhalve in overeenstemming met de doelstellingen van het ontwerp voor de gedeeltelijke wijziging van het GBP.

Afgezien van de alternatieven die op grond van bijlage C van het BWRO en het BBHR van 29.11.2018 moeten worden onderzocht (alternatieven 0.1 en 0.2; zie deel 1, punt 2.3 Structuur), **zullen de alternatieven dus een theoretisch parkeeraanbod moeten bieden dat de 470 plaatsen benadert op een of meer parkeerterreinen die in of in de onmiddellijke nabijheid van de voormalige hippodroom zijn gelegen, om redelijkerwijs haalbaar te zijn.**

¹³ Bron: Cémathèque nr. 41, november 2015, SPW. Het betreft hier een theoretische ratio. Bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen op basis van deze ratio wordt geen rekening gehouden met de specifieke kenmerken van het terrein en bijzondere inrichtingen van de parking (vergroende ruimte, voor fietsen voorbehouden zone, zone voor voetgangersverkeer enz.).

¹⁴ Ter vergelijking: een inrichtingsplan voor het gebied dat is opgesteld in het kader van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in verband met het DROHME-project voorziet in 389 parkeerplaatsen voor auto's en 40 plaatsen voor motorfietsen, d.w.z. een totaal van 429 plaatsen. Het is dan ook waarschijnlijk dat het aantal plaatsen dat zou kunnen worden ingericht binnen het gebied waarop de gedeeltelijke wijziging van het GBP betrekking heeft, eerder aan de lage kant ligt van het genoemde maximale aantal parkeerplaatsen.

¹⁵ De stedenbouwkundige vergunning van 18 oktober 2019 geeft toestemming voor de aanleg van de parkeerterreinen P2, P3 en P4, met in totaal 70 plaatsen, binnen het bestaande gebied voor voorzieningen van openbare diensten en van collectief belang. Daarom kan redelijkerwijs worden aangenomen dat op deze locatie ongeveer 70 plaatsen kunnen worden aangelegd.

2.4. Voorstelling van de redelijke alternatieven en van de gekozen evaluatiemethode

Het eerste overwogen alternatief gaat uit van **de afwezigheid van verandering** en wordt opgesplitst in twee overwegingen:

- ◇ **Alternatief 0.1:** De feitelijke situatie blijft zoals ze is gebaseerd op de voorschriften 0.9 en 0.11 van het GBP. De parking wordt op geen enkele manier ontwikkeld. Het gebruik van het parkinggebied wordt derhalve onder dezelfde voorwaarden voortgezet als thans het geval is. Er zijn ongeveer 240 parkeerplaatsen beschikbaar¹⁶ (**alternatief 0**);
- ◇ **Alternatief 0.2:** De parking wordt gesloten om de realisatie van het in het GBP geplande bosgebied mogelijk te maken (**ontwikkelingstoestand**). Deze sluiting impliceert de opheffing van ongeveer 240 parkeerplaatsen voor auto's.

Wat **alternatieve locaties** betreft, is het de bedoeling alternatieven voor te stellen:

- ◇ **Wijziging van de perimeters van de grafische wijzigingen.** De rechtvaardiging van het ontwerp steunt hier op de wil om *de site van de hippodroom van Bosvoorde ten volle zijn rol van toegangspoort tot het Zoniënwood te laten vervullen, wat maakt dat er nood is aan een voldoende grote parking; dat de bestemming van de parking in het GBP als bosgebied niet bedoeld was om de locatie van de bestaande parking in vraag te stellen, de parking in het huidige gebied.* Er bestaat echter een non-aedificandigebied rond het bosgebied.

Figuur 57: Illustratie van het non-aedificandigebied rond het bosgebied in de richting van de voorgestelde perimeter voor het ontwerp



Om het behoud van een parking daadwerkelijk mogelijk te maken, moet dus een wijziging van de perimeter worden overwogen. Deze is hier verdeeld in twee delen.

- Alternatief 2.1: Uitbreiding van het te wijzigen gebied naar het westen

¹⁶ Momenteel is de parking niet ingericht, zodat het aantal beschikbare plaatsen niet precies bekend is. Op basis van een telling op het terrein bedroeg de capaciteit van de niet-ingerichte parking in januari 2021 ongeveer 240 plaatsen.

Figuur 58: Alternatief 2.1: Uitbreiding van het te wijzigen gebied naar het westen



- ◇ Alternatief 2.2: Uitbreiding van het te wijzigen gebied naar het westen en zuiden

Figuur 59: Alternatief 2.2: Uitbreiding van het te wijzigen gebied naar het westen en zuiden



Aangezien deze alternatieven 2.1 en 2.2 een grotere inbreuk maken op het Zoniënwood en het Natura 2000-gebied dan het ontwerp, worden deze alternatieven niet als redelijkerwijs overweegbaar beschouwd. Zij zullen daarom in het vervolg van deze studie buiten beschouwing worden gelaten.

- ◇ **Een parking inrichten binnen de voormalige hippodroom**, die ook in verschillende kleinere entiteiten kan worden opgesplitst om niet in het non-aedificandigebied (gebied van erfdienstbaarheden langs de randen van bossen en wouden) te worden gesitueerd. Er zij evenwel op gewezen dat op de voormalige hippodroom diverse activiteiten plaatsvinden, dat deze laatste gedeeltelijk bebost is en dat een Natura 2000-gebied een groot deel van het gebied inneemt, waardoor de mogelijkheden worden beperkt. Niettemin worden de volgende 4 locaties in aanmerking genomen in het kader van de denkpiste van een alternatieve locatie voor de parking:

- Alternatief 3.1: De aanleg van een parking ter hoogte van het "gokdorp";
- Alternatief 3.2: De herontwikkeling van de parking van het golfterrein;
- Alternatief 3.3: De uitbreiding van de parking van de Gravendreef;
- Alternatief 3.4: Aanleg van een parking naast het woudhuis;

In het geval van **alternatief 3.1** bedraagt de beschikbare oppervlakte binnen het gokdorp ongeveer 5.000 m², d.w.z. een theoretische capaciteit van maximaal **200 tot 250 plaatsen**¹⁷. Afgezien van de ontoereikende parkeercapaciteit wordt dit alternatief om de volgende redenen niet opportuun geacht:

- Deze ruimte is momenteel alleen toegankelijk voor voetgangers en is nooit gebruikt voor het parkeren van voertuigen. Het masterplan voorziet ook in de landschappelijke herinrichting van het gokdorp.
- Om plaats te bieden aan deze 200-250 plaatsen zouden de graszone en de bomen in het gokdorp moeten verdwijnen. Het behoud van de graszone zou betekenen dat de theoretische parkeercapaciteit met enkele tientallen plaatsen wordt verminderd.
- Deze ruimte bevindt zich in de onmiddellijke nabijheid van een beschermd gebouw (Grote tribune) en andere gebouwen van de voormalige hippodroom. De aanleg van parkeerplaatsen op deze plaats is niet van dien aard dat het bestaande erfgoed hierdoor opgewaardeerd zal worden.
- Deze ruimte wordt ook al gebruikt voor bepaalde evenementen (bv. om er bij gelegenheid een grote tent op te stellen).

Alternatief 3.2 houdt in dat in het Natura 2000-gebied een parking moet worden aangelegd. Dit alternatief wordt derhalve niet als redelijkerwijs overweegbaar beschouwd.

Hetzelfde geldt voor **alternatief 3.3** dat ontbossing in een Natura 2000-gebied (habitat 9160) inhoudt.

In het geval van **alternatief 3.4** is de beschikbare ruimte ongeveer 1.900 m². Theoretisch zou het dus mogelijk zijn maximaal 76 tot 95 plaatsen aan te leggen¹⁸ wat veel minder is dan de noodzakelijk geachte 400 plaatsen¹⁹.

Tot slot is er nog de mogelijkheid om op of nabij de voormalige hippodroom verschillende parkings aan te leggen. De aanleg van een parkeerterrein naast het woudhuis (76 tot 95²⁰ theoretische plaatsen) in combinatie met de bestaande parking aan de Gravendreef (25 plaatsen) zou echter maximaal 120 plaatsen opleveren, d.w.z. aanzienlijk minder dan de 470 noodzakelijk geachte plaatsen.

Aangezien geen van deze alternatieven overweegbaar is, is een verdeling van de parkeergelegenheid over verschillende locaties op of nabij de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde in plaats van in één zone geen optie. **Het parkinggebied lijkt dan ook de enige redelijk overweegbare plaats om parkeergelegenheid te ontwikkelen.**

- ◇ **Verplaatsing van de parking naar een plek buiten de voormalige hippodroom:**

De herontwikkeling van de - sommige onlangs - gesloten parkeerterreinen (Saint-Hubert, Twee Bergen en Berckmans) is automatisch uitgesloten, aangezien deze sluitingen voortvloeien uit het beheerplan voor het Zoniënwood, waarvan de dwingende redenen reeds besproken werden tijdens de uitwerking van dit plan (behoud van de biodiversiteit) en dus reeds geëvalueerd werden wat de alternatieven betreft. Het werd goedgekeurd door de Brusselse Regering in 2003. Dit beheerplan werd onlangs herzien en in juni 2019 door de Regering goedgekeurd na een openbare raadpleging. Aangezien dit plan nog maar recentelijk aangenomen werd, wordt het hier dan ook niet ter discussie gesteld.

Er zij aan herinnerd dat de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde wordt beschouwd als een toegangspoort tot het Zoniënwood en dat men derhalve verwacht dat daar een parkeerterrein met voldoende capaciteit wordt aangelegd. De Structuurvisie van het Zoniënwood stelt het als volgt: *"De selectie als toegangspoort vereist echter een afstemming van het inrichtingsniveau in functie van de toekomstige rol in het woud. Ruimte voor voldoende en kwalitatief parkeren, horeca enz. dient aanwezig te zijn."*

¹⁷ 5.000/25 = 200; 5.000/20 = 250

¹⁸ 1.900/25 = 76; 1.900/20 = 95

¹⁹ Ter vergelijking: de op 18.10.2019 aan DROHME EXPLOITATION nv verleende stedenbouwkundige vergunning geeft toestemming voor de aanleg van 46 parkeerplaatsen voor auto's en 8 parkeerplaatsen voor motorfietsen, in totaal dus 54 plaatsen. De oppervlakte die op de plannen voor de parking wordt gebruikt, is echter kleiner dan de potentieel beschikbare oppervlakte.

²⁰ Ter vergelijking: de SV van 18.10.2019 staat 54 plaatsen toe

Voorts bedraagt de afstand tussen parking en eindbestemming die over het algemeen aanvaardbaar geacht wordt, 300 m of ongeveer 5 minuten te voet.

In de onmiddellijke nabijheid van de voormalige hippodroom is er momenteel geen ruimte voor één of meer parkeerterreinen die in totaal 400 parkeerplaatsen bieden en elk een redelijke omvang hebben om het parkeren niet te sterk te spreiden.

2.5. Voorstelling van de varianten

Er kunnen ook varianten overwogen worden. Deze bestaan uit gedeeltelijke wijzigingen van de alternatieven.

De volgende variant van alternatief 0.1 zal in die optiek worden bestudeerd:

- ◇ **Variante 1:** Variante van alternatief 0.1: Handhaving van de bestaande parking buiten het Natura 2000-gebied en herinrichting ervan. Er zij op gewezen dat een door Japanse duizendknoop aangetast gebied in het noorden, langs de Terhulpssteenweg, eveneens in de perimeter is opgenomen.

Met een oppervlakte van ongeveer 7.200 m² is het theoretisch mogelijk om hier maximaal 288 tot 360 plaatsen te ontwikkelen²¹. Deze variant, gecombineerd met de plaatsen die elders op de voormalige hippodroom zijn aangelegd (ongeveer 70 plaatsen), kan de theoretisch noodzakelijk geachte 470 plaatsen benaderen. Het westelijke deel van het gebied dat onder de gedeeltelijke wijziging van het GBP valt en momenteel bebost is, zou derhalve geen deel uitmaken van het gebied dat door de parking wordt ingenomen.

Figuur 60: Perimeter bij benadering van variante 1 van alternatief 0.1 (rode lijn) ten opzichte van de perimeter van het ontwerp (zwarte stippellijn)



²¹ $7.200/25 = 288$; $7.200/20 = 360$. Ter vergelijking: het plan van aanleg van parking P1, dat bij de stedenbouwkundige vergunning van 18.10.2019 is gevoegd, staat de ontwikkeling toe van 302 plaatsen (285 parkeerplaatsen voor personenauto's en 16 plaatsen voor motorfietsen), dat wil zeggen een aantal dat binnen de vork ligt van het maximumaantal plaatsen dat theoretisch in het gebied kan worden ontwikkeld (de perimeter van parking P1 stemt niet precies overeen met die van variante 1 maar benadert deze toch dicht). Ter herinnering: de theoretische maximumcapaciteit van het project ligt tussen 428 en 535 plaatsen, d.w.z. ongeveer 100 extra voertuigen.

3. ALGEMENE IMPLICATIES VAN HET ONTWERP OP HET NIVEAU VAN HET BHG

Door de geplande gedeeltelijke wijziging van het GBP zullen de gevolgen voor het milieu van het ontwerp van plan beperkt blijven tot de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde en de onmiddellijke omgeving ervan.

4. EFFECTENBEOORDELING

4.1. Bebouwde omgeving; materiële goederen, cultureel erfgoed, inclusief bouwkundig en archeologisch erfgoed, landschappen

4.1.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de rechtstoestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen (bestaand parkinggebied)

Belgische Grondwet – artikel 23

Op basis van de volgende elementen:

- ◇ De site is gelegen aan de rand van het Zoniënwood langs een drukke weg (Terhulpssteenweg) en is gedeeltelijk al in gebruik als parkeerterrein.
- ◇ Het Zoniënwood, dat als landschap is beschermd, beslaat een totale oppervlakte van ongeveer 4.400 ha verspreid over de drie Gewesten. De site is slechts 10.700 m² groot en is slechts bebost op 3.800 m², d.w.z. minder dan 0,01% van het woud.
- ◇ De site maakt geen deel uit van het aangrenzende Natura 2000-gebied.
- ◇ Deze parking is bestemd voor de bezoekers van het Drohme-project en de wandelaars van het Zoniënwood, beantwoordt aan een erkende behoefte van algemeen belang en valt althans gedeeltelijk onder artikel 23, lid 3, 5° van de Grondwet (recht op culturele en maatschappelijke ontplooiing).
- ◇ De aanleg van een parking bij de voormalige hippodroom wordt gewenst door het beheerplan en de Structuurvisie van het Zoniënwood, dat gericht is op de bescherming van het Zoniënwood en derhalve althans gedeeltelijk binnen de werkingssfeer van artikel 23, lid 3, 4° van de Grondwet valt (recht op bescherming van een gezond milieu).
- ◇ De aanbevelingen en bestudeerde alternatieven moeten er uiteindelijk voor zorgen dat de parking goed wordt geïntegreerd in het beschermde landschap en dat schade aan het aangrenzende Natura 2000-gebied wordt voorkomen.

Naar verwachting zal het ontwerp niet leiden tot een aanzienlijke aantasting van het recht op een gezond milieu.

Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)

Ter herinnering: de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde wordt als volgt geïdentificeerd:

- ◇ Een grote grondreserve die een centrum op intergemeentelijke en lokale schaal vormt
- ◇ Een gewestelijk recreatiecentrum

Met name het parkinggebied dat in het bosgebied gelegen is, maakt geen deel uit van de grondreserveperimeter die een centrum op intergemeentelijke en lokale schaal vormt. Bij gebrek aan een visie en doelstellingen op het niveau van het GPDO voor dit gebied, is de voorgestelde wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen niet in strijd met het GPDO.

Wat betreft de kwalificatie van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde als gewestelijk recreatiecentrum, met de wens om er een gewestelijk recreatie- en didactisch centrum rond het thema van natuur, onderwijs en ontspanning van te maken, is het voorstel om het bosgebied te veranderen in een gebied voor voorzieningen verenigbaar met deze doelstelling.

Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GemOP) van de Stad Brussel

Het voorstel om het bosgebied om te vormen tot een gebied voor voorzieningen doet geen afbreuk aan de middelen om de algemene doelstellingen van het GemOP van 2004 te bereiken en behoort niet tot de prioritaire interventiegebieden van de gemeente.

Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP)

Voor de wijziging van het GBP wordt de procedure gevolgd die daarvoor vooropgesteld wordt in het BWRO - Hoofdstuk III, Afdeling IV.

De voorgestelde wijziging van bosgebied in een gebied voor voorzieningen, met een wijziging van de schriftelijke voorschriften om er een parking te kunnen aanleggen, geschiedt met specifieke verwijzing naar het desbetreffende gebied, het type inrichting en de gebruikers van het gebied. Het heeft dus geen gevolgen voor de rest van het gewest.

De wijziging van het voorschrift vermeldt de afwijking van het geplande gebied van erfdienstbaarheden rond de aangrenzende bosgebieden.

"8.5. Het deel van het gebied voor voorzieningen dat ten westen van de Renbaanlaan te Ukkel is gelegen en grenst aan de site van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde, is bestemd om te worden gebruikt als openluchtparking voor de gebruikers van dit gebied en voor de gebruikers van het aangrenzende gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht en bosgebied, in afwijking van het gebied van erfdienstbaarheden langs de randen van bossen en wouden."

Deze wijziging zal waarschijnlijk ook geen gevolgen hebben voor het bestaande GCHEWS.

Tot slot zal het non-aedificandigebied dat zich momenteel situeert in een deel van het gokdorp van de voormalige hippodroom, gedeeltelijk worden opgeheven (perceel 40P). Hetzelfde geldt voor een gedeelte van het non-aedificandigebied dat gelegen is in het woongebied aan de andere kant van de Terhulpssteenweg (percelen 484B en 481C). Ter herinnering: volgens Bundel V van het GBP heeft het non-aedificandigebied niet alleen tot doel bomen en gebouwen te beschermen, maar wil het er ook voor zorgen dat bij de ontwikkeling aan de rand van het woud de bestaande stedelijke en landschappelijke kenmerken worden gerespecteerd. Gelet op de volgende elementen:

- ◇ De percelen 484B en 481C zijn gelegen aan de andere kant van de Terhulpssteenweg. Perceel 40P wordt van de bosrand gescheiden door de bestaande parking. Er bevinden zich dus momenteel gebouwen/inrichtingen/menselijke activiteiten tussen de bosrand en deze percelen.
- ◇ De betrokken percelen zijn reeds gedeeltelijk verstedelijkt, waardoor het effect van eventuele nieuwe bebouwing wordt beperkt.
- ◇ De percelen in kwestie maken tevens deel uit van een gebied van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing (GCHEWS) bij het GBP. De wijziging van de bestaande feitelijke toestand van de bouwprofielen of van het aanzicht van de gevels die vanaf de voor het publiek toegankelijke ruimten zichtbaar zijn, is onderworpen aan bijzondere voorwaarden met het oog op de bewaring van de culturele, historische of esthetische eigenschappen van het gebied.
- ◇ Het gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten (deel van perceel 40P) is volledig opgenomen in het beschermde landschap van het Zoniënwoud, waardoor elk mogelijk project in dit gebied wordt gekaderd in het behoud van de historische, esthetische en wetenschappelijke waarde van het woud.
- ◇ Het GBP vermeldt bij zijn voorschrift 16: *"Het bouwverbod is evenwel niet van toepassing op de percelen waarop bouwwerken staan op de dag dat het gewestelijk bestemmingsplan goedgekeurd op 3 mei 2001 in werking treedt. Elke verbouwing of wederopbouw van de bestaande bouwwerken die leidt tot een vergroting van het bebouwd volume met meer dan 20% is evenwel onderworpen aan de speciale regelen van openbaarmaking. Die vergroting laat geen afwijking toe van de beperking tot 30 meter"*. Het non-aedificandigebied geldt dus alleen in strikte zin voor het gedeelte van deze percelen dat op minder dan 30 meter van het bosgebied gelegen is en niet op 60 meter, vanwege de aanwezigheid van constructies op het perceel op de dag van inwerkingtreding van het plan.
- ◇ Op deze percelen is de bebouwing dicht bij de kadastrale grenzen gesitueerd, waardoor het effect van eventuele nieuwbouw wordt beperkt, aangezien het gebied reeds gedeeltelijk is verstedelijkt.

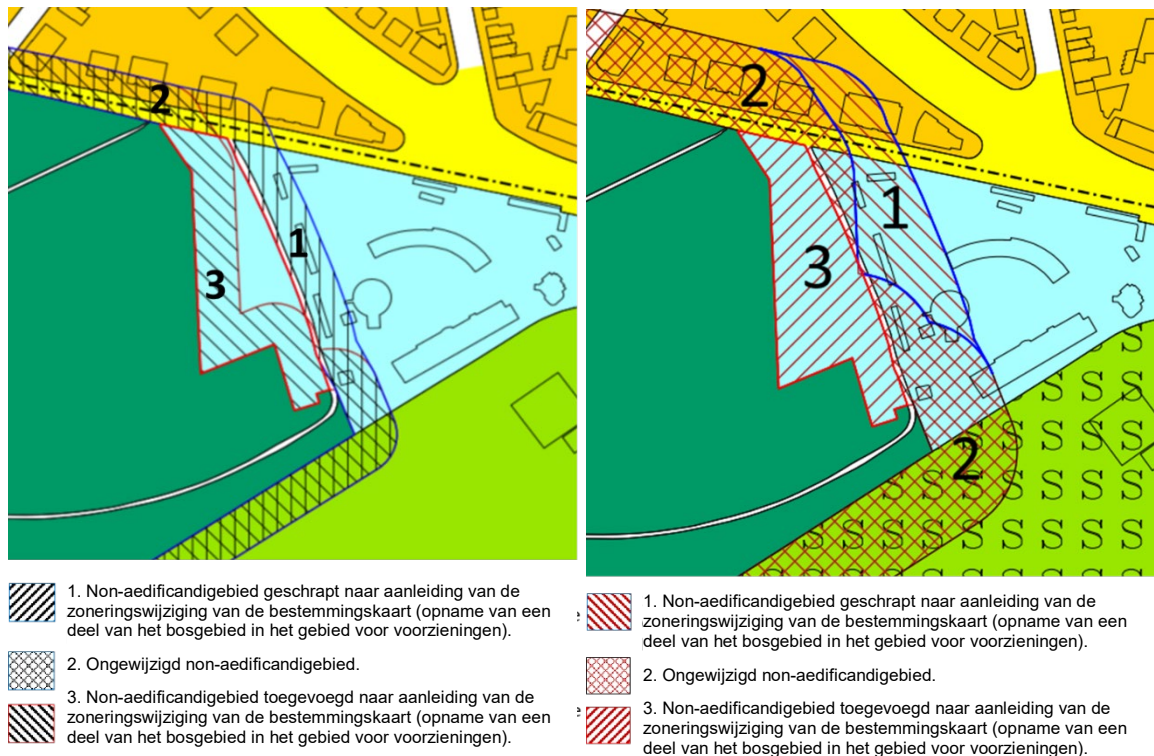
De verkleining van de perimeter van het non-aedificandigebied heeft derhalve een beperkt effect, aangezien de bestaande gebouwen in het woongebied van de rand worden gescheiden door de weg, terwijl die in het bestaande gebied voor voorzieningen:

- opgenomen in de initiële perimeter van 30 m weliswaar met 20% kunnen uitbreiden. Dat blijft echter marginaal gezien de omvang van de betrokken constructies, met dien verstande dat de beperkingen van het GCHEW en de bescherming van toepassing blijven;

- binnen de perimeter tussen 30 en 60 m niet langer onderworpen zijn aan enige beperking van het non-aedificandigebied, maar wel onderworpen blijven aan de beperkingen van het GCHEW en het beschermingsbesluit.

Bijgevolg wordt niet verwacht dat de wijziging van de perimeter van het non-aedificandigebied een significant effect zal hebben op de bomen van de rand en op de bestaande stedelijke en landschappelijke kenmerken.

Figuur 61: Effect van de voorgestelde gedeeltelijke wijziging van het GBP op het non-aedificandigebied (perimeter van 30 m naar links en 60 m naar rechts) als gevolg van voorschrift 16 van het GBP



Beheerplan van het Zoniënwoud

De voorgestelde wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen voor parkeerdoeleinden draagt bij tot de gewenste her kwalificatie van de voormalige hippodroom en zijn omgeving wat betreft de landschappelijke aspecten die voor het "Bosvoorde"-complex zijn vastgesteld. De landschappelijke impact van het ontwerp vanaf de stads- en wegranden is beperkt tot de toegang tot de site aan de Terhulpseseenweg en de directe omgeving ervan. Hoewel het ontwerp het kappen van bomen ter hoogte van een deel van de rand impliceert, zal het waarschijnlijk ook bijdragen tot de verbetering van de bosrand ter hoogte van de parking, op voorwaarde dat bepaalde verbeteringen/aanplantingen worden verricht.

Algemene beleidsverklaring van de Brusselse Regering 2019-2024

De voorgestelde wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen voor parkeerdoeleinden draagt bij tot de publieke toegankelijkheid van het didactisch en gezinscentrum dat in de beleidsverklaring wordt gewenst.

De verenigbaarheid van het ontwerp met het Natura 2000-gebied wordt geanalyseerd in de passende beoordeling die als **Bijlage 2** bij dit verslag is gevoegd.

Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV)

De voorgestelde wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen voor parkeerdoeleinden is verenigbaar met de GSV die van kracht zal zijn op het moment van elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in het gebied.

Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening (GemSV) van Ukkel

De voorgestelde wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen voor parkeerdoeleinden is verenigbaar met de GemSV die van kracht zal zijn op het moment van elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in het gebied.

Structuurvisie van het Zoniënwood

De voorgestelde wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen voor parkeerdoeleinden komt tegemoet aan de functie van toegangspoort tot het Zoniënwood die gewenst wordt in de Structuurvisie van het Zoniënwood.

Erfgoed

Het ontwerp houdt de aanleg in van een parking op een terrein dat het voorwerp uitmaakt van een beschermingsbesluit van 2 december 1959.

In de eerste plaats moet ter zake het volgende worden vermeld:

Het beschermingsbesluit rechtvaardigt de bescherming van het Zoniënwood op grond van "**zijn historische, esthetische en wetenschappelijke waarde**" zonder nader aan te geven welke erfgoedbelangen aan de basis hiervan liggen. Hoewel het meer dan 50 jaar later is geschreven, is het beheerplan voor het Zoniënwood een interessant document om een aantal van deze concepten te begrijpen. In dit verband valt het volgende te vermelden:

- Wat de **historische waarde** betreft: de parking bestond al bij de uitvoering van het beschermingsbesluit in 1959, aangezien de parking er al minstens sinds 1922 is.
- Wat de **esthetische waarde** betreft: volgens het beheerplan hebben de esthetische problemen in het gebied vooral te maken met de kwaliteit van de parkeervoorzieningen en de kwaliteit van de bosrand. Momenteel is het parkeerterrein niet aangelegd, hoewel in het beheerplan voor het Zoniënwood bijzonder belang wordt gehecht aan de ontwikkeling van parkings aan de ingang van het woud. De overgang tussen het bos en de parking is ook abrupt en er is geen inrichting die dit deel van de voormalige hippodroom, dat als toegangspoort tot het Zoniënwood is aangemerkt, verbetert. De esthetische waarde van het gebied is momenteel dan ook op zijn zachtst gezegd beperkt. De herinrichting van de parking zou de esthetische kwaliteit van het parkinggebied en de rand alsook de aanwezigheid opmerkelijke bomen ten goede komen.
- Wat de **wetenschappelijke waarde** betreft: het parkinggebied bevindt zich niet aan de rand van het hoge beukenbos met zijn kathedraalachtige bomenrijen, een waterpartij, een monument of een ander bijzonder/opmerkelijk element. Samen met het beboste deel van de parking is de rand het meest interessante element. Het ontwerp behelst echter de kap van een deel van de aanwezige bomen, wat gevolgen kan hebben voor de wetenschappelijke waarde van het Zoniënwood vanwege de vermindering van de beboste oppervlakte. Toch blijft het betrokken gebied beperkt in verhouding tot de totale oppervlakte van het woud (bebost gedeelte van ongeveer 3.800 m² tegenover de 4.400 ha van het Zoniënwood). Bovendien is de parking bedoeld om, via de "toegangspoort" tot het Zoniënwood die wordt gevormd door de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde, het bezoek van het publiek aan het woud te kanaliseren en zo de impact op de fauna en flora van het bos als gevolg van de recreatieactiviteiten die er plaatsvinden, te beperken. Dit is ook een van de doelstellingen van het beheerplan voor het Zoniënwood. Deze inrichting beschermt indirect de delen van het bos die dieper in het woud liggen en van grotere wetenschappelijke waarde zijn omdat ze verder van menselijke activiteiten verwijderd zijn.

Voorts wordt in het ontwerp van besluit voor de gedeeltelijke wijziging van het GBP het volgende gesteld:

- ◇ *Het bestaan van een beschermingsbesluit voor een site is op zichzelf niet van dien aard dat het binnen het beschermde gebied verbiedt handelingen te verrichten en werken uit te voeren waarvoor een stedenbouwkundige vergunning is vereist.*
- ◇ *Artikel 232 van het BWRO somt de verbodsbepalingen op die in het beschermde gebied van kracht zijn.*
- ◇ *Op basis van de analyse van artikel 6 van de wet van 7 augustus 1931 en de omzetting ervan in het Brussels recht, vormen voormelde beperkingen in het besluit tot bescherming geen bijzondere behoudsvoorwaarden in de zin van de artikelen 211, §2, 214 en 232, 3° van het BWRO, maar een opsomming van de handelingen en werken die enkel toegestaan zijn met de vergunning waarnaar diezelfde bepaling verwijst, d.w.z. een stedenbouwkundige vergunning volgens de huidige wetgeving.*
- ◇ *Hieruit volgt dat een vergunning dus het optrekken van nieuwe bouwwerken of de wijziging van bestaande bouwwerken kan toestaan, zoals de aanleg van de vergunde parking.*
- ◇ *In het onderhavige geval zijn de wijzigingen van het gebruik en het aangepaste voorschrift die voortvloeien uit het ontwerp tot wijziging van het GBP verenigbaar met artikel 232 van het BWRO, aangezien zij verenigbaar zijn met de beschermingsmaatregelen van het beschermde landschap en niet de opheffing impliceren van een van de belangen die de bescherming van het landschap hebben gerechtvaardigd.*

Op basis van deze elementen heeft het ontwerp geen significant negatief effect op het beschermde landschap. Integendeel, het ontwerp zou moeten bijdragen tot de bescherming van het bos door de gebruikers van het Zoniënwood te kanaliseren.

b. Voorstel tot wijziging van het sportgebied in bosgebied (compensatiegebied)

Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)

Het compensatiegebied ligt in een grote grondreserve die een intergemeentelijk en lokaal knooppunt vormt, bedoeld om ruimte te bieden voor ontwikkeling in termen van huisvesting, economische activiteiten, voorzieningen, en openbare, groene en recreatieve ruimten, met het oog op een betere spreiding van de bevolkingstoename over het grondgebied. Wat dit laatste betreft, beantwoordt het voorstel om het sportgebied in bosgebied te veranderen niet aan de voor deze perimeter vastgestelde behoeften.

Wat betreft de kwalificatie van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde als gewestelijk recreatiecentrum, met de wens om er een gewestelijk recreatie- en didactisch centrum rond het thema van natuur, onderwijs en ontspanning van te maken, is het voorstel om het bosgebied te veranderen in een gebied voor voorzieningen verenigbaar met deze doelstelling.

Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GemOP) van de Stad Brussel

Het voorstel om het sportgebied tot een bosgebied om te vormen doet geen afbreuk aan de middelen om de algemene doelstellingen van het GemOP van 2004 te bereiken en behoort niet tot de prioritaire interventiegebieden van de gemeente.

Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP)

Voor de wijziging van het GBP wordt de procedure gevolgd die daarvoor vooropgesteld wordt in het BWRO - Hoofdstuk III, Afdeling IV.

Het voorstel om het sportgebied in bosgebied te veranderen leidt tot een nieuw gebied van erfdienstbaarheden van 30 tot 60 m, afhankelijk van het geval, dat reeds volledig in het Natura 2000-gebied is opgenomen:

Figuur 62: Perimeter van 30 en 60 m rond het compensatiegebied



Landschapsstudie van het Zoniënwood

De voorgestelde wijziging van het sportgebied in een bosgebied draagt bij tot de gewenste herkwalificatie van de voormalige hippodroom en zijn omgeving wat de landschappelijke aspecten betreft die voor het "Bosvoorde"-complex zijn vastgesteld.

Er zijn geen gevolgen voor het landschap.

Algemene beleidsverklaring van de Brusselse Regering 2019-2024

Het voorstel om het sportgebied in bosgebied te veranderen is niet in strijd met de beleidsverklaring: de verenigbaarheid van het voorstel om van het sportgebied een bosgebied te maken met het Natura 2000-gebied, is gewaarborgd.

Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV)

De GSV is niet van invloed op eventuele projecten in bosgebied.

Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening (GemSV) van Ukkel

De GemSV van Ukkel is niet van invloed op eventuele projecten in bosgebied.

Structuurvisie van het Zoniënwood

Het voorstel om het sportgebied om te vormen tot bosgebied is niet in strijd met de Structuurvisie van het Zoniënwood.

Erfgoed

De voorgestelde wijziging van het sportgebied in bosgebied heeft geen gevolgen voor het erfgoed.

4.1.2. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de feitelijke toestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen (bestaand parkinggebied)

De voorgestelde wijziging van bosgebied in een gebied voor voorzieningen voor parkeerdoeleinden in de open lucht zal het mogelijk maken om het bestaande parkinggebied te handhaven in een situatie die sedert 1922 bestaat en het in de toekomst te herontwikkelen.

Het westelijke deel van de perimeter is momenteel bebost. Het voorstel effent het pad voor een eventuele uitbreiding van de parking naar dat deel.

Aangezien de perimeter van het voorstel geen bebouwing omvat, wordt daar geen effect op verwacht.

Vanuit de naburige bebouwde omgeving is de impact landschappelijk.

Als gevolg van de uitbreiding zou de landschappelijke perceptie hoofdzakelijk worden gewijzigd:

- ◇ Vanaf de perimeter van de site zelf;
- ◇ Voor de woningen die uitkijken op het parkinggebied langs de Terhulpssteenweg;
- ◇ Voor het gokdorp, in de toegangsas naar de parking.

Werkzaamheden aan de gehele parking - met inbegrip van de toegangszone, de verwijdering van de Heras/Nadar-hekken, gestandaardiseerde informatiepanelen in het 'Bosvoorde'-geheel enz. - zouden de integratie van de parkeerplaats in het landschap vanuit de nabijgelegen woningen, langs de Terhulpssteenweg en voor de gebruikers van de parking kunnen verbeteren.

b. Voorstel tot wijziging van het sportgebied in bosgebied (compensatiegebied)

De voorgestelde wijziging van sportgebied naar bosgebied verandert niets aan de feitelijke situatie. De omringende bebouwde omgeving wordt derhalve niet aangetast.

4.1.3. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)

Effecten op de rechtstoestand

◇ Belgische Grondwet

Aangezien de situatie ongewijzigd blijft, leidt alternatief 0.1 niet tot een significante beperking van het recht op een gezond milieu.

◇ Gewestelijk Plan voor Duurzame ontwikkeling (GPDO)

Bij gebrek aan een visie en doelstellingen op het niveau van het GPDO voor het parkinggebied, is de voorgestelde wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen niet in strijd met het GPDO. Het draagt echter evenmin bij tot het bereiken van de geïdentificeerde planologische inrichtingen.

Wat betreft de kwalificatie van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde als gewestelijk recreatiecentrum, met de wens om er een gewestelijk recreatie- en didactisch centrum rond het thema van natuur, onderwijs en ontspanning van te maken, zijn het gebruik van de huidige parking en het behoud van het compensatiegebied in zijn huidige staat verenigbaar met deze doelstelling.

◇ Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GemOP) van de Stad Brussel

Alternatief 1 doet geen afbreuk aan de middelen om de algemene doelstellingen van het GemOP van 2004 te bereiken en behoort niet tot de prioritaire interventiegebieden van de gemeente.

◇ Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP)

De parking is niet in overeenstemming met de bestemmingen van het bosgebied volgens het GBP dat van na het ontstaan van de parking dateert.

◇ Beheerplan van het Zoniënwood

De voortzetting van de exploitatie van de parking zonder inrichting draagt niet bij tot de herontwikkeling van de voormalige hippodroom en de omgeving ervan, noch tot de verbetering van de stads- en wegranden.

◇ Algemene beleidsverklaring van de Brusselse Regering 2019-2024

Alternatief 0.1 draagt bij tot de toegankelijkheid van het didactische en gezinscentrum voor het publiek, zoals in de beleidsverklaring wordt gevraagd.

De verenigbaarheid van het ontwerp met het Natura 2000-gebied wordt geanalyseerd in de Passende beoordeling die bij dit verslag is gevoegd.

◇ Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV)/Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening (GemSV) van Ukkel

De stedenbouwkundige verordeningen bepalen de regels die van toepassing zijn op de bouwwerken en op hun onmiddellijke omgeving (bouwprofiel, hoogte, ...). Aangezien er geen inrichtingsproject is, zijn ze niet van toepassing.

◇ Structuurvisie van het Zoniënwood

Alternatief 0.1 komt tegemoet aan de functie van toegangspoort tot het Zoniënwood, zoals gevraagd in de Structuurvisie van het Zoniënwood. Zonder voldoende parkeergelegenheid en een grotere parkeercapaciteit kunnen de doelstellingen van de Structuurvisie van het Zoniënwood voor de opvang en kanalisatie van het publiek niet volledig worden bereikt.

◇ Erfgoed

Alternatief 0.1 heeft geen directe gevolgen voor het erfgoed. Doordat de bestaande parking niet wordt ontwikkeld, kan het naburige erfgoed (voormalige hippodroom en Zoniënwood) echter niet tot zijn recht komen.

Effecten op de feitelijke toestand

De huidige parkeerplaats, met ongeveer 240 plaatsen, is landschappelijk niet van hoge kwaliteit: aarde en grind, verwaarloosde rijzone, afgezet met Heras- en Nadar-hekken, gebruik van geplastificeerde A4's, gebrek aan beplanting enz. De huidige inrichting strookt niet met de inrichting van een parking bij een toegangspoort van het Zoniënwood en evenmin met een bezoekersparking voor een recreatieve en educatieve groene ruimte op gewestelijke schaal. In het beheerplan voor het Zoniënwood wordt ook bijzonder belang gehecht aan de kwaliteit van de parkings bij de toegangspoorten. Het ontbreken van een aangelegde parking draagt niet bij tot de herontwikkeling van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde.

b. Alternatief 0.2 (sluiting van de parking)

Effecten op de rechtstoestand

◇ Belgische Grondwet

Aangezien alternatief 0.2 de sluiting van de parking inhoudt, leidt dit op zichzelf niet tot een significante beperking van het recht op een gezond milieu. Het is echter moeilijk te voorspellen wat de gevolgen van deze sluiting zullen zijn, bijvoorbeeld voor het gedrag van de gebruikers, het gebruik van het Zoniënwoud enz. en de gevolgen daarvan voor het recht op een gezond milieu.

◇ Gewestelijk Plan voor Duurzame ontwikkeling (GPDO)

Het parkinggebied dat in het bosgebied gelegen is, maakt geen deel uit van de grondreserveperimeter die een centrum op intergemeentelijke en lokale schaal vormt. Bij gebrek aan een visie en doelstellingen op het niveau van het GPDO voor dit gebied, is de voorgestelde wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen niet in strijd met het GPDO. Het draagt echter evenmin bij tot het bereiken van de geïdentificeerde planologische inrichtingen.

Wat betreft de kwalificatie van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde als gewestelijk recreatiecentrum, met de wens om er een gewestelijk recreatie- en didactisch centrum rond het thema van natuur, onderwijs en ontspanning van te maken, zijn de sluiting van de parking en het gebrek aan inrichting niet verenigbaar met deze doelstelling.

◇ Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GemOP) van de Stad Brussel

Alternatief 0.2 doet geen afbreuk aan de middelen om de algemene doelstellingen van het GemOP van 2004 te bereiken en behoort niet tot de prioritaire interventiegebieden van de gemeente.

◇ Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP)

De huidige elementen van het recht zijn van toepassing.

◇ Beheerplan van het Zoniënwoud

Het gebied wordt in zijn huidige staat gelaten, maar met afgesloten toegang voor voertuigen.

Het gebied laat men braak liggen met afgesloten toegang voor voertuigen, wat zichtbaar zal zijn vanaf de Terhulpssteenweg en andere toegangen tot het gebied. Spontane vegetatie kan de visuele kwaliteit van de bosrand verbeteren. Anders dan in het beheerplan wordt gewenst, wordt er bij de voormalige hippodroom echter geen grootschalige parking aangelegd die in een aanzienlijk deel van de parkeerbehoefte zou kunnen voorzien.

Het compensatiegebied blijft ongewijzigd.

◇ Algemene beleidsverklaring van de Brusselse Regering 2019-2024

Deze sluiting is nadelig voor de ontwikkeling van het door de regering gewenste didactisch en gezinscentrum.

◇ Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV)/Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening (GemSV) van Ukkel

De stedenbouwkundige verordeningen bepalen de regels die van toepassing zijn op de bouwwerken en op hun onmiddellijke omgeving (bouwprofiel, hoogte, ...). Aangezien er geen inrichtingsproject is, zijn ze niet van toepassing.

◇ Structuurvisie van het Zoniënwoud

Alternatief 0.2 komt niet tegemoet aan de functie van toegangspoort tot het Zoniënwoud, zoals gevraagd in de Structuurvisie van het Zoniënwoud.

◇ Erfgoed

Alternatief 0.2 heeft geen directe gevolgen voor het erfgoed. Het gebrek aan parkeergelegenheid in de omgeving maakt het echter niet mogelijk de toegang tot het Zoniënwoud te concentreren op plaatsen die verder verwijderd zijn van het binnenste van het woud, dat a priori van grotere waarde is, en draagt, bij gebrek aan alternatieve parkeermogelijkheden voor het publiek, niet bij tot de strijd tegen het wildparkeren langs de wegen die het bos doorkruisen.

Effecten op de feitelijke toestand

De parking wordt gesloten. Er mag geen enkel voertuig meer parkeren in het parkinggebied. Aangezien de autoriteiten (via de wijziging van het GBP, het Masterplan, het beheerplan van het Zoniënwoud enz.) wilden dat de parking op deze plaats zou worden heringericht met het oog op de herontwikkeling van de voormalige hippodroom, wordt er geen enkele ontwikkeling uitgevoerd. Het gebied wordt dus braak gelaten, zonder toegang voor voertuigen.

c. Variant 1 (heraanleg van de bestaande parking)

Effecten op de rechtstoestand

◇ Belgische Grondwet

Hier gaat dezelfde analyse op als voor het ontwerp, met het belangrijke verschil dat de variant niet het kappen van extra bomen met zich meebrengt.

◇ Gewestelijk Plan voor Duurzame ontwikkeling (GPDO)

Variant 1 is niet in strijd met het GPDO, maar draagt evenmin bij tot de verwezenlijking van de geïdentificeerde planologische inrichtingen.

◇ Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GemOP) van de Stad Brussel

Variant 1 doet geen afbreuk aan de middelen om de algemene doelstellingen van het GemOP van 2004 te bereiken en behoort niet tot de prioritaire interventiegebieden van de gemeente.

◇ Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP)

Voor de wijziging van het GBP wordt de procedure gevolgd die daarvoor vooropgesteld wordt in het BWRO - Hoofdstuk III, Afdeling IV.

Net als bij het ontwerp zal het non-aedificandigebied dat zich momenteel situeert in een deel van het gokdorp van de voormalige hippodroom en het aanpalende woongebied, gedeeltelijk worden opgeheven. De perimeter waarop de schrapping van het non-aedificandigebied betrekking heeft, zal echter iets kleiner zijn dan in het geval van het ontwerp. Bijgevolg wordt niet verwacht dat de wijziging van de perimeter van het non-aedificandigebied een significant effect zal hebben op de bomen van de rand en op de bestaande stedelijke en landschappelijke kenmerken.

◇ Beheerplan van het Zoniënwoud

De voorgestelde wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen voor parkeerdoeleinden draagt bij tot de gewenste herkwalificatie van de voormalige hippodroom en zijn omgeving wat de landschappelijke aspecten betreft die voor het "Bosvoorde"-complex zijn vastgesteld. De variant zal de kwaliteit van de rand waarschijnlijk verbeteren, mits bepaalde inrichtingen/aanplantingen worden uitgevoerd.

◇ Algemene beleidsverklaring van de Brusselse Regering 2019-2024

Het project om het bosgebied te veranderen in een gebied voor voorzieningen voor parkeerdoeleinden draagt bij tot de publieke toegankelijkheid van het educatief en familiaal centrum, zoals in de beleidsverklaring wordt gewenst.

◇ Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV)/Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening (GemSV) van Ukkel

De voorgestelde wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen voor parkeerdoeleinden is verenigbaar met de GSV en de GemSV die van kracht zullen zijn op het moment van elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in het gebied.

De voorgestelde wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen voor parkeerdoeleinden is verenigbaar met de GemSV die van kracht zal zijn op het moment van elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in het gebied.

◇ Structuurvisie van het Zoniënwoud

De voorgestelde wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen voor parkeerdoeleinden komt tegemoet aan de functie van toegangspoort tot het Zoniënwoud die gewenst wordt in de Structuurvisie van het Zoniënwoud.

◇ Erfgoed

Net als het ontwerp houdt de variant de aanleg in van een parking op een terrein dat het voorwerp uitmaakt van een beschermingsbesluit van 2 december 1959.

In tegenstelling tot het ontwerp is er echter geen kap gepland die de oppervlakte van het bos, en dus de wetenschappelijke waarde van het Zoniënwoud, vermindert. Variant 1 heeft geen significant negatief effect op het beschermde landschap. Ter herinnering: het draagt bij tot de doelstellingen van het beheerplan van het Zoniënwoud wat betreft de kanalisatie en de opvang van het publiek om het bos te beschermen.

Effecten op de feitelijke toestand

Het westelijke gebied blijft bebost, waarbij de variant een kleinere landschappelijke impact heeft.

Aangezien de perimeter geen bebouwing omvat, wordt daar geen effect op verwacht.

De aanleg van de parking zou een betere landschappelijke inpassing mogelijk kunnen maken door middel van de volgende elementen:

- ◇ Verwijdering van de Heras- en Nadar-hekken, afbakening van de parking met hagen, houten omheiningen, markering van de parkeerplaatsen met houten materialen, esthetisch verantwoord en in overeenstemming met de omgeving van de parking
- ◇ Opwaardering van de (met name opmerkelijke) bomen die op of langs de rand van de parking staan
- ◇ Aanplantingen langs de rand ter opwaardering van het naburige Zoniënwood

4.2. Mobiliteit

4.2.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de rechtstoestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen (bestaand parkinggebied)

Gewestelijk Plan voor Duurzame ontwikkeling (GPDO)

Wat mobiliteit betreft, wil het GPDO multimodale verplaatsingen aanmoedigen, het gebruik van de individuele wagen beperken en een veralgemening van schone voertuigen bevorderen, alsook een duurzaam evenwicht vinden tussen mobiliteitsbehoeften en de bescherming van milieu en gezondheid. In het bijzonder is een vermindering van het modale aandeel van de auto gepland. Dit moet worden bereikt door het aanbod van openbaar vervoer te verbeteren. Wat het parkeren betreft, bestaat het plan erin het bestaande aanbod aan parkeergelegenheid te optimaliseren, de onbeheerde voorraad aan bestaande plaatsen te bundelen en nieuwe parkeerterreinen buiten de straat aan te leggen.

Er zij ook aan herinnerd dat het ontwerp van plan volledig gekoppeld is aan de herontwikkeling van de voormalige hippodroom en er ook op gericht is bezoekers van het Zoniënwood te ontvangen.

Het blijft moeilijk te beoordelen of het ontwerp in overeenstemming is met het GPDO. Hoewel een verhoging van het parkeeraanbod in het algemeen niet bevorderlijk is voor een modale verschuiving, kan hierdoor wel een verschuiving van parkeren op straat naar parkeren buiten de straat worden bewerkstelligd, op voorwaarde dat de parking qua prijsstelling of beheer aantrekkelijk blijft voor de verschillende gebruikers (wandelaars in het Zoniënwood, bezoekers van het Drohme-project en omwonenden). In het GPDO wordt evenwel gesteld dat een "duurzaam evenwicht tussen de mobiliteitsbehoeften (activiteiten, inwoners, gebruikers) en milieubescherming en gezondheid" moet worden gevonden. In de context van het ontwerp zal dit "evenwicht" met name afhangen van de beheermethode (tarifiering, toegestane parkeertijd enz.) en de toekomstige capaciteit van de parking. Een te groot aantal parkeerplaatsen zal een modal shift immers niet aanmoedigen en omgekeerd zal een te kleine parkeercapaciteit of een privatisering van het gebruik van de parking met een te hoog tarief het niet mogelijk maken de doelstelling van minder parkeerplaatsen op straat te bereiken, wat nadelig kan zijn voor de activiteiten die worden ontwikkeld op de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde en/of voor de bezoekers van het Zoniënwood. Er zij ook aan herinnerd dat de behoefte aan parkeergelegenheid eveneens zal evolueren als gevolg van de verbeterde openbaarvervoerverbindingen met de voormalige hippodroom en de fiets- en voetgangersvoorzieningen van het BHG.

Bij wijze van conclusie kan worden gesteld dat de **toereikendheid van het ontwerp van plan ten opzichte van het GPDO zal afhangen van de toegestane capaciteit van de parking en de toegepaste beheermethode, rekening houdend met de ontwikkeling van de ontsluiting van de locatie met het openbaar vervoer en de fiets-voetgangersfaciliteiten in het BHG**. De vraag naar parkeergelegenheid hangt met name af van het aantal bezoekers van de voormalige hippodroom en het Zoniënwood. Deze vraag naar parkeergelegenheid fluctueert dus. De parking zal echter niet te allen tijde aan de gehele geraamde parkeervraag kunnen voldoen, aangezien op bepaalde tijdstippen van de dag of in bepaalde perioden van het jaar de geraamde vraag groter is dan het theoretische maximale aanbod dat in het parkeergebied kan worden aangeboden (zie punt 4.2.2).

Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) "GoodMove"

Het GewMP is erop gericht de afstanden die door gemotoriseerde voertuigen worden afgelegd, te beperken. Het is niet de bedoeling om het autoverkeer op korte termijn volledig uit te bannen, maar wel om het geleidelijk te verminderen.

Het GewMP vermeldt dat het ook de bedoeling is de ruimte die door het verkeer en het parkeren wordt ingenomen in de openbare ruimte te verminderen. Er zij op gewezen dat het gebied waarop de wijziging van het GBP betrekking heeft, een openbare ruimte is. Het GewMP herinnert er tevens aan dat parkeren een zeer krachtig instrument is om het mobiliteitsgedrag vorm te geven. Inzake parkeren lezen we in het GewMP het volgende: *"Het huidige beleid dat het parkeeraanbod op de plaats van de bestemming, zowel op als langs de weg, beperkt, moet dus verdergezet en versterkt worden, en dit zowel in termen van aantal beschikbare parkeerplaatsen (toepassing van de GSV, het BWLKE, het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan) als inzake tarifiering."* Vandaar dat net zoals bij het GPDO **ook hier gesteld kan worden dat de toereikendheid van het ontwerp van plan ten opzichte van het GewMP zal afhangen van de toegestane capaciteit van de parking en de toegepaste beheermethode, rekening houdend met de ontwikkeling van de ontsluiting van de locatie met het openbaar vervoer en de fiets-voetgangersfaciliteiten in het BHG**. De vraag naar parkeergelegenheid hangt met name af van het aantal bezoekers van de voormalige hippodroom en het Zoniënwood. Deze vraag naar parkeergelegenheid fluctueert dus. De parking zal echter niet te allen tijde aan de gehele geraamde parkeervraag kunnen voldoen, aangezien op bepaalde tijdstippen van de dag of in bepaalde perioden van het jaar de geraamde vraag groter is dan het theoretische maximale aanbod dat in het parkeergebied kan worden aangeboden (zie punt 4.2.2).

Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP)

Het ontwerp van plan draagt bij tot het stimuleren van de verschuiving van parkeren op straat naar parkeren buiten de straat. Het ontwerp van plan is derhalve in overeenstemming met het GPBP.

Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP)

Het ontwerp van plan is in overeenstemming met het GPAP van de gemeente Ukkel. Daarin lezen we namelijk: "*Voor de grote aantrekkingspolen (handelszaken, openbare voorzieningen, kantoren) is parkeergelegenheid buiten de openbare weg een noodzaak om de bezoekers of de klanten te verwelkomen.*"

Beheerplan en Structuurvisie van het Zoniënwood

Het beleid voor de opvang van het publiek in het woud dat in de Structuurvisie en het Beheerplan van het Zoniënwood is ontwikkeld, is met name gebaseerd op toegangspoorten, waarbij het de bedoeling is de recreatieve activiteiten bij deze toegangspoorten te concentreren, zodat de kernen van grote biologische waarde in het centrum van het bos behouden blijven. De voormalige hippodroom is een van deze poorten.

De Structuurvisie van het Zoniënwood stelt het volgende in verband met deze toegangspoorten: "*De selectie als toegangspoort vereist echter een afstemming van het inrichtingsniveau in functie van de toekomstige rol in het woud. Ruimte voor **voldoende en kwalitatief parkeren**, horeca enz. dient aanwezig te zijn.*"

In het beheerplan zijn de volgende belangrijke parkeerdoelstellingen opgenomen:

- ◇ Het aantal parkings en parkeerplaatsen mag *alles bij elkaar* niet worden verhoogd.
- ◇ Het aantal ingerichte parkings langs de wegen die toegang geven tot het hart van het woud, verminderen, maar de globale capaciteit behouden.
- ◇ Wildparkeren moet bestreden worden.

Het ontwerp van plan, dat de aanleg van een parking mogelijk maakt, is derhalve in overeenstemming met het beheerplan van het Zoniënwood. Wat de capaciteit betreft, mag niet uit het oog worden verloren dat de parking bedoeld is voor het onthaal van:

- ◇ de bezoekers van het Zoniënwood;
- ◇ de bezoekers van de activiteiten die plaatsvinden op de voormalige hippodroom.

b. Voorstel tot wijziging van het sportgebied in bosgebied (compensatiegebied)

Geen enkel plan is relevant voor de gedeeltelijke wijziging die als compensatie wordt overwogen.

4.2.2. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de feitelijke toestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen (bestaand parkinggebied)

Parkingactiviteit

Het ontwerp is de eerste stap in het proces om van het parkeerterrein een parking in de open lucht te maken en zet de deur open voor de ontwikkeling van het parkeerterrein. Daarom wordt verwacht dat op deze plaats diverse werkzaamheden zullen worden uitgevoerd om het parkeren te optimaliseren en de ontvangst van bezoekers te verbeteren.

Toegang

Verwacht wordt dat de toegang tot de parking vergelijkbaar zal zijn met de huidige toegang, namelijk:

- ◇ De parking zal voor auto's en motorfietsen alleen toegankelijk zijn vanaf de Terhulpsesteenweg;
- ◇ De parking zal toegankelijk blijven voor auto's, motorrijders, voetgangers en fietsers;
- ◇ De zichtbaarheid bij de uitgang van de site zal goed blijven, aangezien voertuigen gemakkelijk kunnen invoegen in het verkeer.

Voor zover dat:

- ◇ De toegang voor auto's/motoren gescheiden wordt van die voor fietsers en voetgangers;
- ◇ Indien de toegang tot de parking wordt gecontroleerd/gereguleerd, er een bufferzone is bij de ingang van de parking, zodat het verkeer op de voetpaden of de weg niet wordt gehinderd. In geval van intensief gebruik van de parking zal deze bufferzone dienen als wachtzone voor automobilisten totdat ze hun voertuigen mogen parkeren.

Er worden geen bijzondere toegankelijkheidsproblemen verwacht als gevolg van de uitvoering van het ontwerp van plan.

Parkeeraanbod

Zoals vermeld bij punt 2.2.a Parkeeraanbod, is de behoefte aan parkeergelegenheid

- ◇ Voor de bezoekers van het Zoniënwood: gemiddeld 50 tegelijk bezette plaatsen;
- ◇ Voor de bezoekers van de activiteiten die aan de voormalige hippodroom plaatsvinden: in perioden van hoge bezoekersfrequentie bij normale exploitatie ongeveer 420 plaatsen.

Dit betekent een totaal van ongeveer **470 plaatsen**. Deze parkeerbehoefte zal echter groter zijn op dagen dat het Zoniënwood druk wordt bezocht in combinatie met een hoge bezoekersfrequentie voor de activiteiten die plaatsvinden op de voormalige hippodroom of bij een "aangepaste exploitatie" van deze laatste.

Bij een hoge bezoekersfrequentie en een aangepaste exploitatie van de geplande activiteiten aan de voormalige hippodroom overschrijdt de parkeerbehoefte **de 1.000 plaatsen**.

De voor de parking bestemde perimeter van de gedeeltelijke wijziging van het GBP heeft een oppervlakte van ongeveer 10.700 m² **en biedt theoretisch plaats aan 428 à 535 parkeerplaatsen²²**, waar de elders op het terrein van de voormalige hippodroom voorziene plaatsen (+/- 70 plaatsen) dan nog bijgeteld moeten worden. Het ontwerp van plan maakt het dus theoretisch mogelijk om op bepaalde tijdstippen van de dag of in bepaalde perioden van het jaar in de parkeerbehoefte te voorzien (afhankelijk van de activiteiten die aan de voormalige hippodroom plaatsvinden en het gebruik van het Zoniënwood). Bij gebrek aan een beheeroplossing **zal men naar verwacht nog steeds parkeren op straat, met name op dagen waarop het Zoniënwood druk wordt gebruikt, in combinatie met de activiteiten die plaatsvinden aan de voormalige hippodroom of tijdens de "aangepaste exploitatie" ervan.**

Ongeacht de precieze capaciteit **zal de parking de parkeerdruk in de omliggende straten helpen verminderen**. Het beheer/de prijsstelling van de parking zal echter meebepalend zijn voor de bezetting ervan en het effect ervan op de aangrenzende wegen.

De parking is bestemd voor meerdere gebruikers (voornamelijk wandelaars van het Zoniënwood en bezoekers van de activiteiten die plaatsvinden bij de voormalige hippodroom).

Aangezien naar verwachting voor de parking moet worden betaald, is het waarschijnlijk dat sommige gebruikers zullen proberen te parkeren langs de plaatselijke wegen (blauwe zone), op de gratis parkeerplaatsen van het Zoniënwood (met name de parking aan de Gravendreef) of, in het geval van wandelaars, naar een ander deel van het bos zullen uitwijken. Ook wanneer de parking vol is, zullen gebruikers op zoek gaan naar een alternatieve parkeerplaats.

Beheer/controle van de parkeersituatie langs de wegen en op de parkings in de buurt van het project zal dan ook nodig zijn om de hinder te beperken. Verder wordt eveneens aanbevolen om:

- ◇ Ervoor te zorgen dat de tarieven/beheermethode voor het parkeren op de parking financieel aantrekkelijk blijven, zodat de parking wordt gebruikt door gebruikers van het Zoniënwood en het Drohme-project;
- ◇ Ervoor te zorgen dat de tarieven/beheermethode die uiteindelijk worden toegepast, gebaseerd zijn op die van een van de parkeerzones van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP), dat gericht is op de harmonisatie van de reglementering ter zake.

Wat het fietsparkeren betreft, wordt verwacht dat een aanzienlijk aantal fietsenstallingen zal worden voorzien bij de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde om bij te dragen tot de doelstellingen van het GoodMove-plan met betrekking tot de modal shift.

Geraamde impact van de parking op het verkeer in de wijk

Het is belangrijk te vermelden dat **de parking op zich geen verkeersgenererende activiteit vormt**. De parking is een onthaalstructuur voor de gebruikers van de site en de bezoekers van het Zoniënwood. **Het zijn dus deze activiteiten en het Zoniënwood die de verkeersgenererende elementen vormen.**

²² Een parkeerplaats heeft een netto oppervlakte van ongeveer 12,5 m² en een bruto oppervlakte van ongeveer 20 à 25 m² (rekening houdend met de toegangswegen).

Er zij ook op gewezen dat een deel van het parkinggebied reeds in gebruik is als parkeerterrein. De toename van de parkeercapaciteit zal beperkt zijn en zal de doorstroming van het verkeer in het gebied niet noemenswaardig beïnvloeden, aangezien de gebruikers zullen trachten zo dicht mogelijk bij de voormalige hippodroom te parkeren.

De parking zal toegankelijk zijn voor bezoekers van de activiteiten die op de site plaatsvinden en ook voor wandelaars. Het gebruik van de parking zal dus afhangen van de activiteiten die op de site georganiseerd worden (voor bezoekers) evenals van de dag en het tijdstip van de week en het weer (wandelaars). Een maximaal gebruik van de parking zal dus zowel overdag als 's avonds, op weekdays en in het weekend mogelijk zijn.

Gezien de verwachte capaciteit van de parking (maximaal 428 à 535 plaatsen), de elders op de site van de voormalige hippodroom ingerichte plaatsen (+/- 70 plaatsen) en de grote verkeersdruk op de Terhulpssteenweg en de Franklin Rooseveltlaan (overdag gemiddeld meer dan 700 voertuigen per uur in beide richtingen), kan het totale effect van de parking wat de verkeersdruk betreft, als beperkt worden beschouwd. Er zij ook aan herinnerd dat het hier gaat om gewestwegen die in het GPDO gedeeltelijk zijn opgenomen als "grote stedelijke wegen". Op de Terhulpssteenweg in de omgeving van het project kunnen echter nog steeds files ontstaan ten gevolge van het verkeer in de richting van de parking, in geval van een grote toevloed van automobilisten die in een relatief korte tijdspanne op de parking willen parkeren. Dergelijke files zouden dan ook van beperkte duur moeten zijn.

Het blijft echter belangrijk om bij de ingang van de parking een voldoende grote bufferzone aan te houden, zodat het verkeer op de Terhulpssteenweg niet wordt gehinderd.

b. Voorstel tot wijziging van het sportgebied in bosgebied (compensatiegebied)

De wijziging van het grafisch voorschrift ter hoogte van het compensatiegebied leidt niet tot een wijziging van de verkeers- of parkeerbehoeften. Deze gedeeltelijke wijziging van het GBP heeft in dit opzicht geen significante gevolgen.

4.2.3. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)

Effecten op de rechtstoestand

De gevolgen zijn vergelijkbaar met die van het ontwerp.

De lagere aantal plaatsen impliceert echter theoretisch een grotere modal shift zoals nagestreefd door het GPDO en het GewMP.

Het niet inrichten van de parking draagt niet bij tot de verwezenlijking van de doelstellingen van het beheerplan van het Zoniënwood. Het beheerplan stelt namelijk voorop dat de parkings aan de toegangspoorten er verzorgd moeten bij liggen.

Effecten op de feitelijke toestand

De huidige capaciteit van de parking (+/- 240 plaatsen) is kleiner dan de theoretische maximumcapaciteit die na de uitvoering van het ontwerp zou kunnen worden overwogen (maximaal ongeveer 428 à 535 plaatsen). Dit beperktere aanbod van parkeerplaatsen impliceert potentieel:

- ◇ Een groter aantal op de weg geparkeerde auto's van bezoekers (enkele honderden voertuigen, vooral bij een hoge gebruikersfrequentie en normale exploitatie van de activiteiten aan de voormalige hippodroom);
- ◇ De perioden waarin er een verschuiving van het parkeren naar de straat wordt waargenomen, zullen frequenter en langer zijn.

Als de parkeervraag niet goed wordt beheerd, kan parkeren op straat een veiligheidsprobleem worden (wildparkeren) en overlast voor de buurtbewoners veroorzaken.

Op de hoofdwegen is de verkeersstroom minder dan in het ontwerp. Door de beperktere parkeercapaciteit kiezen sommige gebruikers voor een alternatief vervoermiddel voor de auto, parkeren ze op een andere plaats, zien ze af van een bezoek aan de site enz. Er wordt echter verwacht dat er in de wijken rond de site meer verkeer zal zijn van gebruikers die willen parkeren dan bij het ontwerp.

b. Alternatief 0.2 (sluiting van de parking)

Effecten op de rechtstoestand

Hoewel dit alternatief het gebruik van alternatieve vervoermiddelen voor de auto bevordert, geldt ook het volgende:

- ◇ Het betreft hier geen "*duurzaam evenwicht tussen de mobiliteitsbehoeften (activiteiten, inwoners, gebruikers) en milieubescherming en gezondheid*" zoals in het GPDO gesteld wordt.
- ◇ Het GewMP is erop gericht het autogebruik te verminderen, niet te bannen.
- ◇ Dit alternatief beantwoordt niet aan de doelstellingen van het GPBP dat een verschuiving van het parkeren buiten de straat wil aanmoedigen.
- ◇ Dit alternatief is niet in overeenstemming met het PAP van de gemeente Ukkel, waarin wordt gesteld dat parkeergelegenheid buiten de straat noodzakelijk is om bezoekers of klanten op te vangen.
- ◇ Met dit alternatief kan de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde niet over alle verwachte voorzieningen beschikken en kan de site evenmin zijn rol als toegangspoort tot het Zoniënwoud vervullen, zoals in het beheerplan voor dit woud wordt gewenst.

Effecten op de feitelijke toestand

Bij gebrek aan parkeergelegenheid wordt het gebruik van alternatieven voor de auto weliswaar aangemoedigd. Er bestaat echter een aanzienlijk risico dat enkele honderden voertuigen op de weg zullen worden geparkeerd en dat er wildgeparkeerd zal worden. Deze verschuiving van het parkeren naar de straat is groter dan bij het ontwerp, zowel wat het aantal voertuigen als de duur van de verschuiving betreft (verschuiving van het parkeren naar de straat in theorie permanent overdag). Dit parkeren op straat kan een veiligheidsprobleem worden (wildparkeren) en heel wat overlast voor de buurtbewoners veroorzaken.

Het verkeer in de omgeving van de hippodroom neemt af op de hoofdwegen ten opzichte van het ontwerp, sommige gebruikers veranderen van vervoerswijze, parkeren op een andere plaats, of zien er gewoon van af om naar de site te komen enz. Er wordt echter verwacht dat er in de wijken rond de site meer verkeer zal zijn van gebruikers die willen parkeren.

c. Variant 1 (heraanleg van de parking)

Effecten op de rechtstoestand

De gevolgen zijn vergelijkbaar met die van het ontwerp.

Het lagere aantal plaatsen (variant 1 maakt een maximum van 288 tot 360 plaatsen mogelijk, d.w.z. ongeveer 100 minder dan bij het ontwerp, dat theoretisch een maximum van 428 tot 535 plaatsen mogelijk maakt) impliceert echter een grotere modal shift zoals door het GPDO en het GewMP wordt nagestreefd.

Net als het ontwerp biedt deze variant de mogelijkheid om bij een van de toegangspoorten van het Zoniënwoud een parking aan te leggen, zoals is voorgeschreven in het beheerplan voor dit woud.

Effecten op de feitelijke toestand

De capaciteit van de parking (maximaal 288 tot 360 plaatsen) is lager dan bij het ontwerp (maximaal 428 tot 535 plaatsen) als gevolg van de inkrimping van de voor het parkeren bestemde oppervlakte, maar theoretisch hoger dan in het geval van alternatief 0.1 (ongeveer 240 plaatsen) als gevolg van de reorganisatie van de parking om het parkeren te optimaliseren.

Deze variant (max. 288 tot 360 plaatsen) bevordert de modal shift meer dan het ontwerp (max. 428 tot 535 plaatsen) maar minder dan alternatief 0.1 (ongeveer 240 plaatsen). Verder is het risico op een verschuiving van het parkeren naar de straat hier groter dan bij het ontwerp.

Aangezien de capaciteit van de parking kleiner is dan bij het ontwerp, is er ook minder verkeer nabij de hippodroom dan bij variant 1, aangezien sommige gebruikers van vervoerswijze zullen veranderen, op een andere plaats zullen parkeren, er gewoon vanaf zullen zien om naar de site te komen enz. Er wordt echter verwacht dat er in de wijken rond de site meer verkeer zal zijn van gebruikers die willen parkeren dan bij het ontwerp.

4.3. Sociaal en economisch domein

4.3.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de rechtstoestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, ter hoogte van het bestaande parkeergebied

Het GPDO, de Structuurvisie van het Zoniënwoud en het Beheerplan voor het Zoniënwoud vermelden allemaal de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde als een locatie voor didactische en recreatieve activiteiten. Het doel van het ontwerp (het aanleggen van een parking voor bezoekers en wandelaars) is in overeenstemming met deze documenten.

Het ontwerp zelf past perfect in het masterplan voor de ontwikkeling van de voormalige hippodroom, waarbij een parking is gepland in het parkinggebied. De contouren van de parking in het Masterplan (het terrein dat thans wordt ingenomen door de parking) wijken echter enigszins af van die van het ontwerp.

b. Voorstel tot wijziging van het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht in bosgebied, ter hoogte van het compensatiegebied

Er zijn geen specifieke documenten voor dit gebied.

4.3.2. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de feitelijke toestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, ter hoogte van het bestaande parkeergebied

Het ontwerp handhaaft de bestaande parking, wat gunstig is voor de omliggende sociaal-economische activiteiten. Diezelfde parking wordt ook gebruikt door gebruikers van het Zoniënwoud.

De voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde heeft een zeer belangrijk potentieel voor economische en sociale ontwikkeling. De sociaal-culturele en sportieve activiteiten die er plaatsvinden en het Zoniënwoud brengen momenteel verschillende soorten gebruikers samen: wandelaars, klanten van het golfterrein en het restaurant, en bezoekers van de af en toe georganiseerde sociaal-culturele evenementen. Het ontwerp maakt het mogelijk om gedeeltelijk te voorzien in de parkeerbehoefte die samenhangt met deze verschillende activiteiten. Het ontbreken van voldoende parkeergelegenheid zou het risico inhouden van een daling van het aantal bezoekers aan de activiteiten die voor de voormalige hippodroom zijn gepland, hetgeen gevolgen zou hebben voor de economische ontwikkeling van de locatie.

Aangezien de voormalige hippodroom is aangewezen als een van de zes toegangspoorten die in de Structuurvisie van het Zoniënwoud geïdentificeerd werden, waaronder een van de twee in het Brussels Gewest, is er bovendien behoefte aan parkeerinfrastructuur rond de hippodroom. Deze behoefte is des te belangrijker omdat enkele van de bestaande omliggende parkeerterreinen onlangs gesloten werden (eind 2020 - zie hoofdstuk Mobiliteit).

Door het bosgebied ter hoogte van de bestaande parking te handhaven, zou de beboste zone voor wandelaars kunnen worden uitgebreid. Deze uitbreiding van de beboste oppervlakte met ongeveer 10.700 m² is weliswaar interessant vanuit het oogpunt van andere milieuaspecten (biodiversiteit, luchtkwaliteit - zie de desbetreffende hoofdstukken), maar is niet groot genoeg om het Zoniënwoud voor de gebruikers veel aantrekkelijker te maken.

Het schrappen van het non-aedificandigebied binnen een deel van het gebied voor voorzieningen zal de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur waar nodig mogelijk maken. Volgens het masterplan voor de herontwikkeling van de voormalige hippodroom is echter geen nieuwbouw gepland in het gokdorp bij de bestaande parking.

Ook moet ervoor worden gezorgd dat de tarieven/beheermethode die voor de parking worden gehanteerd, het autogebruik weliswaar blijven ontmoedigen maar betaalbaar blijven.

b. Voorstel tot wijziging van het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht in bosgebied, ter hoogte van het compensatiegebied

Het ontwerp zou leiden tot het verlies van ongeveer 8% van de oppervlakte van de hippodroom bestemd voor sport- of vrijetijdsactiviteiten ten gunste van een uitbreiding van de oppervlakte die is toegewezen aan het Zoniënwoud. In de praktijk heeft deze verandering geen sociaal-economische gevolgen, gelet op het volgende:

- ◇ Het compensatiegebied is reeds bebost en heeft geen bestaande sport- of recreatie-infrastructuur.
- ◇ De binnenring van de voormalige hippodroom, met een oppervlakte van ongeveer 17 hectare, blijft behouden als sport- of recreatiegebied in de open lucht, met voldoende ruimte om eventueel nieuwe sport- of recreatievoorzieningen te herbergen en/of de ontwikkeling van bestaande voorzieningen mogelijk te maken.

4.3.3. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)

Effecten op de rechtstoestand

Het gebrek aan ontwikkeling van de parking komt de ontvangst van de bezoekers niet ten goede en stemt niet overeen met de ontwikkeling die mag worden verwacht van een toegangspoort tot het Zoniënwoud, zoals gewenst door het beheerplan van het Zoniënwoud.

Effecten op de feitelijke toestand

Het behoud van de parking is gunstig voor de ontwikkeling van de activiteiten die op de voormalige hippodroom plaatsvinden. De capaciteit van de parking is echter kleiner dan die van het ontwerp.

b. Alternatief 0.2 (sluiting van de parking)

Effecten op de rechtstoestand

Het ontbreken van een parking voor bezoekers aan de voormalige hippodroom is niet in overeenstemming met het beheerplan van het Zoniënwoud.

Effecten op de feitelijke toestand

De schrapping van de parking als gevolg van de bestemming als bos heeft de volgende sociaal-economische nadelen:

- ◇ Minder parkeer capaciteit in de omgeving van de voormalige hippodroom, wat kan leiden tot een daling van het aantal bezoekers en dus tot een economisch verlies voor de sport- en horecagelegenheden en de sociaal-culturele evenementen die er plaatsvinden;
- ◇ Slechtere toegankelijkheid voor bezoekers van het Zoniënwoud aan een van de twee toegangspoorten in het Brusselse Gewest.

c. Variant 1 (heraanleg van de parking)

Effecten op de rechtstoestand

De inrichting van de parking verbetert het onthaal van de bezoekers en is in overeenstemming met het beheerplan voor het Zoniënwoud.

Effecten op de feitelijke toestand

Het behoud van de parking is gunstig voor de ontwikkeling van de activiteiten die op de voormalige hippodroom plaatsvinden. De capaciteit van de parking in deze variant is echter kleiner dan die van het ontwerp.

4.4. Bevolking en volksgezondheid

4.4.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de rechtstoestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen (bestaand parkinggebied)

Nihil.

b. Voorstel tot wijziging van het sportgebied in bosgebied (compensatiegebied)

Nihil.

4.4.2. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de feitelijke toestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen (bestaand parkinggebied)

Het ontwerp maakt de ontwikkeling mogelijk van een belangrijke infrastructuur voor het onthaal van de bezoekers van het Zoniënwood, die reeds bestaat en zelfs kan worden uitgebreid, alsmede de realisatie van voorzieningen om de gebruiksvriendelijkheid en de veiligheid van het gebied te verbeteren, overeenkomstig de bestemming van voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten.

Wat de subjectieve veiligheid betreft, verhoogt de exploitatie van de parking het gevoel van veiligheid, met name door de toename van het aantal bezoekers en door het beheer van de algemene netheid van het terrein.

Verschillende veiligheidsmaatregelen (camera's, slagbomen enz.) verminderen het risico op agressie en vandalisme.

Zo zou de inrichting van de parking het volgende mogelijk kunnen maken: de installatie van middelen ter beveiliging van de site (in verband met de verkeersveiligheid, maar ook ter voorkoming van vandalisme, agressie enz.), een adequate inrichting van de toegangen, voldoende verlichting van de parking, duidelijke en eventueel gescheiden paden voor voetgangers/fietsers/auto's.

b. Voorstel tot wijziging van het sportgebied in bosgebied (compensatiegebied)

Zowel de bestaande als de voorgestelde bestemming zijn gunstig voor de bevolking en de menselijke gezondheid. De eerste voorziet in sport- en recreatiemogelijkheden voor de gebruikers van de hippodroom, het tweede draagt bij tot de uitbreiding van het bosgebied voor wandelaars en bezoekers van het Zoniënwood.

De facto is dit gebied al bebost, maar is het in principe niet toegankelijk voor wandelaars vanwege een toegangsverbod. Het ontwerp zou het toegankelijk maken en zorgen voor veilige paden voor wandelaars.

4.4.3. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)

De organisatie van de parking gebeurt met behulp van Heras- en Nadar-hekken. Het parkeerterrein zelf bestaat uit aarde en grind en de rijzone verkeert in slechte staat (aanwezigheid van kuilen). Er kan niet hard gereden worden op de parking. De stromen van voetgangers/fietsers en het gemotoriseerde verkeer zijn niet gescheiden.

Door de parking te handhaven in zijn huidige staat, wordt de toegankelijkheid voor de verschillende gebruikers van de huidige parking gewaarborgd.

b. Alternatief 0.2 (sluiting van de parking)

De handhaving van de bestaande rechtstoestand, d.w.z. een bosgebied op de plaats van de bestaande parking, zou het mogelijk maken de beboste zone in dit gebied uit te breiden.

De sluiting van de parking zou veiligheidsrisico's wegnemen in verband met problemen met de doorstroming van het verkeer op de parking en aan de in- en uitrit van de parking aan de Terhulpesteenweg.

De verdwijning van de parking zou echter ook leiden tot een aanzienlijke vermindering van het parkeeraanbod (ongeveer 200 plaatsen) in en rond de hippodroom van het Zoniënwood, wat een verschuiving van het parkeren naar de andere omliggende parkings en wegen zou impliceren. Gezien de recente definitieve sluiting (december 2020) van twee nabijgelegen parkings (parking Twee Bergen en Berckmans) is het risico op wildparkeren langs de wegen, met name langs de Lorrainedreef, des te groter, met als gevolg verkeersongevallen en overlast voor fietsers en voetgangers.

c. Variant 1 (heraanleg van de parking)

Effecten op de rechtstoestand

Nihil.

Effecten op de feitelijke toestand

Variant 1 maakt de ontwikkeling mogelijk van een belangrijke infrastructuur om de bezoekers van het Zoniënwood te ontvangen, met de mogelijkheid om de gebruiksvriendelijkheid en de veiligheid van het gebied te verbeteren.

Wat de subjectieve veiligheid betreft, verhoogt de exploitatie van de parking het gevoel van veiligheid, met name door de toename van het aantal bezoekers en door het beheer van de algemene netheid van het terrein.

Verskillende veiligheidsmaatregelen (camera's, slagbomen enz.) verminderen het risico op agressie en vandalisme.

Zo zou de inrichting van de parking het volgende mogelijk kunnen maken: de installatie van middelen ter beveiliging van de site (in verband met de verkeersveiligheid, maar ook ter voorkoming van vandalisme, agressie enz.), een adequate inrichting van de toegangen, voldoende verlichting van de parking, duidelijke en eventueel gescheiden paden voor voetgangers/fietsers/auto's.

4.5. Biologische diversiteit, fauna en flora

4.5.1. Evaluatie van de milieueffecten van het ontwerp op de rechtstoestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, ter hoogte van het bestaande parkeergebied

Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling

Het ontwerp omvat een bebost deel van het Zoniënwoud, dat deel uitmaakt van het groene netwerk van het Brussels Gewest.

Aangezien het ontwerp van plan een gebied omvat dat momenteel gedeeltelijk bebost is, betekent **het kappen van de aanwezige bomen een aanslag op het groene netwerk van het BHG.**

GBP

Het non-aedificandigebied dat zich momenteel situeert in een deel van het gokdorp van de voormalige hippodroom, zal gedeeltelijk worden opgeheven. Als gevolg van de aanwezigheid van de parking staan de bomen aan de rand van het bos echter al meer dan 45 m verwijderd van het gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten. Hetzelfde geldt voor het non-aedificandigebied dat gelegen is in het woongebied aan de andere kant van de Terhulpsesteenweg. Derhalve wordt niet verwacht dat het opschuiven van het non-aedificandigebied een significant effect zal hebben op de bomen aan de rand van het Zoniënwoud.

Natuurplan

Het Natuurplan heeft tot doel de stad te "*verzoenen met de natuur en de integratie van de natuur in de stedelijke orderings- en ontwikkelingsplannen en -projecten [te] vergemakkelijken*".

Het behoud van het parkinggebied bij een van de twee toegangspoorten tot het Zoniënwoud in het BHG maakt deel uit van de strategie om het publiek welkom te heten in de groene ruimten. In het Natuurplan is de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde bovendien opgenomen als een van de belangrijkste toegangspoorten tot het Zoniënwoud.

Bij de 3^{de} doelstelling van het Natuurplan wordt vermeld dat "*het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn ontwikkeling op termijn op zodanige wijze wil realiseren dat het op gewestelijke schaal geen nettoverlies aan biodiversiteit veroorzaakt*". Een synthetische indicator (biotoop-oppervlaktefactor - BOF) zal worden opgesteld om de integratie van de natuur in de plannen en projecten op kwantitatief en op kwalitatief vlak te beoordelen. Om ervoor te zorgen dat de gewestelijke ontwikkeling kan plaatsvinden zonder nettoverlies aan biodiversiteit, moet er bovendien een in situ compensatiemechanisme ingevoerd worden.

Een coëfficiënt die sindsdien is ontwikkeld is BOF+. Ervan uitgaande dat van de +/- 10.700 m² parkeerruimte ongeveer 7.000 m² wordt ingenomen door parkeren en ongeveer 3.700 m² beplant zijn met bomen, bedraagt de BOF-coëfficiënt ongeveer 0,31²³. De schrapping van het beboste gebied en de ontwikkeling ervan tot parking impliceert een verlaging van de coëfficiënt tot de orde van 0,1²⁴, niettegenstaande het geplande compensatiegebied, aangezien het gebied reeds een niet verstedelijkt, volledig bebost gebied is. **Er wordt dus een nettoverlies aan biodiversiteit verwacht, wat in strijd is met het Natuurplan.**

Zoniënwoud

Ter herinnering: de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde is aangeduid als één van de 6 toegangspoorten tot het Zoniënwoud, zoals vermeld in de Structuurvisie van het Zoniënwoud. Het behoud van de parking is in overeenstemming met de Structuurvisie van het Zoniënwoud. De aanleg van een parking op deze plaats draagt bij tot de doelstelling om de toegang tot de meer centraal gelegen delen van het Zoniënwoud te beperken en zo de gevolgen voor fauna en flora te beperken.

²³ $7000 \cdot 0 + 3700 \cdot 0,9 = 3.330$; $3.330 / 10.700 = 0,31$

²⁴ Op voorwaarde dat de verharding halfdoorlatend is en zonder rekening te houden met beplante oppervlakten: $0,1 \cdot 10.700 = 1070$; $1070 / 10.700 = 0,1$

Een deel van het parkinggebied is echter nog bebost. Het ontwerp van plan behelst derhalve mogelijkwerwijs de kap van bomen in een deel van het Zoniënwoud voor de aanleg van een parking in de open lucht. Het Beheerplan van het Zoniënwoud beoogt echter een "*systematisch verbod op onteigeningen van bosgrond conform het besluit tot bescherming van 1959*" en de "*naleving van het non aedificandi-gebied van 35 m rond het woud*". Het **ontwerp van plan voldoet dus niet aan dit voorschrift van het beheerplan van het Zoniënwoud.**

Natura 2000-gebied

Een passende beoordeling van de effecten is opgenomen in **Bijlage 2**.

Opmerkelijke bomen

De inrichting van een parking is mogelijk ondanks de aanwezigheid van opmerkelijke bomen, op voorwaarde dat hiermee rekening wordt gehouden bij de aanleg van de parking en tijdens de bouwfase.

b. Voorstel tot wijziging van het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht in bosgebied, ter hoogte van het compensatiegebied

Het Natuurplan vermeldt bij zijn tweede doelstelling (Het gewestelijke groene netwerk consolideren), bij voorschrift 5 met betrekking tot maatregel nr. 5 het volgende: "*Wanneer bij een herziening van het GBP wijzigingen van de bestemming van (met uitzondering van eventuele nevenfuncties) onbebouwbaar gebieden tot gevolg hebben dat deze gebieden wel bebouwbaar worden, dan zal de Regering erop toezien dat deze aanpassingen gecompenseerd worden door het veranderen van de bestemming van bebouwbaar gebieden in onbebouwbaar gebied.*"

De in het kader van de gedeeltelijke wijziging van het GBP voorziene compensatie is:

- ◇ opgenomen in een gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht waarin constructies overwogen kunnen worden,
- ◇ gelegen aan de rand van een bosgebied en derhalve opgenomen in het gebied van erfdienstbaarheden langs de randen van bossen en wouden. Dit gebied van erfdienstbaarheden houdt in dat een non-aedificandigebied, met inbegrip van bodembedekking, dat zich uitstrekt tot een diepte van 60 meter vanaf de bosgrens, elke bebouwing in het compensatiegebied verhindert.

Vandaar ook dat, hoewel het compensatiegebied momenteel reeds onbebouwbaar is, het gebied voor erfdienstbaarheden langs de randen van bossen en wouden meer naar het oosten verplaatst wordt ter hoogte van het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht, aangezien het compensatiegebied bosgebied wordt. Op die manier wordt een nieuw onbebouwbaar gebied van ongeveer 9.000 m² gecreëerd met behulp van dit non-aedificandigebied²⁵.

4.5.2. Evaluatie van de milieueffecten van het ontwerp op de feitelijke toestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, ter hoogte van het bestaande parkeergebied

De bomen aan de westkant zullen waarschijnlijk worden geveld met het oog op de doelstelling in het besluit tot inleiding van gedeeltelijke wijziging van het GBP om de bestaande parking uit te breiden.

Als onderdeel van de ontwikkeling van de parking wordt verwacht dat het stuk met duizendknoop het voorwerp zal uitmaken van ofwel:

- ◇ werkzaamheden om de soort uit het gebied te verwijderen; of
- ◇ een beheer om het risico op verspreiding van de soort in het Natura 2000-gebied te beperken.

De ontwikkeling van de parking is ook een gelegenheid om de opmerkelijke bomen beter te beschermen, zodat parkeren of verkeer onder de kruinen van deze bomen wordt voorkomen.

Er kan beplanting worden voorzien binnen de ontwikkeling van de parking. De aangeplante soorten zouden idealiter zo moeten worden gekozen dat de biologische diversiteit wordt bevorderd en dat de ontwikkeling van een bosrand langs de westelijke grens van het parkinggebied wordt gestimuleerd.

²⁵ Aangezien het compensatiegebied in het noorden en het zuiden wordt begrensd door een bosgebied, overlapt een deel van het non-aedificandigebied dat voortvloeit uit de wijziging van de bestemming van dit gebied bij het GBP, met een bestaand non-aedificandigebied. Slechts een deel van het non-aedificandigebied dat door de gedeeltelijke wijziging van het GBP ontstaat, wordt dus nieuw gecreëerd.

b. Voorstel tot wijziging van het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht in bosgebied, ter hoogte van het compensatiegebied

De activiteiten die zijn toegestaan op grond van de bestemming "bosgebied" zijn beperkter dan die welke zijn toegestaan op grond van de bestemming "gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht". Bosgebieden zijn volgens het GBP "bestemd voor beboste of te bebossen ruimten en wateroppervlakken die de essentiële elementen van het landschap vormen", waardoor de toegestane activiteiten/inrichtingen worden beperkt en de aanwezige fauna en flora dus beter worden beschermd. Bovendien heeft dit compensatiegebied tot gevolg dat het gebied van erfdienstbaarheden langs de randen van bossen en wouden naar het oosten wordt "verschoven" over een diepte van 30 of 60 meter. Een deel van het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten binnen de centrale ring van de hippodroom zal onder een non-aedificandigebied vallen, waardoor de mogelijkheid om in de buurt van het compensatiegebied te bouwen wordt beperkt.

De wijziging van bestemming bij het GBP houdt derhalve een verbetering van de bescherming van de vegetatie in.

Niettemin dient het volgende opgemerkt te worden:

- ◇ Het compensatiegebied ligt in het Natura 2000-gebied, dat een hoge beschermingsstatus biedt voor habitats en soorten.
- ◇ Het compensatiegebied maakt deel uit van het gebied van erfdienstbaarheden langs de randen van bossen en wouden, aangezien dit laatste grenst aan een bosgebied, waardoor de lijst van toegestane ontwikkelingen beperkt is.
- ◇ Het compensatiegebied is niet rechtstreeks toegankelijk vanaf een weg die verkeer toelaat, waardoor de ontwikkelingsmogelijkheden beperkt zijn.

Bovendien voorziet het masterplan voor de herontwikkeling van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde geen enkele ontwikkeling op deze locatie. Op basis van dit document zijn er op korte tot middellange termijn geen inrichtingen/projecten die het gebied bedreigen.

Deze verbetering in de bescherming van de bestaande vegetatie blijft dus beperkt van omvang.

4.5.3. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)

Effecten op de rechtstoestand

Er worden geen bomen gekapt, in tegenstelling tot het ontwerp, bijgevolg:

- ◇ Het alternatief houdt geen inbreuk in op het groene netwerk van het BHG zoals voorzien in het GPDO.
- ◇ Er is geen nettoverlies aan biodiversiteit; het alternatief respecteert het Natuurplan.
- ◇ De 'BOF+'-coëfficiënt blijft 0,4.
- ◇ Aangezien er geen nieuwe grond van het bos wordt afgenomen, wordt het beheerplan van het Zoniënwood gerespecteerd.

Het zuidwestelijke uiteinde van het gebied is echter opgenomen in het Natura 2000-gebied. Enkele auto's zullen dus waarschijnlijk in het Natura 2000-gebied kunnen parkeren.

Het alternatief voorziet in een onbebouwd parkeerterrein met een beperkter aantal parkeerplaatsen. Aan de Structuurvisie en het beheerplan voor het Zoniënwood wordt dus slechts gedeeltelijk voldaan en er wordt minder bijgedragen tot de doelstelling om de toegang tot de meer centraal gelegen delen van het Zoniënwood te beperken en zo de impact op de fauna en flora te beperken.

Aan het bestaande non-aedificandigebied rond bossen en wouden wordt niet geraakt.

Effecten op de feitelijke toestand

De parking blijft in gebruik. De parking wordt op geen enkele manier ontwikkeld. Er worden geen bomen gekapt, in tegenstelling tot het ontwerp.

b. Alternatief 0.2 (sluiting van de parking)

Effecten op de rechtstoestand

In tegenstelling tot het ontwerp worden er geen bomen gekapt en wordt het gebied op zijn minst overgelaten aan een spontane herkolonisatie door vegetatie. Bijgevolg:

- ◇ Het alternatief houdt geen inbreuk in op het groene netwerk van het BHG zoals voorzien in het GPDO.
- ◇ Er is geen nettoverlies aan biodiversiteit; het alternatief respecteert het Natuurplan.
- ◇ De 'BOF+'-coëfficiënt is, door het ontbreken van parkeergelegenheid en de ontwikkeling van spontane vegetatie, na verloop van tijd hoger dan 0,4.
- ◇ Aangezien er geen nieuwe grond van het bos wordt afgenomen, wordt het beheerplan van het Zoniënwoud gedeeltelijk gerespecteerd (geen grondinname en respect voor het non-aedificandigebied, maar geen aangelegde parking ter hoogte van een toegangspoort van het Zoniënwoud).

Effecten op de feitelijke toestand

De parking wordt gesloten. Het gebied wordt dus ten minste overgelaten aan spontane herkolonisatie door vegetatie, zodat een toename van de biodiversiteit waarschijnlijk is. Het alternatief draagt evenwel niet bij tot de doelstelling om de toegang tot de meer centraal gelegen delen van het Zoniënwoud te beperken en zo de gevolgen voor fauna en flora te beperken.

c. Variant 1 (heraanleg van de parking)

Effecten op de rechtstoestand

Bij variant 1 hoeven in het westelijke deel van het projectgebied geen bomen te worden gekapt:

- ◇ De variant brengt geen schade toe aan een bebost deel van het Zoniënwoud en derhalve aan het groene netwerk van het BHG zoals voorzien in het GPDO.
- ◇ Er is geen nettoverlies aan biodiversiteit; het alternatief respecteert het Natuurplan.
- ◇ De 'BOF+'-coëfficiënt blijft 0,4.
- ◇ Aangezien er geen nieuwe grond van het bos wordt afgenomen, wordt het beheerplan van het Zoniënwoud gedeeltelijk gerespecteerd (naleving van de inrichting van een parking en geen nieuwe grond van het Zoniënwoud afgenomen, maar niet-naleving van het non-aedificandigebied dat in het GBP vooropgesteld wordt).

Tot slot wordt het bestaande non-aedificandigebied rond de bossen en wouden gewijzigd, maar in mindere mate dan in het geval van het ontwerp. Slechts een klein deel van het gokdorp valt niet meer onder dit gebied.

Effecten op de feitelijke toestand

De parking wordt heraangelegd. Er moeten bepaalde voorzorgsmaatregelen worden genomen om de opmerkelijke bomen te beschermen.

In het kader van de herinrichting van de parking zullen waarschijnlijk ook beplantingen worden uitgevoerd die gunstig kunnen zijn voor fauna en flora, met name om de rand van het Zoniënwoud te verbeteren.

Er worden ook inrichtingen aangebracht om parkeren in het Natura 2000-gebied te verbieden.

4.6. Bodem

4.6.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de rechtstoestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen (bestaand parkinggebied)

Binnen de betreffende perimeter (parking in de open lucht volgens de wijziging van het schriftelijke voorschrift) werden en worden er geen risicoactiviteiten (in de zin van de Bodemordonnantie) uitgevoerd en zullen er naar verwachting ook geen risicoactiviteiten volgen.

Aangezien er geen aanleidinggevend feit (in de zin van de Bodemordonnantie) is dat verband houdt met de voorgestelde wijziging om het bosgebied in een gebied voor voorzieningen te veranderen, hoeft er geen bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Het perceel blijft ingedeeld in categorie 0+4.

Aangezien er in feite geen sprake is van een wijziging van het gebruik of graafwerken, blijft het risico-onderzoek met betrekking tot de aanwezigheid van een weesverontreiniging met ZM en PAK ter hoogte van de anaardingen van kracht: er is geen risico aanwezig.

In de geplande toestand mag worden verwacht dat voor de aanleg van de parking een vergunningsaanvraag wordt ingediend: bij een vergunningsaanvraag waarbij sprake is van handelingen of werken in contact met de bodem over een oppervlakte groter dan 20 m², moet een bodemonderzoek worden uitgevoerd.

b. Voorstel tot wijziging van het sportgebied in bosgebied (compensatiegebied)

Binnen de betreffende perimeter werden en worden geen risicoactiviteiten (in de zin van de Bodemordonnantie) uitgevoerd en zullen er naar verwachting ook geen risicoactiviteiten volgen. De wijziging van bestemming van dit sportgebied in een bosgebied zal de bosbezetting bevestigen.

Aangezien er geen aanleidinggevend feit (in de zin van de Bodemordonnantie) is dat verband houdt met de voorgestelde wijziging om het sportgebied in bosgebied te veranderen, hoeft er geen bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Het perceel blijft ingedeeld in categorie 0+4.

Aangezien er in feite geen sprake is van een wijziging van het gebruik of graafwerken, blijft het risico-onderzoek met betrekking tot de aanwezigheid van een weesverontreiniging met Pb ter hoogte van de aanaardingen van kracht: er is geen risico aanwezig.

In de geplande toestand wordt geen verandering van het gebied verwacht en wordt derhalve geen vergunningsaanvraag verwacht die een aanleidinggevend feit zou vormen voor een bodemonderzoek.

4.6.2. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de feitelijke toestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen (bestaand parkinggebied)

Binnen de betreffende perimeter werden en worden geen risicoactiviteiten (in de zin van de Bodemordonnantie) uitgevoerd en zullen er naar verwachting ook geen risicoactiviteiten volgen.

Het risico op verontreiniging houdt verband met een eventuele lekkage van een voertuigtank (maximaal 100 l) of een lekkage van motorolie (maximaal 5 l). Lekkage uit een tank van een voertuig/motor is mogelijk, maar de kans daarop is klein en de hoeveelheid vloeistof in een eventueel lek is gering. De mogelijkheid om de parking naar het westen uit te breiden, brengt een extra risico met zich mee indien de capaciteit van de parking wordt vergroot.

De aanleg van de parking met een waterdichte laag en waterzuivering zou het risico op grondwaterverontreiniging helpen verminderen (zie punt 6.3).

De aanwezigheid van een weesverontreiniging met ZM en PAK ter hoogte van de aanaardingen brengt in de huidige of de verwachte situatie (bij afwezigheid van een inrichtingsproject) geen enkel risico met zich mee voor het gebied.

b. Voorstel tot wijziging van het sportgebied in bosgebied (compensatiegebied)

Binnen de betreffende perimeter werden en worden geen risicoactiviteiten (in de zin van de Bodemordonnantie) uitgevoerd en zullen er naar verwachting ook geen risicoactiviteiten volgen. Er zijn geen andere potentiële bronnen van bodemverontreiniging aanwezig.

De aanwezigheid van een weesverontreiniging met Pb ter hoogte van de aanaardingen brengt in de huidige of de verwachte situatie (bij afwezigheid van een inrichtingsproject) geen enkel risico met zich mee voor het gebied.

4.6.3. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)

Met alternatief 0.1 zijn de verwachte effecten identiek aan de huidige situatie:

Effecten op de rechtstoestand

De site omvat geen risicoactiviteiten (in de zin van de Bodemordonnantie) op de parking die een verontreiniging van de bodem, de ondergrond en het grondwater kunnen veroorzaken. Het perceel blijft ingedeeld in categorie 0+4.

Effecten op de feitelijke toestand

Binnen het parkinggebied:

- ◇ Het enige risico van verontreiniging houdt verband met een eventuele lekkage van een voertuigtank (maximaal 100 l) of een lekkage van motorolie (maximaal 5 l) op de parking, gezien het oppervlak dat voornamelijk uit grind en aarde bestaat. Lekkage uit een tank van een voertuig/motor is mogelijk, maar de kans daarop is klein en de hoeveelheid vloeistof in een eventueel lek is gering.

- ◇ Er is geen risico in verband met de weesverontreiniging met ZM en PAK en er is geen aanleidinggevend feit voor een bodemonderzoek.

In het compensatiegebied:

- ◇ Er zijn geen andere potentiële bronnen van bodemverontreiniging aanwezig.
- ◇ De aanwezigheid van een weesverontreiniging met Pb in de aanaardingen vormt geen probleem.

De bodembedekking blijft ongewijzigd; er is geen waterdichte bekleding of waterzuivering voor het water van de parking gepland, waardoor het grondwater niet volledig kan worden beschermd (zie punt 6.3).

b. Alternatief 0.2 (sluiting van de parking)

Alternatief 0.2 leidt tot het ontbreken van elke activiteit op de site.

Effecten op de rechtstoestand

De site omvat geen enkele risicoactiviteit (in de zin van de Bodemordonnantie). Het perceel blijft ingedeeld in categorie 0+4.

Effecten op de feitelijke toestand

Er is geen risico op verontreiniging (met uitzondering van eventuele sluikstorting, waarvoor de risico's toenemen zolang de site niet gebruikt wordt en er dus geen sociale controle is).

Er is geen risico in verband met de weesverontreiniging met ZM en PAK en er is geen aanleidinggevend feit voor een bodemonderzoek.

c. Variant 1 (heraanleg van de parking)

Effecten op de rechtstoestand

De site omvat geen enkele risicoactiviteit (in de zin van de Bodemordonnantie). Het perceel blijft ingedeeld in categorie 0+4.

Er mag van uitgegaan worden dat voor de aanleg van de parking een vergunningsaanvraag zal worden ingediend: bij een vergunningsaanvraag waarbij sprake is van handelingen of werken in contact met de bodem over een oppervlakte groter dan 20 m², moet een bodemonderzoek worden uitgevoerd.

Effecten op de feitelijke toestand

Variant 1 beperkt de perimeter van de parking tot de bestaande, waardoor de effecten vergelijkbaar zijn met de huidige:

- ◇ Binnen de betreffende perimeter werden en worden geen risicoactiviteiten (in de zin van de Bodemordonnantie) uitgevoerd en zullen er naar verwachting ook geen risicoactiviteiten volgen.
- ◇ Uitgaande van een beheer van het water door middel van infiltratie, houdt het risico op verontreiniging verband met een eventuele lekkage van een voertuigtank (maximaal 100 l) of een lekkage van motorolie (maximaal 5 l). Lekkage uit een tank van een voertuig/motor is mogelijk, maar de kans daarop is klein en de hoeveelheid vloeistof in een eventueel lek is gering.

De aanwezigheid van een weesverontreiniging met ZM en PAK ter hoogte van de aanaardingen brengt in de huidige of de verwachte situatie (bij afwezigheid van een inrichtingsproject) geen enkel risico met zich mee voor het gebied. Het perceel blijft ingedeeld in categorie 0+4.

In de geplande toestand mag worden verwacht dat voor de aanleg van de parking een vergunningsaanvraag zal worden ingediend: bij een vergunningsaanvraag waarbij sprake is van handelingen of werken in contact met de bodem over een oppervlakte groter dan 20 m², moet een bodemonderzoek worden uitgevoerd.

4.7. Water

4.7.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de rechtstoestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen (bestaand parkinggebied)

Gewestelijk Plan voor Duurzame ontwikkeling (GPDO)

Het voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen maakt de aanleg en uitbreiding van de bestaande parking mogelijk. Alle toekomstige projecten moeten voldoen aan de aanbevelingen van het GPDO.

Waterbeheerplan (WBP)

De voorgestelde wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen heeft geen directe gevolgen voor het waterbeheer. Het maakt echter wel de weg vrij voor een ontwerp van aanleg of uitbreiding van de parking. In voorkomend geval moet het ontwerp van aanleg voldoen aan de eisen van het WBP.

Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening betreffende het waterbeheer van Ukkel

De voorgestelde wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen heeft geen directe gevolgen voor het waterbeheer. Het maakt echter wel de weg vrij voor een project van aanleg of uitbreiding van de parking. In voorkomend geval moet het ontwerp van aanleg voldoen aan de voorschriften van de GemSV van Ukkel.

Beschermingszone voor waterwinning

De grenzen van de beschermingszones voor waterwinning hangen niet af van de oppervlakte-activiteiten die er plaatsvinden, maar worden bepaald aan de hand van de ligging van de winning en een bepaalde overgangstijd van het grondwater tot aan het respectieve bouwwerk. Zodoende blijft de beschermingszone voor waterwinning ongewijzigd en bevindt de site zich nog steeds in beschermingszone III.

Het voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen maakt de aanleg en uitbreiding van de bestaande parking mogelijk. Voor de aanleg en de exploitatie van de parking moet een stedenbouwkundige en milieuvergunning worden aangevraagd en moet VIVAQUA advies uitbrengen over de instandhouding van de kwalitatieve en kwantitatieve aspecten van het grondwater.

Aangezien de parking in een beschermingszone III gelegen is, moet het regenwater van de parking worden opgevangen om te voorkomen dat mogelijk verontreinigd afvloeiingswater van de parking in de beschermingszone voor waterwinning belandt.

Infiltratie op of in de nabijheid van de locatie verdient de voorkeur: het afvloeiende water wordt zo plaatselijk beheerd, hetgeen bijdraagt tot de aanvulling van de grondwaterspiegel - zoals thans het geval is - zonder het rioolnet te belasten (dat het water thans naar de beschermingszone voor waterwinning leidt waar het uiteindelijk infiltreert). Daarom moet dit water vóór de infiltratie worden gezuiverd (zwevende deeltjes, koolwaterstoffen (waaronder polycyclische aromatische koolwaterstoffen), zware metalen enz.). Bovendien moet het gebruik van strooizout worden verboden in geval van infiltratie van water.

Door de afvloeiing van het water te vertragen, kan ook de ondoordringbaarheid gecompenseerd worden. Gewoonlijk wordt een maximaal lekdebiet van 5 l/s.ha gebruikt.

b. Voorstel tot wijziging van het sportgebied in bosgebied (compensatiegebied)

Gewestelijk Plan voor Duurzame ontwikkeling (GPDO)

De voorgestelde wijziging van sport- naar bosgebied leidt niet tot een wijziging van het waterbeheer: het terrein is bebost, doorlaatbaar, zonder riolaansluiting, wat overeenstemt met de aanbevelingen van het GPDO.

Waterbeheerplan (WBP)

De voorgestelde wijziging van sport- naar bosgebied leidt niet tot een wijziging van het waterbeheer: het terrein is bebost, doorlaatbaar, zonder riolaansluiting, wat overeenstemt met de aanbevelingen van het WBP.

Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening betreffende het waterbeheer van Ukkel

De voorgestelde wijziging van sport- naar bosgebied leidt niet tot een wijziging van het waterbeheer: het terrein is bebost, doorlaatbaar, zonder riolaansluiting, wat niet in strijd is met het GemSV.

Beschermingszone voor waterwinning

De voorgestelde wijziging van het sportgebied in bosgebied heeft geen gevolgen voor het statuut van bescherming van de waterwinningen.

De voorgestelde wijziging van sportgebied naar bosgebied brengt geen potentieel verontreinigende activiteit met zich mee en er zijn geen bijzondere maatregelen vereist.

4.7.2. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de feitelijke toestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen (bestaand parkinggebied)

Oppervlaktewater

Er zijn geen beken of watermassa's op of in de buurt van het terrein en er worden dan ook geen gevolgen ter zake verwacht.

Overstromingsrisico

Er is geen overstromingsrisico op of nabij de site. Het ontwerp behelst de mogelijkheid om het parkinggebied te ontwikkelen en dus ook het waterbeheer ervan. Bij elk project moeten de voorschriften worden nageleefd om het overstromingsrisico aan het stroomgebied niet te vergroten.

Ondoordringbaarheid en infiltratie

De bestemmingswijziging maakt de weg vrij voor de aanleg van de parking en de uitbreiding ervan, en dus voor een wijziging van de bedekking van de site.

Er zij op gewezen dat aangezien de site in een beschermingszone III voor waterwinning ligt, de aanleg van een waterdichtingslaag zal worden opgelegd via de vergunningsaanvraag die vereist is voor de ontwikkeling van de site, om de infiltratie van mogelijk verontreinigd, ongezuiverd afvloeiingswater van de parking te voorkomen.

Voor de waterdichte laag kan in plaats van asfaltverharding gebruik worden gemaakt van een waterdicht membraan in de grond, waarop een laag aarde kan worden aangebracht (met een waterafvoersysteem), zodat een meer kwalitatieve ontwikkeling mogelijk is en vertragingssystemen in het landschap kunnen worden geïntegreerd (via greppels enz.).

Infiltratie is nog steeds mogelijk op voorwaarde dat het water is behandeld en dat er geen strooizout wordt gebruikt in de opvanggebieden.

Rioleringsnet

Aangezien het waterbeheer de rechtstoestand moet naleven, worden geen significante gevolgen voor het rioleringsnet verwacht.

Grondwater

Er zij op gewezen dat aangezien de site in een beschermingszone III voor waterwinning ligt, de aanleg van een waterdichtingslaag zal worden opgelegd via de vergunningsaanvraag die vereist is voor de ontwikkeling van de site, om de infiltratie van mogelijk verontreinigd, ongezuiverd afvloeiingswater van de parking te voorkomen.

Om de aanvulling van de grondwaterlaag mogelijk te maken, blijft infiltratie - zoals vandaag ook het geval is - nog steeds mogelijk op voorwaarde dat het water is behandeld en dat er geen strooizout wordt gebruikt in de opvanggebieden.

b. Voorstel tot wijziging van het sportgebied in bosgebied (compensatiegebied)

Oppervlaktewater

Het gebied is momenteel bebost. De wijziging van bestemming van dit sportgebied in een bosgebied zal de doorlaatbare, beboste bezetting bevestigen. De afvloeiing van het water verandert dus niet.

Overstromingsrisico

Om dezelfde redenen is er geen verandering in het overstromingsrisico op of stroomafwaarts van de site.

Ondoordringbaarheid en infiltratie

Er is geen afdichting en geen verandering in infiltratie (100% doorlaatbaar gebied).

Rioleringsnet

De perimeter is niet aangesloten op het rioleringsstelsel en is 100% doorlatend; er wordt geen effect op het rioleringsstelsel verwacht.

Grondwater

Aangezien er geen waterwinningen of potentieel verontreinigende activiteiten zijn en de perimeter doorlaatbaar is, wordt niet verwacht dat het ontwerp gevolgen zal hebben voor het grondwater.

4.7.3. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)

Effecten op de rechtstoestand

Voor het parkinggebied:

- ◇ GPDO: de bekleding bestaat grotendeels uit aarde en grind, er is geen afwatering op het terrein, de parking is vlak en er zijn veel kuilen. Verwacht wordt dat het water zal afvloeien naar het bosgebied of naar de riolering, wat niet in overeenstemming is met het GPDO.
- ◇ Waterbeheerplan (WBP): verwacht wordt dat het afvloeingswater op het perceel zal blijven. Alternatief 0.1 blijft in overeenstemming met het WBP;
- ◇ Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening betreffende het waterbeheer van Ukkel: er is geen waterbeheersysteem, het water loopt ofwel rechtstreeks af naar het bos, ofwel in de richting van de Terhulpsesteenweg (een rijbaan die door het drukke verkeer sterk is verdicht. Slechts een kleine oppervlakte is ondoorlaatbaar.
- ◇ De ligging in een beschermingszone III voor waterwinning vereist de aanbreng van een waterdichte laag en het beheer van het afvloeiende water, wat niet wordt nageleefd met alternatief 0.1.

Voor het compensatiegebied:

- ◇ GPDO/Waterbeheerplan (WBP)/Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening betreffende het waterbeheer van Ukkel: het gebied is bebost, waterdoorlatend en niet voorzien van een riolering. Het water wordt goed beheerd op het perceel, dat niet verstedelijkt is.

Effecten op de feitelijke toestand

Voor het parkinggebied:

- ◇ Er zijn geen beken of watermassa's op of in de buurt van het terrein en er worden dan ook geen gevolgen ter zake verwacht.
- ◇ De parking is bedekt met aarde en grind met een geasfalteerd en verhard gedeelte (toegangszone). Ondanks de doorlaatbare oppervlakken wordt de grond zwaar verdicht door de voertuigen. De infiltratie is dan ook beperkt en er stroomt meer regenwater weg. Alternatief 0.1 voorziet niet in beheer van afvloeiend water en er wordt geen vertragingssysteem geïmplementeerd.
- ◇ Het regenwater van de parkeerplaats infiltreert of loopt weg in het bos of in de riolering langs de Terhulpsesteenweg, en infiltreert zo in de beschermingszone voor waterwinning. Dit vormt op lange termijn een risico voor de kwaliteit van het grondwater, dat, ter herinnering, het openbare net van drinkbaar water voorziet.

Voor het compensatiegebied:

- ◇ Het gebied is momenteel bebost.
- ◇ Er is geen verandering in het overstromingsrisico op of stroomafwaarts van de site.
- ◇ Er is geen afdichting en geen verandering in infiltratie (100% doorlaatbaar gebied).
- ◇ De perimeter is niet aangesloten op het rioleringsstelsel en is 100% doorlatend; er wordt geen effect op het rioleringsstelsel verwacht.
- ◇ Aangezien er geen waterwinningen of potentieel verontreinigende activiteiten zijn en de perimeter doorlaatbaar is, wordt niet verwacht dat het ontwerp gevolgen zal hebben voor het grondwater.

b. Alternatief 0.2 (sluiting van de parking)

Effecten op de rechtstoestand

Alternatief 0.2 heeft dezelfde hydrologische effecten als alternatief 0.1, behalve dat de sluiting van de parking het risico voor de beschermingszone III voor waterwinning wegneemt. Er is geen afdichting nodig wanneer er geen exploitatie is en er is geen afvloeiingsbeheer.

Effecten op de feitelijke toestand

Alternatief 0.2 heeft dezelfde hydrologische effecten als alternatief 0.1, met uitzondering van het risico van infiltratie van water in de beschermingszone voor waterwinning, gezien de afwezigheid van activiteiten.

Er is geen risico op verontreiniging (met uitzondering van eventuele slukstorting, waarvoor de risico's toenemen zolang de site niet gebruikt wordt en er dus geen sociale controle is).

c. Variant 1 (heraanleg van de parking)

Effecten op de rechtstoestand

Variant 1 heeft dezelfde hydrologische gevolgen als het ontwerp.

De ligging in een beschermingszone III voor waterwinning vereist de aanbreng van een waterdichte laag en het beheer van het afvloeiende water.

Net als bij het ontwerp is infiltratie van afvloeiend water mogelijk en te verkiezen, mits het eerst wordt gezuiverd. De hoeveelheid te behandelen water is kleiner omdat de opvangoppervlakte kleiner is.

De implementatie van een vertragingssysteem zou het mogelijk maken, net als bij het ontwerp, om de ondoordringbaarheid te compenseren. Het respectieve oppervlak is in dit geval echter kleiner, waardoor het te vertragen volume kleiner is.

Effecten op de feitelijke toestand

Variant 1 maakt de weg vrij voor een aanleg van de parking.

In een beschermingszone III voor waterwinning moet voor de exploitatie van een parking voor het volgende gezorgd worden:

- ◇ De verzameling van het regenwater van de parking om te voorkomen dat afvloeiend water van de parking in de beschermingszone van de waterwinning belandt;
- ◇ De vertraging en de zuivering van het regenwater voordat het wordt afgevoerd naar het rioleringsnet dat langs de Terhulpssteenweg loopt of via infiltratie.

Voor de waterdichte laag kan in plaats van een asfaltverharding gebruik worden gemaakt van een waterdicht membraan in de grond, waarop een laag aarde kan worden aangebracht (met een waterafvoersysteem), zodat een meer kwalitatieve ontwikkeling mogelijk is en vertragingssystemen in het landschap kunnen worden geïntegreerd (via greppels enz.).

Gewoonlijk wordt een maximaal lekdebiet van 5 l/s.ha gebruikt. Aangezien de in te richten oppervlakte kleiner is dan die van het ontwerp, is de totale hoeveelheid te vertragen water kleiner.

4.8. Lucht en klimatologische factoren

4.8.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de rechtstoestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, ter hoogte van het bestaande parkeergebied

Er zijn geen specifieke documenten voor dit gebied.

b. Voorstel tot wijziging van het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht in bosgebied, ter hoogte van het compensatiegebied

Er zijn geen specifieke documenten voor dit gebied.

4.8.2. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de feitelijke toestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, ter hoogte van het bestaande parkeergebied

Het ontwerp zou luchtmissies genereren die verband houden met het vrachtverkeer bij behoud en herinrichting van de bestaande parking.

Gezien de stedelijke context van het gebied en de aanwezigheid van belangrijke verkeerswegen in de nabijheid, zullen de geproduceerde luchtverontreinigende stoffen de luchtkwaliteit van het gebied echter niet noemenswaardig beïnvloeden.

b. Voorstel tot wijziging van het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht in bosgebied, ter hoogte van het compensatiegebied

In de bestaande feitelijke toestand genereert het compensatiegebied geen atmosferische emissies, is het gebied in kwestie volledig bebost en draagt het dus, samen met het hele Zoniënwoud, positief bij tot de luchtkwaliteit en de vermindering van de stedelijke hitte-eilandeffecten in de omgeving van de site. De bestaande rechtstoestand (gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten) sluit echter niet uit dat er in de toekomst sport- of vrijetijdsinfrastructuren worden ontwikkeld, waardoor het beboste deel van het gebied zou afnemen.

De voorgestelde bestemming van het compensatiegebied zou het beboste gebied in stand houden, met zijn positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit en het klimaat.

4.8.3. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)

Effecten op de rechtstoestand

Er zijn geen specifieke documenten voor dit gebied.

Effecten op de feitelijke toestand

De handhaving van de parking in zijn huidige vorm zal, zoals bij het ontwerp, resulteren in handhaving van de atmosferische emissies die door het autoverkeer ter plaatse worden veroorzaakt.

b. Alternatief 0.2 (sluiting van de parking)

Effecten op de rechtstoestand

Er zijn geen specifieke documenten voor dit gebied.

Effecten op de feitelijke toestand

De schrapping van de parking ten gevolge van de bestemming als bos heeft de volgende positieve gevolgen voor lucht en klimaat:

- ◇ Eliminatie van de luchtmissies die gegenereerd worden door de voertuigen op de parking;
- ◇ Uitbreiding van een bebost gebied ter vervanging van een parking in grind: de extra groendekking zou dus voor een extra koolstofput zorgen.

c. Variant 1 (heraanleg van de parking)

Effecten op de rechtstoestand

Er zijn geen specifieke documenten voor dit gebied.

Effecten op de feitelijke toestand

De effecten van variant 1 op lucht- en klimaatvlak zijn vergelijkbaar met die van alternatief 0.1.

4.9. Omgevingsgeluiden en -trillingen

4.9.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de rechtstoestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, ter hoogte van het bestaande parkeergebied

Er zijn geen specifieke documenten voor dit gebied.

b. Voorstel tot wijziging van het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht in bosgebied, ter hoogte van het compensatiegebied

Er zijn geen specifieke documenten voor dit gebied.

4.9.2. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de feitelijke toestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, ter hoogte van het bestaande parkeergebied

De handhaving van de bestaande wettelijke bestemming d.w.z. het bosgebied, zou een uitbreiding van de beboste zone mogelijk maken op de plaats van de bestaande parkeerplaats, met positieve gevolgen voor de omgevingsgeluiden en -trillingen, aangezien de door het vrachtverkeer van de parking veroorzaakte geluidshinder zou worden geëlimineerd.

Indien de bestaande parking wordt gehandhaafd en heringericht, zal de geluidshinder die wordt veroorzaakt door voertuigen die de parking oprijden en verlaten, blijven voortduren voor de omwonenden, d.w.z. de omwonenden van het huizenblok dat wordt gevormd door de Terhulpssteenweg, de Colombialaan en de Franklin Rooseveltlaan.

Gezien de stedelijke context van het gebied en de aanwezigheid van belangrijke verkeerswegen in de nabijheid, zal de eventueel door het ontwerp veroorzaakte geluidshinder de omgeving van de site echter niet noemenswaardig beïnvloeden.

b. Voorstel tot wijziging van het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht in bosgebied, ter hoogte van het compensatiegebied

In de bestaande feitelijke toestand wordt in het compensatiegebied geen geluidsoverlast veroorzaakt. De wettelijke bestemming sluit echter de installatie of inrichting van potentieel lawaaierige sport- en recreatievoorzieningen in de toekomst niet uit. Gezien de aard van het eventueel geproduceerde lawaai (gejuich van spelers of publiek, lawaai van ballen enz.), en gezien de afwezigheid van omwonenden, zou het effect van de mogelijk gegenereerde geluidshinder gering zijn.

Door het ontwerp zou het compensatiegebied bebost en dus rustig blijven.

4.9.3. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)

Effecten op de rechtstoestand

Er zijn geen specifieke documenten voor dit gebied.

Effecten op de feitelijke toestand

De handhaving van de parking in zijn huidige vorm zal, zoals bij het ontwerp, resulteren in handhaving van de geluidshinder die door het autoverkeer ter plaatse worden veroorzaakt.

b. Alternatief 0.2 (sluiting van de parking)

Effecten op de rechtstoestand

Er zijn geen specifieke documenten voor dit gebied.

Effecten op de feitelijke toestand

De handhaving van de bestaande wettelijke bestemming d.w.z. het bosgebied, zou een uitbreiding van de beboste zone mogelijk maken op de plaats van de bestaande parkeerplaats, met positieve gevolgen voor de omgevingsgeluiden en -trillingen, aangezien de door het vrachtverkeer van de parking veroorzaakte geluidshinder zou worden geëlimineerd. Deze geluidsoverlast kan zich echter naar elders verplaatsen (naburige parkings of wegen).

c. Variant 1 (heraanleg van de parking)

Effecten op de rechtstoestand

Er zijn geen specifieke documenten voor dit gebied.

Effecten op de feitelijke toestand

De door het autoverkeer veroorzaakte geluidshinder is vergelijkbaar met die van het ontwerp. Deze overlast wordt echter verminderd ten opzichte van alternatief 0.1, aangezien de variant een herinrichting van de verharding (momenteel grind) inhoudt.

4.10. Energie

4.10.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de rechtstoestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, ter hoogte van het bestaande parkeergebied

Er zijn geen specifieke documenten voor dit gebied.

b. Voorstel tot wijziging van het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht in bosgebied, ter hoogte van het compensatiegebied

Er zijn geen specifieke documenten voor dit gebied.

4.10.2. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de feitelijke toestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, ter hoogte van het bestaande parkeergebied

De bronnen van energieverbruik die verband houden met het onderhoud en de herinrichting van de bestaande parking zijn in de bestaande situatie minimaal: de buitenverlichting is de enige energieverbruikende post in het parkinggebied. De buitenverlichting is uitgerust met ledlampen om het energieverbruik te verminderen.

Het ontwerp zal dus resulteren in een energieverbruik in verband met de geplande exploitatie voor het gebied, namelijk het onderhoud en de herinrichting van de bestaande parking.

b. Voorstel tot wijziging van het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht in bosgebied, ter hoogte van het compensatiegebied

In de bestaande feitelijke toestand bevindt er zich geen enkele energieverbruikende installatie in het compensatiegebied. De bestaande wettelijke bestemming biedt echter ruimte voor de ontwikkeling van sport- of vrijetijdsvoorzieningen in de toekomst, die energie-intensief zouden kunnen zijn.

Het ontwerp zou het mogelijk maken het beboste gebied in zijn huidige staat te behouden, zonder enige energieverbruikspost.

4.10.3. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)

Effecten op de rechtstoestand

Er zijn geen specifieke documenten voor dit gebied.

Effecten op de feitelijke toestand

Handhaving van de parking in haar huidige vorm, zoals bij het ontwerp, betekent dat het bestaande energieverbruik in verband met de verlichting van de parking gehandhaafd blijft.

b. Alternatief 0.2 (sluiting van de parking)

Effecten op de rechtstoestand

Er zijn geen specifieke documenten voor dit gebied.

Effecten op de feitelijke toestand

De schrapping van de parking als gevolg van de bestemming als bos zou betekenen dat er geen verlichting op het terrein zou zijn en er geen energieverbruik zou zijn.

c. Variant 1 (heraanleg van de parking)

Effecten op de rechtstoestand

Er zijn geen specifieke documenten voor dit gebied.

Effecten op de feitelijke toestand

De effecten van variant 1 op energievlak zijn vergelijkbaar met die van alternatief 0.1.

4.11. Afval

4.11.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de rechtstoestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen (bestaand parkinggebied)

Het verwachte afval houdt verband met het onderhoud van de parking en de omgeving ervan of met een project voor de inrichting en uitbreiding van de parking.

Gewestelijk Plan voor Duurzame ontwikkeling (GPDO)

De voorgestelde wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen is niet in strijd met het GPDO: er kan een duurzaam beheer van eventueel afval worden toegepast.

Hulpbronnen- en afvalbeheerplan

De voorgestelde wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen is niet in strijd met het GPDO: er kan een rationeel afvalbeheer toegepast worden.

Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (GPCE)

De voorgestelde wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen is niet in strijd met het GPCE.

b. Voorstel tot wijziging van het sportgebied in bosgebied (compensatiegebied)

Er wordt geen afval geproduceerd en dat zal in het gebied ook niet gebeuren, behalve door het onderhoud van de bosruimte dat groenafval (dood hout enz.) zou kunnen opleveren. Een onderhoud van de omgeving is altijd noodzakelijk (afval achtergelaten door wandelaars enz.).

Gewestelijk Plan voor Duurzame ontwikkeling (GPDO)

De voorgestelde wijziging van het sportgebied in bosgebied is niet in strijd met het GPDO: er kan een duurzaam beheer van eventueel afval worden toegepast.

Hulpbronnen- en afvalbeheerplan

De voorgestelde wijziging van het sportgebied in bosgebied is niet in strijd met het GPDO: er kan een rationeel afvalbeheer toegepast worden.

Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (GPCE)

De voorgestelde wijziging van het sportgebied in bosgebied is niet in strijd met het GPCE.

4.11.2. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp op de feitelijke toestand

a. Voorstel tot wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen (bestaand parkinggebied)

Ter herinnering: de exploitatie van de parking genereert geen afval. Afval dat door derden wordt achtergelaten, valt onder de verantwoordelijkheid van de beheerder van het terrein, die moet toezien op de netheid ervan.

Bij de aanleg of uitbreiding van de parking kan bouwafval worden verwacht.

b. Voorstel tot wijziging van het sportgebied in bosgebied (compensatiegebied)

In de bestaande feitelijke situatie is het compensatiegebied bebost en wordt er geen afval gegenereerd, afgezien van het eventuele afval dat van wandelaars en het onderhoud van de bosruimten afkomstig zou zijn.

Door het ontwerp zal het bosgebied in zijn huidige toestand worden gehandhaafd en blijft de feitelijke situatie ongewijzigd.

4.11.3. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)

Effecten op de rechtstoestand

Alternatief 0.1 is niet in strijd met de rechtstoestand.

Effecten op de feitelijke toestand

Het verwachte afval houdt verband met het onderhoud van de parking, de omgeving van de parking en het compensatiegebied. Er wordt geen bouwafval gegenereerd.

Wat de subjectieve veiligheid betreft, verhoogt de exploitatie van de parking het gevoel van veiligheid, met name door de toename van het aantal bezoekers en door het beheer van de algemene netheid van het terrein.

Verschillende veiligheidsmaatregelen (camera's, slagbomen enz.) verminderen het risico op agressie en vandalisme.

b. Alternatief 0.2 (sluiting van de parking)

Effecten op de rechtstoestand

Alternatief 0.2 is niet in strijd met de rechtstoestand.

Effecten op de feitelijke toestand

Als de parkeerplaats na sluiting niet wordt gebruikt, zal er naar verwachting zwerfvuil liggen, dat moet worden aangepakt.

Omdat er in geen van beide perimeters inrichtingen komen, wordt er geen bouwafval geproduceerd.

c. Variant 1 (heraanleg van de parking)

Effecten op de rechtstoestand

Variant 1 is niet in strijd met de rechtstoestand.

Effecten op de feitelijke toestand

In de exploitatiefase van de parking zijn de effecten van variant 1 vergelijkbaar met die van alternatief 0.1. Bij het ontwerp van de parking kan worden gedacht aan een betere leesbaarheid van de parkeerterreinen, de toegangen, de verkeersrichtingen en een beveiliging van de stromen door voetgangers en fietsers te scheiden van de voertuigstromen.

Bovendien wordt verwacht dat de aanleg van de parking bouwafval zal opleveren, al naargelang de geplande inrichtingen.

4.12. Identificatie van specifieke milieueffecten

4.12.1. Natura 2000-gebied

Een passende beoordeling van de effecten met betrekking tot het Natura 2000-gebied is opgenomen in **Bijlage 2**. In de studie worden verschillende potentiële effecten van het ontwerp belicht die de uitvoering van beperkende maatregelen vereisen. Er zijn echter geen compenserende maatregelen vereist.

4.12.2. Risico op zware ongevallen

Er zijn geen SEVESO-locaties in de buurt.

4.13. Interacties

De volgende tabel geeft een overzicht van de interacties tussen de thema's.

Tabel 7: Samenvatting van de interacties tussen de verschillende bestudeerde thema's

	Bebouwde omgeving – Erfgoed	Mobiliteit	Sociaal en economisch domein	Bevolking en volksgezondheid	Biologische diversiteit, fauna en flora	Bodem	Water	Lucht en klimatologische factoren	Omgevingsgeluiden en -trillingen	Energie	Afval
Bebouwde omgeving – Erfgoed		1	-	-	8	-	-	-	-	-	-
Mobiliteit			2	-	1	-	-	4	3	-	-
Sociaal en economisch domein				-	-	-	-	-	6	-	-
Bevolking en volksgezondheid					9	-	-	-	-	-	10
Biologische diversiteit, fauna en flora						-	5	-	-	-	-
Bodem							11	-	-	-	12
Water								-	-	-	12
Lucht en klimatologische factoren									7	-	-
Omgevingsgeluiden en -trillingen										-	-
Energie											-
Afval											

Tabel 8: Beschrijving van de interacties

Nr.	Beschrijving van de interactie
1	De verbeteringen die gericht zijn op de visuele verfraaiing van de parking, de kwaliteit/bescherming van de rand/het Natura 2000-gebied en de verbetering van de opmerkelijke bomen zullen van invloed zijn op de totale parkeercapaciteit van de parking.
2	De tarifiering/de maatregelen met het oog op de toegankelijkheid van de parking zullen gevolgen hebben voor het gebruik van de parking, voor de toegankelijkheid ervan voor mensen met lagere inkomens en voor de bezettingsgraad van de plaatsen.
3	De capaciteit van de parking beïnvloedt het verkeer in de omgeving van de locatie en derhalve de geluidsomgeving.
4	De capaciteit van de parking beïnvloedt het verkeer in de omgeving van de locatie/de vervoerswijzen van de gebruikers en derhalve de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen die door de voertuigen wordt gegenereerd.
5	De beplante zones moeten waterdoorlatend zijn, zodat het water in de bodem kan infiltreren en de afvloeiing van regenwater wordt beperkt.
6	De parking maakt de ontwikkeling van bepaalde activiteiten ter hoogte van de site mogelijk. Deze activiteiten kunnen geluidshinder veroorzaken.
7	Het verkeer op de parkeerplaats en op de omliggende wegen veroorzaakt uitlaatmissies en lawaaihinder.
8	De eventuele inrichtingen met het oog op de visuele verfraaiing van de parking zullen waarschijnlijk ook de biologische waarde van de locatie en haar omgeving verbeteren.
9	Verbeteringen ten behoeve van de veiligheid van de gebruikers van de parking zullen waarschijnlijk leiden tot een vermindering van de oppervlakte die kan worden besteed aan de verhoging van de biologische waarde van de plek en zullen wellicht gevolgen hebben voor de fauna (verlichting).
10	Het subjectieve gevoel houdt ook verband met het onderhoud van de omgeving, met inbegrip van de verwijdering van afval.
11	De maatregelen die getroffen worden om de bodem te beschermen, maken ook de bescherming van oppervlaktewater en grondwater mogelijk.
12	Snelle verwijdering van illegaal afval maakt de bescherming van bodem en water mogelijk.

**DEEL 5: CONCLUSIES, AANBEVELINGEN EN
FOLLOW-UPMAATREGELEN**

1. VOORSTELLING VAN DE GEKOZEN OPLOSSINGEN

In de onderstaande tabel worden de voor- en nadelen van het ontwerp en de alternatieven voor de verschillende thema's samengevat.

Op basis van de tabel kan worden vastgesteld dat noch het ontwerp, noch de bestudeerde alternatieven/varianten beantwoorden aan alle doelstellingen die worden nagestreefd met de verschillende plannen/programma's/verordeningen waarmee in het MER rekening is gehouden.

De uitdaging van het project is echter niet voor alle aangekaarte milieuthema's even groot. De aard van het project brengt immers met zich mee dat het aanzienlijke (positieve of negatieve) gevolgen kan hebben voor de stadsplanning, de mobiliteit, de biodiversiteit, het waterbeheer en op sociaal en economisch vlak. De mogelijke gevolgen van het project voor de bevolking en de gezondheid, de bodem, de lucht, de geluidsomgeving, de energie en het afval zijn evenwel beperkter. Hieruit volgt dat:

- ◇ Het project waarschijnlijk een grotere invloed zal hebben op de doelstellingen van de plannen/programma's/voorschriften van de thema's waarop het project een niet te verwaarlozen potentiële impact heeft. Daarom is het des te belangrijker ervoor te zorgen dat het project in overeenstemming is met de doelstellingen van deze plannen/programma's/voorschriften.
- ◇ Bovendien wordt in sommige documenten melding gemaakt van specifieke doelstellingen voor de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde of het nabijgelegen Zoniënwoud. Ook op de doelstellingen van deze plannen/programma's/voorschriften zal het project waarschijnlijk een grotere invloed hebben.

Op basis van deze bevindingen moeten afwegingen worden gemaakt om de oplossing te kiezen die de minste negatieve gevolgen en de meeste positieve gevolgen heeft. Uitgaande van de hierboven ontwikkelde elementen moet dit besluit dus prioritair worden genomen op basis van de doelstellingen die met de plannen en programma's van de bovengenoemde thema's worden nagestreefd en die een sterke band met het project hebben, namelijk:

- ◇ Beschermingsbesluit van het Zoniënwoud;
- ◇ Structuurvisie van het Zoniënwoud;
- ◇ Beheerplan van het Zoniënwoud;
- ◇ Natuurplan van het Brussels Gewest;
- ◇ GoodMove-plan/Gewestelijk Mobiliteitsplan van het Brussels Gewest.

Met de alternatieven 0.1 en 0.2 kunnen de doelstellingen van het beheerplan en de Structuurvisie van het Zoniënwoud niet worden bereikt wat betreft de ontvangst van het publiek (d.w.z. de inrichting van een parking aan de toegangspoort tot het Zoniënwoud bestaande uit de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde) om de bezoekers in goede banen te leiden en de impact op de fauna en flora te beperken (behoud van de centrale kern van het bos, beperking van het wildparkeren enz.).

Deze alternatieven worden derhalve niet als redelijkerwijs overweegbaar beschouwd.

De keuze moet dus gemaakt worden tussen het ontwerp of variant 1. De daarmee samenhangende effecten variëren voornamelijk op de volgende gebieden:

- ◇ Het ontwerp maakt theoretisch de aanleg mogelijk van maximaal 428 tot 535 plaatsen en variant 1 van maximaal 288 tot 360 plaatsen.
- ◇ Het ontwerp omvat de kap van bomen in het westelijke deel van de perimeter. Dit kappen is echter niet nodig in het geval van variant 1.

Het ontwerp maakt dus een grotere vermindering van het parkeren op straat mogelijk dan variant 1. Anderzijds stimuleert variant 1, door het aantal parkeerplaatsen sterker te beperken, theoretisch een grotere modal shift naar alternatieve vervoerswijzen en beantwoordt ze in dit opzicht op een ambitieuzere manier aan de doelstellingen van het GoodMove-plan. Bovendien is het ontwerp, in tegenstelling tot variant 1, in strijd met het beheerplan van het Zoniënwoud en het Natuurplan, namelijk:

- ◇ Het beheerplan van het Zoniënwoud beveelt een "*systematisch verbod op onteigeningen van bosgrond conform het besluit tot bescherming van 1959*" aan. Het ontwerp omvat de kap van bomen in het Zoniënwoud om het door de parking ingenomen terrein uit te breiden.

- ◇ Het Natuurplan heeft tot doel de stad te "verzoenen met de natuur en de integratie van de natuur in de stedelijke ordenings- en ontwikkelingsplannen en -projecten vergemakkelijken" en vermeldt verder dat "*het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn ontwikkeling op termijn op zodanige wijze wil realiseren dat het op gewestelijke schaal geen nettoverlies aan biodiversiteit veroorzaakt*". Het ontwerp behelst de schrapping van een beboste zone en de ontwikkeling ervan tot een parking, en betekent derhalve een nettoverlies aan biodiversiteit, niettegenstaande het compensatiegebied.

Op basis van de resultaten van deze analyse wordt variant 1 de beste optie geacht. Daarom wordt aanbevolen de perimeter van de gedeeltelijke wijziging van het GBP zodanig aan te passen dat deze beperkt blijft tot de perimeter van variant 1.

Tabel 9: Samenvatting van de effecten van het ontwerp, de alternatieven en de variant

	Ontwerp	Alternatief 0.1 (Ongewijzigde feitelijke toestand)	Alternatief 0.2 (Sluiting van de parking)	Variante 1 (Heraanleg van de huidige parking)	Rangschikking van de opties (1: beste; 4: slechtste)
Bebouwde omgeving; materiële goederen, cultureel erfgoed, inclusief bouwkundig en archeologisch erfgoed, landschappen	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Naar verwachting zal het ontwerp niet leiden tot een aanzienlijke aantasting van het recht op een gezond milieu.</p> <p>De aanleg van een parking draagt bij tot de herontwikkeling van de voormalige hippodroom en de functie ervan als toegangspoort tot het Zoniënwoud en de omgeving, zoals is bepaald in het beheerplan en de Structuurvisie van het Zoniënwoud.</p> <p>Het ontwerp omvat de kap van bomen die deel uitmaken van het Zoniënwoud waarvoor een beschermingsbesluit geldt. De ontboste oppervlakte blijft echter klein. Het ontwerp is ook gericht op een betere bescherming van de meest centrale delen van het bos. Het ontwerp heeft dus geen significant negatief effect op het beschermde landschap.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>De voorgestelde wijziging van bosgebied in een gebied voor voorzieningen voor parkeerdoeleinden in de</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Aangezien de situatie ongewijzigd blijft, leidt alternatief 0.1 niet tot een significante beperking van het recht op een gezond milieu.</p> <p>Alternatief 0.1 komt tegemoet aan de functie van toegangspoort tot het Zoniënwoud, zoals gevraagd in de Structuurvisie van het Zoniënwoud.</p> <p>De voortzetting van de exploitatie van de parking zonder inrichting draagt echter niet bij tot de herontwikkeling van de voormalige hippodroom en de omgeving ervan, noch tot de verbetering van de stads- en wegranden die gewenst wordt door het beheerplan van het Zoniënwoud.</p> <p>Alternatief 0.1 heeft geen directe gevolgen voor het erfgoed. Doordat de bestaande parking niet wordt ontwikkeld, kan het naburige erfgoed echter niet tot zijn recht komen.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>De inrichting van de parking zoals die vandaag bestaat, is niet kwalitatief. De huidige</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>De sluiting van de parking leidt op zichzelf niet tot een significante beperking van het recht op een gezond milieu.</p> <p>Alternatief 0.2 komt niet tegemoet aan de functie van toegangspoort tot het Zoniënwoud, zoals gevraagd in de Structuurvisie en het beheerplan van het Zoniënwoud.</p> <p>Alternatief 0.2 heeft geen directe gevolgen voor het erfgoed. Het gebrek aan parkeergelegenheid in de buurt maakt de toegang echter moeilijker en maakt het niet mogelijk het naburige erfgoed tot zijn recht te laten komen.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>De parking wordt gesloten. Er mag geen enkel voertuig meer parkeren in het parkinggebied.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Variante 1 leidt op zichzelf niet tot een significante beperking van het recht op een gezond milieu.</p> <p>De aanleg van een parking draagt bij tot de herontwikkeling van de voormalige hippodroom en de functie ervan als toegangspoort tot het Zoniënwoud en de omgeving, zoals is bepaald in het beheerplan en de Structuurvisie van het Zoniënwoud.</p> <p>Net als het ontwerp houdt de variante de aanleg in van een parking op een terrein dat het voorwerp uitmaakt van een beschermingsbesluit. In tegenstelling tot het ontwerp is er echter geen kap gepland die de oppervlakte van het bos, en dus de wetenschappelijke waarde van het Zoniënwoud, vermindert. Variante 1 heeft geen significant negatief effect op het beschermde landschap.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>De voorgestelde wijziging van bosgebied in een gebied voor voorzieningen voor</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Variante 1</u> 2. <u>Ontwerp</u> 3. <u>Alternatief 0.1</u> 4. <u>Alternatief 0.2</u>

**Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER**

	<p>open lucht zal het mogelijk maken om het bestaande parkinggebied te handhaven in een situatie die sedert 1922 bestaat en het in de toekomst te herontwikkelen.</p> <p>Het westelijke deel van de perimeter is momenteel bebost. Het ontwerp effent het pad voor een eventuele uitbreiding van de parking tot dit gebied.</p> <p>De aanleg van de parking zou een betere landschappelijke inpassing mogelijk maken.</p>	<p>inrichting strookt niet met de inrichting van een parking bij een toegangspoort tot het Zoniënwood en evenmin met een bezoekersparking voor een recreatieve en educatieve groene ruimte op gewestelijke schaal. Het ontbreken van een aangelegde parking draagt niet bij tot de herontwikkeling van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde.</p>		<p>parkeerdoeleinden in de open lucht zal het mogelijk maken om een bestaande situatie te handhaven die sedert 1922 bestaat en deze in de toekomst te herontwikkelen.</p> <p>Het westelijke gebied blijft bebost, waarbij de variant een kleinere landschappelijke impact heeft.</p> <p>De aanleg van de parking zou een betere landschappelijke inpassing mogelijk maken.</p>	
Mobiliteit	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>De toereikendheid van het ontwerpplan met betrekking tot het GPDO en het GewMP zal afhangen van de toegestane capaciteit van de parking en de toegepaste beheermethode.</p> <p>Naleving van het GPBP, de GPAP en het beheerplan van het Zoniënwood.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Het ontwerp vermindert de verschuiving van het parkeren naar de straat.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Maakt potentieel een grotere modal shift mogelijk dan het ontwerp zoals nagestreefd door het GPDO en het GewMP.</p> <p>Naleving van het GPDO, GPAP.</p> <p>Het alternatief beantwoordt niet aan de doelstellingen van het beheerplan van het Zoniënwood (ontbreken van een aangelegde parking ter hoogte van een toegangspoort).</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Vermindert de verschuiving van het parkeren naar de straat in mindere mate dan het ontwerp.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Het alternatief is niet in overeenstemming met het GPDO het GewMP, het GPBP, het GPAP van de gemeente Ukkel en het beheerplan van het Zoniënwood.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Zonder parkeerzone houdt het alternatief een aanzienlijke verschuiving in van het parkeren naar de straat.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Maakt potentieel een grotere modal shift mogelijk dan het ontwerp, zoals nagestreefd door het GPDO en het GewMP.</p> <p>Naleving van het GPBP, het GPAP en het beheerplan van het Zoniënwood (aangelegde parking).</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Vermindert de verschuiving van het parkeren naar de straat in mindere mate dan het ontwerp.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Ontwerp</u> 2. <u>Variant 1</u> 3. <u>Alternatief 0.1</u> 4. <u>Alternatief 0.2</u>
Sociaal en economisch domein	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Het ontwerp is in</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Het ontbreken van een</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Het ontbreken van een parking</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>De inrichting van de parking</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Ontwerp</u> 2. <u>Variant 1</u>

**Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER**

	<p>overeenstemming met de relevante plannen.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Het ontwerp maakt het mogelijk om gedeeltelijk te voorzien in de parkeerbehoefte die samenhangt met de verschillende activiteiten.</p>	<p>aangelegde parking ter hoogte van een toegangspoort beantwoordt niet aan de doelstellingen van het beheerplan van het Zoniënwoud.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Het behoud van de parking is gunstig voor de ontwikkeling van de activiteiten. Het effect is echter minder groot dan bij het ontwerp, gezien de beperktere parkeercapaciteit. Er wordt een grotere verschuiving van het parkeren naar de straat verwacht dan bij het ontwerp.</p>	<p>voor bezoekers aan de voormalige hippodroom is niet in overeenstemming met het beheerplan van het Zoniënwoud.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>De schrapping van de parking houdt het volgende in:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Minder bezoekers en derhalve een economisch verlies voor de etablissementen en de sociaal-culturele evenementen die er plaatsvinden; 2. Een verminderde toegankelijkheid voor bezoekers van het Zoniënwoud bij een van de twee toegangspoorten in het Brusselse Gewest; 3. Een verschuiving van het parkeren naar de weg. 	<p>is met name in overeenstemming met het beheerplan voor het Zoniënwoud.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Het behoud en de inrichting van de parking is gunstig voor de ontwikkeling van de activiteiten. Het effect is echter minder groot dan bij het ontwerp, gezien de beperktere parkeercapaciteit, hoewel deze wel groter is dan bij alternatief 0.1. Er wordt een grotere verschuiving van het parkeren naar de straat verwacht dan bij het ontwerp.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 3. <u>Alternatief 0.1</u> 4. <u>Alternatief 0.2</u>
Bevolking en volksgezondheid	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Nihil</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Ontwikkeling met mogelijke uitbreiding van een belangrijke infrastructuur om de bezoekers van het Zoniënwoud te ontvangen, met de mogelijkheid om de gebruiksvriendelijkheid en de veiligheid van het gebied te verbeteren.</p> <p>De inrichting van de parking zou het volgende mogelijk maken: de installatie van</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Nihil</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Behoud van een belangrijke infrastructuur om de bezoekers van het Zoniënwoud te ontvangen waarmee de gebruiksvriendelijkheid en de veiligheid van het gebied verbeterd kan worden.</p> <p>Er worden geen inrichtingen gerealiseerd en evenmin enige veiligheidsmaatregelen getroffen.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Nihil</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Sluiting van een belangrijke infrastructuur voor de bezoekers van het Zoniënwoud, waardoor de veiligheidsrisico's in verband met de problemen met de verkeersdoorstroming op de parking en bij de in-/uitrit van de parking ter hoogte van de Terhulpesteenweg worden weggenomen, maar waardoor het risico wordt verplaatst en zelfs toeneemt op de naburige</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Nihil</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Inrichting (zonder mogelijke uitbreiding) van een belangrijke infrastructuur om de bezoekers van het Zoniënwoud te ontvangen, met de mogelijkheid om de gebruiksvriendelijkheid en de veiligheid van het gebied te verbeteren.</p> <p>Net als bij het ontwerp zou de inrichting van de parking het volgende mogelijk maken: de</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Variant 1</u> 2. <u>Ontwerp</u> 3. <u>Alternatief 0.1</u> 4. <u>Alternatief 0.2</u>

**Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER**

	<p>middelen ter beveiliging van de site (in verband met de verkeersveiligheid, maar ook ter voorkoming van vandalisme, agressie enz.), een adequate inrichting van de toegangen, voldoende verlichting van de parking, duidelijke en eventueel gescheiden paden voor voetgangers/fietsers/auto's.</p>		<p>wegen (met naar verwachting wildparkeren).</p>	<p>installatie van middelen ter beveiliging van de site (in verband met de verkeersveiligheid, maar ook ter voorkoming van vandalisme, agressie enz.), een adequate inrichting van de toegangen, voldoende verlichting van de parking, duidelijke en eventueel gescheiden paden voor voetgangers/fietsers/auto's.</p>	
<p>Biologische diversiteit, fauna en flora</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Het ontwerp is niet in overeenstemming met het GPDO en het Natuurplan en is gedeeltelijk in overeenstemming met het beheerplan van het Zoniënwoud (kap van bomen, niet-naleving van het non-aedificandigebied, nettoverlies aan biodiversiteit, aanleg van een parking aan een toegangspoort).</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Er worden bomen gekapt.</p> <p>Er moeten bepaalde voorzorgsmaatregelen worden genomen om de opmerkelijke bomen te beschermen.</p> <p>Er zullen wellicht ook aanplantingen verricht worden, die gunstig kunnen zijn voor fauna en flora.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Het alternatief is in overeenstemming met het GPDO, het beheerplan van het Zoniënwoud en het Natuurplan (geen kap van bomen en geen nettoverlies aan biodiversiteit, creatie van een aangelegde parking aan een toegangspoort).</p> <p>Enkele auto's zullen waarschijnlijk in het Natura 2000-gebied kunnen parkeren.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Geen aanleg en geen bomenkap.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Het alternatief is in overeenstemming met het GPDO en het Natuurplan (geen kap van bomen en geen nettoverlies aan biodiversiteit) maar strookt slechts gedeeltelijk met het beheerplan van het Zoniënwoud (geen creatie van een aangelegde parking aan een toegangspoort).</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Het gebied wordt ten minste overgelaten aan spontane herkolonisatie door vegetatie, zodat een toename van de biodiversiteit waarschijnlijk is.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>De variant strookt met het GPDO en het natuurplan (het kappen van bomen in het westelijke deel van de perimeter van het ontwerp is niet nodig; geen nettoverlies aan biodiversiteit).</p> <p>Het beheerplan van het Zoniënwoud wordt gedeeltelijk gerespecteerd (geen nieuwe grond van het Zoniënwoud afgenomen, maar niet-naleving van het non-aedificandigebied dat in het GBP vooropgesteld wordt).</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Er moeten bepaalde voorzorgsmaatregelen worden genomen om de opmerkelijke bomen te beschermen en de toegang tot het Natura 2000-gebied te verbieden.</p> <p>Er zullen wellicht ook aanplantingen verricht worden, die gunstig kunnen zijn voor fauna en flora.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Alternatief 0.2</u> 2. <u>Alternatief 0.1</u> 3. <u>Variant 1</u> 4. <u>Ontwerp</u>

**Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER**

Bodem	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Het perceel is ingedeeld in categorie 0+4.</p> <p>In de betreffende perimeter werden en worden er geen risicoactiviteiten (in de zin van de Bodemordonnantie) uitgevoerd en zullen er naar verwachting ook geen risicoactiviteiten volgen. Er is geen risico.</p> <p>Bij de aanvraag van een vergunning moet een bodemonderzoek worden uitgevoerd.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Het risico op verontreiniging houdt verband met een eventuele lekkage van een voertuigtank (maximaal 100 l) of een lekkage van motorolie (maximaal 5 l). Lekkage uit een tank van een voertuig/motor is mogelijk, maar de kans daarop is klein en de hoeveelheid vloeistof in een eventueel lek is gering.</p> <p>De mogelijkheid om de parking naar het westen uit te breiden, brengt een extra risico met zich mee indien de capaciteit van de parking wordt vergroot.</p> <p>De bedekkingen worden vervangen en het afvloeiende water wordt behandeld om het grondwater te beschermen.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Het perceel is ingedeeld in categorie 0+4 en blijft dat.</p> <p>In de betreffende perimeter werden en worden geen risicoactiviteiten (in de zin van de Bodemordonnantie) uitgevoerd en zullen er naar verwachting ook geen risicoactiviteiten volgen. Er is geen risico.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Het risico op verontreiniging houdt verband met een eventuele lekkage van een voertuigtank (maximaal 100 l) of een lekkage van motorolie (maximaal 5 l). Lekkage uit een tank van een voertuig/motor is mogelijk, maar de kans daarop is klein en de hoeveelheid vloeistof in een eventueel lek is gering.</p> <p>De bedekkingen worden niet vervangen en het afvloeiende water wordt niet behandeld, waardoor het grondwater niet ten volle beschermd wordt.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Het perceel is ingedeeld in categorie 0+4 en blijft dat.</p> <p>In de betreffende perimeter werden en worden geen risicoactiviteiten (in de zin van de Bodemordonnantie) uitgevoerd en zullen er naar verwachting ook geen risicoactiviteiten volgen. Er is geen risico.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Er is geen risico op verontreiniging (met uitzondering van eventuele sluikstorting, waarvoor de risico's toenemen zolang de site niet gebruikt wordt en er dus geen sociale controle is).</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Het perceel is ingedeeld in categorie 0+4.</p> <p>In de betreffende perimeter werden en worden geen risicoactiviteiten (in de zin van de Bodemordonnantie) uitgevoerd en zullen er naar verwachting ook geen risicoactiviteiten volgen. Er is geen risico.</p> <p>Bij de aanvraag van een vergunning moet een bodemonderzoek worden uitgevoerd.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Het risico op verontreiniging houdt verband met een eventuele lekkage van een voertuigtank (maximaal 100 l) of een lekkage van motorolie (maximaal 5 l). Lekkage uit een tank van een voertuig/motor is mogelijk, maar de kans daarop is klein en de hoeveelheid vloeistof in een eventueel lek is gering.</p> <p>De bedekkingen worden vervangen en het afvloeiende water wordt behandeld om het grondwater te beschermen.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Alternatief 0.2</u> 2. <u>Variant 1</u> 3. <u>Ontwerp</u> 4. <u>Alternatief 0.1</u>
-------	---	---	---	--	--

**Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER**

Water	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Bij inrichting moet het waterbeheer in overeenstemming zijn met het GPDO, het WBP en de GemSV van Ukkel.</p> <p>De ligging in een beschermingszone III voor waterwinning vereist de aanbreng van een waterdichte laag en het beheer van het afvloeiende water. Infiltratie is mogelijk en wenselijk voor de aanvulling van de grondwaterlaag, op voorwaarde dat het water wordt behandeld en dat er geen strooizout wordt gebruikt. Een voorafgaande vertraging is nodig om de ondoordringbaarheid te compenseren.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>De inrichting van de parking maakt het mogelijk een ondoordringbare laag aan te brengen, het afvloeiende water op te vangen en te behandelen, zodat drinkbaar water kan worden beschermd en tevens een systeem voor de vertraging van het water kan worden geïmplementeerd.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>-</p> <p>De ligging in een beschermingszone III voor waterwinning vereist de aanbreng van een waterdichte laag en het beheer van het afvloeiende water, wat niet wordt nageleefd.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Alternatief 0.1 voorziet niet in beheer van afvloeiend water en er wordt geen vertragingssysteem geïmplementeerd.</p> <p>Het regenwater van de parkeerplaats infiltreert of loopt weg naar het bos of de riolering langs de Terhulpssteenweg, en infiltreert zo in de beschermingszone voor waterwinning. Dit vormt op lange termijn een risico voor de kwaliteit van het grondwater, dat, ter herinnering, het openbare net van drinkbaar water voorziet.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>-</p> <p>Zonder enige inrichting en exploitatie vallen de risico's met betrekking tot de bescherming van het stroomgebied van zone III weg; als er geen exploitatie plaatsvindt, wordt er geen afdichting opgelegd en is er geen beheer van het afvloeiingswater.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Alternatief 0.2 voorziet niet in beheer van afvloeiend water en er wordt geen vertragingssysteem geïmplementeerd.</p> <p>Er is geen risico op verontreiniging (met uitzondering van eventuele sluikstorting, waarvoor de risico's toenemen zolang de site niet gebruikt wordt en er dus geen sociale controle is).</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Bij inrichting moet het waterbeheer in overeenstemming zijn met het GPDO, het WBP en de GemSV van Ukkel.</p> <p>De ligging in een beschermingszone III voor waterwinning vereist de aanbreng van een waterdichte laag en het beheer van het afvloeiende water. De te beheren hoeveelheid afvloeiingswater is kleiner (vanwege het kleinere opvanggebied) en er is dus minder water te behandelen en te vertragen.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>De inrichting van de parking maakt het mogelijk een ondoordringbare laag aan te brengen, het afvloeiende water op te vangen en te behandelen, zodat drinkbaar water kan worden beschermd en tevens een systeem voor de vertraging van het water kan worden aangelegd.</p> <p>Aangezien de in te richten oppervlakte kleiner is dan die van het ontwerp, is de totale hoeveelheid te vertragen water kleiner.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Alternatief 0.2</u> 2. <u>Variant 1</u> 3. <u>Ontwerp</u> 4. <u>Alternatief 0.1</u>
Lucht en klimatologische factoren	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>/</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Het ontwerp kan luchtmissies genereren die</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>/</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>De handhaving van de parking in zijn huidige vorm,</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>/</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>De schrapping van de parking ten gevolge van de</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>/</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>De effecten van variant 1 op lucht- en klimaatvlak zijn</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Alternatief 0.2</u> 2. <u>Alternatief 0.1</u> 3. <u>Variant 1</u> 4. <u>Ontwerp</u>

**Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER**

	<p>verband houden met het vrachtverkeer bij behoud en herinrichting van de bestaande parking.</p> <p>De voorgestelde bestemming van het compensatiegebied zou het beboste gebied in stand houden, met zijn positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit en het klimaat.</p>	<p>zoals bij het ontwerp, zal resulteren in handhaving van de atmosferische emissies die door het autoverkeer ter plaatse worden veroorzaakt.</p>	<p>bestemming als bos heeft de volgende positieve gevolgen voor lucht en klimaat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eliminatie van de luchtmissies die gegenereerd worden door de voertuigen op de parking; - Uitbreiding van een bebost gebied ter vervanging van een parking met grind: de extra groendekking zou voor een extra koolstofput zorgen en tevens de effecten van stedelijke hitte-eilanden verminderen. 	<p>vergelijkbaar met die van alternatief 0.1.</p>	
<p>Omgevingsgeluiden en -trillingen</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>/</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Indien de bestaande parking wordt gehandhaafd en heringericht, zal de geluidshinder die wordt veroorzaakt door voertuigen die de parking oprijden en verlaten, blijven voortduren voor de omwonenden, d.w.z. de omwonenden van het huizenblok dat wordt gevormd door de Terhulpseseenweg, de Colombialaan en de Franklin Rooseveltlaan.</p> <p>Voor het compensatiegebied zou het ontwerp het mogelijk maken om het compensatiegebied bebost te laten en dus de rust er te bewaren.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>/</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>De handhaving van de parking in zijn huidige vorm zal, zoals bij het ontwerp, resulteren in handhaving van de geluidshinder die door het autoverkeer ter plaatse worden veroorzaakt.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>/</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>De handhaving van de bestaande wettelijke bestemming d.w.z. het bosgebied, zou een uitbreiding van de beboste zone mogelijk maken op de plaats van de bestaande parkeerplaats, met positieve gevolgen voor de omgevingsgeluiden en -trillingen, aangezien de door het vrachtverkeer van de parking veroorzaakte geluidshinder zou worden geëlimineerd.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>/</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>De door het autoverkeer veroorzaakte geluidshinder is vergelijkbaar met die van het ontwerp. Deze overlast wordt echter verminderd ten opzichte van alternatief 0.1, aangezien de variant een herinrichting van de verharding (momenteel grind) inhoudt.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Alternatief 0.2</u> 2. <u>Alternatief 0.1</u> 3. <u>Variant 1</u> 4. <u>Ontwerp</u>

**Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER**

Energie	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>/</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Het ontwerp impliceert een energieverbruik dat verband houdt met de geplande exploitatie voor het gebied, namelijk het onderhoud en de herinrichting van de bestaande parking.</p> <p>Voor het compensatiegebied zou het ontwerp het mogelijk maken het beboste gebied in zijn huidige staat te behouden, zonder enige energieverbruikspost.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>/</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Handhaving van de parking in haar huidige vorm betekent, zoals bij het ontwerp, dat het bestaande energieverbruik in verband met de verlichting van de parking gehandhaafd blijft.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>/</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>De schrapping van de parking als gevolg van de bestemming als bos zou betekenen dat er geen verlichting op het terrein zou zijn en er geen energieverbruik zou zijn.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>/</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>De effecten van variant 1 op energievak zijn vergelijkbaar met die van alternatief 0.1.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Alternatief 0.2</u> 2. <u>Alternatief 0.1</u> 3. <u>Variant 1</u> 4. <u>Ontwerp</u>
Afval	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Het ontwerp is niet in strijd met gewestelijke afvalplannen en -programma's.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Het verwachte afval houdt verband met het onderhoud van de parking en de omgeving ervan.</p> <p>Bij de aanleg of uitbreiding van de parking kan bouwafval worden verwacht.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Alternatief 0.1 is niet in strijd met gewestelijke afvalplannen en -programma's.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Het verwachte afval houdt verband met het onderhoud van de parking en de omgeving ervan.</p> <p>Er wordt geen bouwafval gegenereerd.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Alternatief 0.2 is niet in strijd met gewestelijke afvalplannen en -programma's.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Als de parkeerplaats na sluiting niet wordt gebruikt, zal er naar verwachting zwerfvuil liggen, dat moet worden aangepakt.</p> <p>Er wordt geen bouwafval gegenereerd.</p>	<p><u>Rechtstoestand</u></p> <p>Variant 1 is niet in strijd met gewestelijke afvalplannen en -programma's.</p> <p><u>Feitelijke toestand</u></p> <p>Het verwachte afval houdt verband met het onderhoud van de parking en de omgeving ervan.</p> <p>Bij de aanleg van de parking kan bouwafval worden verwacht.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Alternatief 0.1</u> 2. <u>Variant 1</u> 3. <u>Ontwerp</u> 4. <u>Alternatief 0.2</u>

2. AANBEVELINGEN

De volgende tabel vat de aanbevelingen van het MER samen.

Tabel10: Samenvatting van de aanbevelingen

	Prioriteit sniveau	Aanbevelingen voor het ontwerp	Aanbevelingen voor variant 1	Beoordeling van het verwachte effect van de aanbeveling
Bebouwde omgeving, erfgoed en landschappen	1	<p>AAND. 1 In het ontwerp aandacht besteden aan de verbetering van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - AAND.1.1 de esthetische kwaliteit van de inrichtingen/landschappelijke integratie van het parkinggebied, met name via de aanplantingen, het stadsmeubilair, de omheiningen, de signalisatieborden enz. die gepland worden; - AAND.1.2 de visuele kwaliteit van de rand van het bos; - AAND. 1.3 de opwaardering van de aanwezige opmerkelijke bomen. 	<p>AAND. 1 In het kader van het ontwerp aandacht besteden aan de verbetering van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - AAND.1.1 de esthetische kwaliteit van de inrichtingen/landschappelijke integratie van het parkinggebied, met name via de aanplantingen, het stadsmeubilair, de omheiningen, de signalisatieborden enz. die gepland worden; - AAND.1.2 de visuele kwaliteit van de rand van het bos; - AAND. 1.3 de opwaardering van de aanwezige opmerkelijke bomen. 	Deze maatregel zal bijdragen tot de doelstellingen van het beheerplan van het Zoniënwoud wat betreft de ontvangst van het publiek en de instandhouding van het Zoniënwoud.
Mobiliteit	1	<p>MOB.1 Een toegang voor auto's/motoren voorzien die gescheiden is van die voor fietsers en voetgangers.</p>	<p>MOB.1 Een toegang voor auto's/motoren voorzien die gescheiden is van die voor fietsers en voetgangers.</p>	Deze maatregel zal het risico op botsingen verminderen.
	1	<p>MOB.2 Indien de toegang tot de parking wordt gecontroleerd/gereguleerd, moet er een bufferzone voorzien worden bij de ingang van de parking, zodat het verkeer op de voetpaden of de weg niet wordt gehinderd.</p>	<p>MOB.2 Indien de toegang tot de parking wordt gecontroleerd/gereguleerd, moet er een bufferzone voorzien worden bij de ingang van de parking, zodat het verkeer op de voetpaden of de weg niet wordt gehinderd.</p>	Met deze maatregel zal de impact van de parking op het verkeer op de Terhulpssteenweg verkleind worden.
	1	<p>MOB.3 Beheer/controle van de parkeersituatie langs de wegen en op de parkings in de buurt van het project verzekeren.</p>	<p>MOB.3 Beheer/controle van de parkeersituatie langs de wegen en op de parkings in de buurt van het project verzekeren.</p>	Helpt de overlast voor omwonenden te beperken en wandelaars te kanaliseren.
	2	<p>MOB.4 Ervoor zorgen dat de tarieven/beheermethode voor het parkeren op de parking financieel aantrekkelijk blijven, zodat de parking wordt gebruikt door gebruikers van het Zoniënwoud en het Drohme-project.</p> <p>MOB.5 Ervoor zorgen dat de tarieven/beheermethode voor het gebruik van de parking gebaseerd zijn op die van een van de in het GPBP gedefinieerde parkeerzones.</p>	<p>MOB.4 Ervoor zorgen dat de tarieven/beheermethode voor het parkeren op de parking financieel aantrekkelijk blijven, zodat de parking wordt gebruikt door gebruikers van het Zoniënwoud en het Drohme-project.</p> <p>MOB.5 Ervoor zorgen dat de tarieven/beheermethode voor het gebruik van de parking gebaseerd zijn op die van een van de in het GPBP gedefinieerde parkeerzones.</p>	Maakt het mogelijk om de harmonisatie van de parkeertarieven

**Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER**

				te verzekeren.
Sociaal en economisch domein	1	SE.1 Ervoor zorgen dat de tarieven/beheermethode die voor de parking worden gehanteerd, het autogebruik weliswaar blijven ontmoedigen maar betaalbaar blijven.	SE.1 Ervoor zorgen dat de tarieven/beheermethode die voor de parking worden gehanteerd, het autogebruik weliswaar blijven ontmoedigen maar betaalbaar blijven.	Maakt het mogelijk om de toegankelijkheid ervan voor zoveel mogelijk mensen te verzekeren.
Bevolking en volksgezondheid	1	VG.1 Verschillende veiligheidsmaatregelen voorzien (camera's, slagbomen enz.).	VG.1 Verschillende veiligheidsmaatregelen voorzien (camera's, slagbomen enz.).	Objectieve beveiliging van de site
	1	VG.2 De toegangen tot het terrein, de rijzones, de rijrichtingen, de snelheidsbeperkingen en de plaatsen moeten duidelijk worden aangegeven.	VG.2 De toegangen tot het terrein, de rijzones, de rijrichtingen, de snelheidsbeperkingen en de plaatsen moeten duidelijk worden aangegeven.	Deze maatregel zorgt voor de zichtbaarheid van de wegen.
	1	VG.3 De inrit voor voertuigen moet zo zijn ingericht dat wachtrijen op de steenweg worden vermeden.	VG.3 De inrit voor voertuigen moet zo zijn ingericht dat wachtrijen op de steenweg worden vermeden.	Deze maatregel heeft tot doel het risico op ongevallen aan het toegangspunt tot de site te verminderen.
		VG.4 Bij het verlaten van de site richting openbare weg moet de zichtbaarheid verzekerd zijn.	VG.4 Bij het verlaten van de site richting openbare weg moet de zichtbaarheid verzekerd zijn.	Deze maatregel heeft tot doel het risico op ongevallen aan het toegangspunt tot de site (met voetgangers en voertuigen) te verminderen.
	1	VG.5 De verlichting van de parking moet voldoende zijn, met oog voor de fauna en de buurt.	VG.5 De verlichting van de parking moet voldoende zijn, met oog voor de fauna en de buurt.	Door deze maatregel kunnen de wegen zichtbaar gemaakt worden, zijn de voetgangers zichtbaar en kunnen de uitgangen snel

**Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER**

	1	VG.6 Duidelijk identificeerbare (door middel van wegmarkeringen enz.) en eventueel van andere wegen gescheiden voetgangerswegen voorzien.	VG.6 Duidelijk identificeerbare (door middel van wegmarkeringen enz.) en eventueel van andere wegen gescheiden voetgangerswegen voorzien.	herkend worden. De verlichting zorgt voor veiligheid ter bevordering van het gebruik van het terrein. Deze maatregel bevordert de veiligheid van de voetgangersstromen rond de parking.
Biologische diversiteit, fauna en flora	1	BIO.1 Zich ervan vergewissen dat de geplande inrichtingen geen schade toebrengen aan de opmerkelijke bomen en hun wortelstelsel.	BIO.1. Zich ervan vergewissen dat de geplande inrichtingen geen schade toebrengen aan de opmerkelijke bomen en hun wortelstelsel.	Het wortelstelsel en de stammen/vertakkingen van de opmerkelijke bomen zullen door het ontwerp niet significant worden aangetast.
	1	BIO.2 In het kader van de aanplantingen zouden de aangeplante soorten idealiter zo moeten worden gekozen dat de biologische diversiteit wordt bevorderd en dat de ontwikkeling van een bosrand langs de westelijke grens van het parkinggebied wordt gestimuleerd.	BIO.2 In het kader van de aanplantingen zouden de aangeplante soorten idealiter zo moeten worden gekozen dat de biologische diversiteit wordt bevorderd en dat de ontwikkeling van een bosrand langs de westelijke grens van het parkinggebied wordt gestimuleerd.	Maakt het mogelijk bij te dragen tot de ontwikkeling van de biodiversiteit.
	1	BIO.3 Rekening houden met de aanbevelingen van de passende beoordeling van de effecten voor het Natura 2000-gebied, namelijk: Beperkende maatregel nr. 1: Geen chemisch actieve materialen zoals dolomiet gebruiken voor de bekleding van de parking; Beperkende maatregel nr. 2: Wat het regenwaterbeheer betreft, - Een punctuele infiltratie van het regenwater in de bodem van de parking mogelijk maken (bijvoorbeeld ter hoogte van de geplande landschappelijke aanplantingen), met verdere inachtneming van de verplichtingen in verband met de beschermingszone van de grondwaterwinningen van het Zoniënwood (ondoordringbare parkeer- en manoeuvreerruimten); - De bodem onder de kruinen van de bomen in de bosrand en	BIO.3 Rekening houden met de aanbevelingen van de passende beoordeling van de effecten voor het Natura 2000-gebied, namelijk: Beperkende maatregel nr. 1: Geen chemisch actieve materialen zoals dolomiet gebruiken voor de bekleding van de parking; Beperkende maatregel nr. 2: Wat het regenwaterbeheer betreft, - Een punctuele infiltratie van het regenwater in de bodem van de parking mogelijk maken (bijvoorbeeld ter hoogte van de geplande landschappelijke aanplantingen), met verdere inachtneming van de verplichtingen in verband met de beschermingszone van de grondwaterwinningen van het Zoniënwood (ondoordringbare parkeer- en manoeuvreerruimten); - De bodem onder de kruinen van de bomen in de bosrand en	Na de implementatie van de beperkende maatregelen zullen de gevolgen van het ontwerp voor het Natura 2000-gebied onbeduidend zijn.

**Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER**

	<p>binnen 3 m van hun stam niet ondoordringbaar maken;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het gebruik van strooizout verbieden en kiezen voor andere alternatieven; - Zich ervan vergewissen dat potentieel verontreinigend regenwater zodanig wordt beheerd dat het Natura 2000-gebied niet wordt aangetast. Hierbij wordt herinnerd aan de noodzaak om de afvoer van de riolering van de Terhulpssteenweg aan te sluiten op het rioleringsnet om te voorkomen dat afvloeiend water van de wegen en de parking in het Zoniënwood wordt geloosd. <p>Beperkende maatregel nr. 3: Voor een visueel scherm zorgen langs de grens met het Natura 2000-gebied om te voorkomen dat koplampen van auto's deze zone verlichten. Dit scherm moet de doorgang van landdieren mogelijk maken.</p> <p>Beperkende maatregel nr. 4: aanplantingen voorzien aan de overgang tussen het bos en de parking om de structuur en de samenstelling van de rand te verbeteren. Op basis van de beschikbare ruimte zou worden gestreefd naar de ontwikkeling van een struikgordel onder het bladerdak van het bos.</p> <p>Momenteel verhinderen de bodemverdichting en het regelmatige verkeer van voertuigen de ontwikkeling van spontane vegetatie. Om dit probleem op te lossen, is het aanbevolen om:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De rand fysiek af te bakenen met boomstammen, paaltjes of andere materialen om elk verkeer van voertuigen te voorkomen; - De grond tot een diepte van 10 cm te bewerken met een hulpmiddel van het type freesploeg of wieder op plaatsen waar de grond is verdicht, om hem lossere te maken en de ontwikkeling van inheemse spontane vegetatie mogelijk te maken. <p>Het niet-lineaire karakter van de rand moet worden gehandhaafd. Vegetatie mag niet worden gesnoeid. Het is de bedoeling een "levende haag" te creëren als randvegetatie.</p> <p>Deze inrichting zal er ook toe bijdragen dat de verlichting van de koplampen van auto's in de SBZ tijdens het groeiseizoen wordt beperkt. De struiken en heesters aan de bosrand moeten op een minimumhoogte van 1,5 m worden gehouden.</p> <p>Beperkende maatregel nr. 5: Buitenverlichting installeren die niet schadelijk is voor habitats en soorten van communautair belang. Hiertoe moet het volgende verzekerd worden:</p>	<p>binnen 3 m van hun stam niet ondoordringbaar maken;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het gebruik van strooizout verbieden en kiezen voor andere alternatieven; - Zich ervan vergewissen dat potentieel verontreinigend regenwater zodanig wordt beheerd dat het Natura 2000-gebied niet wordt aangetast. Hierbij wordt herinnerd aan de noodzaak om de afvoer van de riolering van de Terhulpssteenweg aan te sluiten op het rioleringsnet om te voorkomen dat afvloeiend water van de wegen en de parking in het Zoniënwood wordt geloosd. <p>Beperkende maatregel nr. 3: Voor een visueel scherm zorgen langs de grens met het Natura 2000-gebied om te voorkomen dat koplampen van auto's deze zone verlichten. Dit scherm moet de doorgang van landdieren mogelijk maken.</p> <p>Beperkende maatregel nr. 4: aanplantingen voorzien aan de overgang tussen het bos en de parking om de structuur en de samenstelling van de rand te verbeteren. Op basis van de beschikbare ruimte zou worden gestreefd naar de ontwikkeling van een struikgordel onder het bladerdak van het bos.</p> <p>Momenteel verhinderen de bodemverdichting en het regelmatige verkeer van voertuigen de ontwikkeling van spontane vegetatie. Om dit probleem op te lossen, is het aanbevolen om:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De rand fysiek af te bakenen met boomstammen, paaltjes of andere materialen om elk verkeer van voertuigen te voorkomen; - De grond tot een diepte van 10 cm te bewerken met een hulpmiddel van het type freesploeg of wieder op plaatsen waar de grond is verdicht, om hem lossere te maken en de ontwikkeling van inheemse spontane vegetatie mogelijk te maken. <p>Het niet-lineaire karakter van de rand moet worden gehandhaafd. Vegetatie mag niet worden gesnoeid. Het is de bedoeling een "levende haag" te creëren als randvegetatie.</p> <p>Deze inrichting zal er ook toe bijdragen dat de verlichting van de koplampen van auto's in de SBZ tijdens het groeiseizoen wordt beperkt. De struiken en heesters aan de bosrand moeten op een minimumhoogte van 1,5 m worden gehouden.</p> <p>Beperkende maatregel nr. 5: Buitenverlichting installeren die niet schadelijk is voor habitats en soorten van communautair belang. Hiertoe moet het volgende verzekerd worden:</p>	
--	--	--	--

**Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER**

	<p>- De lichtbundels van de buitenverlichting mogen niet op de hemel of op de SBZ gericht zijn en moeten zich zo laag mogelijk bevinden. De lichten worden uitgerust met reflectoren om de lichtbundel op de te verlichten zone te richten;</p> <p>- De buitenverlichting is aangepast (aantal lichtpunten, vermogen enz.) en blijft beperkt tot het beoogde gebruik. Langs de bosrand mag geen verlichting worden aangebracht;</p> <p>- De buitenverlichting wordt geregeld door een systeem dat ervoor zorgt dat deze alleen brandt tijdens de periode waarin de parking in gebruik is;</p> <p>- Het licht van de buitenverlichting moet, indien mogelijk, bestaan uit lange golflengten (tussen 560 en 700 nm; amber- tot roodkleurig). De verlichting mag dus niet wit zijn (volledig spectrum) noch violet, blauw, groen of geel.</p> <p>Beperkende maatregel nr. 6: Alvorens bomen te vellen moet worden nagegaan of er in de holten van de te vellen bomen geen nestelende vleermuizen aanwezig zijn en of er in het gebied geen andere soorten van communautair of gewestelijk belang of die een strikte bescherming genieten, leven. Ter herinnering: tussen 1 april en 15 augustus is het in het BHG verboden om rooiwerken uit te voeren.</p> <p>Beperkende maatregel nr. 7: Zorgen voor antiverontreinigingskits op het terrein voor het geval dat er per ongeluk gevaarlijke producten gemorst worden.</p> <p>Beperkende maatregel nr. 8: de verspreiding van invasieve soorten bestrijden.</p> <p>Wat de Japanse duizendknoop betreft, wordt, gezien het grote oppervlak dat door de soort wordt bedekt en het ontbreken van eenvoudige en doeltreffende maatregelen om de soort uit te roeien, alleen aanbevolen ervoor te zorgen dat de soort zich niet verder naar het Natura 2000-gebied verspreidt. Alle fragmenten van de plant moeten ofwel in het bestaande duizendknoopperceel worden gelaten ofwel naar de verbrandingsoven worden gebracht.</p> <p>In aansluiting op de vorige aanbeveling moeten de door de Japanse duizendknoop aangetaste gebieden ook met lint worden afgebakend om te voorkomen dat in deze zone grond wordt omgespit en de plant zich op die manier verder kan verspreiden. Het lint moet op ten minste 1 m van elke Japanse duizendknoopplant worden geplaatst.</p>	<p>- De lichtbundels van de buitenverlichting mogen niet op de hemel of op de SBZ gericht zijn en moeten zich zo laag mogelijk bevinden. De lichten worden uitgerust met reflectoren om de lichtbundel op de te verlichten zone te richten;</p> <p>- De buitenverlichting is aangepast (aantal lichtpunten, vermogen enz.) en blijft beperkt tot het beoogde gebruik. Langs de bosrand mag geen verlichting worden aangebracht;</p> <p>- De buitenverlichting wordt geregeld door een systeem dat ervoor zorgt dat deze alleen brandt tijdens de periode waarin de parking in gebruik is;</p> <p>- Het licht van de buitenverlichting moet, indien mogelijk, bestaan uit lange golflengten (tussen 560 en 700 nm; amber- tot roodkleurig). De verlichting mag dus niet wit zijn (volledig spectrum) noch violet, blauw, groen of geel.</p> <p>Beperkende maatregel nr. 6: Niet vereist.</p> <p>Beperkende maatregel nr. 7: Zorgen voor antiverontreinigingskits op het terrein voor het geval dat er per ongeluk gevaarlijke producten gemorst worden.</p> <p>Beperkende maatregel nr. 8: de verspreiding van invasieve soorten bestrijden.</p> <p>Wat de Japanse duizendknoop betreft, wordt, gezien het grote oppervlak dat door de soort wordt bedekt en het ontbreken van eenvoudige en doeltreffende maatregelen om de soort uit te roeien, alleen aanbevolen ervoor te zorgen dat de soort zich niet verder naar het Natura 2000-gebied verspreidt. Alle fragmenten van de plant moeten ofwel in het bestaande duizendknoopperceel worden gelaten ofwel naar de verbrandingsoven worden gebracht.</p> <p>In aansluiting op de vorige aanbeveling moeten de door de Japanse duizendknoop aangetaste gebieden ook met lint worden afgebakend om te voorkomen dat in deze zone grond wordt omgespit en de plant zich op die manier verder kan verspreiden. Het lint moet op ten minste 1 m van elke Japanse duizendknoopplant worden geplaatst.</p> <p>Tot slot kan het aanplanten van enkele struiken aan de rand van</p>	
--	---	---	--

**Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER**

	1	<p>Tot slot kan het aanplanten van enkele struiken aan de rand van het Japanse duizendknoopgebied helpen om de plant te verzwakken en de verspreiding ervan te beperken door de hoeveelheid licht te verminderen. Daarom wordt aanbevolen hazelaar (<i>Corylus avellana</i>), veldesdoorn (<i>Acer campestre</i>), wilde lijsterbes (<i>Sorbus aucuparia</i>), eenstijlige meidoorn (<i>Crataegus monogyna</i>) en boswilg (<i>Salix caprea</i>) aan te planten rond de gebieden met een invasie van Japanse duizendknoop in de bovengenoemde bosrand. Deze planten kunnen ook dienen als "zaadbronnen" voor de ontwikkeling van randvegetatie.</p> <p>Beperkende maatregel nr. 9: Indien tijdens de werffase buitenverlichting wordt geïnstalleerd, moet, om habitats en soorten van communautair belang niet te schaden, voor het volgende gezorgd worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De lichtbundels van de buitenverlichting mogen niet op de hemel of op de SBZ gericht zijn en moeten zich zo laag mogelijk bevinden. De lichten worden uitgerust met reflectoren om de lichtbundel op de te verlichten zone te richten; - De buitenverlichting moet aangepast zijn (aantal lichtpunten, vermogen enz.) en beperkt blijven tot het beoogde gebruik. <p>Beperkende maatregel nr. 10: Om geluidsoverlast te beperken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voorzien in de sluiting van de parking buiten de openingsperiodes van de activiteiten die gepland zijn voor de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde of de perioden waarin het bos druk wordt bezocht; - Personeel ter beschikking stellen om ervoor te zorgen dat de locatie 's avonds naar behoren gebruikt wordt wanneer er evenementen worden georganiseerd op de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde; - Zorgen voor communicatie (borden, mededelingen op de website enz.) naar de verschillende bezoekers van het gebied om hen te wijzen op de aanwezigheid van het Natura 2000-gebied aan de rand van de parking. Er moeten bepaalde aanbevelingen worden gedaan (verbod om te claxonneren enz.). <p>BIO.4 Tijdens het ontwerp van het project: de biologische en agronomische kwaliteit van de bodem (IQSB) in de overgangszone tussen het bos en de parking bestuderen om het levenspotentieel van deze bodem en de geschiktheid ervan voor de ontwikkeling van vegetatie te kennen. In voorkomend geval, de kwaliteit van de bestaande bodem verbeteren.</p>	<p>het Japanse duizendknoopgebied helpen om de plant te verzwakken en de verspreiding ervan te beperken door de hoeveelheid licht te verminderen. Daarom wordt aanbevolen hazelaar (<i>Corylus avellana</i>), veldesdoorn (<i>Acer campestre</i>), wilde lijsterbes (<i>Sorbus aucuparia</i>), eenstijlige meidoorn (<i>Crataegus monogyna</i>) en boswilg (<i>Salix caprea</i>) aan te planten rond de gebieden met een invasie van Japanse duizendknoop in de bovengenoemde bosrand. Deze planten kunnen ook dienen als "zaadbronnen" voor de ontwikkeling van randvegetatie.</p> <p>Beperkende maatregel nr. 9: Indien tijdens de werffase buitenverlichting wordt geïnstalleerd, moet, om habitats en soorten van communautair belang niet te schaden, voor het volgende gezorgd worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De lichtbundels van de buitenverlichting mogen niet op de hemel of op de SBZ gericht zijn en moeten zich zo laag mogelijk bevinden. De lichten worden uitgerust met reflectoren om de lichtbundel op de te verlichten zone te richten; - De buitenverlichting moet aangepast zijn (aantal lichtpunten, vermogen enz.) en beperkt blijven tot het beoogde gebruik. <p>Beperkende maatregel nr. 10: Om geluidsoverlast te beperken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voorzien in de sluiting van de parking buiten de openingsperiodes van de activiteiten die gepland zijn voor de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde of de perioden waarin het bos druk wordt bezocht; - Personeel ter beschikking stellen om ervoor te zorgen dat de locatie 's avonds naar behoren gebruikt wordt wanneer er evenementen worden georganiseerd op de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde; - Zorgen voor communicatie (borden, mededelingen op de website enz.) naar de verschillende bezoekers van het gebied om hen te wijzen op de aanwezigheid van het Natura 2000-gebied aan de rand van de parking. Er moeten bepaalde aanbevelingen worden gedaan (verbod om te claxonneren enz.). <p>BIO.4 Tijdens het ontwerp van het project: de biologische en agronomische kwaliteit van de bodem (IQSB) in de overgangszone tussen het bos en de parking bestuderen om het levenspotentieel van deze bodem en de geschiktheid ervan voor de ontwikkeling van vegetatie te kennen. In voorkomend geval, de kwaliteit van de bestaande bodem verbeteren.</p>	<p>Maakt het mogelijk de ontwikkeling van de vegetatie te verzekeren.</p>
--	---	---	---	---

Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER

	1	afvalstof en moet worden verwijderd en weggehaald door een in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest erkende firma.	afvalstof en moet worden verwijderd en weggehaald door een in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest erkende firma.	
	1	WATER.4 Geen machines parkeren of materiaal en apparatuur opslaan in de groene zone.	WATER.4 Geen machines parkeren of materiaal en apparatuur opslaan in de groene zone.	Met deze maatregel kan de bodem en het grondwater tijdens de exploitatiefase beschermd worden.
	1	WATER.5 De werfmachines mogen geen koolwaterstoffen lekken. Ze moeten in goede staat verkeren en regelmatig gecontroleerd worden; het onderhoud of het bijtanken van gemotoriseerd materieel moet zodanig gebeuren dat accidenteel morsen van vloeistoffen en het infiltreren daarvan in de bodem wordt vermeden; alleen de voor de uitvoering van de werkzaamheden noodzakelijke producten mogen er te vinden zijn. Producten die risico's inhouden voor de kwaliteit van het grondwater (brandstoffen, smeermiddelen enz.) worden ofwel opgeslagen in reservoirs die zijn geplaatst in lekvrije opvangbekkens, waarvan de capaciteit ten minste gelijk is aan de totale capaciteit van de reservoirs in ieder bekken, ofwel opgeslagen in vaten of containers die zijn neergezet op een lekvrije plaats en zodanig zijn uitgerust dat in geval van lekkage elke lozing is uitgesloten.	WATER.5 De werfmachines mogen geen koolwaterstoffen lekken. Ze moeten in goede staat verkeren en regelmatig gecontroleerd worden; het onderhoud of het bijtanken van gemotoriseerd materieel moet zodanig gebeuren dat accidenteel morsen van vloeistoffen en het infiltreren daarvan in de bodem wordt vermeden; alleen de voor de uitvoering van de werkzaamheden noodzakelijke producten mogen er te vinden zijn. Producten die risico's inhouden voor de kwaliteit van het grondwater (brandstoffen, smeermiddelen enz.) worden ofwel opgeslagen in reservoirs die zijn geplaatst in lekvrije opvangbekkens, waarvan de capaciteit ten minste gelijk is aan de totale capaciteit van de reservoirs in ieder bekken, ofwel opgeslagen in vaten of containers die zijn neergezet op een lekvrije plaats en zodanig zijn uitgerust dat in geval van lekkage elke lozing is uitgesloten.	Met deze maatregel kan de bodem en het grondwater tijdens de werffase beschermd worden.
	1	WATER.6 Bovendien moet elk vastgesteld accidenteel lek op de bodem van de site onmiddellijk worden gemeld aan Vivaqua.	WATER.6 Bovendien moet elk vastgesteld accidenteel lek op de bodem van de site onmiddellijk worden gemeld aan Vivaqua.	Met deze maatregel kan het drinkbare grondwater beschermd worden.
	1	WATER.7 Het vertraagde en gezuiverde afvloeiingswater zal plaatselijk worden geïnfilteerd.	WATER.7 Het vertraagde en gezuiverde afvloeiingswater zal plaatselijk worden geïnfilteerd.	Deze maatregel is erop gericht de voorwaarden voor grondwateraanvulling te handhaven.
Lucht en klimatologische factoren	-	-	-	-

**Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP
Voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde
Milieueffectenrapport – MER**

Omgevingsgeluiden en -trillingen	-	GELUID.1 Zorgen voor toegangswegen met een gladde bekleding die qua geluid minder impact hebben dan een betegeling.	GELUID.1 Zorgen voor toegangswegen met een gladde bekleding die qua geluid minder impact hebben dan een betegeling.	Met deze maatregel kan de impact van de parking op het verkeer op de Terhulpssteenweg verkleind worden.
Energie	-	-	-	-
Afval	1	AFVAL.1 De exploitant verwijdert al het afval dat zich op of rond de parking bevindt.	AFVAL.1 De exploitant verwijdert al het afval dat zich op of rond de parking bevindt.	Deze maatregel maakt een goed onderhoud van de plaats mogelijk en verbetert indirect het gevoel van subjectieve veiligheid.

3. OPVOLGINGSMAATREGELEN

3.1. Algemene opvolgingsmaatregel

Om ervoor te zorgen dat met de aanbevelingen in dit rapport rekening wordt gehouden, moet ernaar worden verwezen en moeten ze worden onderzocht bij de uitwerking van de inrichtingen en de milieueffectenstudie.

3.2. Bijzondere opvolgingsmaatregelen

3.2.1. Bebouwde omgeving, erfgoed en landschappen

Opvolging van de uitgevoerde aanplantingen om ervoor te zorgen dat ze zich goed ontwikkelen.

3.2.2. Mobiliteit

Om ervoor te zorgen dat vraag en aanbod inzake parkeergelegenheid op elkaar zijn afgestemd: mobiliteitsenquêtes houden onder gebruikers en het parkeeraanbod evalueren/aanpassen in functie van het huidige mobiliteitsbeleid en de evolutie van het modale aandeel.

Indien de parkeerplaats onvoldoende wordt gebruikt, moet worden nagegaan of er belemmeringen zijn voor het gebruik van de parking door bezoekers van het Drohme-project en het Zoniënwood.

3.2.3. Sociaal en economisch domein

Een enquête houden onder de gebruikers van de parking om na te gaan of de toegepaste tarifiering/het beheer geen ontmoedigend effect heeft op een specifieke categorie personen.

3.2.4. Bevolking en volksgezondheid

Om de veiligheid van de gebruikers te waarborgen: zorgen voor een opvolging van de ondervonden veiligheidsproblemen (klachten).

Zorgen voor een opvolging van de inrichtingen ten behoeve van de veiligheid: handhaving van de algemene goede staat (wegen, borden, groene ruimten), verlichting.

Tijdens de bouwfase moet een veiligheidscoördinator de stand van zaken op de bouwplaats controleren.

3.2.5. Biologische diversiteit, fauna en flora

Tijdens de bouwperiode bezoeken afleggen om toe te zien op de toepassing van de beschermingsmaatregelen voor opmerkelijke bomen en het Natura 2000-gebied.

Zorgen voor een opvolging van de verrichte aanplantingen.

3.2.6. Bodem

Tijdens de bouwfase moet een veiligheidscoördinator toezien op het correcte gebruik en de correcte opslag van materialen en machines, zodat er zich geen incidenten voordoen die de kwaliteit van de bodem of het grondwater kunnen aantasten.

3.2.7. Water

De inrichting van de parking met het oog op het waterbeheer zal ter goedkeuring aan Vivaqua moeten worden voorgelegd. Vivaqua zal toezien op de correcte uitvoering van de geplande voorziening.

3.2.8. Lucht en klimatologische factoren

Niet van toepassing.

3.2.9. Omgevingsgeluiden en -trillingen

Om de naleving van de normen te waarborgen:

- ◇ Zorgen voor een opvolging van de klachten over lawaai
- ◇ Geluidsmetingen doen

3.2.10. Energie

Niet van toepassing.

3.2.11. Afval

Zorgen voor een opvolging van de klachten over afval.

DEEL 6: NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING

Zie document in Bijlage 5

Bijlagen

Bijlage 1: Besluit tot inleiding van de procedure om het Gewestelijke Bestemmingsplan (GBP) deels te wijzigen

Bijlage 2: Passende Beoordeling van de Effecten (PBE) van het ontwerp van plan

Bijlage 3: Notulen van de verschillende vergaderingen die in het kader van de uitwerking van het MER werden gehouden

Bijlage 4: Masterplan voor de herontwikkeling van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde

Bijlage 5: Niet-technische samenvatting (NTS) van het Milieueffectenrapport (MER)

