



# SITE VAN DE HIPPODROOM VAN UKKEL-BOSVOORDE

Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het  
Gewestelijk Bestemmingsplan

**STUDIE UITGEVOERD DOOR**

ABV Development voor de Directie Territoriale Strategie, [perspective.brussels](http://perspective.brussels)

**CONTACT**

[info@perspective.brussels](mailto:info@perspective.brussels)

**VERANTWOORDELIJKE UITGEVER**

Antoine DE BORMAN, Directeur-generaal van [perspective.brussels](http://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](http://perspective.brussels)

# SITE VAN DE HIPPODROOM VAN UKKEL-BOSVOORDE

Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het  
Gewestelijk Bestemmingsplan

NIET TECHNISCHE SAMENVATTING VAN HET MILIEUEFFECTENRAPPORT





## Milieueffectenrapport

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

### NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING

**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**

1.	Context.....	4
1.1.	Herontwikkeling van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde .....	4
1.2.	Besluit tot inleiding van gedeeltelijke wijziging van het GBP .....	4
1.3.	Doelstellingen .....	4
1.4.	Structuur van de niet-technische samenvatting .....	5
1.5.	Woordenlijst.....	5
2.	Beschrijving van de perimeter die door de gedeeltelijke wijziging van het GBP wordt beoogd .....	7
2.1.	Ligging van de site .....	7
2.2.	Huidige en vroegere bezetting.....	9
2.3.	Bestemming volgens het GBP.....	9
3.	Samenvatting van de inhoud van het plan .....	11
3.1.	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.....	12
3.2.	Wijziging van kaart nr. 3 van het GBP als planologische compensatie .....	12
3.3.	Wijziging van de schriftelijke voorschriften .....	13
4.	Rechtvaardiging van de gedeeltelijke wijziging van het GBP .....	14
4.1.	Rechtvaardiging van de creatie van een parking aan de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde ...	14
4.2.	Rechtvaardiging van de uitbreiding van de perimeter van de thans niet aangelegde parking .....	14
5.	Onderzochte alternatieven .....	17
6.	Effectenbeoordeling van het ONTWERP en de alternatieven.....	19
6.1.	Bebouwde omgeving; materiële goederen, cultureel erfgoed, inclusief bouwkundig en archeologisch erfgoed, landschappen.....	19
6.2.	Mobiliteit .....	22
6.3.	Sociaal en economisch domein.....	25
6.4.	Bevolking en volksgezondheid .....	26
6.5.	Biologische diversiteit, fauna en flora .....	27
6.6.	Bodem.....	28
6.7.	Water.....	29
6.8.	Lucht en klimatologische factoren .....	30
6.9.	Omgevingsgeluiden en -trillingen .....	30
6.10.	Energie.....	31
6.11.	Afval .....	31
6.12.	Identificatie van specifieke milieueffecten.....	32
7.	Voorstelling van de weerhouden oplossing.....	33
8.	Aanbevelingen .....	34

**Lijst van de figuren:**

Figuur 1: Ligging van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde.....	7
Figuur 2: Bestaande parking op perceel 40P .....	8
Figuur 3: Parkinggebied in het GBP .....	10
Figuur 4: 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.....	11
Figuur 5: Perimeter van de beoogde wijzigingen in de grafische voorschriften .....	12
Figuur 6: Perimeter van de beoogde wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP .....	13
Figuur 7: Perimeter bij benadering van variant 1 (rode lijn) ten opzichte van de perimeter van het ontwerp (zwarte stippellijn).....	18

**Fotolijst**

Foto 1: Aanzicht van de huidige parking (november 2020).....	8
--	---

**Lijst van de tabellen:**

Tabel 1: Samenvatting van de aanbevelingen .....	35
--	----

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

---

## 1. CONTEXT

### 1.1. Herontwikkeling van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft beslist om de site van het voormalige hippodroom van Bosvoorde, gelegen ten zuidoosten van de hoofdstad, in de gemeente Ukkel, aan de rand van het Zoniënwoud, 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 activiteitencentrum 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 Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (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 Zoniënwoud 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.

Tot slot heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering begin november 2020 het Masterplan goedgekeurd dat de herontwikkeling van het project van de hippodroom vastlegt.

### 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 Terhulpensteenweg 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 bij het GBP.

In het kader van deze gedeeltelijke wijziging van het GBP is ook een **planologische compensatie** voorgesteld: 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.

### 1.3. Doelstellingen

Het Milieueffectenrapport (MER) heeft tot doel:

- ◇ de milieueffecten te beoordelen van het ontwerp tot wijziging van bepaalde grafische en schriftelijke voorschriften van het GBP met betrekking tot de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde;
- ◇ 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.

**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.

**Dit document vormt de niet-technische samenvatting van het MER.**

## 1.4. Structuur van de niet-technische samenvatting

De niet-technische samenvatting van het milieueffectrapport (MER) zal uit de volgende hoofdonderdelen bestaan:

- ◇ Voorstelling van de door het ontwerp beoogde perimeter, samenvatting van het ontwerp van plan en zijn rechtvaardiging;
- ◇ Voorstelling van de bestudeerde alternatieven;
- ◇ Beoordeling van de gevolgen van het ontwerp en de alternatieven;
- ◇ Voorstelling van de gekozen oplossing;
- ◇ Samenvatting van de aanbevelingen.

In het kader van de analyse van de effecten van het ontwerp werd ook een effectenstudie (**Passende Beoordeling van de Effecten- PBE**) over het Natura 2000-gebied BE1000001 "*Het Zoniënwoud met bosranden en aangrenzende beboste domeinen en de vallei van de Woluwe*" uitgevoerd. Deze werd bij het MER gevoegd.

## 1.5. Woordenlijst

**Aanvrager:** Brusselse Hoofdstedelijke Regering

**MER:** Milieueffectenrapport

**PBE:** Passende beoordeling van de effecten op een Natura 2000-site

**WBP:** Waterbeheerplan

**GPAP:** Gemeentelijk Parkeeractieplan

**GBP:** Gewestelijk Bestemmingsplan. Het bestrijkt het hele gewestelijke grondgebied. Het omvat kaarten (grafische voorschriften) en een geheel van bepalingen (schriftelijke voorschriften). Het GBP heeft bindende kracht en verordenende waarde. Daarom moeten de schriftelijke voorschriften en de zoneringen die in dit plan zijn vastgesteld, in acht worden genomen bij vergunningsaanvragen.

**GPDO:** Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling

**GewMP:** Gewestelijk Mobiliteitsplan

**GPBP:** Gewestelijk Parkeerbeleidsplan

**Ontwerp of ontwerp van plan:** ontwerp van bestudeerde gedeeltelijke wijziging van het GBP

**GSV:** Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening

**MSI:** Maatschappij voor Stedelijke Inrichting

**Parkinggebied:** perimeter van de gedeeltelijke wijziging van de grafische voorschriften van het GBP in verband met een parkeergebied gelegen aan de Terhulpssteenweg 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

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

---

## 2. BESCHRIJVING VAN DE PERIMETER DIE DOOR DE GEDEELTELIJKE WIJZIGING VAN HET GBP WORDT BEOOGD

### 2.1. Ligging van de site

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**



Figuur 2: Bestaande parking op perceel 40P



## 2.2. Huidige en vroegere bezetting

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**<sup>1</sup>. Op basis van luchtfoto's lijkt de omtrek van het parkeerterrein de afgelopen decennia echter te hebben geschommeld.
- ◇ 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 **toegangspoort 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**.

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

## 2.3. Bestemming volgens het GBP

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 inzake **gebieden van cultureel, historisch, esthetisch belang 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 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.*"

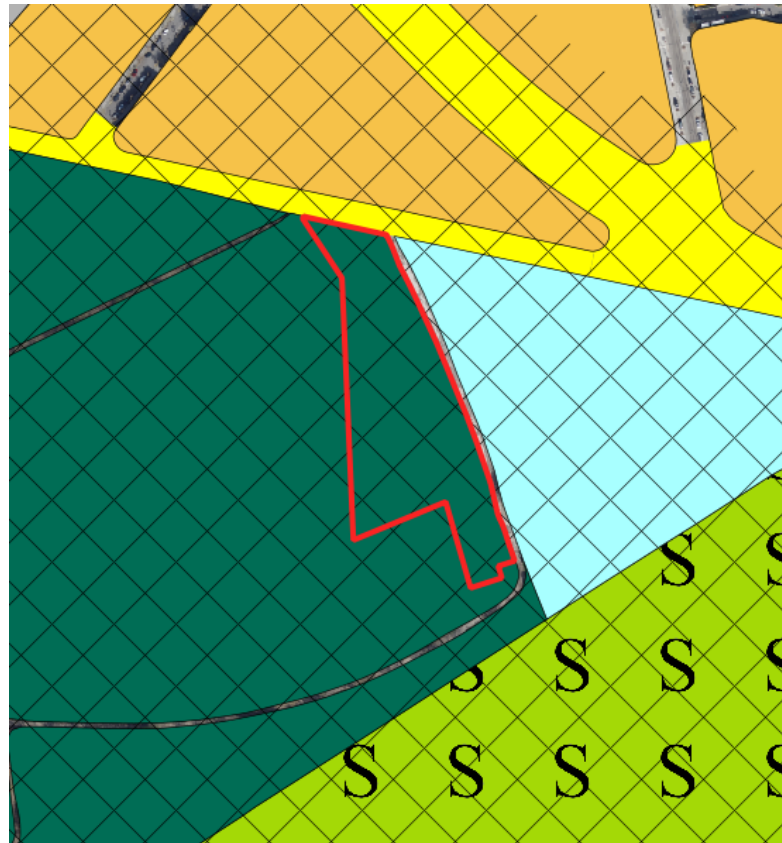
*Deze speciale voorwaarden worden bepaald door het bijzonder bodembestemmingsplan, het stedenbouwkundig reglement of krachtens de wetgeving inzake het behoud van het onroerend erfgoed. Bij ontstentenis daarvan, worden zij vastgesteld na advies van de overlegcommissie."*

<sup>1</sup> 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 hippodroom 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: 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.**

### 3. 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 Terhulpsesteenweg 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 4: 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:

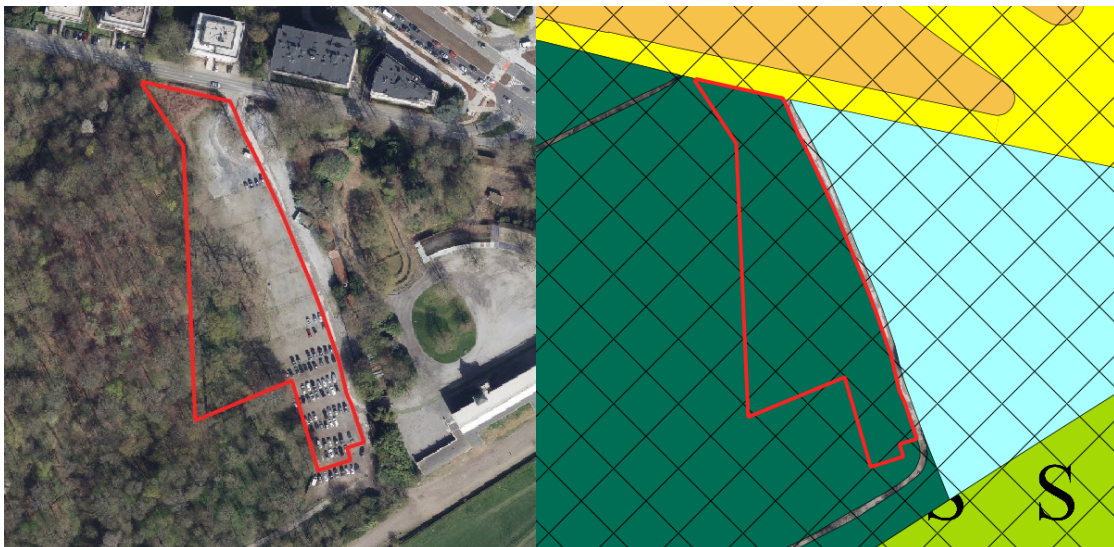
"8.5. Het deel van het gebied voor voorzieningen dat ten westen van de Renbaanlaan te Ukkel is gelegen en grenst aan de site van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde, is bestemd om te worden gebruikt als openluchtparking voor de gebruikers van dit gebied en voor de gebruikers van het aangrenzende gebied 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.

### 3.1. 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 Terhulpesteenweg

De gedeeltelijke wijziging van kaart nr. 3 van het GBP teneinde de bestemming van het bosgebied van de parking langs de Terhulpesteenweg in een **gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten te veranderen**. De perimeter, die een oppervlakte van ongeveer 10.700 m<sup>2</sup> beslaat, is hieronder afgebeeld.

**Figuur 5: Perimeter van de beoogde wijzigingen in de grafische voorschriften**



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 m<sup>2</sup>.



Figuur 6: Perimeter van de beoogde wijzigingen van de grafische voorschriften van het GBP



### 3.3. Wijziging van de schriftelijke voorschriften

Het voorschrift luidt thans als volgt:

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

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

*8.2. Mits speciale regelen van openbaarmaking mogen deze gebieden ook bestemd worden voor woningen.*

*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 stroken met die van het omliggend stedelijk kader; wijzigingen ervan zijn onderworpen aan de speciale regelen van openbaarmaking.*

*De naaste omgeving van de bouwwerken en installaties voor de voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten 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."*

## 4. RECHTVAARDIGING VAN DE GEDEELTELIJKE WIJZIGING VAN HET GBP

### 4.1. 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 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, 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 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 de meermaals tot uiting gebrachte wens om een polyvalent gebruik van de parking mogelijk te maken, namelijk zowel toegang verlenen tot het Zoniënwoud 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."*

### 4.2. 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.

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 Zoniënwoud 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).

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 parkeerplaatsen<sup>2</sup> aan te leggen, waarbij nog ongeveer 70 parkeerplaatsen komen die elders op het terrein van de voormalige hippodroom zijn gepland<sup>3</sup>.

**De theoretische maximale parkeerbehoefte zal dus op bepaalde momenten van de dag, de week of het jaar groter zijn dan het theoretische maximale parkeeraanbod.**

<sup>2</sup> Schatting op basis van een verhouding van 20 tot 25 m<sup>2</sup>/ruimte. 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.

<sup>3</sup> 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.

De huidige parking heeft een capaciteit van ongeveer 240 parkeerplaatsen<sup>4</sup>. Aangezien de plaatsen niet op de grond zijn aangeduid, hangt het aantal beschikbare plaatsen af van de manier waarop de gebruikers hun voertuigen parkeren. 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 Zoniënwood 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.

---

<sup>4</sup> Op basis van een plaatsbezoek verricht in januari 2021

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

---

## 5. ONDERZOCHE ALTERNATIEVEN

Als onderdeel van het milieueffectrapport zijn verschillende alternatieven voor het ontwerp van plan in overweging genomen, waaronder:

### In het kader van een MER verwachte alternatieven<sup>5</sup>:

- ◇ Behoud van de huidige situatie
- ◇ Sluiting van de huidige parking

### Bijzondere alternatieven

- ◇ Andere parkinglocaties binnen de voormalige hippodroom (aanleg van een parkeerterrein bij het gokdorp, sanering van de parking van het golfterrein enz.)
- ◇ Creatie van een parking op een plek buiten de voormalige hippodroom

Alleen de volgende alternatieven worden echter als relevant beschouwd:

- ◇ **Alternatief 0.1:** de feitelijke toestand (momenteel ongeveer 240 plaatsen<sup>6</sup>) blijft zoals ze is. De parking wordt op geen enkele manier ontwikkeld. Het gebruik van het parkinggebied wordt derhalve onder dezelfde voorwaarden voortgezet als thans het geval is (in het kader van een MER verwacht alternatief).
- ◇ **Alternatief 0.2:** de huidige parking wordt gesloten om de realisatie van het in het GBP geplande bosgebied mogelijk te maken (in het kader van een MER verwacht alternatief).
- ◇ **Variante 1:** variant 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 Terhulpesteenweg, eveneens in de perimeter is opgenomen.

Met een oppervlakte van ongeveer 7.200 m<sup>2</sup> is het theoretisch mogelijk om hier maximaal 288 tot 360 plaatsen te ontwikkelen<sup>7</sup>. 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, maakt derhalve geen deel uit van het gebied dat door de parking wordt ingenomen.

<sup>5</sup> Alternatieven die in het MER bestudeerd moeten worden conform:

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.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> Gebaseerd op een verhouding van 20 tot 25m<sup>2</sup>/plaats:  $7.200/25 = 288$ ;  $7.200/20 = 360$ . 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 variant 1 maar benadert deze toch dicht).

Ter herinnering: de theoretische maximumcapaciteit van het ontwerp ligt tussen 428 en 535 plaatsen, d.w.z. ongeveer 100 extra voertuigen.

Figuur 7: Perimeter bij benadering van variant 1 (rode lijn) ten opzichte van de perimeter van het ontwerp (zwarte stippellijn)



## 6. EFFECTENBEOORDELING VAN HET ONTWERP EN DE ALTERNATIEVEN

De analyse van de effecten van het ontwerp in het MER werd voor elk thema uitgevoerd door de impact van het ontwerp en de alternatieven te beoordelen:

- ◇ **op de rechtstoestand:** er is nagegaan of het ontwerp/de alternatieven in overeenstemming zijn met de doelstellingen van de plannen en programma's van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- ◇ **op de feitelijke toestand:** de impact van het ontwerp/alternatief op de huidige toestand is onderzocht.

**Wat de rechtstoestand betreft,** zijn in het kader van dit MER diverse plannen en programma's geraadpleegd. De lezer wordt verwezen naar het MER voor een beschrijving van de inhoud van die laatste.

**Wat de feitelijke toestand betreft,** is het MER een studie van een "plan", niet van een "ontwerp". De analyse is hoofdzakelijk gebaseerd op een perimeter (de perimeter van de gedeeltelijke grafische wijzigingen van het GBP) en niet op plannen van aanleg voor het gebied. Daarom wordt de analyse van de milieueffecten van de gedeeltelijke wijziging van het GBP op planologisch niveau verricht.

De hiernavolgende effectenbeoordeling heeft alleen betrekking op de gevolgen voor de parking langs de Terhulpssteenweg. De bestemmingswijziging van een deel van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde, gelegen tussen de twee ringen (als compensatie bedoelde wijziging), heeft weinig gevolgen; het belangrijkste effect is de versterking van het beschermingsniveau van de op deze plaats aanwezige fauna en flora.

### 6.1. Bebouwde omgeving; materiële goederen, cultureel erfgoed, inclusief bouwkundig en archeologisch erfgoed, landschappen

#### 6.1.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp

Het westelijke deel van de perimeter van het parkinggebied is momenteel bebost. Het ontwerp 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.

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.

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.

Het ontwerp houdt de aanleg in van een parking in het Zoniënwood dat het voorwerp uitmaakt van een beschermingsbesluit van 2 december 1959. 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. Evenwel:

- ◇ 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 van het Zoniënwood 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 aanwezige 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 m<sup>2</sup> 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.

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.

In de Structuurvisie van het Zoniënwood is de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde aangewezen als een van de zes toegangspoorten tot het woud. De Structuurvisie 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."* Het ontwerp beantwoordt aan de doelstellingen van de Structuurvisie van het Zoniënwood.

Tot slot impliceert voorschrift 16 van het GBP de aanwezigheid van een non-aedificandigebied (verbod om er te bouwen) binnen een omtrek van 30 tot 60 m van het bosgebied. De wijziging van de bestemming van het parkinggebied impliceert een verplaatsing van het non-aedificandigebied naar de omliggende terreinen. Het non-aedificandigebied dat zich momenteel situeert in een deel van het gokdorp van de voormalige hippodroom, zal 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) volgens 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 Zoniënwood, 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.

## 6.1.2. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

### a. **Alternatief 0.1 (ongewijzigde 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.



Alternatief 0.1 komt tegemoet aan de functie als toegangspoort tot het Zoniënwood, zoals gevraagd in de Structuurvisie 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.

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.

**b. Alternatief 0.2 (sluiting van de parking)**

Het gebied laat men braak liggen met afgesloten toegang voor voertuigen, wat zichtbaar zal zijn vanaf de Terhulpesteenweg en andere toegangen tot het gebied.

Alternatief 0.2 komt niet tegemoet aan de functie als toegangspoort tot het Zoniënwood, zoals gevraagd in de Structuurvisie van het Zoniënwood.

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 Zoniënwood 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.

**c. Variant 1 (heraanleg van de parking)**

Het westelijke deel blijft bebost, waardoor de variant een kleinere landschappelijke impact heeft.

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 in het kader van de Structuurvisie van het Zoniënwood. De variant zal de kwaliteit van de rand waarschijnlijk verbeteren, mits bepaalde inrichtingen/aanplantingen worden uitgevoerd.

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 extra kap gepland die de oppervlakte van het woud, en dus de wetenschappelijke waarde van het Zoniënwood, 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 Zoniënwood wat betreft de kanalisatie en de opvang van het publiek om het bos te beschermen.

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.

## 6.2. Mobiliteit

### 6.2.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp

Het GewMP en het GPDO hebben tot doel het autogebruik in het Brussels Gewest te verminderen. Parkeren is daarbij een belangrijke hefboom. Het GewMP is er daarnaast eveneens op gericht het parkeren op straat te verminderen.

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.

Wat meer bepaald het Zoniënwood betreft, is het beleid voor de opvang van het publiek dat in het beheerplan en de Structuurvisie van het Zoniënwood is ontwikkeld, 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 van het Zoniënwood 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 en de Structuurvisie van het Zoniënwood.** Wat de capaciteit betreft, zij eraan herinnerd dat de parking bestemd is voor de bezoekers van het Zoniënwood en voor de bezoekers van de activiteiten van de voormalige hippodroom over het hele gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten (gedeeld gebruik).

#### **Parkeerbehoefte**

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."*

Ter herinnering, het doel van de parking is om te voldoen aan de parkeerbehoefte van

- ◇ de bezoekers van het Zoniënwood;
- ◇ de bezoekers van de activiteiten die plaatsvinden aan de voormalige hippodroom.

De behoefte aan parkeergelegenheid werd geraamd op basis van het volgende:

- ◇ 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 Zoniënwood.
- ◇ De milieueffectenstudie van het DROHME-project, uitgevoerd door het adviesbureau ARIES in februari 2017.

Op basis van deze studies werd de parkeerbehoefte geraamd op:

- ◇ 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<sup>8</sup> ongeveer 420 plaatsen.

---

<sup>8</sup> Uitsluitend exploitatie van de permanente activiteiten van het DROHME-project

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 aan de voormalige hippodroom of bij een "aangepaste exploitatie"<sup>9</sup> van deze laatste en **overschrijdt de 1.000 plaatsen**.

De voor de parking bestemde perimeter van de gedeeltelijke wijziging van het GBP heeft een oppervlakte van 10.700 m<sup>2</sup> en **biedt theoretisch plaats aan maximaal 428 à 535 parkeerplaatsen**.<sup>10</sup> 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<sup>11</sup> 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 op 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) of 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/controler 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 Drogme-project;
- ◇ Ervoor te zorgen dat de tarieven 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.

### **Toegang tot de parking**

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 Terhulpesteenweg.
- ◇ 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.

---

<sup>9</sup> Exploitatie van occasionele activiteiten in het kader van het DROHME-project die een groot aantal bezoekers aantrekken

<sup>10</sup> Een parkeerplaats heeft een netto oppervlakte van ongeveer 12,5 m<sup>2</sup> en een bruto oppervlakte van ongeveer 20 à 25 m<sup>2</sup> (rekening houdend met de toegangswegen). Dit is een maximumraming, waarbij geen rekening is gehouden met aanplantingen enz.

<sup>11</sup> Ter herinnering: elders op de voormalige hippodroom zullen al ongeveer 70 plaatsen beschikbaar zijn.

### 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 Zoniënwoud. **Het zijn dus deze activiteiten en het Zoniënwoud die de verkeersgenererende elementen vormen.**

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 van de activiteiten die in de voormalige hippodroom plaatsvinden) 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 maximale 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.

## 6.2.2. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

### **a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)**

Het niet inrichten van de parking draagt niet bij tot de verwezenlijking van de doelstellingen van het beheerplan van het Zoniënwoud. Het beheerplan stelt namelijk voorop dat de parkings aan de onthaalpoorten er verzorgd moeten bij liggen.

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.

Dit parkeren op straat kan 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)**

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 uit te bannen.
- ◇ Dit alternatief beantwoordt niet aan de doelstellingen van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) dat een verschuiving van het parkeren buiten de straat wil aanmoedigen.

- ◇ Dit alternatief is niet in overeenstemming met het Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP) 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 Zoniënwood vervullen, zoals in het beheerplan voor dit woud wordt gewenst.

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 bij gebrek aan een gepast beheer van de parkeerbehoefte. 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, 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)**

De gevolgen zijn vergelijkbaar met die van het ontwerp.

Het lagere aantal plaatsen (variant 1 maakt in theorie de inrichting van maximaal 288 tot 360 plaatsen mogelijk, d.w.z. ongeveer 100 minder dan bij het ontwerp, dat theoretisch maximaal 428 tot 535 plaatsen mogelijk maakt) impliceert in theorie 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 Zoniënwood een parking aan te leggen, zoals is voorgeschreven in het beheerplan voor dit woud.

De maximale theoretische 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 door een gebrek aan passend beheer van de parkeerbehoefte.

Aangezien de maximale theoretische 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.

## **6.3. Sociaal en economisch domein**

### **6.3.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp**

Het ontwerp handhaaft de bestaande parking, wat gunstig is voor de omliggende sociaal-economische activiteiten. Diezelfde parking wordt ook gebruikt door gebruikers van het Zoniënwood.

Het GPDO, de Structuurvisie van het Zoniënwood en het beheerplan voor het Zoniënwood 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 de buurt van 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.

### 6.3.2. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

#### **a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)**

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 aan een toegangspoort tot het Zoniënwoud, zoals gewenst door het beheerplan van het Zoniënwoud.

#### **b. Alternatief 0.2 (sluiting van de parking)**

Het ontbreken van een parking voor bezoekers aan de voormalige hippodroom is helemaal niet in overeenstemming met het beheerplan van het Zoniënwoud.

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 huidige parking)**

Het behoud van de parking is gunstig voor de ontwikkeling van de activiteiten die op de voormalige hippodroom plaatsvinden. De inrichting van de parking verbetert het onthaal van de bezoekers en is in overeenstemming met het beheerplan voor het Zoniënwoud. De maximale theoretische capaciteit van de parking in deze variant is echter kleiner dan die van het ontwerp.

## 6.4. Bevolking en volksgezondheid

### 6.4.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp

Het ontwerp maakt de ontwikkeling met uitbreiding mogelijk 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.

De inrichting van de parking zou 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.

### 6.4.2. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

#### **a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)**

Alternatief 0.1 maakt het mogelijk een aanzienlijke onthaalinfrastructuur voor bezoekers in het Zoniënwoud te behouden.

Er worden echter geen inrichtingen gerealiseerd en evenmin enige veiligheidsmaatregelen getroffen.

#### **b. Alternatief 0.2 (sluiting van de parking)**

Alternatief 0.2 brengt de sluiting met zich mee van een belangrijke infrastructuur voor de bezoekers van het Zoniënwoud, waardoor de veiligheidsrisico's in verband met de verkeersdoorstroming op de parking en bij de in-/uitrit van de parking ter hoogte van de Terhulpssteenweg worden weggenomen, maar waardoor het risico wordt verplaatst en zelfs toeneemt op de naburige wegen (met naar verwachting wildparkeren).

**c. Variant 1 (heraanleg van de parking)**

Variant 1 maakt de inrichting (zonder uitbreiding) mogelijk 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.

Net als bij het ontwerp 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.

## 6.5. Biologische diversiteit, fauna en flora

### 6.5.1. Evaluatie van de milieueffecten van het ontwerp

Ter herinnering, de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde is aangeduid als één van de 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.

Een deel van het parkinggebied is echter nog bebost. Het ontwerp van plan behelst derhalve mogelijkerwijs de kap van bomen in een deel van het Zoniënwoud voor de aanleg van een parking in de open lucht.

Het Natuurplan heeft met name 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.*" In het Natuurplan wordt ook 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*". De eliminatie van het bosgebied en de ontwikkeling ervan tot parking impliceert een nettoverlies aan biodiversiteit, wat in strijd is met het Natuurplan.

Het Beheerplan van het Zoniënwoud beoogt daarnaast 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 deze voorschriften van het beheerplan van het Zoniënwoud.

Tot slot werd een passende beoordeling van de effecten (PBE) voor het Natura 2000-gebied verricht. Aangezien de perimeter buiten het Natura 2000-gebied ligt, zijn geen compenserende maatregelen vereist. Er moeten echter wel beperkende maatregelen worden getroffen.

### 6.5.2. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

**a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)**

De huidige bezetting van de parking gaat verder. De parking wordt op geen enkele manier ontwikkeld. In tegenstelling tot het ontwerp zullen geen bomen worden geveld, zodat het alternatief het Natuurplan en het beheerplan van het Zoniënwoud respecteert wat betreft het niet afnemen van nieuwe grond van het bos. Aangezien de parking niet ingericht is en over een beperkter aantal plaatsen beschikt, wordt er dus slechts gedeeltelijk voldaan aan de Structuurvisie en het beheerplan voor het Zoniënwoud en wordt er minder bijgedragen tot de doelstelling om de toegang tot de meer centraal gelegen delen van het Zoniënwoud te beperken en zo de impact op de fauna en flora te beperken.

Het zuidwestelijke uiteinde van het gebied is echter gelegen in het Natura 2000-gebied. Enkele auto's zullen dus waarschijnlijk in het Natura 2000-gebied kunnen parkeren.

**b. Alternatief 0.2 (sluiting van de parking)**

De parking blijft gesloten. Het gebied wordt dus ten minste overgelaten aan spontane herkolonisatie door vegetatie, zodat een toename van de biodiversiteit waarschijnlijk is. Er worden geen bomen gekapt, in tegenstelling tot het ontwerp, wat maakt dat er ook geen nettoverlies aan biodiversiteit te betreuren valt. Het alternatief respecteert het Natuurplan en het beheerplan van het Zoniënwoud wat betreft het niet afnemen van nieuwe grond van het bos/het voorkomen van een nettoverlies aan biodiversiteit. Zonder een ingerichte parking wordt er echter slechts gedeeltelijk voldaan aan de Structuurvisie en het beheerplan voor het Zoniënwoud (geen bijdrage tot het beperken van de toegang tot de meer centraal gelegen delen van het Zoniënwoud om zo de impact op de fauna en flora te beperken).

**c. Variant 1 (heraanleg van de parking)**

De parking wordt heraangelegd en draagt door zijn capaciteit - die weliswaar kleiner is dan bij het ontwerp - 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. Er worden geen extra bomen gekapt in tegenstelling tot bij het ontwerp, waardoor het bos beter behouden blijft.

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 moeten bepaalde voorzorgsmaatregelen worden genomen om de opmerkelijke bomen te beschermen. Aangezien er geen nieuwe grond van het bos wordt afgenomen, wordt het beheerplan van het Zoniënwoud gedeeltelijk gerespecteerd (creatie van een aangelegde parking en geen nieuwe grond van het Zoniënwoud afgenomen, maar niet-naleving van het non-aedificandigebied dat in het GBP vooropgesteld wordt).

De aangepaste grondinname in het zuidwesten vermijdt elke inbreuk op het Natura 2000-gebied.

## 6.6. Bodem

### 6.6.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp

Het perceel is ingedeeld in categorie 0+4.

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 is geen risico.

Bij de aanvraag van een vergunning moet een bodemonderzoek worden uitgevoerd.

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 bedekkingen worden vervangen en het afvloeiende water wordt behandeld om het grondwater te beschermen.

### 6.6.2. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

**a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)**

Het perceel is ingedeeld in categorie 0+4 en blijft dat.

Binnen de betreffende perimeter werden en worden geen risicoactiviteiten (in de zin van de Bodemordonnantie) uitgevoerd. Er is geen risico.

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 bedekkingen worden niet vervangen en het afvloeiende water wordt niet behandeld, waardoor het grondwater niet ten volle beschermd wordt.

**b. Alternatief 0.2 (sluiting van de parking)**

Het perceel is ingedeeld in categorie 0+4 en blijft dat.

Binnen de betreffende perimeter werden en worden geen risicoactiviteiten (in de zin van de Bodemordonnantie) uitgevoerd. Er is geen risico.

Er is geen risico op verontreiniging (met uitzondering van eventuele sluikstoring, 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)**

Het perceel is ingedeeld in categorie 0+4.

Binnen de betreffende perimeter werden en worden geen risicoactiviteiten (in de zin van de Bodemordonnantie) uitgevoerd. Er is geen risico.



Bij de aanvraag van een vergunning moet een bodemonderzoek worden uitgevoerd.

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 bedekkingen worden vervangen en het afvloeiende water wordt behandeld om het grondwater te beschermen.

## 6.7. Water

### 6.7.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp

Bij inrichting moet het waterbeheer in overeenstemming zijn met het GPDO, het WBP en de GemSV van Ukkel.

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.

De inrichting van de parking maakt het mogelijk een ondoordringbare laag aan te brengen en 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.

### 6.7.2. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

#### **a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)**

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.

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 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.

#### **b. Alternatief 0.2 (sluiting van de parking)**

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.

Alternatief 0.2 voorziet niet in beheer van afvloeiend water en er wordt geen vertragingssysteem geïmplementeerd.

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).

#### **c. Variant 1 (heraanleg van de parking)**

Bij inrichting moet het waterbeheer in overeenstemming zijn met het GPDO, het WBP en de GemSV van Ukkel.

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.

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.

Aangezien de in te richten oppervlakte kleiner is dan die van het ontwerp, is de totale hoeveelheid te vertragen water kleiner.

## 6.8. Lucht en klimatologische factoren

### 6.8.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp

Het ontwerp kan 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.

### 6.8.2. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

#### **a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde 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)**

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)**

De effecten van variant 1 op lucht- en klimaatvlak zijn vergelijkbaar met die van alternatief 0.1.

## 6.9. Omgevingsgeluiden en -trillingen

### 6.9.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp

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.

### 6.9.2. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

#### **a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)**

Het behoud 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)**

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)**

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.

## 6.10. Energie

### 6.10.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp

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 energieverbruik in verband met de geplande exploitatie voor het gebied, namelijk het onderhoud en de herinrichting van de bestaande parking.

### 6.10.2. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

**a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)**

Het behoud 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.

**b. Alternatief 0.2 (sluiting van de parking)**

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)**

De effecten van variant 1 op energievlak zijn vergelijkbaar met die van alternatief 0.1.

## 6.11. Afval

### 6.11.1. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp

Het ontwerp is niet in strijd met gewestelijke afvalplannen en -programma's.

Het verwachte afval houdt verband met het onderhoud van de parking en de omgeving ervan.

Bij de aanleg of uitbreiding van de parking kan bouwafval worden verwacht.

### 6.11.2. Analyse van de milieueffecten van de alternatieven

**a. Alternatief 0.1 (ongewijzigde feitelijke toestand)**

Alternatief 0.1 is niet in strijd met gewestelijke afvalplannen en -programma's.

Het verwachte afval houdt verband met het onderhoud van de parking en de omgeving ervan.

Er wordt geen bouwafval gegenereerd.

**b. Alternatief 0.2 (sluiting van de parking)**

Alternatief 0.2 is niet in strijd met gewestelijke afvalplannen en -programma's.

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

Er wordt geen bouwafval gegenereerd.

**c. Variant 1 (heraanleg van de parking)**

Variant 1 is niet in strijd met gewestelijke afvalplannen en -programma's.

Het verwachte afval houdt verband met het onderhoud van de parking en de omgeving ervan.

Bij de aanleg van de parking kan bouwafval worden verwacht.

## 6.12. Identificatie van specifieke milieueffecten

### 6.12.1. 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.

### 6.12.2. Risico op grote ongevallen

Er zijn geen SEVESO-locaties in de buurt.

## 7. VOORSTELLING VAN DE WEERHOUDEN OPLOSSING

Met de alternatieven 0.1 en 0.2 kunnen de doelstellingen van het beheerplan en de Structuurvisie van het Zoniënwood niet worden bereikt wat betreft de ontvangst van het publiek (d.w.z. de inrichting van een parking aan de ingang van het Zoniënwood 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 dus op een ambitieuzere manier aan de doelstellingen van het gewestelijke mobiliteitsplan ter zake. Bovendien is het ontwerp, in tegenstelling tot variant 1, in strijd met het beheerplan van het Zoniënwood en het Natuurplan, namelijk:

- ◇ Het beheerplan van het Zoniënwood 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 Zoniënwood 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 orderings- en ontwikkelingsplannen en -projecten [te] 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 in het MER uitgevoerde 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.

## 8. AANBEVELINGEN

De volgende tabel vat de aanbevelingen van het MER samen.

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

**Tabel 1: Samenvatting van de aanbevelingen**

	<b>Aanbevelingen voor het ontwerp</b>	<b>Aanbevelingen voor variant 1</b>	<b>Beoordeling van het verwachte effect van de aanbeveling</b>
Bebouwde omgeving, erfgoed en landschappen	<p>AAND. 1 In het kader van het ontwerp aandacht besteden aan de verbetering van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- AAND.1.2 de visuele kwaliteit van de rand van het bos;</li> <li>- AAND. 1.3 de opwaardering van de aanwezige opmerkelijke bomen.</li> </ul>	<p>AAND. 1 In het kader van het ontwerp aandacht besteden aan de verbetering van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- AAND.1.2 de visuele kwaliteit van de rand van het bos;</li> <li>- AAND. 1.3 de opwaardering van de aanwezige opmerkelijke bomen.</li> </ul>	<p>Deze maatregel zal bijdragen tot de doelstellingen van het beheerplan van het Zoniënwood wat betreft de ontvangst van het publiek en de instandhouding van het Zoniënwood.</p>
Mobiliteit	<p>MOB.1 Een toegang voor auto's/motoren voorzien die gescheiden is van die voor fietsers en voetgangers.</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> <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.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 Zoniënwood en het Drohme-project.</p>	<p>MOB.1 Een toegang voor auto's/motoren voorzien die gescheiden is van die voor fietsers en voetgangers.</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> <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.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 Zoniënwood en het Drohme-project.</p>	<p>Deze maatregel zal het risico op botsingen verminderen.</p> <p>Met deze maatregel kan de impact van de parking op het verkeer op de Terhulpssteenweg verkleind worden.</p> <p>Helpt de overlast voor omwonenden te beperken en wandelaars te kanaliseren.</p>

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

	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	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	Maakt het mogelijk om de harmonisatie van de parkeertarieven te verzekeren.
Sociaal en economisch domein	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	<p>VG.1 Verschillende veiligheidsmaatregelen voorzien (camera's, slagbomen enz.)</p> <p>VG.2 De toegangen tot het terrein, de rijzones, de rijrichtingen, de snelheidsbeperkingen en de plaatsen moeten duidelijk worden aangegeven.</p> <p>VG.3 De inrit voor voertuigen moet zo zijn ingericht dat wachtrijen op de steenweg worden vermeden.</p> <p>VG.4 Bij het verlaten van de site richting openbare weg moet de zichtbaarheid verzekerd zijn.</p>	<p>VG.1 Verschillende veiligheidsmaatregelen voorzien (camera's, slagbomen enz.)</p> <p>VG.2 De toegangen tot het terrein, de rijzones, de rijrichtingen, de snelheidsbeperkingen en de plaatsen moeten duidelijk worden aangegeven.</p> <p>VG.3 De inrit voor voertuigen moet zo zijn ingericht dat wachtrijen op de steenweg worden vermeden.</p> <p>VG.4 Bij het verlaten van de site richting openbare weg moet de zichtbaarheid verzekerd zijn.</p>	<p>Objectieve beveiliging van de site.</p> <p>Deze maatregel zorgt voor de zichtbaarheid van de wegen.</p> <p>Deze maatregel heeft tot doel het risico op ongevallen aan het toegangspunt tot de site te verminderen.</p> <p>Deze maatregel heeft tot doel het risico op ongevallen aan het toegangspunt tot de site (met voetgangers en voertuigen) te verminderen.</p>



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

	<p>VG.5 De verlichting van de parking moet voldoende zijn, met oog voor de fauna en de buurt.</p> <p>VG.6 Duidelijk identificeerbare (door middel van wegmarkeringen enz.) en eventueel van andere wegen gescheiden voetgangerswegen voorzien.</p>	<p>VG.5 De verlichting van de parking moet voldoende zijn, met oog voor de fauna en de buurt.</p> <p>VG.6 Duidelijk identificeerbare (door middel van wegmarkeringen enz.) en eventueel van andere wegen gescheiden voetgangerswegen voorzien.</p>	<p>Door deze maatregel kunnen de wegen zichtbaar gemaakt worden, zijn de voetgangers zichtbaar en kunnen de uitgangen snel herkend worden. De verlichting zorgt voor veiligheid ter bevordering van het gebruik van het terrein.</p> <p>Deze maatregel bevordert de veiligheid van de voetgangersstromen rond de parking.</p>
<p>Biologische diversiteit, fauna en flora</p>	<p>BIO.1 Zich ervan vergewissen dat de geplande inrichtingen geen schade toebrengen aan de opmerkelijke bomen en hun wortelstelsel.</p> <p>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.</p> <p>BIO.3 Rekening houden met de aanbevelingen van de passende beoordeling van de effecten voor het Natura 2000-gebied, namelijk:</p>	<p>BIO.1 Zich ervan vergewissen dat de geplande inrichtingen geen schade toebrengen aan de opmerkelijke bomen en hun wortelstelsel.</p> <p>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.</p> <p>BIO.3 Rekening houden met de aanbevelingen van de passende beoordeling van de effecten voor het Natura 2000-gebied, namelijk:</p>	<p>Het wortelstelsel en de stammen/vertakkingen van de opmerkelijke bomen zullen door het ontwerp niet significant worden aangetast.</p> <p>Maakt het mogelijk bij te dragen tot de ontwikkeling van de biodiversiteit</p>

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

	<p>Beperkende maatregel nr. 1: Geen chemisch actieve materialen zoals dolomiet gebruiken voor de bekleding van de parking;</p> <p>Beperkende maatregel nr. 2: Wat het regenwaterbeheer betreft,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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 voor de grondwaterwinningen van het Zoniënwoud (ondoordringbare parkeer- en manoeuvreerruimten);</li> <li>- De bodem onder de kruinen van de bomen in de bosrand en binnen 3 m van hun stam niet ondoordringbaar maken;</li> <li>- Het gebruik van strooizout verbieden en kiezen voor andere alternatieven;</li> <li>- 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 Zoniënwoud wordt geloosd.</li> </ul> <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 ter hoogte van 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"> <li>- De rand fysiek af te bakenen met boomstammen, paaltjes of andere materialen om elk verkeer van voertuigen te voorkomen;</li> <li>- 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.</li> </ul>	<p>Beperkende maatregel nr. 1: Geen chemisch actieve materialen zoals dolomiet gebruiken voor de bekleding van de parking;</p> <p>Beperkende maatregel nr. 2: Wat het regenwaterbeheer betreft,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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 voor de grondwaterwinningen van het Zoniënwoud (ondoordringbare parkeer- en manoeuvreerruimten);</li> <li>- De bodem onder de kruinen van de bomen in de bosrand en binnen 3 m van hun stam niet ondoordringbaar maken;</li> <li>- Het gebruik van strooizout verbieden en kiezen voor andere alternatieven;</li> <li>- 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 Zoniënwoud wordt geloosd.</li> </ul> <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 ter hoogte van 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"> <li>- De rand fysiek af te bakenen met boomstammen, paaltjes of andere materialen om elk verkeer van voertuigen te voorkomen;</li> <li>- 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.</li> </ul>	<p>Na de implementatie van de beperkende maatregelen zullen de gevolgen van het ontwerp voor het Natura 2000-gebied onbeduidend zijn.</p>
--	---	---	---

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

	<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> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- De buitenverlichting is aangepast (aantal lichtpunten, vermogen enz.) en blijft beperkt tot het beoogde gebruik. Langs de bosrand mag geen verlichting worden aangebracht;</li> <li>- De buitenverlichting wordt geregeld door een systeem dat ervoor zorgt dat zij alleen brandt tijdens de periode waarin de parkeerplaats bezet is;</li> <li>- 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.</li> </ul> <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>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> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- De buitenverlichting is aangepast (aantal lichtpunten, vermogen enz.) en blijft beperkt tot het beoogde gebruik. Langs de bosrand mag geen verlichting worden aangebracht;</li> <li>- De buitenverlichting wordt geregeld door een systeem dat ervoor zorgt dat zij alleen brandt tijdens de periode waarin de parkeerplaats bezet is;</li> <li>- 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.</li> </ul> <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>	
--	--	---	--

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

<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 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, ervoor worden gezorgd dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De lichtbundels van de buitenverlichting niet op de hemel of op de SBZ gericht zijn en zich zo laag mogelijk bevinden. De lichten worden uitgerust met reflectoren om de lichtbundel op de te verlichten zone te richten;</li> <li>- De buitenverlichting aangepast is (aantal lichtpunten, vermogen enz.) en beperkt blijft tot het beoogde gebruik.</li> </ul> <p>Beperkende maatregel nr. 10: Om geluidsoverlast te beperken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> </ul>	<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 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, ervoor worden gezorgd dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De lichtbundels van de buitenverlichting niet op de hemel of op de SBZ gericht zijn en zich zo laag mogelijk bevinden. De lichten worden uitgerust met reflectoren om de lichtbundel op de te verlichten zone te richten;</li> <li>- Dat de buitenverlichting aangepast is (aantal lichtpunten, vermogen enz.) en beperkt blijft tot het beoogde gebruik.</li> </ul> <p>Beperkende maatregel nr. 10: Om geluidsoverlast te beperken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> </ul>
---	---

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

	<p>- 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;</p> <p>- 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> <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>- 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;</p> <p>- 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> <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>
Bodem	<p>BODEM.1 Tijdens de werken:</p> <p>- Toezien op de strikte naleving van de leidraad voor de goede uitvoering inzake het hergebruik van grond en granulaten;</p> <p>- Erop toezien dat de machines de bestaande bodem niet verder verdichten.</p> <p>BODEM.2 Tijdens de exploitatie van de parking</p> <p>- Ervoor zorgen dat de doorgang naar de overgangszone fysiek wordt verhinderd om verdichting van de bestaande bodem te voorkomen;</p> <p>- Erop toezien dat de inrichtingen van de parking geen erosie van de bestaande bodem in de hand werken;</p> <p>- Erop toezien dat het gebruik van strooizout verboden wordt en dat er voor andere alternatieven geopteerd wordt.</p>	<p>BODEM.1 Tijdens de werken:</p> <p>- Toezien op de strikte naleving van de leidraad voor de goede uitvoering inzake het hergebruik van grond en granulaten;</p> <p>- Erop toezien dat de machines de bestaande bodem niet verder verdichten.</p> <p>BODEM.2. Tijdens de exploitatie van de parking</p> <p>- Ervoor zorgen dat de doorgang naar de overgangszone fysiek wordt verhinderd om verdichting van de bestaande bodem te voorkomen;</p> <p>- Erop toezien dat de inrichtingen van de parking geen erosie van de bestaande bodem in de hand werken;</p> <p>- Erop toezien dat het gebruik van strooizout verboden wordt en dat er voor andere alternatieven geopteerd wordt.</p>	<p>Deze maatregel is gericht op de bescherming van de kwaliteit van bodem en grondwater.</p>

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

Water	<p>WATER.1 De hoofdparking P1 (stortbekken A) moet ondoordringbaar worden gemaakt door het aanbrengen van een waterdichte onderlaag. Het afvloeiende water van de parking wordt afgevoerd, vertraagd en naar een regenwaterbehandelingssysteem geleid alvorens te worden geïnfiltreerd.</p> <p>WATER.2 Het lekdebiet bij de uitlaat van het vertragingssysteem mag maximaal 5 l/s.ha bedragen.</p> <p>WATER.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.</p> <p>Als het lek groter is, moet het onmiddellijk worden behandeld 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.</p> <p>WATER.4 Geen machines parkeren of materiaal en apparatuur opslaan in de groene zone.</p>	<p>WATER.1 De hoofdparking P1 (stortbekken A) moet ondoordringbaar worden gemaakt door het aanbrengen van een waterdichte onderlaag. Het afvloeiende water van de parking wordt afgevoerd, vertraagd en naar een regenwaterbehandelingssysteem geleid alvorens te worden geïnfiltreerd.</p> <p>WATER.2 Het lekdebiet bij de uitlaat van het vertragingssysteem mag maximaal 5 l/s.ha bedragen.</p> <p>WATER.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.</p> <p>Als het lek groter is, moet het onmiddellijk worden behandeld 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.</p> <p>WATER.4 Geen machines parkeren of materiaal en apparatuur opslaan in de groene zone.</p>	<p>Met deze maatregel kan het drinkbare grondwater beschermd worden.</p> <p>Met deze maatregel kan het geloosde waterdebiet beperkt worden.</p> <p>Met deze maatregel kan de bodem en het grondwater tijdens de exploitatiefase beschermd worden.</p> <p>Met deze maatregel kan de bodem en het grondwater tijdens de exploitatiefase beschermd worden.</p>
-------	--	--	---

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

	<p>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 ervan 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.</p> <p>WATER.6 Bovendien moet elk vastgesteld accidenteel lek op de bodem van de site onmiddellijk worden gemeld aan Vivaqua.</p>	<p>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 ervan 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.</p> <p>WATER.6 Bovendien moet elk vastgesteld accidenteel lek op de bodem van de site onmiddellijk worden gemeld aan Vivaqua.</p>	<p>Met deze maatregel kan de bodem en het grondwater tijdens de werffase beschermd worden.</p> <p>Met deze maatregel kan het drinkbare grondwater beschermd worden.</p>
	<p>WATER.7 Het vertraagde en gezuiverde afvloeiingswater zal plaatselijk worden geïnfiltreerd.</p>	<p>WATER.7 Het vertraagde en gezuiverde afvloeiingswater zal uiteindelijk plaatselijk worden geïnfiltreerd.</p>	<p>Deze maatregel is erop gericht de voorwaarden voor grondwateraanvulling te handhaven.</p>
Lucht en klimatologische factoren	-	-	-
Omgevingsgeluiden en -trillingen	<p>GELUID.1 Zorgen voor toegangswegen met een gladde bekleding die qua geluid minder impact hebben dan een betegeling.</p>	<p>GELUID.1 Zorgen voor toegangswegen met een gladde bekleding die qua geluid minder impact hebben dan een betegeling.</p>	<p>Met deze maatregel kan de impact van de parking op het verkeer op de Terhulpssteenweg verkleind worden</p>
Energie	-	-	-

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

Afval	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.
-------	---	---	---



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

---

