

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2024/011571]

12 DECEMBER 2024. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot goedkeuring van de gedeeltelijke wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan dat op 3 mei 2001 werd goedgekeurd betreffende de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op artikel 39 van de gecoördineerde grondwet;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, inzonderheid op artikel 6, § 1, I, 1°;

Gelet op de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen;

Gelet op het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (hierna het 'BWRO' genoemd), inzonderheid op artikelen 27 en 25 en bijlage D;

Gelet op het gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling (hierna het 'GPDO' genoemd), goedgekeurd bij besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 12 juli 2018, en meer bepaald op Strategie 1 van pijler 1 en Strategie 1 van pijler 2;

Gelet op het gewestelijk bestemmingsplan (hierna het 'GBP' genoemd), goedgekeurd bij besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 mei 2001;

Gelet op het koninklijk besluit van 2 december 1959 houdende bescherming van het geheel gevormd door het Zoniënwoud en het Kapucijnenbos;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 14 april 2016 tot aanwijzing van het Natura 2000-gebied – BE1000001: "Het Zoniënwoud met bosranden en aangrenzende beboste domeinen en de vallei van de Woluwe – complex Zoniënwoud – Vallei van de Woluwe";

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 6 juni 2019 ter goedkeuring van het beheerplan van het Brusselse Zoniënwoud;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 19 september 2002 houdende afbakening van een beschermingszone rondom grondwaterwinningen in het Ter Kamerenbos en onder de Lotharingendreef in het Zoniënwoud, dat drie beschermingszones voor waterwinning afbakt;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 20 mei 2020 tot inleiding van de procedure om het gewestelijk bestemmingsplan deels te wijzigen met het oog op de uitvoering van het project voor de renovatie van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde;

Gelet op het gunstig advies van het Gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling van 2 september 2021;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 9 december 2021 tot goedkeuring van het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan dat op 3 mei 2001 werd goedgekeurd betreffende de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde en het bijbehorende milieueffectenrapport;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 juli 2019 tot aanduiding van de besturen en instanties die verzocht worden hun advies uit te brengen in het kader van de door titels II en III van het BWRO bepaalde procedures met betrekking tot de plannen en de stedenbouwkundige verordeningen;

Gelet op het advies van de gemeenteraden van de betrokken gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

- Gemeenteraad van de gemeente Ukkel van 19 mei 2022;

- Gemeenteraad van de Stad Brussel op 25 mei 2022;

Gelet op het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie van 25 april 2022;

Gelet op het advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen van 2 mei 2022;

Gelet op het advies van de raad voor het leefmilieu van 17 mei 2022 ;

Gelet op het advies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 19 mei 2022;

Gezien de verzoeken om advies die op 23 maart 2022 aan de gemeenteraden van de gemeenten Watermaal-Bosvoorde en Elsene, aan de Economische en Sociale Raad (Brupartners), aan de Adviesraad voor huisvesting, aan de Milieuraad, aan Leefmilieu Brussel, aan het bestuur bevoegd voor Territoriale Planning (Perspective.brussels) zijn gericht, zonder dat deze instanties binnen de gestelde termijn advies hebben uitgebracht;

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2024/011571]

12 DECEMBRE 2024. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adoptant la modification partielle du plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001 relative à l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'article 39 de la Constitution coordonnée ;

Vu la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, notamment son article 6, § 1^{er}, I, 1° ;

Vu la loi spéciale relative aux institutions bruxelloises du 12 janvier 1989 ;

Vu le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (ci-après le « CoBAT »), notamment ses articles 27 et 25, ainsi que son annexe D ;

Vu le plan régional de développement durable (ci-après le « PRDD »), adopté par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 juillet 2018, et plus particulièrement la stratégie 1 de l'axe 1 et la stratégie 1 de l'axe 2 ;

Vu le plan régional d'affectation du sol (ci-après le « PRAS »), adopté par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 ;

Vu l'arrêté royal du 2 décembre 1959 portant classement comme site de l'ensemble formé par la Forêt de Soignes et le Bois des Capucins ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 14 avril 2016 portant désignation du site Natura 2000 - BE1000001 : « La Forêt de Soignes avec lisières et domaines boisés avoisinants et la Vallée de la Woluwe - complexe Forêt de Soignes - Vallée de la Woluwe » ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 juin 2019 approuvant le plan de gestion de la forêt de Soignes bruxelloise ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 septembre 2002 délimitant les zones de protection des captages d'eau souterraine au Bois de la Cambre et à la Drève de Lorraine dans la forêt de Soignes, lequel délimite trois zones de protection de captage ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 mai 2020 ouvrant la procédure de modification partielle du plan régional d'affectation du sol en vue de permettre la réalisation du projet de réhabilitation de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort ;

Vu l'avis favorable du Comité régional de Développement territorial en date du 2 septembre 2021 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 décembre 2021 adoptant le projet de modification partielle du plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001 relative à l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort et son rapport sur les incidences environnementales ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 2019 désignant les administrations et instances appelées à émettre leur avis dans le cadre des procédures relatives aux plans et aux règlements d'urbanisme consacrés par les titres II et III du CoBAT ;

Vu l'avis des conseils communaux des communes concernées de la Région de Bruxelles-Capitale :

- Conseil communal de la commune d'Uccle en date du 19 mai 2022 ;

- Conseil communal de la Ville de Bruxelles en date du 25 mai 2022 ;

Vu l'avis de la Commission régionale de mobilité du 25 avril 2022 ;

Vu l'avis de la Commission royale des monuments et site du 2 mai 2022 ;

Vu l'avis du Conseil de l'Environnement du 17 mai 2022 ;

Vu l'avis du Conseil économique et social (Burpartners) du 19 mai 2022 ;

Vu les demandes d'avis adressées aux conseils communaux des Communes de Watermael-Boitsfort et d'Ixelles, au Conseil Consultatif du Logement, à Bruxelles Environnement, à l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective.brussels) le 23 mars 2022, sans que ces instances aient émis d'avis dans le délai imparti ;

Gelet op de klachten en opmerkingen die zijn geformuleerd tijdens het openbaar onderzoek over het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, dat van 28 maart tot en met 27 mei 2022 heeft plaatsgevonden in de gemeenten waarop deze wijziging betrekking heeft, zijnde de gemeenten Elsene, Ukkel, de Stad Brussel en Watermaal-Bosvoorde, overeenkomstig artikels 25 en 27 van het BWRO;

Gelet op het advies van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie van 23 juni 2022, integraal opgenomen als bijlage *** van dit besluit;

Gelet op het advies 72.654/4 van de afdeling wetgeving van de Raad van State, gegeven op 25 januari 2023 ;

Gelet op het arrest nr. 261.217 van 25 oktober 2024 waarmee de Raad van State het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 16 februari 2023 tot goedkeuring van de gedeeltelijke wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan dat op 3 mei 2001 werd goedgekeurd betreffende de renbaan van Ukkel-Bosvoorde vernietigt ;

Overwegende dat de gronden voor nietigverklaring zich niet verzetten tegen de hernieuwing van de nietig verklaarde akte;

1. Gewestelijk belang van de site van de hippodroom

Overwegende dat de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde vanaf 1875 werd aangelegd in het verlengde van het Ter Kamerenbos waarmee hij in 1891 werd verbonden door de Renbaanlaan; dat deze aanleg voortvloeide uit de toenmalige politieke wil om de hoofdstad, naar het voorbeeld van Parijs en Londen, van een renbaan te voorzien;

Overwegende dat er op de site later verschillende inrichtingen en bouwwerken bijgekomen zijn: de paddocks waarschijnlijk in de jaren 30, de tuinen achter de Grote Tribune en het Gokdorp naar een ontwerp van Paul Breydel na de Tweede Wereldoorlog, en de golfbaan in 1987;

Overwegende dat de organisatie van paardenrennen in de jaren 80 is gestopt, waardoor de gebouwen buiten de piste leeg kwamen te staan; dat de 4 meest emblematische gebouwen tot 2016 zijn gerenoveerd (ruwbouw wind- en regendicht) en dat een 2e fase van de restauratiewerkzaamheden in 2022 is afgerond; dat een derde fase van de werkzaamheden in 2023 zal worden uitgevoerd;

Overwegende dat de site van de hippodroom momenteel geografisch in 2 grote gehelen kan worden opgedeeld:

- de paardenrenbaan met daarbinnen de installaties van de golfbaan;
- de gebouwen en installaties tussen de renbaan en de Terhulpesteenweg (Grote en Kleine Tribune, Weeglokaal, Gokdorp) met een aantal nevenparkings die ongeveer 70 parkeerplaatsen bieden

Overwegende dat er nog andere met de site gerelateerde zones zijn:

- de zogenaamde hoofdparking waarop de herziening van het plan betrekking heeft;

- het beboste gebied tussen de 2 renbanen ten westen van de site;

- de andere beboste gebieden van het Zoniënwood, hoewel ze geen deel uitmaken van de oorspronkelijke hippodroom;

Overwegende dat de site eigendom is van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat een recht van erfpacht heeft verleend aan de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) die op haar beurt een concessierecht heeft verleend aan de nv Drohme exploitation;

Overwegende dat het project is ontstaan vanuit de wens van de Brusselse Regering om deze site via een publiek-privaat partnerschap te herwaarderen en te doen uitgroeien tot een onthaal- en activiteiten-centrum aan de rand van het Zoniënwood;

Overwegende dat de Regering dit voornemen tot herbesteding heeft bevestigd in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) van 12 juli 2018; Dat het project daarin als volgt is omschreven:

“Recreatie- en documentatiecentrum in de hippodroom van Bosvoorde De hippodroom van Bosvoorde is uitzonderlijk goed gelegen en bereikbaar in het Zoniënwood. De gebouwen hebben een bijzondere patrimoniale kwaliteit en zijn gedeeltelijk gerenoveerd. Het geheel wordt een gewestelijk recreatie- en documentatiecentrum in het thema van de natuur, onderwijs en ontspanning. Het Drohme-project, dat de concessie kreeg van de MSI na een oproep tot mededinging, zal derhalve worden voortgezet.”

Gelet op het feit dat het besluit houdende vaststelling van het GPDO in zijn preambule stelt:

“Dat, zoals is gepreciseerd in artikel 21 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening, het plan in al zijn bepalingen indicatief is; dat, hoewel de richtinggevende waarde van het plan geen absolute verplichting tot resultaten creëert voor de overheid die het vaststelt, zij voor deze overheid niettemin een verbintenis vormt wat de beoogde doelstellingen en de gekozen wegen om die te bereiken betreft (Doc. Br. H. R., A-108/1 - 90/91, p. 4)”;

Overwegende bovendien dat het Gewest dit voornemen tot herbesteding ook heeft verankerd in de structuurvisie voor het Zoniënwood die in overleg met de twee andere gewesten werd uitgewerkt;

Vu les réclamations et observations émises lors de l'enquête publique sur le projet de modification partielle du plan régional d'affectation du sol qui s'est déroulée du 28 mars au 27 mai 2022 dans les communes concernées par la présente modification, à savoir les communes d'Ixelles, d'Uccle, de la Ville de Bruxelles et de Watermael-Boitsfort, conformément aux articles 25 et 27 du CoBAT ;

Vu l'avis de la Commission Régionale de Développement du 23 juin 2022 reproduit intégralement en annexe ** du présent arrêté ;

Vu l'avis 72.654/4 de la section législation du Conseil d'Etat du 25 janvier 2023 ;

Vu l'arrêt n°261.217 du 25 octobre 2024 par lequel le Conseil d'Etat annule l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 février 2023 adoptant la modification partielle du plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001 relative à l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort ;

Considérant que les motifs d'annulation ne s'opposent pas à la réfection de l'acte annulé ;

1. Intérêt régional du site de l'hippodrome

Considérant que l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort a été aménagé à partir de 1875, dans le prolongement du Bois de La Cambre, avec lequel il fut relié en 1891 par l'avenue de l'Hippodrome ; que cet aménagement émane de la volonté politique d'alors de doter la capitale d'un hippodrome, à l'instar de Paris et Londres ;

Considérant que divers aménagements et constructions ont complété le site par après : les paddocks probablement dans les années 1930, les jardins derrière la Grande Tribune et le Village des Paris par Paul Breydel après la seconde guerre mondiale, le golf en 1987 ;

Considérant que l'activité hippique a pris fin dans les années 1980, laissant à l'abandon les bâtiments à l'extérieur de la piste ; que les 4 bâtiments les plus emblématiques furent rénovés (gros œuvre fermé) jusqu'en 2016 et qu'une 2ème phase de travaux de restauration s'est achevée en 2022 ; qu'une troisième phase de travaux se déroulera en 2023 ;

Considérant qu'aujourd'hui le site de l'hippodrome se décline géographiquement en 2 ensembles principaux :

- la piste hippique enserrant les installations du golf ;

- les bâtiments et installations entre la piste et la chaussée de La Hulpe (Grande et Petite Tribunes, Pesage, village) avec une série de parkings secondaires d'une capacité d'environ 70 places

Considérant que des zones connexes sont également présentes :

- le parking dit « principal » et concerné par la révision du plan ;

- la zone boisée entre les 2 pistes à l'ouest du site ;

- les autres zones boisées de la forêt de Soignes, bien que ne faisant pas parties de l'hippodrome à l'origine ;

Considérant que le site est propriété de la Région de Bruxelles-Capitale, sur lequel a été constitué une emphytéose en faveur de la Société d'Aménagement Urbain (SAU), laquelle a consenti un droit de concession à la sa Drohme exploitation ;

Considérant la volonté du Gouvernement bruxellois de revitaliser ce site, via un partenariat public-privé, pour en faire un pôle d'accueil et d'activités à l'orée de la Forêt de Soignes ;

Considérant que le Gouvernement a confirmé sa volonté de redéploiement dans le Plan régional de développement durable (PRDD) du 12 juillet 2018 ; Que le projet y est décrit en ces termes :

« Le Pôle didactique et récréatif de l'Hippodrome de Boitsfort Site exceptionnellement bien situé et accessible dans la forêt de Soignes, l'hippodrome de Boitsfort et ses bâtiments au caractère patrimonial affirmés et partiellement rénovés deviendront un pôle didactique et récréatif régional sur la thématique de la nature, de l'éducation et de la détente. Il s'agira dès lors de poursuivre le projet Drohme pour lequel une concession a été octroyée par la SAU à l'issue d'une mise en concurrence ».

Que l'Arrêté adoptant le PRDD précise dans son préambule :

« Que, comme le précise l'article 21 du Code Bruxellois de l'aménagement du territoire, le plan est indicatif dans toutes ses dispositions ; que si la valeur indicative du plan ne crée pas pour le pouvoir public qui les arrête une obligation absolue de résultat, elle n'en constitue pas moins pour lui un engagement quant aux objectifs visés et aux voies choisies pour y parvenir (Doc. Cons. Rég. Brux.-Cap., A-108/1 - 90/91, p. 4) » ;

Considérant en outre que la Région a également confirmé sa volonté de redéploiement dans le schéma de structure de la forêt de Soignes, élaboré en concertation avec les deux autres régions ;

Dat dit document veel weg heeft van een richtschema waarin onder meer de toegangspoorten tot het Zoniënwood worden aangeduid en waarvan de hippodroom, samen met het Rood Klooster, een van de twee belangrijkste vormt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; dat meer bepaald op pagina 81 het volgende te lezen staat:

“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” (p. 81);

Dat de structuurvisie voor het Zoniënwood op de site van de hippodroom een bestaande dynamiek voor culturele, sportieve en recreatieve evenementen en horeca identificeert; dat het voorziet in een ontwikkeling van de site van de hippodroom rond het thema “natuur- en stadseducatie, inspeland op de scherpe rand tussen Brussel en het Zoniënwood” en mogelijke invulling zoals “jeugdherberg, speel- en kampeerweide, educatief en avontuurlijk natuurpark, groene parking, ontvangstplein, ecoresto met eigen ecologische tuin en kwekerij, tribune als lesaule met zicht over het natuurpark enz.” (p. 81); dat het de aanwezigheid van een parkeerterrein bevorderlijk acht voor de toegankelijkheid van het woud voor wandelaars;

Overwegende dat het beheerplan voor het Brusselse Zoniënwood, goedgekeurd bij besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 6 juni 2019 de site van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde eveneens als één van de twee toegangspoorten identificeert, gekenmerkt door de aanwezigheid van een parking (Boek II, p. 168);

Overwegende dat de site zich volgens het GBP in gebied bevindt voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de openlucht (GSVOL), in gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten (GV), in bosgebied (BG), in gebied van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing (GCHEWS), in gebied van erfgoedwaarden langsheen de randen van bossen en wouden; dat een zeer klein deel zich in een gebied met wegennet en structurende ruimten bevindt;

1. Historiek van het project voor de herontwikkeling van de site van de hippodroom – aanvragen voor stedenbouwkundige en milieuvergunningen

Overwegende dat de nv Drohme Exploitation op 21 oktober 2015 tegelijkertijd een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning (voor het beschermde erfgoed) en een milieuvergunning van klasse 1A heeft ingediend met het oog op de aanleg van een actief vrijetijdspark op de site van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde teneinde er culturele, educatieve, sport- en ontspanningsactiviteiten te ontwikkelen, evenals activiteiten in verband met de natuur en evenementen, gezien het gemengde karakter van het project; dat een milieueffectenstudie aangaande het project werd uitgevoerd;

Overwegende dat de milieuvergunning (nr. 584868) op 27 oktober 2017 door Leefmilieu Brussel werd afgeleverd; dat er verscheidene beroepen tegen deze beslissing werden ingesteld bij het Milieucollege dat in zijn beslissing van 26 februari 2018 de toekenning van de vergunning bevestigde, indien een aantal voorwaarden werden gewijzigd; dat er tegen deze beslissing verscheidene beroepen bij de Regering werden ingediend waarvan het laatste op 15 mei 2018 werd ontvangen; dat zij na het versturen van een herinneringsbrief geen uitspraak heeft gedaan binnen de vastgestelde termijnen zodat de milieuvergunning werd bevestigd conform artikel 82 van de ordonnantie betreffende de milieuvergunningen; dat deze vergunning werd vernietigd door de Raad van State op 31 mei 2024 (arrest nr. 259.912); Dat, na deze vernietiging, het Milieucollege, dat opnieuw werd verzocht om de aanvraag te behandelen, heeft besloten de milieuvergunning te weigeren op 26 juli 2024; Dat de aanvrager op 29 augustus 2024 beroep heeft aangetekend tegen deze weigering bij de Regering; Dat dit beroep nog steeds hangende is; Overwegende dat de ingedeelde inrichtingen met betrekking tot de bestaande activiteiten op de site worden gedekt door een milieuvergunning van klasse 2, verleend op 16 maart 2023 door Leefmilieu Brussel (IPE/2/2022/1841980) en bevestigd door het Milieucollege op 18 juli 2023; Dat een beroep bij de Regering is ingesteld tegen deze vergunning dat momenteel nog steeds hangende is;

Dat Leefmilieu Brussel op 2 augustus 2019 de milieuvergunning (nr. 584868) op eigen initiatief had gewijzigd door de voorwaarden van artikel 4, Punt C. 4 § 3 “Monitoring van occasionele en tijdelijke evenementen” te vervangen; dat deze vergunning zoals ze werd gewijzigd 372 parkeerplaatsen toeliet, waarvan 302 voor de hoofdparking waarop dit wijzigingsplan van het GBP betrekking heeft;

Overwegende daarnaast dat voordien, op 6 december 2018 (16/PFU/584128), een eerste stedenbouwkundige vergunning werd afgeleverd door de gemachtigde ambtenaar; Dat bepaalde handelingen en werkzaamheden die deze vergunning toestaat, gepland waren in bosgebied, en meer bepaald de herinrichting en uitbreiding van de

Que ce document s’apparente à un schéma directeur qui fixe, entre autres, les pôles d’accueil de la Forêt de Soignes, dont l’hippodrome est avec le Rouge- Cloître, l’un des 2 principaux en Région de Bruxelles-Capitale; qu’il y est précisé notamment page 81 que :

« La désignation d’un site comme porte d’accueil demande une harmonisation du niveau d’équipements en fonction de son rôle futur en forêt. Il doit y avoir de la place pour suffisamment de parking de qualité, l’horeca, etc. doit y être présent » (p. 81) ;

Que le schéma de structure de la forêt de Soignes identifie sur le site de l’hippodrome une dynamique existante pour des événements culturels, sportifs, récréatifs et horeca ; qu’il prévoit un développement du site de l’hippodrome sur le thème de « l’éducation à la nature et la ville, basé sur la transition abrupte entre Bruxelles et la Forêt de Soignes » et des fonctions envisageables telles que « auberge de jeunesse, plaine de jeu et de camping, parc naturel récréatif et aventureux, parking verdurisé, plaine d’accueil, ecoresto avec propre jardin écologique et pépinière, réutilisation de la tribune comme auditoire avec vue sur le parc naturel, etc. » (p. 81) ; qu’il identifie la présence du parking comme facilitant l’accessibilité à la Forêt pour les promeneurs ;

Considérant que le plan de gestion de la forêt de Soignes bruxelloise approuvé par l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 juin 2019, identifie également le site de l’hippodrome d’Uccle-Boitsfort comme l’une des deux portes d’accueil, caractérisées par la présence d’un parking (Livre II, p. 168) ;

Considérant que le site est affecté par le PRAS en zone de sport et de loisirs en plein air (ZSLPA), en zone d’équipements d’intérêt collectif ou de service public (ZE), en zone forestière (ZF), en zone d’intérêt culturel, historique, esthétique ou d’embellissement (ZICHEE), en zone de servitudes au pourtour des bois et forêts ; Qu’une partie minime est en réseau viaire et espaces structurants ;

1. Historique du projet de réhabilitation du site de l’hippodrome – demandes de permis d’urbanisme et d’environnement

Considérant que la S.A. Drohme Exploitation a introduit simultanément des demandes de permis unique (permis d’urbanisme relatif au patrimoine protégé et d’environnement de classe 1A) le 21 octobre 2015, visant à aménager un parc de loisirs actifs sur le site de l’hippodrome d’Uccle-Boitsfort, afin d’y développer des activités culturelles, sportives, éducatives, de détente, événementielles et en lien avec la nature, vu le caractère mixte du projet ; que le projet a fait l’objet d’une étude d’incidences sur l’environnement;

Considérant que le permis d’environnement (n° 584868) a été délivré par Bruxelles-Environnement le 27 octobre 2017 ; que cette décision a fait l’objet de plusieurs recours auprès du Collège d’Environnement, qui a confirmé l’octroi du permis par décision du 26 février 2018, moyennant la modification de certaines conditions ; que plusieurs recours ont été introduits auprès du Gouvernement à l’encontre de cette décision, dont le dernier a été réceptionné le 15 mai 2018 ; que suite à l’envoi d’une lettre de rappel, il n’a pas statué dans les délais de sorte que le permis d’environnement a été confirmé conformément à l’article 82 de l’ordonnance relative au permis d’environnement ; Que ce permis a été annulé par le Conseil d’Etat le 31 mai 2024 (arrêt n° 259.912) ; Que suite à cette annulation, le collège d’Environnement, à nouveau saisi de la demande, a décidé de refuser le permis d’environnement en date du 26 juillet 2024 ; Que le demandeur a introduit un recours à l’encontre de ce refus auprès du Gouvernement le 29 août 2024 ; Que ce recours est toujours pendant ; Considérant que les installations classées relatives aux activités existantes sur le site sont couvertes par un permis d’environnement de classe 2 délivré le 16 mars 2023 par Bruxelles Environnement (IPE/2/2022/1841980) et confirmé par le Collège d’Environnement le 18 juillet 2023 ; qu’un recours au Gouvernement a été introduit contre ce permis, actuellement toujours pendant ;

Que Bruxelles-Environnement avait entretemps modifié d’initiative le permis d’environnement (n° 584868) le 2 août 2019 en remplaçant les conditions de l’art. 4 Point C.4 § 3 Monitoring des événements occasionnels et temporaires ; que ce permis tel que modifié autorisait 372 places de parking, dont 302 pour le parking principal concerné par le présent projet de modification du PRAS ;

Considérant que par ailleurs, et auparavant, un premier permis d’urbanisme a été délivré par le Fonctionnaire délégué le 6 décembre 2018 (16/PFU/584128); Que certains actes et travaux autorisés par ce permis étaient prévus en zone forestière, et plus

bestaande parkings van 310 plaatsen, waarvan 240 voor de hoofdparking waarop dit ontwerp betrekking heeft, met het oog op een uitbreiding ervan tot 429 plaatsen; Dat de hoofdparking dus zowel in gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten als in bosgebied gelegen is;

Overwegende dat de Raad van State deze stedenbouwkundige vergunning in zijn arrest nr. 243.466 van 23 januari 2019 opschortte; dat volgens de Raad van State de aanleg van een autoparking die voor langere periodes bedoeld is of zelfs hoofdzakelijk bestemd is voor de bezoekers van het "vrijtijdsparc" op het eerste gezicht niet verenigbaar is met de bestemming als bosgebied volgens het gewestelijk bestemmingsplan;

Overwegende dat deze vergunning vervolgens door de Raad van State in zijn arrest nr. 245.641 van 4 oktober 2019 werd vernietigd omdat de inrichting en het gebruik van de door deze vergunning toegestane hoofdparking in strijd is met artikels 15 en 0.7 van het GBP, aangezien deze parking niet verenigbaar is met een bosgebied en ook niet kan worden gekwalificeerd als een gebruikelijke aanvulling van en een toebehoren bij een bosgebied;

Overwegende dat op 18 oktober 2019 een tweede stedenbouwkundige vergunning (16/PFU/584128) werd afgeleverd door de gemachtigde ambtenaar op basis van de gewijzigde plannen die voorzien in 372 plaatsen, waarvan 302 voor de hoofdparking waarop dit ontwerp betrekking heeft (in plaats van de 240 bestaande parkeerplaatsen); Dat in de toelichting bij deze vergunning wordt vastgesteld dat de feitelijke toestand van de parking niet ter discussie kan worden gesteld en dus van rechtswege verworven is voor wat betreft zijn perimenter en gebruik vóór de inwerkingtreding van de organieke wet houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw van 1962;

Dat in de motivering voor deze vergunning wordt vermeld dat, aangezien aangetoond is dat het terrein sinds 1922 tot nu doorgaans als parking ingericht was en gebruikt werd, de voortzetting van deze activiteit niet aan een stedenbouwkundige vergunning onderworpen is, onder voorbehoud van de grindverharding die na 1962 werd uitgevoerd; dat deze grindverharding door de vergunning geregulariseerd wordt;

Dat de vergunning is afgegeven op basis van gewijzigde plannen die de aanvrager op 18 oktober 2019 heeft ingediend naar aanleiding van de voorwaarden die de gemachtigde ambtenaar op grond van artikel 191 van het BWRO heeft geformuleerd, waaronder de voorwaarde dat "de geplande toestand van de hoofdparking wat de perimenter betreft, wordt aangepast aan de rechtstoestand (feitelijke toestand vóór de inwerkingtreding van de organieke wet op de ruimtelijke ordening van 1962), zoals aangegeven op de kaart in de bijlage bij dit besluit en ontworpen door architect Paul Breydel rond 1940";

Dat de vergunningsplannen 372 plaatsen toestaan, waarvan 302 voor de hoofdparking waarvan sprake in dit ontwerp (terwijl de originele vergunningsaanvraag voorzorg in 499 plaatsen, waarvan 429 voor de hoofdparking); Dat deze vergunning nietig werd verklaard door arrest nr. 253.484, uitgesproken door de Raad van State op 8 april 2022, met hetzelfde motief als het vernietigingsarrest van 4 oktober 2019; Dat de parking sindsdien beperkt is tot de plaatsen langs de Renbaanlaan, zoals het Milieucollege heeft aangegeven in een beslissing van 29 september 2022.

Dat, na deze vernietiging, de stedenbouwkundige vergunning 16/PFU/584128 opnieuw werd verleend op 14 april 2024;

Overwegende dat, sinds de weigering van de milieuvergunning door het Milieucollege op 26 juli 2024, de grote parkeerplaats niet langer beschikt over een milieuvergunning;

Dat sindsdien, het parkeren beperkt is tot de plaatsen gelegen op de openbare wegen langs de Renbaanlaan (die als zodanig in het GBP opgenomen is), zoals erkend door het Milieucollege in een beslissing van 29 september 2022;

Dat het een feit is, zoals hieronder aangetoond, dat de 150 plaatsen langs deze laan niet voldoende zijn om tegelijkertijd wandelaars, gebruikers van de site (golfers, gebruikers van de gehuurde locaties, occasionele bezoekers van de verschillende activiteiten, permanent of tijdelijk, aangeboden door de concessiehouder of Leefmilieu Brussel, enz.) te ontvangen;

Dat het ook duidelijk is dat buurtbewoners vrezen voor een verschuiving van parkeeroverlast naar de openbare weg, gezien de in het MER geïdentificeerde behoeften; en dat dit besluit rekening houdt met deze bezorgdheid.

2. Rechtvaardiging van de gedeeltelijke wijziging van het GBP

Overwegende dat uit de bovenstaande ontwikkelingen blijkt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals ook in het GPDO en in de plannen en strategieën voor het Zoniënwoud wordt bevestigd, de hippodroom van Bosvoorde ten volle zijn rol van toegangspoort tot het Zoniënwoud wil laten vervullen; dat deze ambitie, geleid op de bestaande mobiliteitsoplossingen, de aanwezigheid van een voldoende grote parking impliceert;

particulièrement le réaménagement et l'extension des parkings existants de 310 places, dont 240 pour le parking principal concerné par le présent projet, afin d'augmenter la capacité de ce dernier à 429 emplacements; Que le parking principal était situé tant en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public qu'en zone forestière;

Considérant que ce permis d'urbanisme a été suspendu par le Conseil d'Etat dans son arrêt n° 243.466 du 23 janvier 2019; que ce dernier estime que la mise en place d'un parking pour véhicules automobiles, destiné pour des périodes de longue durée, voire principalement aux visiteurs du 'parc de loisirs', n'est, de prime abord, pas compatible avec l'affectation en zone forestière inscrite au PRAS;

Considérant que ce permis a ensuite été annulé par le Conseil d'Etat dans son arrêt n° 245.641 du 4 octobre 2019, aux motifs que l'aménagement et l'usage du parking principal autorisés par ce permis violent les articles 15 et 0.7 du PRAS, en ce que ce parking n'est pas compatible avec la zone forestière, ni ne peut être qualifié d'équipements constituant le complément usuel et l'accessoire de la zone forestière;

Considérant qu'un deuxième permis d'urbanisme (16/PFU/584128) a été délivré par le Fonctionnaire délégué le 18 octobre 2019 sur la base de plans modifiés prévoyant 372 emplacements, dont 302 pour le parking principal concerné par le présent projet (au lieu des 240 existants); Qu'il est constaté dans l'exposé des motifs de ce permis que la situation de fait du parking ne peut être remise en cause et est donc acquise de plein droit, en ce qui concerne son périmètre et son utilisation avant l'entrée en vigueur de la loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme de 1962;

Que la motivation de ce permis précise que dans la mesure où il est établi que le terrain est aménagé et utilisé habituellement comme parking depuis 1922 jusqu'à nos jours, la poursuite de cette activité ne doit pas être soumise à permis d'urbanisme, sous réserve de son revêtement en gravier intervenu après 1962; que ce revêtement en gravier est régularisé par le permis;

Que le permis a été délivré, sur la base de plans modifiés déposés par le demandeur, le 18 octobre 2019 en réponse aux conditions formulées par le fonctionnaire délégué sur la base de l'article 191 du CoBAT, dont celle d'« adapter la situation projetée du parking principal quant à son périmètre, conformément à la situation de droit (situation de fait avant l'entrée en vigueur de la loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme de 1962) telle que représentée sur la carte annexée à la présente décision et réalisée par l'architecte Paul Breydel aux alentours de 1940 »;

Que les plans du permis autorisent 372 emplacements, dont 302 pour le parking principal concerné par le présent projet (alors que la demande de permis originelle prévoyait 499 places, dont 429 pour le parking principal); Que ce permis a été annulé par un arrêt n°253.484 prononcé par le Conseil d'Etat le 8 avril 2022 au même motif que l'arrêt d'annulation du 4 octobre 2019; Que le parking est depuis limité aux places le long de l'Avenue de l'Hippodrome, comme l'a indiqué le Collège d'Environnement dans une décision du 29 septembre 2022.

Que suite à cette annulation, le permis d'urbanisme 16/PFU/584128 a été redélivré en date du 14 avril 2024;

Considérant que, depuis le refus du permis d'environnement par le Collège d'Environnement le 26 juillet 2024, le grand parking ne dispose plus d'un permis d'environnement;

Que depuis lors, le parking est limité aux places sises en voirie publique le long de l'Avenue de l'Hippodrome (laquelle est reprise en tant que telle au PRAS), comme l'a admis le Collège d'environnement par une décision du 29 septembre 2022;

Qu'il est un fait, comme démontré ci-après, que les 150 places sises le long de cette avenue ne sont pas suffisantes pour accueillir simultanément les promeneurs, les utilisateurs du site (golfers, occupants des lieux loués, visiteurs occasionnels des différentes activités, permanentes ou temporaires, proposées par le concessionnaire ou Bruxelles Environnement, etc.);

Qu'il est aussi constant que des riverains craignent des report de stationnement en voirie, eu égard aux besoins identifiés dans le RIE; que le présent arrêté prend cette préoccupation en compte;

2. Justification de la modification partielle du PRAS

Considérant qu'il ressort des développements évoqués plus avant que la volonté de la Région de Bruxelles Capitale, affirmée aussi bien dans le PRDD que dans les plans et stratégies pour la forêt de Soignes, est de faire en sorte que le site de l'hippodrome de Boitsfort joue pleinement son rôle de porte d'entrée de la Forêt de Soignes; que cette ambition, eu égard aux solutions de mobilité existantes, implique la présence d'un parking adéquatement dimensionné;

Dat uit de opeenvolgende inventarissen van de parkings gelegen in het Brussels deel van het Zoniënwoud, opgesteld in 2000, 2007 en 2017, in het kader van de structuurvisie en het beheerplan van het Zoniënwoud, dat het aantal parkings respectievelijk van 28 naar 18 en vervolgens naar 14 is gedaald (ongeacht of het gaat om parkings met enkele parkeerplaatsen of parkings met tientallen plaatsen);

Dat de geleidelijke sluiting van deze parkings zich heeft voortgezet in 2017 met de sluiting van drie parkings (Hendrickxdreef, Bundersdreef en Sint-Hubertsdreef); dat deze geleidelijke sluiting van parkings tot doel heeft de parkeergelegenheid te concentreren aan de twee "toegangspoorten" gelegen in het Brussels deel van het Zoniënwoud: de hippodroom van Bosvoorde en het Rood Klooster, gelegen aan de rand van het massief;

Dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ongeacht het project dat mettertijd op de site zal worden ontwikkeld, zodat deze haar rol van pool voor het onthaal van het publiek maar ook van recreatieve en didactische pool aan de rand van het Zoniënwoud kan opnemen, meent dat de bestaande parking niet alleen behouden moet blijven, maar ook moet worden 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.), opdat de site van de hippodroom haar rol als toegangspoort tot het Zoniënwoud zou kunnen vervullen; dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest meermaals de wens heeft geuit om een polyvalent gebruik van de parking mogelijk te maken: zowel toegang verlenen tot het Zoniënwoud als tot de site van de hippodroom, en voor deze laatste zelfs in de hoedanigheid van hoofdparking en voor langere periodes;

Dat anders de toegang tot de site dermate beperkt zou worden dat de gewenste ontwikkeling ervan op het vlak van toegang tot het woud en het aanbod aan recreatieve en didactische activiteiten zou worden belemmerd en zou resulteren in een reeks ongewenste gevolgen (verschuiving naar het parkeren op de openbare weg en voor langere periode, onbevredigende oplossing voor de ambitie om de toegang tot de meer centrale zones van het Zoniënwoud te beperken, geen oplossing voor het risico op wildparkeren in het woud, indien de parking niet adequaat is gedimensioneerd, en dit onverminderd andere maatregelen om dit fenomeen te bestrijden, geen waterbeheer op de parking met het risico op directe of indirecte afvloeiing naar het bos en het winningsgebied aangezien de voertuigen zich zullen parkeren op minder beschermde locaties dan de parking die heringericht zal worden, problematiek rond de opwaardering van het recent gerenoveerde patrimonium van de voormalige hippodroom en de bijhorende activiteiten indien de mogelijkheden om er te komen en er te parkeren niet op een adequate wijze worden vergemakkelijkt enz.); dat de aanzienlijke investeringen en de sociale en economische voordelen onherroepelijk verloren zouden kunnen gaan;

Overwegende dat uit de twee arresten van de Raad van State, respectievelijk nr. 245.641 van 4 oktober 2019 en nr. 253.484 van 8 april 2022, waarbij de op december 2018 en oktober 2019 afgegeven stedenbouwkundige vergunningen worden vernietigd, blijkt dat een gedeeltelijke wijziging van het GBP nodig is om de herinrichting en uitbreiding van de bestaande parking mogelijk te maken; dat het wenselijk is het plan te wijzigen om te voorzien in een gebruik dat in overeenstemming is met de voornoemde gewestelijke doelstellingen teneinde deze infrastructuur te bestendigen en te voorzien van een aangepaste inrichting, die aanpasbaar is aan veranderende omstandigheden;

Overwegende dat de gedeeltelijke wijziging van het GBP aldus de wijziging beoogt van de bestemming van een deel van het bosgebied waarin de bestaande hoofdparking van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde zich bevindt, in een gebied voor voorzieningen, gekoppeld aan een gediifferentieerd stedenbouwkundig voorschrift dat na lid 8.4 van bijzonder voorschrift 8 van het GBP wordt toegevoegd als nieuw lid 8.5, en dat als volgt luidt:

"8.5. Het deel van het gebied voor voorzieningen dat zich ten westen van de Renbaanlaan in Ukkel bevindt en aan de Hippodroom van Ukkel-Bosvoorde grenst, is bestemd voor het gebruik als openluchtparking voor de gebruikers van dit gebied en voor de gebruikers van het aanpalende gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht en het bosgebied, in afwijking van het gebied van erfdienstbaarheden langs de randen van bossen en wouden";

Dat, ten gevolge van arrest nr. 261.217 van 25 oktober 2024, waarbij de Raad van State het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot goedkeuring van de gedeeltelijke wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan dat op 3 mei 2001 werd goedgekeurd betreffende de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde, de bijzondere bepaling 8.5 is aangevuld zoals aangegeven in het onderstaande punt "herstelling".

Gezien dat het GPDO, het structuurplan voor het Zoniënwoud en het bijbehorende beheersplan voorzien in de mogelijkheid om de bestaande parking beperkt uit te breiden, zonder een status quo op te leggen met betrekking tot het parkeren bij de toegangspoorten van het Zoniënwoud ;

Qu'il ressort des inventaires successifs des parkings situés sur la partie bruxelloise de la forêt de Soignes, réalisés en 2000, 2007, 2017, dans le cadre du schéma de structure et du plan de gestion de la forêt de Soignes, que le nombre de parking est passé respectivement de 28 à 18 puis 14 (qu'il s'agisse de parking de quelques places à des parkings de plusieurs dizaines de place) ;

Que la fermeture progressive de ces parkings s'est poursuivie en 2017 par la fermeture de trois parkings (Drève Hendrickx, drève des Bonniers, la Région de Bruxelles-Capitale estime que le parking existant doit être non seulement maintenu, mais sa capacité étendue, afin d'être accessible tant aux utilisateurs de la Forêt de Soignes, qu'à ceux du site de l'hippodrome de Boitsfort et le Rouge-Cloître, situés en périphérie de massif ;

Que, quel que soit le projet qui sera au fil du temps développé sur le site de façon à lui permettre remplir son rôle de pôle d'accueil du public mais aussi de pôle récréatif et didactique en bordure de Forêt de Soignes, la Région de Bruxelles-Capitale estime que le parking existant doit être non seulement maintenu, mais sa capacité étendue, afin d'être accessible tant aux utilisateurs de la Forêt de Soignes, qu'à ceux du site de l'hippodrome, et ce pour toutes les activités (nature, sport, détente, culture, horeca, etc.), afin de permettre au site de l'hippodrome d'assumer son statut de Porte d'entrée de la Forêt de Soignes ; que la volonté de la Région de Bruxelles-Capitale exprimée à plusieurs reprises est de permettre un usage polyvalent du parking, à savoir tant pour l'accès à la Forêt de Soignes qu'au site de l'hippodrome, en ce compris pour ce dernier à titre principal ;

Qu'à défaut, l'accessibilité au site serait restreinte d'une manière qui empêcherait le développement souhaité en termes d'accès à la forêt et d'offre d'activités récréatives et didactiques, et aurait une série d'incidences non souhaitables (report de stationnement en voirie plus fréquent et plus long, réponse insatisfaisante à l'objectif de limiter l'accès aux zones plus centrales de la forêt de Soignes, absence de réponse au risque de parking sauvage en forêt, si le parking n'est pas adéquatement dimensionné, et ce sans préjudice d'autres mesures pour lutter contre ce phénomène, absence de gestion des eaux de parking avec risque de ruissellement directement ou indirectement vers la forêt et la zone de captage car les véhicules se gareront sur des lieux moins sécurisés que le parking qui sera réaménagé, difficulté de valoriser le patrimoine récemment rénové de l'ancien hippodrome et les activités y liées si les moyens de s'y rendre et d'y stationner ne sont pas rendus aisés dans une mesure adéquate, etc..) ; que l'absence de parking pourrait conduire à un nouvel abandon préjudiciable des constructions ; que les importants investissements consentis, et les retombées sociales et économiques pourraient être irrémédiablement perdus ;

Considérant qu'il résulte des deux arrêts du Conseil d'Etat n°245.641 du 4 octobre 2019 et n°253.484 du 8 avril 2022 annulant les permis d'urbanisme délivrés en décembre 2018 et octobre 2019 qu'une modification partielle du PRAS est nécessaire pour permettre le maintien et le réaménagement du parking existant ; qu'il est souhaitable de modifier le plan pour prévoir une affectation conforme aux objectifs régionaux évoqués plus avant afin de pérenniser cette infrastructure et en permettre un aménagement adapté et adaptable aux circonstances évolutives ;

Considérant que la modification partielle du PRAS vise dès lors la modification de l'affectation d'une partie de la zone forestière dans laquelle se situe le parking principal existant de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort, en une zone d'équipements assortie d'une prescription différenciée insérée après l'alinéa 8.4 de la prescription particulière 8 PRAS en tant que nouvel alinéa 8.5, libellé comme suit :

« 8.5. La partie de la zone d'équipements située à l'ouest de l'avenue de l'Hippodrome à Uccle bordant le site de l'Hippodrome d'Uccle-Boitsfort est affectée à l'usage de parking à ciel ouvert à destination des usagers de cette zone ainsi que des usagers de la zone de sports ou de loisirs en plein air et de la zone forestière adjacentes, en dérogation à la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts » ;

Que suite à l'arrêt n°261.217 du 25 octobre 2024 par lequel le Conseil d'Etat annule l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 février 2023 adoptant la modification partielle du plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001 relative à l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort, la prescription particulière 8.5 a été complétée comme indiqué dans le point « réfection » ci-dessous ;

Considérant que le PRDD, le schéma de structure de la Forêt de Soignes et son plan de gestion prévoient la possibilité d'étendre, dans une mesure limitée, le parking existant, et n'imposent pas de statut quo en matière de stationnement au droit des portes d'entrée de la forêt de Soignes ;

Dat het beheersplan van het Zoniënwood de inrichtingsprincipes voor de site van de renbaan als volgt definieert:

« 4.1 Intergewestelijke Structuurvisie en onthaal van publiek

4.1.1 Onthaal van het publiek via de ingerichte onthaalpoorten

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

4.1.1.1 Toegangspoorten

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

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

Om tegemoet te komen aan de uiteenlopende vragen van het publiek moeten de recreatiepoorten goed ontwikkeld worden (horeca, recreatie-infrastructuren en attracties die op hun plaats zijn in het bos ...). Deze compatibiliteit zal het voorwerp moeten uitmaken van een passende beoordeling in het kader van de vergunningsaanvraag.. (Boek II, pagina 84).

« 1.6.1 Renbaan van Bosvoorde »

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

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

De bosdienst van Leefmilieu Brussel beheert slechts een deel van de beboste oppervlakten (cf. kaart 2.3). Een overeenkomst die het Gewest, de MSI, de concessiehouder en LB verbindt, zou de grenzen voor interventies van LB en van de concessiehouder op het vlak van het beheer van de boszone (in de zin van het PRAS) officieel moeten vastleggen." (Boek II, pagina 121) ;

«3.2.2.1 Onthaalpoort "Renbaan van Ukkel-Bosvoorde"»

De site van de Renbaan van Ukkel-Bosvoorde is eigendom van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het Gewest kende in 2013 een erfpacht voor deze site toe aan de Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed (MVF).

In 2014 vertrouwde de MVF overigens de concessie van de site voor 15 jaar toe aan VO Group, met de opdracht hier een park voor actieve vrijetijdsbesteding te ontwikkelen, dat zich richt tot een breed publiek dat meerdere generaties omspant. De firma Drohme Invest, dochteronderneming van VO Group, ontwikkelt dit project, "Drohme Melting Park" genoemd (DROH!ME INVEST, 2015) (cf. Boek I – hoofdstuk 1).

De site wordt vooral gekenmerkt door de volgende punten:

O aanwezigheid van parkings; het maximum aantal parkeerplaatsen op de parkings van de toegangspoort tot het Zoniënwood op de site van de Renbaan van Bosvoorde komt overeen met het aantal plaatsen die meestal voor tijdelijke evenementen via een milieuvergunning worden toegestaan. ze beschikt over een beschermde tribune (waardevol erfgoed) die werd gerenoveerd in 2016;

Que le plan de gestion de la forêt de Soignes définit les principes d'aménagement du site de l'hippodrome comme suit :

« 4.1 Schéma de structure interrégional et accueil du public

4.1.1 Accueillir le public via des portes d'entrées aménagées

Pour renforcer la valeur écologique du noyau central de la Forêt de Soignes, la politique d'accueil du public dans le massif est revue. Elle s'appuie sur le développement d'un zonage de l'espace boisé (COLSON et al., 2012c) composé de portes d'entrées (et accès secondaires), de zones de contact et de zones de diffusion ainsi que d'un réseau viaire différencié.

4.1.1.1 Portes d'entrée

Des portes d'entrées principales (au nombre de 6 sur l'ensemble du massif – cf. carte 1.20) sont identifiées en périphérie du massif pour y accueillir la majeure partie des usagers. Sur la partie bruxelloise du massif, deux portes principales sont désignées : les sites du Rouge-Cloître et de l'Hippodrome de Boitsfort. Ces entrées, qui sont d'anciennes emprises sur la forêt, ont été choisies pour leur potentiel d'accessibilité, tant par les transports en commun que par la route.

À chaque porte est attribuée une thématique (« Forêt et Patrimoine » pour le Rouge-Cloître, « Éducation à la nature et à la ville » pour l'Hippodrome de Boitsfort). Entre ces portes, les thématiques sont complémentaires, ce qui permet d'éloigner les activités récréatives peu compatibles entre elles.

Pour satisfaire les demandes variées du public, les portes récréatives devront bénéficier d'un haut niveau d'équipement (horeca, infrastructures récréatives et attractions compatibles avec la forêt...). Cette compatibilité devra faire l'objectif d'une évaluation appropriée dans le cadre de la demande de permis. » (Livre II, page 82).

« 1.6.1 Hippodrome de Boitsfort »

L'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort fait partie de l'histoire de Bruxelles et reste présent dans l'imaginaire de ses habitants. Situé à l'interface de la Forêt de Soignes et des quartiers méridionaux de la capitale, ce vaste site a joué, pendant plus d'un siècle, un rôle social et récréatif important pour les amateurs de courses hippiques, mais également de balades en forêt ou d'autres divertissements culturels ou sportifs. Depuis la fin de l'activité hippique (1995), le prestige de l'hippodrome a progressivement décliné au rythme de la dégradation de son patrimoine remarquable (DROH!ME INVEST, 2015).

Afin d'assurer la réhabilitation du site, la Région a, par l'intermédiaire de la Société d'Acquisition Foncière (SAF) - emphytéote du site et renommée aujourd'hui Société d'Aménagement Urbain (SAU) -, décidé en 2013 de prendre en charge la restauration « gros-oeuvre fermé » des trois bâtiments les plus prestigieux du site. La SAF (SAU) a par ailleurs confié à la société VO Group la concession du site pour 15 ans (démarrage en 2014) avec pour mission d'y développer un parc de loisirs actifs dédié à un large public multigénérationnel. La société Drohme Invest, filiale de VO Group, développe aujourd'hui ce projet, dénommé « Drohme Melting Park » (DROH!ME INVEST, 2015).

Le service forestier de Bruxelles Environnement n'interviendra sur ce site que dans la gestion d'une partie de ses espaces boisés (cf. carte 2.3). Une convention liant la Région, la SAU, le concessionnaire et BE devrait officialiser (2017) les limites d'intervention de BE et du concessionnaire en matière de gestion de la zone forestière (au sens du PRAS). » (Livre II, page 119) ;

« 3.2.2.1 Porte d'accueil « Hippodrome d'Uccle-Boitsfort »

Le site de l'Hippodrome d'Uccle-Boitsfort appartient à la Région de Bruxelles Capitale. Celle-ci a octroyé en 2013 un droit d'emphytéose sur le site à la Société d'Acquisition Foncière (SAF).

La SAF a par ailleurs confié en 2014 à la société VO Group la concession du site pour 15 ans avec pour mission d'y développer un parc de loisirs actifs dédié à un large public multigénérationnel. La société Drohme Invest, filiale de VO Group, développe ce projet, dénommé « Drohme Melting Park » (DROH!ME INVEST, 2015) (cf. Livre I – chapitre 1).

Ce site se caractérise notamment par les points suivants :

O présence de parkings ; le nombre maximum de places de parking dans les parkings de la porte d'entrée de la Forêt de Soignes située sur le site de l'Hippodrome de Boitsfort correspond au nombre de places qui a été habituellement autorisé via les permis d'environnement délivrés pour les manifestations temporaires.

Boek II – Beheerdoelstellingen en –maatregelen

O gelegen in de nabijheid van het natuurreservaat van Verdronken Kinderen en de Hoefijzervijver;

O gemakkelijk bereikbaar vanuit Brussel dankzij het GEN-station van Bosvoorde, tram 91 en buslijnen 41 en 366;

O bestaande dynamiek voor reconversie naar een gemengde zone voor culturele, sportieve, recreatieve evenementen en horeca;

O opgenomen in het ontwerp van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) dat in 2017 werd voorgelegd voor een openbaar onderzoek als een van de vijf "gewestelijke recreatiepolen".

De Structuurvisie ziet voor deze poort de ontwikkeling van activiteiten rond het thema "Natuur- en stadseducatie", gebaseerd op de bruuske overgang tussen Brussel en het Zoniënwoud en gericht tot gezinnen, jongeren en scholieren." (Boek II, pagina's 187-188).

Dat het beheersplan van het Zoniënwoud voorschrijft dat "de onthaalcapaciteit van elk van de vier Brusselse recreatiepoorten bestuderen, evenals de manier waarop deze kunnen worden verbeterd naar de geest van de Structuurvisie, rekening houdend met de volgende aspecten in het bijzonder bediening door het openbaar vervoer; onthaalinfrastructuur (parkeerzones, toegang voor personen met beperkte mobiliteit, horeca, bosmeubilair, wegsignalisatie, kwaliteit van de boswegen, andere); informatie van de bezoekers; diversiteit van de voorgestelde activiteiten die verband houden met het milieu en aanvullend bij de andere poorten; aansluiting op het recreatienetwerk" (Boek II, pagina 189).

Dat, naast het vastgestelde programma voor de hoofdtoegangspoorten van het bos, waaronder de toegangspoort van de Renbaan, het beheersplan van het Zoniënwoud aanbeveelt om een globale reflectie te voeren over de parkeeruitrustingen, gebaseerd op de volgende doelstellingen :

- het aantal parkings en parkeerplaatsen mag niet worden verhoogd;
- Het verminderen van het aantal ingerichte parkings langs de wegen die toegang geven tot het hart van het woud, maar er rekening mee houdend dat de globale capaciteit behouden blijft ;
- de parkings aan de onthaalpoorten moeten er verzorgd bij liggen ;
- de inrichting van de secundaire parkings die gelegen zijn dichtbij de zones met een hoge ecologische waarde, moet beperkt blijven ;
- de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit moet verbeterd worden ;
- de parkings moeten, wanneer dit zinvol is, worden uitgerust met "stormslagbomen" ;
- De diefstallen uit auto's moeten vermeden worden ;
- Wildparkeren moet bestreden worden" (Boek II, pagina 195).

Dat het de volgende maatregelen aanbeveelt :

- "status quo voor de parkeermogelijkheden (aantal plaatsen) in het bos met het sluiten van een aantal secundaire parkings in het achterhoofd
- aanleg van parkings volgens de behoeften van personen met beperkte mobiliteit (parkeerplaatsen, kwaliteit van de oppervlakte, afmetingen van de doorgangen, ...)
- de parkings uitrustingen met "stormslagbomen";
- het meubilair homogeen maken;
- verzorgde presentatie van de onthaalborden;
- regelmatige lediging van de vuilnisbakken en schoonmaak van de directe omgeving;
- strijd tegen sluikstorten;
- bewaking op de parkings;
- anti-parkeerpaaltjes plaatsen wanneer wildparkeren wordt vastgesteld;
- de staat van de parkeerpaaltjes opvolgen en ze vervangen indien nodig." (Boek II, pagina's 195-196).

Overwegende dat er een onderscheid dient te worden gemaakt tussen enerzijds de doelstellingen die zijn vastgesteld voor secundaire parkeeruitrustingen – zijnde de parkings langs wegen die toegang geven tot de kern van het bos en die bedoeld zijn om te worden verminderd om de toegang tot de ecologisch meest gevoelige delen van het bos te beperken – en anderzijds de specifieke doelstellingen voor parkeren bij de toegangspoorten van het bos, waaronder de site van de renbaan van Ukkel-Bosvoorde;

O dispose d'une tribune classée (patrimoine de haute valeur) qui a été rénovée en 2016 ;

O situé à proximité de la réserve naturelle des Enfants Noyés et de l'étang du fer à cheval ;

O facilement accessible au départ de Bruxelles par la présence de la gare RER de Boitsfort, du tram 91 et des lignes de bus 41 et 366 ;

O dynamique existante pour la reconversion vers une zone mixte pour des événements culturels, sportifs, récréatifs et horeca ;

O repris dans le projet de Plan Régional de Développement Durable (PRDD) soumis en 2017 à enquête publique comme un des cinq « pôles récréatifs de niveau régional ».

Le schéma de structure entrevoit pour cette porte le développement d'activités autour de la thématique « Éducation à la nature et à la ville », basé sur la transition abrupte entre Bruxelles et la Forêt de Soignes et orienté vers les familles, la jeunesse et les écoliers. Une combinaison d'activités pédagogiques, ludiques, récréatives et de détente sera offerte axée sur la mise en valeur de la nature en ville. » (Livre II, pages 186 et 187).

Que le plan de gestion de la forêt de Soignes recommande « d'étudier les capacités d'accueil de chacune des quatre portes récréatives bruxelloises et la manière dont celles-ci pourraient être améliorées dans l'esprit du schéma de structure, tenant compte notamment des aspects suivants : desserte par les transports en commun ; infrastructures d'accueil (aires de stationnement, accès aux personnes à mobilité réduite, Horeca, mobilier forestier, signalétique viaire, qualité de la voirie forestière, autres); information des visiteurs ; diversité des activités proposées en lien avec l'environnement et en complémentarité avec les autres portes ; connexion avec le réseau récréatif » (Livre II, page 183).

Qu'au-delà du programme définit pour les portes d'entrées principales de la forêt, dont la porte d'accueil de l'Hippodrome, le plan de gestion de la forêt de Soignes recommande de mener une réflexion globale sur les aires de stationnement, sur la base des objectifs suivants :

- « -ne pas augmenter le nombre de parkings et de places ;
- réduire certains parkings aménagés le long des routes, qui sont des accès au cœur de la forêt, mais en veillant à maintenir la même capacité d'accueil globale ;
- soigner la présentation des parkings situés dans les portes d'accueil ;
- limiter les mesures d'aménagement des parkings secondaires situés à proximité de zones de grand intérêt écologique ;
- faciliter l'accès à la forêt aux personnes à mobilité limitée ;
- équiper les parkings de barrières « tempête » lorsque pertinent ;
- diminuer les vols dans les voitures ;
- lutter contre le stationnement sauvage » (Livre II, pages 195-196).

Qu'il propose les moyens d'actions suivants :

- « - rester en statu quo quant aux possibilités (nombre de places) de parking en forêt tout en fermant certains parkings secondaires ;
- aménager des parkings en fonction des besoins des personnes à mobilité limitée (places de parking, qualité de l'état de surface, dimensionnement des passages...);
- équiper des parkings en barrières « tempête » ;
- homogénéiser le mobilier ;
- homogénéiser la délimitation des parkings (barrières en bois ou végétales...);
- soigner la présentation des panneaux d'accueil;
- assurer un ramassage régulier des poubelles et nettoyer les abords ;
- lutter contre les dépôts clandestins ;
- surveiller les parkings ;
- installer des pieux anti-voitures où le stationnement sauvage est constaté » (Livre II, pages 195-196).

Considérant qu'il convient de distinguer d'une part les objectifs définis pour les aires de stationnement secondaires – soit les parkings aménagés le long des routes donnant accès au cœur de la forêt qui sont destinés à être réduits de façon à limiter la fréquentation des parties écologiquement les plus sensibles de la forêt – et, d'autre part, les objectifs propres au stationnement au droit des portes d'entrée de la forêt, dont le site de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort ;

Dat met betrekking tot laatstgenoemde reeds is uiteengezet dat de site wordt gekenmerkt door een goede bereikbaarheid via de weg, en dat het plan aanbeveelt de opvangcapaciteit ervan te onderzoeken en manieren te vinden om deze te verbeteren in lijn met de structuurvisie, die de aanleg van een kwalitatieve parking met een voldoende capaciteit aanbeveelt;

Dat met betrekking tot de andere secundaire parkings het plan met name aanbeveelt om de huidige situatie te handhaven wat betreft de mogelijkheden (aantal parkeerplaatsen) in het bos, terwijl bepaalde secundaire parkings worden gesloten; dat deze secundaire parkings door het plan worden opgesomd en weergegeven op kaart 7.12 (Boek I, pagina's 250-251); dat de vermelde "renbaan"-parking met 22 plaatsen zich bevindt aan de Lorrainedreef; dat dit dus niet de site van de renbaan betreft, noch de zone die door de huidige wijziging wordt bestreken, en dat deze niet onder het eerder genoemde doel van status quo vallen;

Dat het plan verder herinnert dat "De parkings ter hoogte van de onthaalpoorten krijgen een belangrijkere rol toebedeeld dan de parkings verspreid langs de wegen in het bosgebied die geleidelijk zullen worden afgebouwd". (Boek II, pagina 195.

Overwegende dat de hierboven aangehaalde uittreksels wijzen op een duidelijke intentie om op de site van de renbaan de feitelijke situatie te bevestigen, namelijk een kwalitatieve parking die zowel nodig is als toegangspoort tot het Zoniënwoud als om bezoekers van de aangrenzende site te ontvangen, met oog op de recreatieve, didactische en andere activiteiten die de site mogelijk maakt;

Dat deze parking dus een dubbele rechtvaardiging heeft, bevestigd door zijn eeuwenoude feitelijke bestaan;

Dat het daarom, planologisch en juridisch gezien, en gelet op de arresten van de Raad van State van 2018 en 2019, aangewezen is om deze feitelijke situatie "in orde" te brengen door de parking aan te wijzen als een zone voor uitrusting van collectief belang of openbare dienstverlening;

Dat het structuurplan van het Zoniënwoud weliswaar het gebruik van openbaar vervoer naar de toegangspoorten van het woud aanmoedigt, maar niettemin het behoud van de bestaande parking noch een beperkte uitbreiding ervan uitsluit;

Dat het beheersplan van het Zoniënwoud daarnaast een breed programma van activiteiten definieert dat op de site van de renbaan kan worden gerealiseerd als toegangspuntaal van het Zoniënwoud, met een combinatie van educatieve, recreatieve, ontspannende en ludieke activiteiten gericht op de valorisatie van de natuur, waarbij wordt opgemerkt dat een concessie werd verleend aan een private actor om er een actief recreatiepark te ontwikkelen dat gericht is op een breed publiek.

Overwegende dat de gedeeltelijke wijziging van het GBP eveneens de wijziging beoogt van het deel van het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de openlucht, dat zich in een bosgebied tussen de twee ringen van de site van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde bevindt, om het te bestemmen als bosgebied;

2.1. Verantwoording van de wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, gekoppeld aan een gedifferentieerd voorschrift

Overwegende dat de wijziging van een deel van het bosgebied waarin de bestaande hoofdparking van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde zich bevindt, in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, die gekoppeld is aan een gedifferentieerd stedenbouwkundig voorschrift, gerechtvaardigd is om de herinrichting van de bestaande parking mogelijk te maken;

Dat het inderdaad van openbaar nut is dat de site van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde een parking met voldoende capaciteit krijgt en dat deze kan worden aangelegd, zodat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat er eigenaar van is, de site voor een zo ruim mogelijk publiek kan openstellen en ervoor kan zorgen dat ze haar als toegangspoort tot het Zoniënwoud kan vervullen; dat het namelijk de bedoeling is om de recreatieve activiteiten rond een van deze toegangspoorten te concentreren, zodat de kernen van grote biologische waarde in het hart van het bos intact blijven;

Overwegende dat de hoofdparking van de site toegankelijk zal zijn voor het publiek, met name voor het publiek dat toegang wenst tot het Zoniënwoud en voor andere activiteiten in het nabijgelegen gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten; Dat de parking aldus de toegang tot het Zoniënwoud en de activiteiten van zijn nieuwe onthaalruimte zal vereenvoudigen;

Overwegende dat de zone waarin de bestaande hoofdparking van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde zich bevindt, werd aangelegd en doorgaans wordt gebruikt als openluchtparking; dat dit gebruik (minstens) teruggaat naar 1922;

Que s'agissant de ce dernier, il a déjà été exposé que le site était caractérisé par une bonne accessibilité par la route, et que le plan recommandait d'étudier sa capacité d'accueil et la manière dont elle pourrait être améliorée dans l'esprit du schéma de structure, qui recommande l'aménagement d'un parking de qualité d'une capacité suffisante ;

Que s'agissant des autres parkings secondaires, le plan recommande notamment de rester en statu quo quant aux possibilités (nombre de places) de parking en forêt tout en fermant certains parkings secondaires ; que ces parkings secondaires sont listés par le plan et recensés sur sa carte 7.12 (Livre I, pages 250-251) ; que le parking « hippodrome » de 22 emplacements mentionné est situé au droit de la Drève de Lorraine ; qu'il ne s'agit donc pas du site de l'hippodrome ni la zone concernée par la présente modification n'y sont pas repris, et ne sont pas visés par l'objectif de statut quo précité ;

Que pour le surplus, le plan rappelle que « les parkings situés au niveau des portes d'accueil sont appelés à jouer un rôle plus important que ceux dispersés le long de la voirie au sein du massif qui seront progressivement réduits » (Livre II, page 185) ;

Considérant que les extraits cités ci-dessus indiquent une volonté certaine, sur le site de l'Hippodrome, de confirmer la situation de fait, à savoir un parking de qualité, nécessaire tant comme porte sur la Forêt de Soignes que pour accueillir les visiteurs du site jouxtant celle-ci, eu égard aux activités récréatives, didactiques et autres que le site permet ;

Que ce parking a donc une double justification, son existence de fait séculaire le confirmant ;

Qu'il s'indique donc, au plan planologique et juridique, et vu les arrêts du Conseil d'Etat de 2018 et 2019, de mettre cette situation de fait « en ordre », en l'affectant en zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public ;

Que certes, le schéma de structure de la Forêt de Soignes encourage l'usage de transports publics vers les portes d'accueil de la Forêt, mais il n'interdit pas pour autant le maintien du parking existant ni son extension limitée ;

Que le plan de gestion de la forêt de Soignes définit par ailleurs un large programme d'activités que le site de l'hippodrome peut accueillir en tant que porte d'entrée de la forêt de Soignes, à savoir une combinaison d'activités pédagogiques, ludiques, récréatives et de détente, axée sur la mise en valeur de la nature, en précisant qu'une concession a été donnée à un acteur privé pour y développer un parc de loisirs actifs dédié à un large public multigénérationnel ;

Considérant que la modification partielle du PRAS tend également à une modification de la partie de la zone de sports ou de loisirs de plein air comprise entre les deux anneaux du site de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort, pour l'affecter en une zone forestière ;

3.1. Justification de la modification de la zone forestière en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public assortie d'une prescription différenciée

Considérant que la modification d'une partie de la zone forestière dans laquelle se situe le parking principal existant de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort, en une zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public assortie d'une prescription différenciée se justifie pour permettre le réaménagement du parking existant ;

Qu'il est en effet d'utilité publique que le site de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort soit doté d'un parking d'une capacité suffisante et que celui-ci puisse être aménagé, afin que la Région de Bruxelles-Capitale, qui en est propriétaire puisse assurer la mise à disposition du site au plus large public et lui permettre de jouer son rôle de porte d'entrée de la Forêt de Soignes ; Que l'objectif est notamment de concentrer les activités de récréation au niveau d'une de ces portes, de manière à préserver les noyaux de haute valeur biologique au centre de la forêt ;

Considérant que le parking principal du site sera accessible au public, notamment au public souhaitant accéder à la Forêt de Soignes et aux autres activités implantées dans les zones voisines d'équipements d'intérêt collectif et de service public ou de sports ou de loisirs de plein air ; Qu'il facilitera ainsi l'accessibilité de la Forêt de Soignes et des activités de son nouveau pôle d'accueil ;

Considérant que la zone dans laquelle se situe le parking principal existant de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort est aménagée et utilisée habituellement comme parking à ciel ouvert ; que les traces d'un tel usage remontent (au moins) jusqu'à 1922 ;

Overwegende dat dit gebied bij de inwerkingtreding van het GBP in 2001 als bosgebied werd ingekleurd, hoewel het grotendeels onbebost was en al decennialang werd gebruikt als openluchtparking; Dat de bijzondere voorschriften van het bosgebied enkel handelings- en werkzaamheden toestaan die noodzakelijk zijn voor de bestemming van dit gebied of een rechtstreekse aanvulling vormen voor zijn ecologische, economische en sociale functie; Dat deze voorschriften, onder voorbehoud van de toepassing van de algemene voorschriften 0.9 en 0.11 van het GBP, een daadwerkelijke herinrichting van de parking, aangepast aan de hierboven aangehaalde ecologische noden en uitdagingen, verhindert;

Overwegende dat de wijziging van het bedoelde gebied in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, gekoppeld aan een gedifferentieerd stedenbouwkundig voorschrift dat de bestemming van de zone nadrukkelijk toestaat "als openluchtparking voor gebruikers van het aangrenzende gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht en het bosgebied" het mogelijk maakt om de inrichting ervan te herzien om de verschillende uitdagingen die zich voordoen als gevolg van de bestaande situatie, aan te pakken en om, ter gelegenheid van de herinrichting, een parking met landschappelijke herinrichting optimaal in te passen in de omgeving en aldus een daadwerkelijk actief beheer van de parking en van het water op de parking of ervan afkomstig te garanderen, teneinde de waterwinningsgebieden te vrijwaren en hierbij, aan de rand van de parking, een hoogwaardige bosrand te creëren;

Dat dit gedifferentieerd stedenbouwkundig voorschrift eveneens de mogelijkheid uitsluit om andere voorzieningen te bouwen die doorgaans worden toegestaan op grond van specifieke voorschriften die van toepassing zijn in gebieden voor voorzieningen van collectief belang of voor openbare diensten; Dat deze algemene uitsluiting het in de praktijk onmogelijk maakt om te bouwen in dit gebied dat beperkt is tot het exclusieve gebruik als openluchtparking en waardoor het aangrenzende bosgebied aldus in de kijker kan worden gezet;

Dat deze wijziging het mogelijk maakt om de parking op te nemen in de uitbreiding van het reeds bestaande gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, gelegen ten oosten van de Renbaanlaan, waarin de voornaamste installaties van de site van de hippodrome van Ukkel-Bosvoorde zijn opgenomen;

3.2. Verantwoording van de wijziging van het gebied voor sport- en vrijetijdsactiviteiten in de open lucht tussen de twee ringen in bosgebied

Overwegende dat de wijziging van een deel van het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht, dat zich tussen de twee ringen bevindt ten westen van de site van de hippodrome van Ukkel-Bosvoorde, in een bosgebied de ambitie als bos versterken en het non-aedificandigebied in het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht kan uitbreiden;

Dat dit beboste gebied tussen de twee ringen van de site van de hippodrome van Ukkel-Bosvoorde en de onmiddellijke omgeving ervan daardoor beter beschermd zullen zijn door de voorschriften die van toepassing zijn op het bosgebied en op de gebieden langs de rand van bossen en wouden, door het gebied onder meer te vrijwaren van alle voornemens om het gebied in te richten zoals toegelaten was volgens de voorschriften van het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten die tot dan van toepassing waren;

Dat deze toevoeging aan het bosgebied in zekere mate de bestemmingswijziging van de parkeerzone die zich momenteel in het bosgebied bevindt, zal compenseren;

Dat op deze manier ook de rechtstoestand en de feitelijke toestand van deze gebieden op elkaar worden afgestemd;

3. Milieueffectenrapport en passende effecten-beoordeling; onderzoek van de alternatieven en motivering van de keuze van het ontwerp

Overwegende dat over het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP een milieueffectenrapport (MER) overeenkomstig bijlage D van het BWRO en een passende beoordeling overeenkomstig artikel 57, § 1, tweede lid, van de Ordonnantie van 1 maart 2012 inzake natuurbehoud is opgesteld;

Dat uit het MER blijkt dat een parking op deze locatie tegemoet komt aan een dwingende noodzaak; dat deze parking eerst en vooral een rol speelt als toegangspoort tot het bos (door de wandelaars door dit stuk bos te loodsen en zo alvast de drukte in de dieper gelegen bosgebieden te verminderen, maak ook het risico in te perken op wildparkeren, waartegen de overheid onafgebroken en met verschillende middelen moet optreden om het woud intact te houden) en vervolgens ook toelaat het bestaande gebied voor voorzieningen en het aangrenzende gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten voldoende bereikbaar te maken, met dien verstande dat de omliggende wegen een dergelijke hoeveelheid geparkeerde wagens niet aankunnen;

Considérant que cette zone a été reprise en zone forestière dès l'entrée en vigueur du PRAS en 2001 bien qu'elle était déjà largement non arborée et utilisée comme parking à ciel ouvert depuis des décennies; Que les prescriptions particulières de la zone forestière n'autorisent que les actes et travaux nécessaires à l'affectation de cette zone ou directement complémentaires à sa fonction écologique, économique et sociale; Que, sous réserve de l'application des prescriptions générales 0.9 et 0.11 du PRAS, ces prescriptions empêchent un véritable réaménagement du parking adapté aux besoins et aux défis environnementaux évoqués plus avant;

Considérant que la modification de la zone considérée en une zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public assortie d'une prescription différenciée autorisant expressément l'affectation de la zone « à l'usage de parking à ciel ouvert à destination des usagers de la zone d'équipements, de la zone de sports ou de loisirs de plein air et de la zone forestière adjacentes » permettra de revoir son aménagement en vue de faire face aux différents défis relevés plus avant posés par la situation existante et de mettre en place, à l'occasion du réaménagement, un parking avec des aménagements paysagers destinés à mieux l'intégrer à son environnement, afin d'assurer une véritable gestion active du parking et des eaux issues de ou se trouvant sur celui-ci de façon à préserver les zones de captage et de prévoir, à cette occasion, en limite du parking, la création d'une zone de lisière de forêt qualitative;

Que cette prescription différenciée exclut aussi la possibilité de construire d'autres équipements normalement autorisés par les prescriptions particulières applicables en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public; Que cette exclusion générale interdit en pratique de bâtir dans cette zone qui est limitée au seul usage d'un parking à ciel ouvert et qui permet ainsi de préserver la mise en valeur de l'espace forestier limitrophe;

Que cette modification permet d'inscrire le parking dans le prolongement de la zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public voisine déjà existante, située à l'est de l'avenue de l'Hippodrome, dans laquelle sont reprises les principales installations du site de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort;

3.2. Justification de la modification zone de sports ou de loisirs en plein air entre les deux anneaux en zone forestière

Considérant que la modification d'une partie de la zone de sports ou de loisirs de plein air comprise entre les deux anneaux à l'ouest du site de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort en une zone forestière permet de conforter la vocation forestière de cette zone et d'étendre la zone non aedificandi dans la zone de sport et loisirs de plein air;

Qu'ainsi cette zone arborée située entre les deux anneaux du site de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort et son entourage immédiat seront davantage protégés par les prescriptions applicables à la zone forestière et aux zones de pourtours des bois et forêt, en la mettant à l'abri notamment de toute velléité d'aménagement de cet espace qu'auraient permis les prescriptions de la zone de sports ou de loisirs jusqu'alors applicables;

Que cet ajout à la zone forestière compensera, dans une certaine mesure, le changement d'affectation de la zone de parking qui se trouve actuellement en zone forestière;

Qu'ainsi aussi les situations de droit et de fait de ces deux zones seront mises en cohérence;

3. Rapport sur les incidences environnementales et évaluation appropriée des incidences : examen des alternatives et justification du choix du projet

Considérant que le projet de modification partielle du PRAS a fait l'objet d'un rapport sur ses incidences environnementales (RIE) conformément à l'annexe D du CoBAT et d'une évaluation appropriée conformément aux articles 57, § 1^{er}, alinéa 2 de l'Ordonnance du 1^{er} mars 2012 relative à la conservation de la nature;

Qu'il résulte du RIE qu'un parking à cet endroit répond à un besoin impérieux; que ce parking joue, tout d'abord, un rôle de porte d'entrée de la forêt (en canalisant les promeneurs dans cette partie de la forêt et en réduisant ainsi d'une part la pression dans les zones plus profondes de la forêt et d'autre part le risque de parking sauvage contre lequel les autorités doivent sans cesse lutter par divers dispositifs pour tenter de préserver le massif forestier) et, ensuite, permet de desservir de façon satisfaisante la zone d'équipements existante et la zone de sports ou loisirs voisines, étant entendu que les voiries adjacentes ne sont pas en mesure d'absorber un report important de stationnement;

Dat het MER evenwel aantoont dat het behoud van de parking in de huidige staat niet wenselijk is; Dat de parking in zijn huidige vorm geen echt beleid inzake parkeerbeheer mogelijk maakt dat aangepast is aan evenementen en waarbij de parking kan worden gebruikt overeenkomstig zijn bestemming; Dat zijn capaciteit van ongeveer 240 plaatsen (naast de bijkomende mogelijkheid tot 70 plaatsen op het aangrenzende gebied) als onvoldoende worden beoordeeld om tegemoet te komen aan de functie van toegangspoort tot het Zoniënwoud en de nieuwe onthaalruimte met de bijhorende negatieve effecten (toename van het parkeren op de openbare weg en voor een langere periode, onbevredigende oplossing voor de ambitie om de toegang tot de meer centrale gebieden van het Zoniënwoud te beperken, geen oplossing voor het risico op wildparkeren in het bos, geen waterbeheer op de parking met het risico op directe of indirecte afvloeiing naar het woud en het winningsgebied, problematiek rond de opwaardering van het patrimonium van de voormalige hippodroom en de bijhorende activiteiten enz.);

Dat uit het MER en de passende beoordeling blijkt dat het aanvankelijke project tot uitbreiding van de parkeeroppervlakte om het aantal plaatsen op de hoofdparking op te trekken van 428 naar 535 in het beboste massief zou toelaten tegemoet te komen aan de vraag naar parkeerplaatsen tijdens periodes van gemiddelde drukte in het Zoniënwoud en tijdens grote drukte bij normale bedrijvigheid in de voormalige hippodroom. De site zou zo de rol van toegangspoort tot het Zoniënwoud en haar functie van toegangsruimte zoals de structuurvisie van het Zoniënwoud vooropstelt, kunnen vervullen;

Dat deze oppervlakte-uitbreiding op zich geen afbreuk doet aan de historische, esthetische en wetenschappelijke waarde van de site, gelet op de beperkte waarde van het gebied en rekening houdend met het bestaan van de voormalige parking en de doelstelling om wandelaars op afstand te houden van het hart van het bos;

Dat de impact van het kappen van bomen waartoe deze uitbreiding zou leiden in het bebost gebied ten westen van de bestaande parking, die van geringe omvang is op schaal van het bos, evenwel de oppervlakte van het bosmassief verkleint (met ongeveer 3.800 m² ten opzichte van de 4.400 ha van het massief), terwijl het bebost gebied in kwestie, ook al is het van beperkte waarde, ten goede kan worden ingericht als een hoogwaardige rand die een betere overgang naar de parking mogelijk maakt;

Overwegende dat het onderzochte alternatief (alternatief 1) om de grondinname van de bestaande hoofdparking aan de rand aan te passen, meer bepaald ter hoogte van de ingang van de parking en aan het andere uiteinde, de herinrichting van de parking zou mogelijk maken met een theoretische capaciteit van 288 tot 360 parkeerplaatsen;

Dat het voordeel van dit alternatief is dat het minder gevolgen heeft voor het landschap, omdat er geen extra bomen dienen te worden geveld; Dat dit alternatief kan worden gerealiseerd met aanplantingen die beter opgaan in het geheel van de beschermde site en de heropbouw van een echte bosrand met de verwachte voordelen op het vlak van fauna en flora bewerkstelligt;

Dat deze variant meer parkeerplaatsen zou opleveren dan de bestaande situatie (240 plaatsen); dat deze variant weliswaar minder parkeer ruimte biedt dan het aanvankelijk beoogde aantal (428 tot 535 plaatsen, die een theoretisch maximum uitmaken), maar met de 70 extra plaatsen op buurtparkings op afdoende manier kan voldoen aan de parkeerbehoefte die voortvloeit uit de bestemming van de site als toegangspoort en onthaalruimte van het Zoniënwoud; Dat deze variant uiteindelijk een sterkere modal shift naar andere alternatieve transportmiddelen zal bevorderen dan het oorspronkelijke project, wat dan weer strookt met de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsplan; Dat het risico op een toename van geparkeerde auto's op de openbare weg moet worden afgewogen in het licht van de mobiliteitsdoelstellingen die het gebruik van de auto op korte en/of lange termijn systematisch willen inperken, wat ook via een beperking van het parkeeraanbod verloopt; Dat deze risico's bovendien zullen worden onderworpen aan beheersmaatregelen (zie hieronder);

Overwegende dat de Regering voornemens is de aanbevelingen van de effectenbeoordeling om de hierboven uiteengezette redenen op te volgen door te kiezen voor het onderzochte alternatief 1 en door de doelstellingen die met deze aanbevelingen worden nagestreefd op een regelmatige wijze vast te leggen;

Dat deze wijziging de herontwikkeling, met enkele aanpassingen, mogelijk maakt van de bestaande feitelijke situatie, die vóór de inwerkingtreding van de richtlijn is verworven en waarvan de handhaving en herontwikkeling gerechtvaardigd zijn gelet op de nieuwe behoeften van de site van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde en van de goede inrichting van deze toegangspoort tot het Zoniënwoud; dat met bepaalde aanpassingen aan de grondinname, zonder noemenswaardige bijkomende gevolgen voor de bosrand, het plan in overeenstemming wordt gebracht met de hierboven ontwikkelde doelstellingen van algemeen belang;

Que le RIE met toutefois en évidence que le maintien du parking dans son état actuel n'est pas souhaitable; Qu'ainsi, dans son état actuel, il ne permet aucune véritable politique de gestion du parking, adaptée aux événements et permettant d'en assurer un usage conforme à sa vocation; Que sa capacité d'environ 240 places (en plus des parkings secondaires de 70 places possibles sur le site adjacent) est jugée insuffisante pour répondre à la fonction de porte d'entrée de la Forêt de Soignes et de son nouveau pôle d'accueil avec une série d'incidences négatives y liées (report de stationnement en voirie plus fréquent et plus long, réponse insatisfaisante à l'objectif de limiter l'accès aux zones plus centrales de la forêt de Soignes, absence de réponse au risque de parking sauvage en forêt, absence de gestion des eaux de parking avec risque de ruissellement directement ou indirectement vers la forêt et la zone de captage, difficulté de valoriser le patrimoine de l'ancien hippodrome et les activités y liées, etc...);

Qu'il résulte du RIE et de l'évaluation appropriée que le projet initial d'extension de la superficie du parking pour accueillir dans le parking principal de 428 à 535 places dans le massif boisé permettrait de rencontrer les besoins en stationnement en période de fréquentation moyenne de la Forêt de Soignes et de haute fréquentation en fonctionnement normal des activités au droit de l'ancien hippodrome et d'assurer ainsi le rôle du site comme porte d'entrée de la forêt de Soignes et sa fonction de pôle d'accueil, comme préconisé par le schéma de structure de la forêt de Soignes;

Que cette extension de superficie ne porte pas atteinte en soi à la valeur historique, esthétique et scientifique du site, eu égard à la valeur limitée de la zone et compte tenu de la présence ancienne du parking et de l'objectif poursuivi de canaliser les promeneurs à distance du cœur du massif forestier;

Que l'abattage des arbres que cela induirait dans la zone boisée située à l'ouest du parking existant, marginal à l'échelle de la forêt, réduit toutefois l'emprise du massif forestier (d'environ 3.800m² par rapport aux 4.400 ha du massif), alors que la zone boisée concernée, fut-elle de valeur limitée, pourrait avantageusement être aménagée en une lisière qualitative permettant une meilleure transition avec le parking;

Considérant que l'alternative étudiée (alternative 1) d'adapter à la marge l'emprise du parking principal existant, notamment au droit de l'entrée du parking ainsi qu'à l'autre extrémité, permettrait le réaménagement du parking avec une capacité théorique de l'ordre de 288 à 360 emplacements;

Que cette alternative présente l'avantage d'avoir un impact paysager réduit, puisqu'elle n'implique pas d'abattage d'arbres supplémentaires; Qu'elle permettrait un aménagement paysager du parking avec des plantations assurant une meilleure intégration au site classé et une recomposition d'une véritable lisière de forêt avec les bénéfices attendus en termes de faune et de flore;

Que cette variante permettrait une plus grande offre de stationnement que la situation existante (240 places); qu'elle est certes moindre que celle envisagée initialement (428 à 535, qui constitue un maximum théorique), mais permet, avec les 70 places de parkings accessoires voisins, de rencontrer de façon satisfaisante les besoins en stationnement résultant du statut du site comme pôle d'entrée et d'accueil de la forêt de Soignes; Qu'elle favorisera à terme un report modal plus important que le projet initial vers les modes de transport alternatifs ce qui s'inscrit dans les objectifs du plan régional de mobilité; Que le risque d'un report de stationnement en voirie doit être mis en balance avec les objectifs de mobilité qui tendent à éviter à court, moyen et/ou long terme le recours systématique à l'usage de la voiture, ce qui passe aussi par une réduction de l'offre en stationnement; Que ces risques feront en outre l'objet de mesures de gestion (voir ci-dessous);

Considérant que le Gouvernement entend suivre les recommandations de l'évaluation des incidences pour les motifs exposés plus avant en retenant l'alternative 1 étudiée et en transcrivant de manière réglementaire les objectifs poursuivis par ces recommandations;

Que cette modification permettra le réaménagement, moyennant quelques adaptations, de la situation existante de fait, acquise antérieurement à son entrée en vigueur, et dont le maintien et le réaménagement se justifient au regard des nouveaux besoins du site de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort et du bon aménagement de cette porte d'accueil de la forêt de Soignes; que moyennant certaines adaptations d'emprise, sans impact significatif supplémentaire sur la lisière de forêt, le plan sera mis en concordance avec les objectifs d'intérêt général développés plus avant;

4. Beperkingen die van toepassing zijn op de gewijzigde bestemmingszones

Overwegende dat de nieuwe gebieden voor voorzieningen van collectief belang of voor openbare diensten en het bosgebied onderworpen zijn aan verscheidene beperkingen op het vlak van bescherming waarmee rekening werd gehouden in de gedeeltelijke wijziging van het GBP;

4.1. Beschermingsbesluit van het gebied

Overwegende dat de nieuwe gebieden voor voorzieningen van collectief belang of voor openbare diensten en het bosgebied zich binnen de perimenter bevinden van het koninklijk besluit van 2 december 1959 houdende bescherming van het geheel gevormd door het Zoniënwoud en het Kapucijnenbos;

Dat deze gebieden onderworpen zijn aan de algemene verbodsbepalingen van artikel 232 van het BWRO aangaande de gevolgen van de bescherming; dat de verbodsbepalingen die vasthangen aan de bescherming op grond van artikel 232 van het BWRO ook van toepassing zijn op een besluit tot wijziging van het GBP, zoals de Raad van State in zijn arrest nr. 188.117 van 20 november 2008 vermeldt;

Dat dient te worden opgemerkt dat het bestaan van een beschermingsbesluit voor een site op zichzelf niet van dien aard is dat het binnen het beschermde gebied verbiedt handelingen te verrichten en werken uit te voeren waarvoor een stedenbouwkundige vergunning vereist is; dat artikel 232 van het BWRO handelingen en werken verbiedt die tot gevolg hebben dat de site de waarde verliest die de bescherming ervan rechtvaardigde of die geen rekening houden met zijn bijzondere behoudsvoorwaarden;

Dat op basis van de analyse van artikel 6 van de wet van 7 augustus 1931 en de omzetting ervan in het Brussels recht, voormelde beperkingen in het beschermingsbesluit geen bijzondere behoudsvoorwaarden vormen in de zin van de artikelen 211, § 2, 214 en 232, 3° van het BWRO, maar een opsomming van de handelingen en werken die enkel toegestaan zijn met de vergunning waarnaar diezelfde bepaling verwijst, d.w.z. een stedenbouwkundige vergunning volgens de huidige wetgeving; Dat hieruit volgt dat het beschermingsbesluit niet leidt tot een principieel verbod op het optrekken van nieuwe bouwwerken of de wijziging van bestaande bouwwerken en installaties, zoals de aanleg van de bestaande parking;

Overwegende dat het gedifferentieerde stedenbouwkundige voorschrift en de wijzigingen in gebiedsindeling die voortvloeien uit het ontwerp tot wijziging van het GBP in dit geval niet onverenigbaar zijn met artikel 232 van het BWRO, aangezien zij in het geval van het beschermde landschap van het Zoniënwoud geen afbreuk doen aan een van de belangen die de bescherming van dit landschap rechtvaardigen;

Dat het koninklijk besluit van 2 december 1959 het geheel gevormd door het Zoniënwoud en het Kapucijnenbos beschermt als landschap om zijn wetenschappelijke, esthetische en historische waarde, maar niet nader bepaalt welke belangen qua erfgoed de bescherming van het gebied rechtvaardigen;

Dat het voorstel tot bescherming dat uitgaat van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen van 25 maart 1955 vermeldt dat de bescherming bedoeld is om "het Zoniënwoud als nationaal opmerkelijk natuurgebied te beschermen tegen alle ingrepen die zijn uitzicht, fraaie indeling of omvang zouden kunnen aantasten";

Dat het gebied waarin de bestaande hoofdparking van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde zich bevindt, reeds - volledig of gedeeltelijk - als dusdanig wordt gebruikt sinds 1922 en in 1959 werd beschermd; Dat dit gebied ongetwijfeld uiteenlopende veranderingen heeft ondergaan in de loop van de jaren, zoals onder meer het verdwijnen van bepaalde bomen en de bijhorende uitbreiding van de parkeermogelijkheden; Dat het ontwerpplan ook bepaalde grenzen van de bestaande parking aanpast om onder meer een klein gedeelte aan zijkant van de hippodroom niet in aanmerking te nemen en om aan de overzijde, ter hoogte van de ingang, de parking uit te breiden in een gebied van geringe waarde (invasieve soort - Japanse duizendknoop);

Dat deze ontwikkelingen die in de gedeeltelijke wijziging van het plan worden bekrachtigd, door hun beperkte omvang op schaal van het Zoniënwoud en hun inplanting langs historische infrastructuur die zich binnen de beschermde perimenter (hippodroom) bevinden, als dusdanig geen afbreuk doen aan het wetenschappelijk, esthetisch en historisch belang van het beschermde landschap van het Zoniënwoud; Dat de voorgestelde wijziging bovendien geen gevolgen heeft voor het behoud van de aanwezige, opmerkelijke bomen en dus de aanbevelingen van het MER volgt;

Dat een heringerichte parking binnen de perimenter van de bestaande parking, met aanpassingen aan de rand ervan, ook voordelen heeft voor het in stand houden van de belangen die gevrijwaard zijn door de bescherming; Dat de wandelaars over een hoogwaardige parking kunnen beschikken aan de toegangspoort van het beschermde gebied zal er tevens toe bijdragen dat de wandelaars vlotter door dit stuk bos

4. Contraintes applicables aux zones d'affectation modifiées

Considérant que les nouvelles zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public et zone forestière sont soumises à différentes contraintes de protection dont il a été tenu compte dans la modification partielle du PRAS ;

4.1. Arrêté de classement du site

Considérant que les nouvelles zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public et zone forestière sont situées dans le périmètre de l'arrêté royal du 2 décembre 1959 portant classement comme site de l'ensemble formé par la Forêt de Soignes et le Bois des Capucins ;

Qu'elles sont soumises aux interdictions générales imposées par l'article 232 du CoBAT relatif aux effets du classement ; que les interdictions qui s'attachent au classement en vertu de l'article 232 du CoBAT s'appliquent également à un arrêté de modification du PRAS, comme l'a rappelé le Conseil d'Etat dans un arrêt n° 188.117 du 20 novembre 2008 ;

Qu'il convient de rappeler que l'existence d'un arrêté de classement d'un site n'est pas, en soi, de nature à interdire, dans le périmètre protégé, l'accomplissement d'actes et travaux soumis à permis d'urbanisme ; que l'article 232 du CoBAT comme l'interdiction des actes et travaux qui auraient notamment pour conséquence de faire perdre au site l'intérêt qui a justifié son classement ou qui méconnaîtraient ses conditions particulières de conservation ;

Que sur la base de l'analyse de l'article 6 de la loi du 7 août 1931 et de sa traduction en droit bruxellois, les restrictions précitées dans l'arrêté de classement ne constituent pas des conditions particulières de conservation au sens des articles 211, § 2, 214 et 232, 3° du CoBAT, mais une énumération des actes et travaux qui ne peuvent être exécutés que moyennant l'autorisation visée par cette même disposition, soit un permis d'urbanisme dans l'état de la législation actuelle ; Qu'il en résulte que l'arrêté de classement n'induit pas une interdiction de principe de consentir l'érection de constructions nouvelles ou la modification des constructions et installations existantes, tel que l'aménagement du parking existant ;

Considérant qu'en l'espèce, les changements de zonage et la prescription différenciée découlant du projet de modification du PRAS ne sont pas incompatibles avec l'article 232 du CoBAT, en ce qu'ils ne font pas perdre au site classé de la Forêt de Soignes l'un des intérêts ayant justifiés le classement de ce site ;

Que l'arrêté royal du 2 décembre 1959 classe comme site l'ensemble formé par la Forêt de Soignes et le Bois des Capucins en raison de sa valeur historique, esthétique et scientifique, mais ne précise pas davantage les intérêts patrimoniaux ayant justifiés le classement du site ;

Que la proposition de classement formulée par la Commission royale des monuments et des sites le 25 mars 1955 précise que le classement vise à « protéger cette réserve naturelle et nationale admirable que constitue la forêt de Soignes contre toute entreprise susceptible d'altérer son caractère, sa belle ordonnance ou de réduire son étendue » ;

Que la zone dans laquelle se situe le parking principal existant de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort était déjà utilisée, en tout ou en partie, comme telle depuis au moins 1922 lors du classement intervenu en 1959 ; Que cette zone a certes connu des évolutions en sens divers, avec notamment la disparition de certains arbres au fil du temps et avec une extension corrélative des possibilités de parking ; Que de même le projet de plan adapte certaines limites du parking existant pour, d'un côté, exclure une petite partie située du côté de l'hippodrome et pour, du côté opposé, l'étendre au droit de l'accès dans une zone de faible valeur (espèce invasive - renouée du japon) ;

Que ces évolutions que la modification partielle du plan entérine, ne sont pas, en raison de leur ampleur limitée à l'échelle de la forêt de Soignes et de leur localisation le long d'infrastructures historiques établies dans le périmètre classé (hippodrome), de nature à faire perdre au site classé de la forêt de Soignes son intérêt historique, esthétique et scientifique ; Que la modification proposée n'obère en rien non plus la préservation des arbres remarquables subsistants, suivant ainsi les recommandations du RIE ;

Qu'un parking réaménagé dans l'emprise du parking existant, telle qu'adaptée à la marge, présente par ailleurs au regard de la protection des intérêts protégés par le classement, des avantages ; Que la mise à disposition des promeneurs d'un parking qualitatif servant de porte d'entrée au site classé, permettra notamment de mieux canaliser les promeneurs dans cette partie de la forêt et en réduisant ainsi d'une part

kunnen worden geloodst, dat de drukte in de dieper gelegen bosgebieden wordt verlicht en dat het risico op wildparkeren, waartegen de overheid onafgebroken en met verschillende middelen moet optreden om het bosmassief intact te houden, wordt ingeperkt; dat dit een volwaardige landschappelijke inplanting van de parking zal mogelijk maken door de aanplanting van bomen die voor een betere inpassing van de parking in het beschermde landschap zorgen, en dat het MER en de passende beoordeling aanbevelen om bij de herinrichting daadwerkelijk een aangepaste bosrand uit te werken, die momenteel ontbreekt; dat deze eveneens zal toelaten de verplichtingen met betrekking tot beschermingsgebied III voor waterwinning na te leven;

Dat het toekomstige gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten gekoppeld aan een gedifferentieerd stedenbouwkundig voorschrift dat nadrukkelijk de bestemming toestaat van het gebied "voor gebruik als openluchtparking", het behoud van de parking garandeert en tegelijk de kwaliteitsvolle herinrichting ervan mogelijk maakt ten gunste van de rest van het beschermde landschap, rekening houdend met de aanbevelingen in het milieueffectenrapport waarmee bij de uitvoering van het plan rekening zal moeten worden gehouden;

Dat de zone tussen de twee ringen van de site van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde beter zal beschermd worden door middel van voorschriften die gelden voor het toekomstige bosgebied;

Dat de belangen die de bescherming van het landschap rechtvaardigen aldus worden gevrijwaard en in bepaalde opzichten zelfs worden versterkt;

4.1. Aangepast gebied van erfdienstbaarheden langs de randen van bossen en wouden

Overwegende dat het nieuwe gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten verder aan de rest van het bosgebied blijft grenzen; dat het gebied bijgevolg onderworpen is aan het gebied van erfdienstbaarheden langs de randen van bossen en wouden, dat wordt vastgelegd in het bijzonder voorschrift 16 van het GBP dat voorziet in een non-aedificandigebied – grondverharding inbegrepen – tot 60 m vanaf de rand van het bos of het woud, wat onder bepaalde voorwaarden eventueel tot 30 m kan worden beperkt; dat dit voorschrift, onder voorbehoud van de toepassing van de behoudsclausule, de plaatsing van een aangepaste verharding en de nodige aanpassingen voor de aanleg van een openluchtparking die toegankelijk is voor het publiek, verhindert;

Dat het gedifferentieerde stedenbouwkundige voorschrift van het gebied dat geen andere inrichting toestaat dan een openluchtparking "in afwijking van het gebied van erfdienstbaarheden langs de randen van bossen en wouden" de vergunning mogelijk maakt van alle handelingen en werken die nodig zijn voor de aanleg van de enige "openluchtparking voor de gebruikers van het nabijgelegen gebied voor voorzieningen, het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht en het bosgebied" die toegestaan is in het gebied, en dit tot 60 m vanaf de rand van het aangrenzende bosgebied dat in stand wordt gehouden;

Dat alle overige handelingen en werken verboden blijven in deze perimeteer met toepassing van het voornoemde gebied van erfdienstbaarheden langs de randen van bossen en wouden;

3.2. Nabijheid van het Natura 2000-gebied

Overwegende dat het nieuwe gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten zich aan de rand bevindt van station IA1 van de speciale beschermingszone I die werd aangewezen door het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 14 april 2016 tot aanwijzing van het Natura 2000-gebied – BE1000001: "Het Zoniënwoud met bosranden en aangrenzende beboste domeinen en de vallei van de Woluwe – complex Zoniënwoud – Vallei van de Woluwe";

Dat dit station een beschermingszone bevat voor habitatype 9160 (Sub-Atlantische en Midden-Europese wintereikenbossen of eikenhaagbeukenbossen behorend tot het *Carpinion betuli*);

Dat uit de passende beoordeling waarnaar wordt verwezen, blijkt dat het plan de doelstellingen voor het behoud van het (dichtbijgelegen) Natura 2000-gebied niet afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of ontwerpen in gevaar dreigt te brengen;

Dat de passende beoordeling schadebeperkende maatregelen aanbeveelt waarmee rekening zal moeten worden gehouden tijdens de uitvoeringsfase van de gedeeltelijke wijziging van het plan; Dat de perimeteer van het gebied voor voorzieningen, dat hoofdzakelijk het bestaande parkeerterrein inneemt, trouwens werd aangepast langs de rand, zonder dat dit ten koste gaat van de hoogwaardige gebieden;

la pression dans les zones plus profondes de la forêt et, d'autre part, réduit le risque de parkings sauvages disséminés contre lequel les autorités doivent sans cesse lutter par divers dispositifs pour tenter de préserver le massif forestier ; qu'il permettra un véritable aménagement paysager du parking par la plantation d'arbres assurant une meilleure intégration du parking au site classé, sans compter qu'à l'occasion de ce réaménagement, il est recommandé par le RIE et l'évaluation appropriée de prévoir le développement d'une véritable lisière de Forêt adaptée, aujourd'hui manquante ; qu'il permettra également de respecter les obligations associées à la zone III de protection de captages d'eau souterraine ;

Que la nouvelle zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public assortie d'une prescription différenciée autorisant expressément l'affectation de la zone « à l'usage de parking à ciel ouvert » assurera le maintien du parking, tout en permettant son réaménagement qualitatif au profit du reste du site classé, compte tenu des recommandations prévues dans le rapport sur les incidences environnementales dont il y a aura lieu d'avoir égard dans le cadre de la mise en œuvre du plan ;

Que la zone comprise entre les deux anneaux du site de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort verra sa protection renforcée au travers des prescriptions applicables à la future zone forestière ;

Que les intérêts ayant justifié le classement du site seront ainsi préservés, et sous certains aspects renforcés ;

4.1. Zone de servitudes au pourtour des bois et forêts adaptée

Considérant que la nouvelle zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public reste adjacente au reste de la zone forestière maintenue ; qu'elle est par conséquent soumise à la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts établie par la prescription particulière 16 du PRAS, qui prévoit une zone non aedificandi, revêtement du sol compris, sur une profondeur de 60 m à partir de la limite du bois ou de la forêt, pouvant être réduite à 30 m moyennant le respect de certaines conditions ; que, sous réserve de l'application de la clause de sauvegarde, cette prescription empêche la pose d'un revêtement adapté et les aménagements nécessaires à la réalisation d'un parking à ciel ouvert accessible au public ;

Que la prescription différenciée de la zone n'autorisant pas d'aménagement autre qu'un parking à ciel ouvert « en dérogation à la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts » permettra d'autoriser tous les actes et travaux nécessaires à la réalisation du seul « parking à ciel ouvert à destination des usagers de la zone d'équipements, de la zone de sports ou de loisirs de plein air et de la zone forestière adjacentes » admis dans la zone, en ce compris sur une profondeur de 60 m à partir de la limite de la zone forestière voisine maintenue ;

Que tous les autres actes et travaux demeureront interdits dans ce périmètre en application de la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts précitée ;

2.2. Proximité de la zone Natura 2000

Considérant que la nouvelle zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public est située en bordure de la station IA1 de la zone spéciale de conservation I désignée par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 14 avril 2016 portant désignation du site Natura 2000 - BE1000001 : « La Forêt de Soignes avec lisières et domaines boisés avoisinants et la Vallée de la Woluwe - complexe Forêt de Soignes - Vallée de la Woluwe » ;

Que cette station abrite une zone de protection de l'habitat 9160 (chênaies pédonculées ou chênaies charmaies sub-atlantiques et médio-européennes du *Carpinion betuli*) ;

Qu'il résulte de l'évaluation appropriée, à laquelle il est renvoyé, que le plan n'est pas de nature à compromettre les objectifs de conservation du site Natura 2000 situé à proximité, individuellement ou en combinaison avec d'autres plans ou projets ;

Qu'elle préconise des mesures d'atténuation dont il y aura lieu d'avoir égard au stade de la mise en œuvre de la modification partielle du plan ; Que le périmètre de la zone d'équipements, qui recouvre pour l'essentiel, l'emprise du parking existant, a été, pour le surplus, adapté à la marge, sans empiéter sur des zones qualitatives ;

Overwegende dat het nieuwe bosgebied zich in de perimeter van het station IA1 van de voornoemde speciale zone voor natuurbehoud bevindt; dat dit deel van het Natura 2000-gebied geen enkele beschermde habitat omvat; Dat uit de passende beoordeling waarnaar wordt verwezen, blijkt dat het plan de doelstellingen voor het behoud van het (dichtbijgelegen) Natura 2000-gebied niet afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of ontwerpen in gevaar dreigt te brengen;

Overwegende dat uit het voorgaande blijkt dat de gedeeltelijke wijziging van het plan wellicht geen doorslaggevende gevolgen zal hebben voor het betrokken gebied.

4.2. Beschermde waterwingebied van niveau III

Overwegende dat de zone opgenomen is in een beschermd waterwingebied van niveau III;

Dat er geen principieel verbod is op de aanleg van een openluchtparking; dat het MER opmerkt dat de parking in zijn huidige vorm onvoldoende bescherming biedt: tijdens hevige regenbuien stroomt het meeste regenwater af naar de (sterk aangedrukte) parking en wordt het hetzij rechtstreeks, hetzij onrechtstreeks afgevoerd via de Terhulpesteenweg waar de afvoer het regenwater in het woud en in het beschermd waterwingebied loost;

dat het MER, teneinde de grondwaterwinning te beschermen, aanbeveelt om alle lozingen van het regenwater van de parking naar de beschermingszone van de grondwaterwinning te voorkomen; de opvang van regenwater te voorzien via een verharding of een waterdichte laag; het regenwater van de parking te bufferen en te zuiveren voor het insijpelt of afvloeit naar het rioleringsnetwerk langs de Terhulpesteenweg; dat deze maatregelen moeten worden bestudeerd in het kader van de vergunningsaanvragen, na voorafgaand advies van VIVAQUA;

4. Samenvatting van de adviezen en van de bezwaren en opmerkingen die zijn geformuleerd in het kader van het openbaar onderzoek en van de manier waarop de Regering er rekening mee heeft gehouden

Overwegende dat het ontwerp tot gedeeltelijke wijziging van het GBP en zijn MER onderworpen werd aan een openbaar onderzoek op het grondgebied van de gemeentes waarop deze wijziging betrekking heeft, zijnde de gemeentes Elsenne, Ukkel, de Stad Brussel en Watermaal-Bosvoorde;

Dat de perimeter van deze wijziging zich op het grondgebied van de gemeente Ukkel en in de onmiddellijke nabijheid van het grondgebied van de gemeente Elsenne, de Stad Brussel en Watermaal-Bosvoorde bevindt;

6.1 Noodzaak van een gedeeltelijke wijziging van het GBP

Overwegende dat sommige eisers voorstander zijn van de gedeeltelijke wijziging van het GBP;

Dat andere eisers bezwaar maken tegen de inhoud van deze gedeeltelijke wijziging van het GBP, die ertoe strekt wat een bosgebied zou moeten zijn, om te vormen tot een parking, deels gelegen in een non-aedificandigebied, aan de rand van en zelfs in een Natura 2000-gebied, in een gebied met een zeer hoge biologische waarde, in een beschermd landschap met erfgoedwaarden, in een waterwingebied, naast een gewestweg waarvan de maximale capaciteit reeds is overschreden;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat het deel van het bosgebied dat in het kader van de onderhavige gedeeltelijke wijziging van het GBP wordt gewijzigd in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, in feite al tientallen jaren wordt gebruikt als parking met een onmiskenbaar nut; dat deze wijziging tot doel heeft de herinrichting van de bestaande parking binnen de huidige grondinname mogelijk te maken, zonder dat het bosareaal wordt verkleind, zodat de site van de hippodroom haar rol als toegangspoort tot het Zoniënwoud kan vervullen, overeenkomstig de doelstellingen van het GBP, de structuurvisie en het beheersplan van Zoniënwoud; dat de terugtrekking van de grens van het bosgebied een terugtrekking van het non-aedificandigebied impliceert; dat voor het nieuwe gebied voor voorzieningen een nieuw gedifferentieerd voorschrift geldt dat voorziet in een afwijking voor de herinrichting van de parking in het non-aedificandigebied; dat voor de onderhavige wijziging een milieueffectrapport is opgesteld en een passende beoordeling van de milieueffecten ervan op het aangrenzende Natura 2000-gebied is verricht; dat in dit verband de gevolgen van de wijziging op het gebied van biodiversiteit, fauna en flora, gebouwde omgeving, materiële activa en cultureel erfgoed, met inbegrip van architectonisch en archeologisch erfgoed, landschap, water en bodem, mobiliteit en parkeren, enz. werden bestudeerd; dat in dit verband is rekening gehouden met de aanwezigheid van het Natura 2000-gebied en de instandhoudingsdoelstellingen daarvan, met het besluit tot bescherming van het Zoniënwoud, meer bepaald met de beschermingszone van het waterwingebied; dat aan het eind van zijn analyse het MER verscheidene aanbevelingen heeft gedaan die in de onderhavige wijziging van het plan zijn opgenomen; Zo is de grondinname van de nieuwe zone voor voorzieningen bepaald op basis van de door het MER in aanmerking genomen variant 1; dat voorts in het stadium van

Considérant que la nouvelle zone forestière est située dans le périmètre de la station IA1 de la zone spéciale de conservation précitée; que cette partie de zone Natura 2000 n'abrite aucun habitat protégé; Qu'il résulte de l'évaluation appropriée à laquelle il est renvoyé, que le plan n'est pas de nature à compromettre les objectifs de conservation du site Natura 2000 situé à proximité individuellement ou en combinaison avec d'autres plans ou projets;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède, que la modification partielle du plan n'est pas susceptible d'affecter le site concerné de manière significative;

4.2. Zone de protection de captage de niveau III

Considérant que la zone est reprise en zone de protection de captage de niveau III;

Qu'aucune interdiction de principe n'existe quant à l'implantation d'un parking à ciel ouvert; que le RIE observe que le parking en l'état ne permet pas de protection suffisante: la majeure partie des eaux pluviales lors de fortes pluies ruissellent sur le parking (fortement tassé), et s'évacuent, soit directement, soit indirectement via la chaussée de la Hulpe dont l'exutoire déverse les eaux pluviales vers la forêt et la zone de protection de captage;

Que le RIE recommande, afin de protéger les captages, d'éviter tout rejet d'eaux de ruissellement du parking vers la zone de protection de captage; de prévoir la collecte des eaux pluviales via un revêtement ou une couche étanche; de tamponner et épurer les eaux pluviales issues du parking avant rejet par infiltration ou vers le réseau d'égouttage passant le long de la chaussée de la Hulpe; que ces mesures seront étudiées dans le cadre des demandes de permis, après l'avis préalable de VIVAQUA;

3. Synthèse des avis ainsi que des réclamations et observations émises dans le cadre de l'enquête publique et de la façon dont le Gouvernement en a tenu compte

Considérant que le projet de modification partielle du PRAS et son RIE ont été soumis à enquête publique sur le territoire des communes concernées par cette modification, à savoir les communes d'Ixelles, d'Uccle, de la Ville de Bruxelles et de Watermael-Boitsfort;

Que le périmètre de la présente modification est situé sur le territoire de la commune d'Uccle, et à proximité directe du territoire de la commune d'Ixelles, de la Ville de Bruxelles et de Watermael-Boitsfort;

6.1 Nécessité de procéder à la modification partielle du PRAS

Considérant que des réclamants sont favorables à la modification partielle du PRAS;

Que d'autres réclamants s'opposent au contenu de cette modification partielle du PRAS qui a pour objectif de transformer ce qui devrait être une zone forestière en parking, sise en partie dans une zone non aedificandi, en bordure de et même dans une zone Natura 2000, dans une zone de très haute valeur biologique, dans un site classé avec des valeurs patrimoniales, dans une zone de captage d'eau, à côté d'une route régionale dont la capacité maximale est déjà dépassée;

Considérant que le Gouvernement indique que la partie de la zone forestière modifiée en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public dans le cadre de la présente modification partielle du PRAS est affectée, en fait, en parking depuis plusieurs décennies, parking qui a une utilité indéniable; que cette modification a pour but de permettre le réaménagement du parking existant dans son emprise actuelle, sans impliquer de réduction du massif forestier, afin que le site de l'hippodrome puisse jouer son rôle de porte d'entrée de la forêt de Soignes, conformément aux objectifs définis par le PRDD, le schéma de structure de la forêt de Soignes et son plan de gestion; que le recul de la limite de la zone forestière implique un recul de la zone non aedificandi; que la nouvelle zone d'équipements bénéficie d'une nouvelle prescription différenciée prévoyant une dérogation pour le réaménagement du parking en zone non aedificandi; que la présente modification a fait l'objet d'un rapport sur les incidences environnementales ainsi que d'une évaluation appropriée de ses incidences environnementales sur le site Natura 2000 voisin; que dans ce cadre, les incidences de la modification en termes de diversité biologique, faune et flore, environnement bâti, biens matériels et patrimoine culturel en ce compris le patrimoine architectural et archéologique, paysages, eaux et sols, mobilité et stationnement, etc. ont été étudiés; que dans ce cadre, il a été tenu compte de la présence du site Natura 2000 et de ses objectifs de conservation, de l'arrêté de classement de la forêt de Soignes, de la zone de protection de captage d'eau notamment; qu'au terme de son analyse, le RIE a formulé plusieurs recommandations qui ont été intégrées dans la présente modification du plan; ainsi, l'emprise de la nouvelle zone d'équipements a été déterminée sur la base de la variante 1 retenue par le RIE; qu'il devra par ailleurs être tenu compte des autres recommandations qui ne relèvent pas du degré de détail du PRAS au stade des demandes de permis et de leur mise en œuvre; que

de vergunningsaanvragen en de uitvoering daarvan rekening zal moeten worden gehouden met andere aanbevelingen die niet onder het toepassingsgebied van het GBP vallen; dat voor het overige wordt verwezen naar de hieronder en hierboven ontwikkelde overwegingen;

Overwegende dat sommige eisers zich verzetten tegen de gedeeltelijke wijziging van het plan op grond van het feit dat dit een nieuwe fase vormt in het op maat ontrafelen van het GBP om het aan te passen aan een specifiek project zonder globale visie; dat zij eisen dat het GBP wordt geëerbiedigd en dat de huidige voorschriften ervan gehandhaafd blijven;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat de gedeeltelijke wijziging van het GBP tot doel heeft de grafische en letterlijke voorschriften van het GBP binnen een afgebakende perimeter te wijzigen, teneinde een ontwikkeling van de site van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde mogelijk te maken in overeenstemming met de gewestelijke doelstellingen die zijn opgenomen in het GPDO, in de structuurvisie van het Zoniënwoud en in het beheerplan ervan, om deze infrastructuur te bestendigen en een inrichting mogelijk te maken die is aangepast aan de veranderende omstandigheden;

Dat de werkingssfeer van deze wijziging beperkt blijft tot de perimeter in kwestie en niet tot gevolg heeft dat het GBP, waarvan de overige voorschriften van toepassing blijven in het gehele Brusselse Gewest, met inbegrip van de site van de hippodroom, wordt "ontrafeld";

Overwegende dat sommige eisers de dringende noodzaak van deze gedeeltelijke wijziging van het GBP, net nu een ontwerp van globale herziening van het plan wordt bestudeerd, in twijfel trekken; dat zij van mening zijn dat privébelangen een dergelijke dringende noodzaak niet kunnen rechtvaardigen; dat zij verzoeken dat de gedeeltelijke wijziging van het GBP wordt opgenomen in de globale hervorming waarmee onder deze legislatuur een begin is gemaakt;

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat de herontwikkeling van de site van de hippodroom en de ontwikkeling ervan als toegangspoor tot het Zoniënwoud al meer dan 4 jaar is gepland, met name door het GBP;

Dat er geen reden is om deze eenmalige wijziging, die trouwens al lang overwogen wordt (2019), te integreren in de op 23 december 2021 gestarte procedure tot wijziging van het GBP, die een globale herziening van dit plan beoogt, wat meerdere jaren in beslag zal nemen;

Dat het ontbreken van enig vooruitzicht op de herinrichting van een aan de behoeften van het gebied aangepaste parking op korte termijn de bovengenoemde gewestelijke doelstellingen in gevaar zou kunnen brengen, met het risico dat de bouwwerken door leegstand nog meer schade oplopen met als gevolg dat zowel de aanzienlijke overheidsinvesteringen als de sociale en economische voordelen onherroepelijk verloren zouden gaan;

Overwegende dat sommige eisers bezwaar maken tegen de gedeeltelijke wijziging van het plan omdat deze de geloofwaardigheid van andere regelgevende plannen van ruimtelijke ordening aantast;

Dat volgens sommige eisers het ontwerp in strijd is met de verplichting tot vergroening van het binnenrein van huizenblokken en de doelstelling voor de ontwikkeling van groene ruimten en van het groene netwerk van het GPDO;

Dat sommige eisers de overeenstemming van het ontwerp met het gewestelijke mobiliteitsplan GoodMove in twijfel trekken; dat anderen van mening zijn dat het ontwerp in strijd is met de beginselen van het gewestelijke mobiliteitsplan GoodMove;

Dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie van mening is dat de uitbreiding van de parking niet strookt met een aantal doelstellingen van het GPDO ("Het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen") en het GMP Good Move ("De verschuiving van de auto naar andere vervoerswijzen aanmoedigen"), gelet op de goede bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer;

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat de gedeeltelijke wijziging van het GBP in overeenstemming is met de doelstellingen van het GPDO, met name wat betreft de herontwikkeling van de site van de hippodroom; en dit zonder afbreuk te doen aan de doelstellingen voor de ontwikkeling van groene ruimtes en van het groene netwerk van het GPDO, aangezien de wijziging het behoud en de herinrichting van de parking op de site van de hippodroom mogelijk maakt, bijdraagt tot de ontwikkeling van deze site als toegangspoor tot het Zoniënwoud en een reeks negatieve gevolgen voor het Zoniënwoud helpt voorkomen (onbevredigende oplossing voor de ambitie om de toegang tot de meer centrale gebieden van het Zoniënwoud te beperken, geen oplossing voor het risico op wildparkeren in het bos, geen beheer van het regenwater op de parking met het risico op directe of indirecte afvloeiing naar het bos);

pour le surplus, il est renvoyé aux considérations développées ci-après et ci-avant ;

Considérant que des réclamants s'opposent à la modification partielle du plan au motif qu'elle constitue une nouvelle étape dans le détricotage sur mesure du PRAS pour l'adapter à un projet spécifique sans vision globale ; qu'ils demandent le respect du PRAS et du maintien de ses prescriptions actuelles ;

Considérant que le Gouvernement indique que la modification partielle du PRAS a pour but de modifier les prescriptions graphiques et littérales du PRAS dans un périmètre défini, afin notamment de permettre un développement du site de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort conforme aux objectifs régionaux repris au PRDD, au schéma de structure de la forêt de Soignes et dans son plan de gestion, de pérenniser cette infrastructure et en permettre un aménagement adapté et adaptable aux circonstances évolutives ;

Que la portée de cette modification est limitée au périmètre concerné, et n'a pas pour effet de « détricoter » le PRAS, dont les autres prescriptions restent d'application sur l'ensemble du territoire de la région bruxelloise, en ce compris le site de l'hippodrome ;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'urgence de cette modification partielle du PRAS, alors qu'un projet de révision globale du plan est à l'étude ; qu'ils estiment que des intérêts privés ne peuvent justifier une telle urgence ; qu'ils demandent que la modification partielle du PRAS soit intégrée dans sa réforme globale entamée sous cette législature ;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le réaménagement du site de l'hippodrome et son développement en tant que porte d'entrée de la forêt de Soignes est planifié depuis plus de 4 ans par le PRDD notamment ;

Qu'il n'y a aucune raison d'intégrer cette modification ponctuelle, considérée par ailleurs de longue date (2019), avec la procédure de modification du PRAS entamée le 23 décembre 2021, qui vise une révision globale de ce plan, ce qui prendra plusieurs années;

Que l'absence de perspective de réaménagement d'un parking adapté aux besoins du site à bref délai pourrait être de nature à hypothéquer les objectifs régionaux précisés ci avant, avec le risque d'un nouvel abandon préjudiciable des constructions avec comme conséquence que tant les importants investissements publics réalisés que les retombées sociales et économiques pourraient être irrémédiablement perdus ;

Considérant que des réclamants s'opposent à la modification partielle du plan au motif qu'elle porte atteinte à la crédibilité des autres plans d'aménagement du territoire à valeur réglementaire ;

Que des réclamants estiment que le projet contrevient à l'obligation de verdurisation de l'intérieur d'îlot, et à l'objectif de développement des espaces verts et du maillage vert du PRDD ;

Que des réclamants s'interrogent sur la cohérence du projet avec le plan régional de mobilité GoodMove ; que d'autres estiment que le projet contrevient aux principes du plan régional de mobilité GoodMove ;

Que la commission régionale de mobilité juge l'extension du parking en décalage avec certains objectifs du PRDD (« Intensifier l'usage des transports publics ») et du PRM Good Move (« Favoriser un transfert de la voiture vers d'autres modes ») au vu de la bonne desserte du site en transports publics ;

Considérant que le Gouvernement rappelle que la modification partielle du PRAS s'inscrit dans les objectifs du PRDD, notamment en ce qui concerne le redéploiement du site de l'hippodrome ; et ce sans pour autant contreviener à aux objectifs de développement des espaces verts et du maillage vert du PRDD, dès lors que la modification permettra le maintien et le réaménagement du parking du site de l'hippodrome, participera au développement de ce site en tant que porte d'entrée de la forêt de Soignes et empêchera une série de nuisances négatives pour cette dernière (réponse insatisfaisante à l'objectif de limiter l'accès aux zones plus centrales de la forêt de Soignes, absence de réponse au risque de parking sauvage en forêt, absence de gestion des eaux de parking avec risque de ruissellement directement ou indirectement vers la forêt) ;

Dat de verplichting tot instandhouding en verbetering van de vegetale, dan wel minerale, esthetische en landschappelijke kwaliteiten van de binnenterreinen van huizenblokken, als bedoeld in voorschrift 0.6 van het GBP, niet geldt voor de betrokken perimeteer, die geen enkel binnenterrein van een huizenblok omvat;

Dat het MER eraan herinnert dat, volgens gewestelijk mobiliteitsplan GoodMove, tegen 2030 een vermindering van het aantal verplaatsingen met de auto met ongeveer 25 % wordt verwacht en bijgevolg een vermindering van de geraamde parkeerbehoefte, met dien verstande dat deze vermindering evenwel geleidelijk zal verlopen en gepaard zal gaan met inrichtingen ten gunste van het openbaar vervoer en van voetgangers en fietsers; dat het MER aangeeft dat de overeenstemming van de gedeeltelijke wijziging van het GBP met het gewestelijk mobiliteitsplan GoodMove dus afhangt van de toegestane capaciteit van de parking en de toegepaste beheersmethode, rekening houdend met de evolutie van de bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer en de voorzieningen voor voetgangers en fietsers in het Brusselse gewest; dat het vaststelt dat het theoretisch mogelijk is tot 535 parkeerplaatsen in de perimeteer in te richten, en dat de gekozen variant 1 de inrichting van maximaal 360 plaatsen mogelijk maakt, waardoor een grotere modaal wat bijdraagt aan een grotere modale shift naar alternatieve vervoerswijzen ten opzichte van de auto en daarmee ook de doelstellingen van het Gewestelijk Mobiliteitsplan GoodMove ondersteunt, terwijl tegelijkertijd beheersmaatregelen worden voorzien voor het geval dat het terrein door een groter aantal voertuigen wordt bezocht

Overwegende dat sommige eisers van mening zijn dat het ontwerp het recht van de burgers op een gezond milieu schendt;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat voor de gedeeltelijke wijziging een milieueffectenbeoordeling is uitgevoerd; dat in het MER met name de gevolgen van de wijziging voor fauna, flora, microklimaat, luchtkwaliteit, enz. zijn onderzocht, zonder dat daarbij significante gevolgen voor het milieu zijn vastgesteld; dat de gevolgen moeten worden gerelativeerd in het licht van de nagestreefde doelstellingen van gewestelijk belang; dat in het MER aanbevelingen zijn gedaan om deze gevolgen te verminderen; dat de aanbevelingen van het MER die binnen het detailniveau van het GBP vallen, erin zijn opgenomen; dat voor het overige met de overige aanbevelingen rekening zal moeten worden gehouden in het stadium van de vergunningsaanvragen;

6.2. De wijziging van het GBP beantwoordt aan een dwingende noodzaak

Overwegende dat sommige eisers van mening zijn dat de gedeeltelijke wijziging van het GBP een zeer schadelijk precedent vormt dat de geloofwaardigheid van het Regeringswerk onderuit zal halen;

Dat sommige eisers zich verzetten tegen de gedeeltelijke wijziging van het plan omdat deze tot doel heeft een onwettige toestand te bestendigen en de gerechtelijke beslissingen van de Raad van State en de inspanningen van burgers en milieuverenigingen omzeilt;

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat de wettigheid van de bestaande parking erkend is door een op 18 oktober 2018 afgegeven bouwvergunning, op basis van een feitelijke toestand die minstens sinds 1940 bestaat, dat wil zeggen vóór de inwerkingtreding van de organieke wet van 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw; dat die vergunning ondertussen is geannuleerd door het arrest van de Raad van State nr. 253.484 van 8 april 2022; dat de Raad van State in dat arrest de wettigheid van de regelmatig voor 1962 verworven parking niet ter discussie stelt; dat hieraan moet worden toegevoegd dat die parking is aangelegd en uitbaat lang voordat hiervoor een milieuvergunning was vereist krachtens de ordonnantie van 30 juli 1992 houdende de milieuvergunningen;

Dat los van deze vraag de gedeeltelijke wijziging van het GBP noodzakelijk is om te voorzien in een bestemming van de perimeteer in overeenstemming met de gewestelijke doelstellingen van het GPDO en de plannen en strategieën voor het Zoniënwoud; het huidige gebruik van de parking als bosgebied maakt het niet mogelijk de infrastructuur van de parking te bestendigen, en maakt ook geen herinrichting mogelijk die is aangepast en aanpasbaar is aan veranderende omstandigheden, hoewel dit noodzakelijk is opdat de site van de hippodroom haar rol als toegangspoort tot het Zoniënwoud ten volle zou kunnen spelen;

Dat de gedeeltelijke wijziging van het GBP het voorwerp heeft uitgemaakt van een milieueffectenrapport en van een passende beoordeling ervan om iedere aanzienlijke impact op het milieu te voorkomen; dat de aanbevelingen van deze beoordelingen die binnen het detailniveau van het GBP vallen, in de gedeeltelijke wijziging van het GBP zijn opgenomen; dat de overige aanbevelingen zullen moeten worden opgevolgd in het stadium van de vergunningsaanvragen;

Que l'obligation de préservation et d'amélioration des qualités végétales, ensuite, minérales, esthétiques et paysagères des intérieurs d'îlot visée par la prescription 0.6 du PRAS n'est pas applicable au périmètre concerné, qui ne comporte pas d'intérieur d'îlot ;

Que le RIE rappelle que selon plan régional de mobilité GoodMove, une réduction de l'ordre de 25% du nombre de déplacements réalisés en voiture d'ici 2030 est attendue et dès lors, par extension, une réduction du besoin estimé en stationnement, en précisant que cette réduction sera toutefois progressive et accompagnée d'aménagements en faveur des transports en commun et des cyclo-piétons ; que le RIE indique que l'adéquation de la modification partielle du PRAS par rapport au plan régional de mobilité GoodMove est donc fonction de la capacité autorisée du parking et du mode de gestion appliqué, et ce, en tenant compte de l'évolution de la desserte en transports en commun du site et des aménagements cyclo-piétons en région bruxelloise ; qu'il relève qu'il est théoriquement possible d'aménager jusqu'à 535 emplacements de stationnement dans le périmètre, et que la variante 1 retenue permet l'aménagement de 360 emplacements maximum, ce qui favorise un report modal plus important vers les modes alternatifs à la voiture et rencontre donc aussi les objectifs du plan régional de mobilité GoodMove, tout en prévoyant des mesures de gestion en cas de fréquentation du site par un plus grand nombre de véhicules ;

Considérant que des réclamants estiment que le projet porte atteinte au droit des citoyens à un environnement sain ;

Considérant que le Gouvernement indique que la modification partielle a fait l'objet d'une évaluation de ses incidences environnementales ; que le RIE a notamment examiné les incidences de la modification sur la faune, la flore, le microclimat, la qualité de l'air, etc. sans identifier d'incidences sensibles pour l'environnement ; que les incidences doivent être mises en perspective avec les objectifs d'intérêt régional poursuivis ; que le RIE a formulé des recommandations de façon à réduire ces incidences ; que les recommandations du RIE qui relèvent du degré de détail du PRAS y ont été intégrées ; que pour le surplus, il devra être tenu compte des autres recommandations au stade des demandes de permis ;

6.2. La modification du PRAS répond à un besoin impérieux

Considérant que des réclamants estiment que la modification partielle du PRAS constitue un très mauvais précédent qui décrédibiliserait l'action gouvernementale ;

Que des réclamants s'opposent à la modification partielle du plan au motif qu'elle a pour but de pérenniser une situation illégale ; qu'elle contourne les décisions de justice rendues par le Conseil d'Etat et la mobilisation des citoyens et des associations de défense de l'environnement ;

Considérant que le Gouvernement rappelle que la légalité du parking existant a été reconnue par un permis d'urbanisme délivré le 18 octobre 2018, sur la base d'une situation de fait existant depuis au moins 1940, soit avant l'entrée en vigueur de la loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme de 1962 ; qu'entretemps, ce permis a été annulé par l'arrêt du Conseil d'Etat n°253.484 du 8 avril 2022 ; que dans cet arrêt, le Conseil d'Etat ne remet cependant pas en cause la légalité du parking régulièrement acquis avant 1962 ; qu'il convient d'ajouter que ce parking a été aménagé et exploité bien avant qu'un permis d'environnement ne soit requis pour ce faire en application de l'ordonnance du 30 juillet 1992 relative au permis d'environnement ;

Qu'indépendamment de cette question, la modification partielle du PRAS est nécessaire pour prévoir une affectation du périmètre conforme aux objectifs régionaux contenus dans le PRDD et les plans et stratégies pour la forêt de Soignes ; que l'affectation actuelle du parking en zone forestière ne permet pas de pérenniser l'infrastructure du parking ni de prévoir un réaménagement adapté et adaptable aux circonstances évolutives, alors que cela est nécessaire pour que le site de l'hippodrome puisse jouer pleinement son rôle de porte d'entrée de la forêt de Soignes ;

Que la modification partielle du PRAS a fait l'objet d'un rapport sur ses incidences environnementales ainsi que d'une évaluation appropriée de celles-ci, afin d'éviter tout impact significatif sur l'environnement ; que les recommandations formulées à l'issue de ces évaluations qui relèvent du degré de détail du PRAS ont été intégrées dans la modification partielle du PRAS ; que les autres recommandations devront être suivies au stade des demandes de permis ;

Overwegende dat sommige eisers kritiek hebben op de dwingende noodzaak die de Regering aanvoert om de gedeeltelijke wijziging van het plan te rechtvaardigen; dat zij van mening zijn dat het enkel gaat om de wens van de Regering om de bestaande parking te handhaven of zelfs uit te breiden, los van de activiteiten die op de hippodroom worden ontwikkeld; dat zij erop wijzen dat de dwingende noodzaak van de inwoners van Brussel bestaat in het hebben van natuurgebieden zoals het Zoniënwood, en dat inkrimping van het Zoniënwood ten behoeve van automobilisten niet beantwoordt aan een dwingende noodzaak;

Dat sommige eisers van mening zijn dat de reden ter rechtvaardiging van de wijziging van het GBP om de thans illegale bezetting van deze parking in een Natura 2000-gebied te legaliseren, niet kan worden geacht van algemeen belang te zijn;

Overwegende dat de Regering erop wijst dat in het GPDO, de structuurvisie van het Zoniënwood en het beheersplan ervan de site van de hippodroom is aangewezen als gewestelijk recreatie- en documentatiecentrum rond het thema natuur, educatie en ontspanning en als toegangspoort tot het Zoniënwood, waarvoor met name een voldoende aantal kwaliteitsvolle en met groen uitgeruste parkeerplaatsen nodig zijn;

Dat bij gebrek aan een parking de toegang tot de site dermate beperkt zou zijn dat de gewenste ontwikkeling ervan zou worden belemmerd, wat zou resulteren in een reeks ongewenste gevolgen (verschuiving naar vaker en langduriger parkeren op de openbare weg, onbevredigende oplossing voor de ambitie om de toegang tot de meer centrale zones van het Zoniënwood te beperken, geen oplossing voor het risico op wildparkeren in het woud, geen waterbeheer op de parking met het risico op directe of indirecte afvloeiing naar het bos en het winningsgebied, problemen om het erfgoed van de voormalige hippodroom en de bijhorende activiteiten op te waarderen enz.); Dat het ontbreken van parking ertoe zou kunnen leiden dat de gebouwen van de site zouden komen leeg te staan en dat de hierboven verduidelijkte rol van de site als toegangspoort tot het Zoniënwood hierdoor in het gedrang zou komen.

Dat het in het MER gekozen alternatief (variant 1) het mogelijk maakt de bestaande parking binnen de huidige grondinname her in te richten, zonder aantasting van het Natura 2000-gebied en zonder enige kap of vermindering van het bos;

Dat het de overheid niet verboden is rekening te houden met een feitelijke situatie – een parking die al zeer lange tijd in gebruik is en waarvan het behoud gewenst is – om te oordelen dat het reguleren ervan de noodzakelijke juridische zekerheid zal bieden;

Dat het bovendien gerechtvaardigd is om rekening te houden met de parkeerbehoeften, zowel in het kader van het Drohme-project (onafhankelijk daarvan, aangezien de concessiehouder slechts een tijdelijk recht heeft) als met het feit dat de site van de Renbaan andere projecten kan aantrekken, die weliswaar nog onbepaald zijn, maar waarvoor een behoefte aan parkeerplaatsen zeer waarschijnlijk is om de rol van de toegangspoort tot het Zoniënwood te waarborgen in al zijn facetten (educatieve, recreatieve, ontspannende en ludieke activiteiten); en dat het in overweging nemen van deze drie elementen getuigt van goed bestuur en dus niet tegenstrijdig is.

6.2.1 Noodzaak tot herontwikkeling van de site van de hippodroom

Overwegende dat sommige eisers voorstander zijn van de herontwikkeling van de site van de hippodroom;

Dat de stad Brussel de herkwalificatie van de site van de hippodroom als toegangspoort tot het Zoniënwood steunt; dat ze erop aandringt dat een conversie van de site naar een functie voor voorzieningen op termijn zou kunnen worden uitgevoerd;

Dat sommige eisers opmerken dat de site van de hippodroom een prachtige kans biedt voor het gewest op het vlak van bewustmaking en natuurbescherming;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat de gedeeltelijke wijziging van het GBP tot doel heeft de herontwikkeling van de site van de hippodroom te verzekeren opdat het zijn rol als toegangspoort tot het Zoniënwood zou kunnen vervullen, zoals verderop zal worden toegelicht;

Overwegende dat sommige eisers vragen om opheldering te scheppen over de geplande activiteiten op de site van de hippodroom, over de verdeling tussen de publieke en private betrokken partijen en over de aard en de voorwaarden van het opgezette partnerschap;

Dat sommige eisers van mening zijn dat massale recreatieve en feestelijke activiteiten niet verenigbaar zijn met de rust van het bos en zijn bewoners, noch met die van de meeste gebruikers ervan;

Dat zij kritiek hebben op de ontwikkeling van een actief vrijetijdspark met diverse feestelijke activiteiten aan de ingang van het woud, maar zonder enig verband met het woud en ter rechtvaardiging van de inrichting van een grote parking, omdat deze activiteiten niet verenigbaar zijn met de rol van toegangspoort tot het Zoniënwood; de

Considérant que des réclamants critiquent le besoin impérieux invoqué par le Gouvernement pour justifier la modification partielle du plan ; qu'ils estiment qu'il ne s'agit que d'une volonté du Gouvernement de maintenir le parking existant, voire de l'étendre indépendamment des activités développées sur le site de l'hippodrome ; qu'ils relèvent que le besoin impérieux des bruxellois est de disposer de zones naturelles telles que la forêt de Soignes, dont la réduction au profit des automobilistes ne répond pas à un besoin impérieux ;

Que des réclamants estiment que le motif justifiant la modification du PRAS pour légaliser l'occupation à l'heure actuelle illégale de ce parking dans une zone Natura 2000 ne peut être considéré comme un motif d'intérêt public ;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le PRDD, le schéma de structure de la forêt de Soignes et son plan de gestion identifient le site de l'hippodrome comme pôle didactique et récréatif régional sur la thématique de la nature, de l'éducation et de la détente et porte d'accueil de la forêt de Soignes, ce qui requiert notamment suffisamment de parking de qualité et verdurisé ;

Qu'à défaut, l'accessibilité au site serait restreinte d'une manière qui empêcherait le développement souhaité et aurait une série d'incidences non souhaitables (report de stationnement en voirie plus fréquent et plus long, réponse insatisfaisante à l'objectif de limiter l'accès aux zones plus centrales de la forêt de Soignes, absence de réponse au risque de parking sauvage en forêt, absence de gestion des eaux de parking avec risque de ruissellement directement ou indirectement vers la forêt et la zone de captage, difficulté de valoriser le patrimoine de l'ancien hippodrome et les activités y liées, etc...); que l'absence de parking pourrait conduire à un nouvel abandon préjudiciable des constructions du site et compromettre le rôle du site comme porte d'entrée de la forêt de Soignes comme précisé plus avant ;

Que l'alternative retenue par le RIE (variante 1) permet un réaménagement du parking existant dans son emprise actuelle, sans empiéter sur la zone Natura 2000 ni impliquer d'abattage ou de réduction du massif ;

Qu'il n'est pas interdit à l'autorité de tenir compte d'une situation de fait, - un parking utilisé de très longue date et dont le maintien est souhaité - pour estimer que son encadrement apportera la sécurité juridique nécessaire ;

Qu'il est également justifié de tenir compte des besoins en stationnement en ayant égard au projet Drohme, indépendamment de celui-ci (puisque le concessionnaire ne bénéficie que d'un droit temporaire) et aussi au fait que le site de l'hippodrome peut susciter d'autres projets, certes encore indéterminés, mais pour lesquels un besoin en stationnement est plus que probable en vue d'assurer le rôle de porte d'entrée de la forêt de Soignes, dans toutes ses composantes (activités pédagogiques, ludiques, récréatives et de détente) ; que tenir compte de ces trois éléments témoigne d'une bonne administration et n'est donc pas contradictoire ;

6.2.1 Nécessité du redéploiement du site de l'hippodrome

Considérant que des réclamants sont favorables à la réhabilitation du site de l'hippodrome ;

Que la Ville de Bruxelles soutient la requalification du site de l'hippodrome comme porte d'entrée de la Forêt de Soignes ; qu'elle insiste pour qu'une reconversion du site vers une fonction d'équipements puisse être opérée à terme ;

Que des réclamants relèvent que le site de l'hippodrome représente une merveilleuse opportunité pour la Région en termes de sensibilisation et de protection de la nature ;

Considérant que le Gouvernement indique que la modification partielle du PRAS tend à assurer le redéploiement du site de l'hippodrome et à lui permettre de jouer son rôle de porte d'entrée de la forêt de Soignes, comme cela sera précisé plus avant ;

Considérant que des réclamants demandent un éclaircissement des activités projetées sur le site de l'hippodrome ; de la répartition des rôles entre les intervenants publics et privés et de la nature et des termes du partenariat mis en place ;

Que des réclamants estiment que des activités récréatives et festives de masse ne sont pas compatibles avec la quiétude de la forêt ni de ses habitants ni de la plupart de ses utilisateurs ;

Qu'ils critiquent le développement d'un parc de loisirs actifs proposant diverses activités festives à l'entrée de la forêt, mais sans lien avec celle-ci et justifiant l'aménagement d'un vaste parking, au motif que ces activités ne sont pas compatibles avec la porte d'entrée de la forêt de Soignes ; l'organisation d'événements privés sur un site

organisatie van privé-evenementen op een met overheidsgeld gerenoveerde site, een bron van overlast ten nadele van de rust van de omwonenden; de economische en sociale visie van het Drohme-project en de kortetermijnvisies daarop; de aanwezigheid van reclame die in strijd is met de aard van de locatie en de waarde ervan naar beneden haalt; dat zij er tegen zijn dat het Zoniënwoud een plaats voor sportactiviteiten wordt, omdat er al andere plaatsen voor de ontwikkeling van deze activiteiten zijn (stadions, BLOSO-centrum, enz.);

Dat sommige eisers wijzen op de ongunstige adviezen van de KCML in het kader van de aanvragen tot stedenbouwkundige vergunningen met betrekking tot de herontwikkeling van de site van de hippodroom; dat de KCML herinnert aan het standpunt dat zij met betrekking tot de hoofdparking heeft ingenomen in haar gunstig eensluidend advies, met belangrijke voorbehouden, uitgebracht in haar zitting van 4 oktober 2017;

Dat sommige eisers geen vertrouwen hebben in de beheerder van de site van de hippodroom;

Dat sommige eisers vragen dat het project voor de herontwikkeling van de hippodroom opnieuw wordt bekeken in dienst van het Brussels Gewest; dat zij vragen om terug te keren naar de grondslagen van het ontwerp op de site van de hippodroom, namelijk een toegangspoort tot het Zoniënwoud, gekoppeld aan een ruimte voor gezins- en sportactiviteiten; dat zij vragen om de overlast veroorzaakt door de organisatie van grote evenementen op de site zoveel mogelijk te beperken;

Dat sommige eisers vragen dat de renovatie van de site van de hippodroom zou worden voortgezet op een manier die respectvol omgaat met de natuur, erop toeziet dat de site voor iedereen toegankelijk blijft, zonder schade toe te brengen aan het bosgebied, de parkeergelegenheid voor auto's beperkt, rekening houdend met de werkelijke behoeften van de Brusselse bevolking en niet met privébelangen, en met behoud van een uitzonderlijk en kostbaar bosmilieu;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat de gedeeltelijke wijziging niet de volledige site van de hippodroom betreft, maar alleen de hoofdparking en eveneens het gebied tussen de twee ringen van de hippodroom; dat de wijziging tot doel heeft het behoud en de herinrichting van een polyvalente parking mogelijk te maken, namelijk voor de toegang tot het Zoniënwoud en tot de site van de hippodroom, inclusief voor deze laatste in hoofdorde, overeenkomstig de doelstellingen van het GPDO en de plannen en strategieën voor het Zoniënwoud;

Dat de huidige beoogde wijziging tot doel heeft te voldoen aan de huidige en toekomstige behoeften van de gebruikers van het gebied voor voorzieningen, van het recreatiegebied en het bosgebied; dat, hoewel deze behoeften berekend werden met inachtneming van de huidige en toekomstige activiteiten die in dit stadium op de site zijn gepland, de geraamde behoeften het mogelijk maken een projectie te maken van de behoeften los van het DROHME-project, in zijn momenteel geplande configuratie, waardoor de site kan voldoen aan de verschillende doelstellingen die eraan zijn toegekend, met het oog op het vervullen van zijn rol als toegangspoort tot het Zoniënwoud;

Het is belangrijk te herinneren dat het beheerplan voor het Zoniënwoud een uitgebreid activiteitenprogramma definieert, zodat de site volledig de rol van toegangspoort tot het Zoniënwoud kan vervullen die eraan is toegewezen. De site van de renbaan kan dit programma ondersteunen als toegangspoort tot het Zoniënwoud. Dit programma omvat een combinatie van educatieve, recreatieve, ontspannende en speelse activiteiten, gericht op het bevorderen van de natuur, wat de aanwezigheid van voldoende kwalitatieve parkeergelegenheid rechtvaardigt.

Dat de ontwikkeling en het beheer van de site van de hippodroom niettemin buiten het toepassingsgebied van deze wijziging van het GBP vallen;

6.2.2 Noodzaak tot het creëren van een toegangspoort tot het Zoniënwoud, uitgerust met een parking

Overwegende dat sommige eisers voorstander zijn van een gedeeltelijke wijziging van het plan om de parking in overeenstemming te brengen, zodat de site van de Hippodroom van Ukkel-Bosvoorde "zijn rol als toegangspoort tot het Zoniënwoud ten volle kan spelen [en dat] deze ambitie, geleid op de bestaande mobiliteitsoplossingen, de aanwezigheid van een voldoende grote parking impliceert", om de site op te waarderen, want zo niet dreigen alle voordelen van de grote renovatie-investeringen die zijn gebeurd, verloren te gaan;

Dat de stad Brussel de herkwalificatie van de hippodroom als toegangspoort tot het Zoniënwoud ondersteunt, met inbegrip van milieueducatie- en bewustmakingsactiviteiten en onthaalmogelijkheden voor het publiek dat van het bos gebruik wil maken;

Dat de gemeente Ukkel vaststelt dat de parking op deze locatie het mogelijk maakt wandelaars te kanaliseren, het wildparkeren te verminderen en het sport- en recreatiegebied bereikbaar te maken;

réhabilité avec de l'argent public, source de nuisances au détriment de la quiétude des riverains ; la vision économique et sociale du projet Drohme, et ses vues à court terme ; la présence de publicité contraire à la nature du site et dévalorisante pour celui-ci ; qu'ils s'opposent à ce que la forêt de Soignes devienne un lieu d'activités sportives, au motif qu'il existe déjà d'autres lieux pour le développement de ces activités (stades, centre ADEPS, etc.) ;

Que des réclamants relèvent les avis défavorables émis par la CRMS dans le cadre des demandes de permis d'urbanisme relatives au réaménagement du site de l'hippodrome ; que la CRMS rappelle la position exprimée au sujet du parking principale dans son avis conforme favorable sous d'importantes réserves, formulé en sa séance du 4 octobre 2017 ;

Que des réclamants n'ont pas confiance dans le gestionnaire du site de l'hippodrome ;

Que des réclamants demandent que le projet de réhabilitation de l'hippodrome soit repensé au service de la région bruxelloise ; qu'ils demandent de revenir aux fondamentaux du projet sur le site de l'hippodrome, à savoir une entrée de la forêt, associée à un espace d'activités familiales et sportives ; qu'ils demandent de contraindre au maximum les nuisances suscitées par l'organisation d'évènements de grande ampleur sur le site ;

Que des réclamants demandent que la poursuite de la rénovation du site de l'hippodrome puisse se faire dans la continuité des usages respectueux de la nature, tous publics, sans abîmer la zone forestière, en limitant le stationnement automobile, en tenant compte des vrais besoins de la population bruxelloise plus que des intérêts privés, tout en préservant un environnement forestier exceptionnel et précieux ;

Considérant que le Gouvernement indique que la modification partielle ne porte pas sur l'ensemble du site de l'hippodrome mais uniquement sur son parking principal et aussi la zone comprise entre les deux anneaux de l'hippodrome ; qu'elle a pour but de permettre le maintien et le réaménagement d'un parking à usage polyvalent, à savoir tant pour l'accès à la Forêt de Soignes qu'au site de l'hippodrome, en ce compris pour ce dernier à titre principal, conformément aux objectifs du PRDD et des plans et stratégies pour la forêt de Soignes ;

Que la modification actuelle envisagée a pour objectif de rencontrer les besoins actuels et futurs des utilisateurs de la zone d'équipements, de la zone de loisirs et de la zone forestière ; que si ces besoins ont été calculés en tenant compte notamment des activités actuelles et futures planifiées à ce stade sur le site, l'estimation du besoin permet une projection des besoins indépendante du projet DROHME, dans sa configuration telle que planifiée à l'heure actuelle, permettant au site de rencontrer les différents objectifs qui lui ont été assignés, en vue de jouer son rôle de porte d'entrée de la forêt de Soigne ;

Qu'il convient de rappeler que le plan de gestion de la forêt de Soignes définit, pour permettre au site de jouer pleinement le rôle de porte d'entrée de la forêt de Soigne qui lui est assigné, un large programme d'activités que le site de l'hippodrome peut accueillir en tant que porte d'entrée de la forêt de Soignes, à savoir une combinaison d'activités pédagogiques, ludiques, récréatives et de détente, axée sur la mise en valeur de la nature, qui justifie la présence de suffisamment de parking de qualité ;

Que le développement et la gestion du site de l'hippodrome ne relèvent cependant pas de la présente modification du PRAS ;

6.2.2 Nécessité de création d'une porte d'entrée de la Forêt de Soignes équipée d'un parking

Considérant que des réclamants sont favorables à la modification partielle du plan pour mettre en conformité le parking de façon à ce que le site de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort « joue pleinement son rôle de porte d'entrée de la Forêt de Soignes [et que] cette ambition, eu égard aux solutions de mobilité existante, implique la présence d'un parking adéquatement dimensionné », à valoriser le site à peine sinon de perdre tout le bénéfice des importants investissements de rénovation auxquels il a été procédé, faute d'activités ;

Que la Ville de Bruxelles soutient la requalification du site de l'hippodrome comme porte d'entrée de la forêt de Soignes, comprenant des activités d'éducation et de sensibilisation à l'environnement ainsi que l'accueil du public voulant accéder à la forêt;

Que la commune d'Uccle relève que le parking à cet endroit permet de canaliser les promeneurs, de réduire le parking sauvage, de desservir la zone de sports et de loisirs;

Dat sommige eisers juist kritiek hebben op het begrip van een toegangspoort tot het Zoniënwoud en de doelstelling om de bezoekers te centraliseren, terwijl mensen die naar het bos gaan net lawaai, het dicht op elkaar wonen en de overbevolking ontvluchten; dat sommige eisers vragen dat iedereen van de groene ruimten gebruik zou kunnen maken; dat zij erop wijzen dat de geplande parking voor een groot deel van de bevolking ontoegankelijk zal blijven;

Dat sommige eisers vinden dat de toegangspoort tot het Zoniënwoud niet moet bijdragen tot de omliggende economische ontwikkeling, maar alleen tot het behoud van het bos;

Dat sommige eisers van mening zijn dat het argument om een toegangspoort tot het Zoniënwoud te creëren de uitbreiding van de bestaande parking niet rechtvaardigt; dat de geplande parking niet relevant is voor de nagestreefde doelstelling om de toegang tot de site van de hippodroom te verzekeren; dat andere toegangswegen tot de site mogelijk zijn, met name via tramlijn 8, fietspaden, enz.; dat nergens uit kan worden afgeleid dat het succes van deze toegangspoort tot het Zoniënwoud zou afhangen van een parking;

Overwegende dat de gewestelijke ontwikkelingscommissie aanstipt dat het project tegemoetkomt aan de behoefte om een parking aan te leggen om de functie van "toegangspoort tot het Zoniënwoud", zoals bepaald in de Structuurvisie van het Zoniënwoud, te verzekeren.

Overwegende dat de Regering erop wijst dat het GPDO en de plannen en strategieën voor het Zoniënwoud de site van de hippodroom aanwijzen als de toegangspoort tot het Zoniënwoud; dat deze toegangspoort tot doel heeft het recreatieve aanbod aan de rand van het Zoniënwoud in de aangrenzende gebieden voor voorzieningen en voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht, te optimaliseren en tegelijkertijd de ecologische kern en structuur ervan te vrijwaren; dat deze toegangspoort tevens de toegankelijkheid van het bos waarborgt;

Dat, opdat de site van de hippodroom haar rol als toegangspoort tot het Zoniënwoud kan vervullen, de bereikbaarheid ervan via verschillende vervoerswijzen gegarandeerd moet blijven; dat het MER de parkeerbehoefte op de site en de gevolgen van de verschillende alternatieven voor de herinrichting van de parking heeft onderzocht, met name wat betreft de mobiliteit, rekening houdend met de bereikbaarheid van het terrein met het openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen; dat het MER de totale parkeerbehoefte op 470 plaatsen raamt en uiteindelijk kiest voor variant 1 met een maximum van 360 plaatsen, teneinde een grotere modal shift naar alternatieve mobiliteitswijzen aan te moedigen overeenkomstig de doelstellingen van het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move;

6.2.3. Noodzaak om een evenwicht te vinden tussen de op de site aanwezige functies

Overwegende dat sommige eisers van mening zijn dat de redenen voor de gedeeltelijke wijziging van het plan volledig strijdig zijn met het goede gebruik en het respect voor het bos;

Dat sommige eisers van mening zijn dat de amputatie van een oppervlakte van 10.700 m² van het bos een significant impact zal hebben op de aantrekkelijkheid ervan, en de leesbaarheid van het door de hippodroom nagestreefde doel van bescherming en opwaardering van het bos en van de rol van de hippodroom als toegangspoort tot het bos, zal schaden;

Dat sommige eisers vinden dat het bos voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk moet blijven, maar dat de verbetering van de toegang ervan voor auto's niet ten koste mag gaan van het bos zelf;

Dat sommige eisers van mening zijn dat het vernietigen van het bos om een parking aan te leggen om het probleem van de massale toestroom van auto's bij evenementen op de hippodroom op te vangen, een verkeerde oplossing is; dat de parking niet beantwoordt aan de doelstellingen voor de herontwikkeling van de hippodroom;

Dat sommige eisers kritiek hebben op de omvang van de parking, op grond van het feit dat deze meer dient om het actief vrijetijdspark bereikbaar te maken en verder gaat dan de veel beperktere behoeften van een toegangspoort tot het Zoniënwoud; dat de parking de ontwikkeling van activiteiten die geen verband houden met het Zoniënwoud en de toegangspoort tot het bos zal stimuleren en bevorderen;

Dat zij betogen dat de uitbreiding van de parking geen verband houdt met de functie van toegangspoort tot het Zoniënwoud, maar met de organisatie van massa- en feestelijke activiteiten, zonder enig verband met de in het beheerplan van het Zoniënwoud en het GPDO beschreven functies, op de site van de hippodroom, zonder enig collectief belang;

Dat eisers erop wijzen dat in het MER staat dat het "ontwerp toestaat dat de bestaande parking wordt behouden ten behoeve van de omliggende socio-economische activiteiten en gedeeltelijk (<10%) door de gebruikers van het Zoniënwoud"; dat zij van mening zijn dat een toegangspoort tot het Zoniënwoud niet mag bijdragen aan de omliggende economische ontwikkeling, maar alleen aan het behoud van het bos;

Que des réclamants critiquent, au contraire, le concept de porte d'entrée de Soignes et l'objectif de concentration de la population, alors que les personnes qui se rendent dans la forêt recherchent justement à éviter le bruit, la promiscuité et l'entassement ; que des réclamants demandent de permettre à tout le monde de profiter des espaces verts ; qu'ils relèvent que le parking projeté restera inaccessible à une partie importante de la population ;

Que des réclamants estiment que la porte d'entrée de la forêt de Soignes ne doit pas concourir au développement économique environnant, mais uniquement à la préservation de la forêt ;

Que des réclamants estiment que l'argument de création d'une porte d'entrée de la forêt de Soignes ne justifie pas l'extension du parking existant ; que le parking projeté n'est pas pertinent par rapport à l'objectif poursuivi d'assurer l'accès du site de l'hippodrome ; que d'autres moyens d'accès au site sont possibles, notamment via la ligne de tram 8, les pistes cyclables, etc. ; que rien ne permet d'affirmer que le succès de cette porte d'entrée soit lié à un parking ;

Considérant que la commission régionale de développement relève que le projet rencontre le besoin de création d'un parking pour assurer sa fonction de « Porte d'entrée de la forêt de Soignes » telle que définie dans le Schéma de structure de la forêt de Soignes ;

Considérant que le Gouvernement indique que le PRDD et les plans et stratégies pour la forêt de Soignes identifient le site de l'hippodrome comme porte d'entrée de la forêt de Soignes ; que cette porte a pour but d'optimiser, dans la zone d'équipements attenante et la zone de sports ou de loisirs en plein air voisine, l'offre récréative en bordure de la forêt de Soignes tout en assurant la sauvegarde de son noyau et sa structure écologiques ; que cette porte garantit par ailleurs l'accessibilité de la forêt ;

Que pour que le site de l'hippodrome puisse jouer son rôle de porte d'entrée de la forêt de Soignes, il convient de garantir son accessibilité par différents modes de transport ; que le RIE a examiné le besoin en stationnement sur le site et les incidences des différentes alternatives de réaménagement du parking, notamment en termes de mobilité et ce en tenant compte de l'accessibilité du site en transports en commun et aux modes actifs ; que le RIE estime le besoin en stationnement global à 470 emplacements et retient en définitive la variante 1 avec 360 emplacements maximum, de façon à favoriser un report modal plus important vers les modes alternatifs de mobilité conformément aux objectifs du plan régional de mobilité GoodMove ;

6.2.3. Nécessité de trouver un équilibre entre les fonctions présentes sur le site

Considérant que des réclamants estiment que les motivations de la modification partielle du plan sont totalement étrangères au bon usage et au respect de la forêt ;

Que des réclamants estiment que l'amputation d'une zone de 10.700 m² de la forêt sera significative pour l'attractivité de celle-ci, et nuira à la lisibilité de l'objectif de protection et de valorisation de la forêt poursuivi par le site de l'hippodrome ainsi qu'à son rôle de porte d'entrée ;

Que des réclamants estiment que la forêt doit rester un lieu accessible au plus grand nombre, mais que l'amélioration de son accès aux voitures ne peut se faire au détriment de la forêt elle-même ;

Que des réclamants estiment que massacrer la forêt pour créer un parking destiné à remédier au problème d'invasion des automobilistes lors de l'organisation d'événements sur le site de l'hippodrome est une fausse solution ; que le parking ne répond pas aux objectifs de réaménagement du site de l'hippodrome ;

Que des réclamants critiquent l'ampleur du parking, au motif qu'il desservira davantage le parc de loisirs actifs et dépasse les besoins nettement plus limités d'une porte d'entrée de la forêt de Soignes ; qu'il incitera et bénéficiera au développement d'activités n'ayant aucun rapport avec la forêt de Soignes et sa porte d'entrée ;

Qu'ils soutiennent que l'extension du parking n'est pas liée à la fonction de porte d'entrée de la forêt de Soignes, mais à l'organisation d'activités de masse et festives sur le site de l'hippodrome, dont l'intérêt collectif est inexistant, et qui sont sans aucun rapport avec les fonctions décrites dans le Plan de gestion de la Forêt de Soignes et le PRDD ;

Que des réclamants relèvent que le RIE indique que le « projet permet de maintenir le parking existant aux bénéficiaires des activités socio-économiques environnantes et partiellement (<10%) par les usagers de la Forêt de Soignes » ; qu'ils estiment qu'une porte d'entrée de la forêt de Soignes ne doit pas concourir au développement économique environnant, mais uniquement à la préservation de la forêt ;

Dat zij van mening zijn dat de activiteiten die op de hippodroom kunnen worden ontwikkeld, rekening moeten houden met de mogelijkheden die verband houden met de functie van de site, en moeten worden teruggeschroefd ten opzichte van het bestaande parkeer-aanbod; dat het aan de ontwikkelaar van het terrein is om zijn project aan te passen aan het GBP, zonder dat de omvang van de parking wordt herzien;

Dat sommige eisers en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie opmerken dat de Regering voornemens is de parking te handhaven, te herinrichten en uit te breiden, ongeacht het ontwerp dat op de site van de hippodroom wordt ontwikkeld;

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat de site van de hippodroom tussen drie verschillende bestemmingsgebieden ligt: een gebied voor voorzieningen, een gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht en een bosgebied; dat, opdat elk gebied zijn functie als toegangspoort tot het Zoniënwood zou kunnen vervullen, een kwalitatief hoogstaande parking met voldoende capaciteit noodzakelijk is; dat een evenwicht moet worden gevonden tussen de verschillende functies die op de site aanwezig zijn;

Dat de gedeeltelijke wijziging van het GBP overeenkomt met variant 1 van het MER, dat bestaat uit de herinrichting van de bestaande parking binnen de huidige grondinname, zonder dat het bos of het Natura 2000-gebied wordt aangetast of het bos wordt gekapt of verkleind; dat het MER en de passende beoordeling ook aanbevelingen bevatten waarmee rekening moet worden gehouden bij de ontwikkeling van het ontwerp voor de herinrichting van de parking, om te voorkomen dat het bos en het Natura 2000-gebied significante gevolgen ondervinden; dat, om bovengenoemde redenen, met de aanleg van een toegangspoort tot het Zoniënwood aan de verschillende vastgestelde behoeften kan worden voldaan;

Dat de Regering verduidelijkt dat zij een polyvalente parking wenst te behouden, d.w.z. zowel voor de toegang tot het Zoniënwood als voor de behoeften van het gebied voor voorzieningen en het gebied voor sport en vrijetijdsactiviteiten van de site van de hippodroom; dat zij eraan herinnert dat de ontwikkeling van de site van de hippodroom in overeenstemming is met de doelstellingen van het GPDO en de plannen en strategieën voor het Zoniënwood om er een recreatief en educatief centrum aan de rand van het bos van te maken;

Dat zij eraan herinnert dat in het MER de parkeerbehoefte van de site wordt geraamd; dat de behoefte voor bezoekers van het Zoniënwood gemiddeld 50 bijkomende plaatsen ter hoogte van de voormalige hippodroom bedraagt bij een normale bezoeksfrequentie; dat de parkeerbehoefte groter is op dagen dat het Zoniënwood druk bezocht wordt; dat de behoefte voor de activiteiten op de site van de hippodroom 419 plaatsen bedraagt bij normaal bedrijf in perioden met hoge bezoekersaantallen, met dien verstande dat deze uitzonderlijke behoefte bij "aangepast bedrijf" 1000 plaatsen benadert of overschrijdt; dat de globale parkeerbehoefte 470 plaatsen bedraagt; dat echter voor variant 1 is gekozen met maximaal 360 plaatsen, waardoor de parking binnen de huidige grondinname kan worden gehandhaafd en kan worden heringericht om het aantal plaatsen op de site te optimaliseren;

6.3. Mogelijkheid om in plaats van het bosgebied, een gebied voor voorzieningen te creëren om de herinrichting van de parking mogelijk te maken.

Overwegende dat sommige eisers de verenigbaarheid van de parking met het gebied voor voorzieningen en de kwalificatie van de parking als voorziening van collectief belang, in twijfel trekken;

Dat sommige eisers kritiek hebben op het ontbreken van een rechtvaardiging van een zo grote parking in verhouding tot de in een gebied voor voorzieningen toegestane activiteiten;

Dat ze van mening zijn dat een parking met enkele honderden plaatsen, voornamelijk gerechtvaardigd door recreatieve en feestelijke activiteiten, geen voorziening van collectief belang is; dat een parking van een dergelijke omvang niet gericht is op het algemeen belang, noch op het algemeen nut en derhalve niet voldoet aan de eisen van een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten;

Dat sommige eisers aanvoeren dat de aanpassing van het GBP enkel ten dienste staat van het privaats belang van het Drohme-project; dat het volgens hen niet valt uit te sluiten dat het Gewest aanzienlijke schadevergoedingen zal moeten betalen indien het Drohme-project niet zou kunnen worden gerealiseerd; dat de Regering zich reeds verbonden zou hebben om de site vergund te krijgen; dat het GBP louter omwille van private verbintenissen (of minstens de schijn daarvan) zou worden vastgesteld.

Overwegende dat artikel 23 BWRO bepaalt dat het gewestelijk bestemmingsplan van toepassing is op het volledige grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zodat de gronden die eigendom zijn van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest eveneens binnen het toepassingsgebied van het gewestelijk bestemmingsplan vallen.

Qu'ils estiment que les activités qui pourraient se développer sur le site de l'hippodrome doivent s'accommoder des possibilités liées à la fonction du lieu, et être revues à la baisse par rapport à l'offre de stationnement existante ; que c'est au développeur du site d'adapter son projet au PRAS, sans que la taille du parking ne soit revue ;

Que des réclamants et la commission régionale de mobilité relèvent que le gouvernement entend maintenir, réaménager et agrandir le parking quel que soit le projet développé sur le site de l'hippodrome ;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le site de l'hippodrome est à cheval sur trois zones d'affectation distinctes : une zone d'équipements, une zone de sports ou de loisirs en plein air et une zone forestière ; qu'afin de permettre à chaque zone de remplir sa fonction dans le cadre du rôle de porte d'entrée de la forêt de Soignes, un parking de capacité suffisante et qualitatif s'impose ; qu'un équilibre doit être trouvé entre les différentes fonctions présentes sur le site ;

Que la modification partielle du PRAS correspond à la variante 1 retenue par le RIE, qui consiste à réaménager le parking existant dans son emprise actuelle, sans empiéter sur la forêt ou la zone Natura 2000 ni impliquer d'abattage ou de réduction du massif d'arbres ; que le RIE et l'évaluation appropriée formulent par ailleurs des recommandations dont il devra être tenu compte dans l'élaboration du projet de réaménagement du parking, afin d'empêcher tout impact significatif sur la forêt et la zone Natura 2000 ; Que pour les raisons évoquées plus avant, la création d'une portée d'entrée de la Forêt de Soignes permet d'appréhender les différents besoins identifiés ;

Que le Gouvernement précise qu'il souhaite maintenir un parking à usage polyvalent, à savoir tant pour l'accès à la Forêt de Soignes qu'aux besoins de la zone d'équipements et de la zone de sport et loisir du site de l'hippodrome; qu'il rappelle que le développement du site de l'hippodrome s'inscrit dans les objectifs du PRDD et des plans et stratégies de la forêt de Soignes visant à en faire un pôle récréatif et didactique en bordure de la forêt ;

Qu'il rappelle que le RIE a estimé les besoins en stationnement du site ; que le besoin pour les visiteurs de la forêt de Soignes est de 50 emplacements concomitants en moyenne au droit de l'ancien hippodrome en fréquentation normale; que le besoin en stationnement est supérieur les jours de haute fréquentation de la forêt de Soignes ; que le besoin pour les activités du site de l'hippodrome est de 419 emplacements en fonctionnement normal lors des périodes de haute fréquentation, étant précisé que ce besoin approche ou dépasse les 1.000 emplacements en « fonctionnement adapté » exceptionnel ; que le besoin en stationnement global est de 470 emplacements ; que toutefois la variante 1 retenue est de 360 emplacements maximum, ce qui permet de maintenir le parking dans son emprise actuelle et de le réaménager pour optimiser le nombre d'emplacements sur le site ;

6.3. Opportunité de créer une zone d'équipements, en lieu et place de la zone forestière, pour permettre le réaménagement du parking

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la compatibilité du parking avec la zone d'équipements, sur la qualification du parking en tant qu'équipements d'intérêt collectif ;

Que des réclamants critiquent l'absence de justification d'un parking d'une aussi grande envergure au regard des activités admises dans une zone d'équipements ;

Qu'ils estiment qu'un parking de plusieurs centaines de places principalement justifié par des activités récréatives et festives ne constitue pas un équipement d'intérêt collectif ; qu'un parking d'une aussi grande envergure ne vise pas l'intérêt général, pas plus que l'utilité publique et ne répond, dès lors, pas aux exigences d'une zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public ;

Considérant que des réclamants soutiennent que la modification du PRAS ne sert que l'intérêt privé du projet Drohme ; que, selon eux, il n'est pas exclu que la Région de Bruxelles-Capitale doive payer des dommages et intérêts importants si le projet Drohme ne pouvait être réalisé ; que le Gouvernement se serait déjà engagé à obtenir un permis pour le site ; que le PRAS serait modifié uniquement pour des engagements privés (ou du moins l'apparence d'engagements) ;

Considérant que l'article 23 du CoBAT stipule que le plan régional d'affectation du sol s'applique à l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, de sorte que les terrains appartenant à la Région de Bruxelles-Capitale entrent également dans le champ d'application du plan régional d'affectation du sol ;

Dat een planologische regularisatie middels (de wijziging van) een ruimtelijk plan, zoals het gewestelijk bestemmingsplan, niet onwettig is, in zoverre aan het plan een deugdelijke ruimtelijk afweging ten grondslag ligt en deze tot doel heeft het algemeen belang te realiseren, t.i.z. het versterken van de functie van de zone als toegangspoort tot het Zoniënwoud; dat ook de omstandigheid dat een planologisch initiatief mogelijks de belangen van een welbepaald bedrijf, waarvan de activiteiten bovendien kaderen binnen de beoogde doelstellingen, ten goede zou komen, nog niet ipso facto impliceert dat een dergelijk plan onwettig zou zijn; dat de bestemming die in een ruimtelijk plan aan een gebied wordt gegeven onvermijdelijk voordelen en nadelen met zich meebrengt; dat het uitgangspunt moet zijn dat de plannende overheid steeds een afweging maakt van alle relevante aspecten van het plandossier, daarbij oog heeft voor alle in het geding zijnde belangen, en middels het plan een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en een goede ruimtelijke ordening nastreeft.

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat het in het algemeen belang is dat de site van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde wordt voorzien van een parking met voldoende capaciteit en dat deze parking zodanig wordt ontwikkeld dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat eigenaar is van de site, ervoor kan zorgen dat de site gebruikt kan worden door een zo groot mogelijk aantal personen en dat ze haar rol als toegangspoort tot het Zoniënwoud kan vervullen; dat de parking toegankelijk zal zijn voor het publiek, met name voor het publiek dat toegang wil tot het Zoniënwoud en tot de andere activiteiten in de aangrenzende gebieden voor voorzieningen van collectief belang en openbare diensten of voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht; dat ze aldus de toegang tot het Zoniënwoud en tot de activiteiten van de nieuwe toegangspoort ervan zal vergemakkelijken; dat de gedeeltelijke wijziging van het GBP het mogelijk maakt de parking op te nemen in de uitbreiding van het bestaande aangrenzende gebied voor voorzieningen van collectief belang of openbare diensten, gelegen ten oosten van de Renbaanlaan, waarin de belangrijkste voorzieningen van de site van de hippodroom zich bevinden;

Dat, gelet op het voorgaande, de wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen van collectief belang opportuun is, gelet op de functies die aan de parking zijn toegekend en die uitdrukkelijk in de reglementaire voorschriften zijn beschreven.

Overwegende dat sommige eisers zich verzetten tegen de aanleg van dit gebied, tegen de ontwikkeling van verkavelingen van golfwoningen ten koste van het bos, tegen de toevoeging van jeugdherbergen of andere bouwwerken;

Dat sommige eisers verzoeken om de mogelijkheid van woningbouw te beperken tot hetgeen strikt noodzakelijk is voor de exploitatie van de site;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat de wijziging van het bosgebied in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten tot gevolg heeft dat de grens van het bosgebied wordt verschoven, en bijgevolg ook van de grondinname van het gebied van erfdiensbaarheden langs de randen van bossen en wouden vastgesteld door het bijzonder voorschrift 16 van het GBP, die voorziet in een non aedificandigebied – grondverharding inbegrepen – over een diepte tot 60 m vanaf de rand van het bos of het woud, en die onder bepaalde voorwaarden eventueel tot 30 m kan worden beperkt.

Dat het nieuwe gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten onderworpen blijft aan het gebied voor erfdiensbaarheden langs de rand van bossen en wouden, die het uitvoeren van alle handelingen en werken, zoals het oprichten van nieuwe gebouwen, verbiedt;

Dat ze toevoegt dat, om de herinrichting van de bestaande parking volgens de door geselecteerde variant 1 mogelijk te maken, het nieuwe gedifferentieerde bijzondere stedenbouwkundige voorschrift 8.5 enkel de vergunning mogelijk maakt van alle handelingen en werken die nodig zijn voor de aanleg van de enige "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," en dit "in afwijking van het gebied van erfdiensbaarheden langs de randen van bossen en wouden";

Met betrekking tot het effect van de inkrimping van de grondinname van het non-aedificandigebied, geïmpliceerd in variant 1, wordt in opgemerkt dat "de perimetre waarop de schrapping van het non-aedificandigebied betrekking heeft, (...) iets kleiner zal zijn dan in het geval van het ontwerp. Bijgevolg wordt niet verwacht dat de wijziging van de perimete van het non-aedificandigebied een significant effect zal hebben op de bomen van de rand en op de bestaande stedelijke en landschappelijke kenmerken".

Qu'une régularisation planologique au moyen (de la modification) d'un plan de zonage, tel que du plan régional d'affectation du sol, n'est pas illégale, dans la mesure où le plan est basé sur une évaluation spatiale appropriée et l'est en vue de réaliser un but d'intérêt général, à savoir renforcer la fonction de la zone comme porte d'entrée de la forêt de soigne ; que la circonstance qu'une initiative de planification puisse favoriser les intérêts d'une entreprise particulière, dont les activités s'inscrivent de surcroît dans les objectifs recherchés, n'implique pas ipso facto qu'un tel plan soit illégal ; que l'affectation d'une zone dans un plan de zonage comporte inévitablement des avantages et des inconvénients ; que le point de départ doit être que l'autorité de planification pèse toujours tous les aspects pertinents du dossier de planification, tienne compte de tous les intérêts en jeu et s'efforce, par le biais du plan, de parvenir à un développement spatial durable et à un bon aménagement du territoire ;

Considérant que le Gouvernement rappelle qu'il est d'utilité publique que le site de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort soit doté d'un parking d'une capacité suffisante et que celui-ci puisse être aménagé, afin que la Région de Bruxelles-Capitale, qui en est propriétaire puisse assurer la mise à disposition du site au plus large public et lui permettre de jouer son rôle de porte d'entrée de la Forêt de Soignes ; que le parking sera accessible au public, notamment au public souhaitant accéder à la Forêt de Soignes et aux autres activités implantées dans les zones voisines d'équipements d'intérêt collectif et de service public ou de sports ou de loisirs de plein air ; qu'il facilitera ainsi l'accessibilité de la Forêt de Soignes et des activités de son nouveau pôle d'accueil ; que la modification partielle du PRAS permet d'inscrire le parking dans le prolongement de la zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public voisine déjà existante, située à l'est de l'avenue de l'Hippodrome, dans laquelle sont reprises les principales installations du site de l'hippodrome ;

Qu'au vu de ce qui précède, la modification de la zone forestière en zone d'équipements et d'intérêt collectif, est opportune, compte tenu des fonctions qui sont assignées au parking, et qui sont expressément décrites dans les prescriptions réglementaires.

Considérant que des réclamants s'opposent à la construction de cette zone, au développement de lotissement de maisons golffiques au détriment de la forêt, à l'ajout d'auberges de jeunesse ou autres constructions ;

Que des réclamants demandent de limiter la possibilité d'aménagement de logements à ceux strictement nécessaires à l'exploitation du site ;

Considérant que le Gouvernement indique que la modification de la zone forestière en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public a pour effet de reculer la limite de la zone forestière et, par conséquent, l'emprise de la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts établie par la prescription particulière 16 du PRAS, qui prévoit une zone non aedificandi, revêtement du sol compris, sur une profondeur de 60 m à partir de la limite du bois ou de la forêt, pouvant être réduite à 30 m moyennant le respect de certaines conditions ;

Que la nouvelle zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public restera soumise à la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts qui interdit la réalisation de tous actes et travaux, tels que l'érection de nouvelles constructions ;

Qu'il ajoute que de façon à permettre le réaménagement du parking existant selon la variante 1 retenue par le RIE, la nouvelle prescription particulière différenciée 8.5. autorise uniquement les actes et travaux nécessaires à la réalisation du seul « parking à ciel ouvert à destination des usagers de la zone d'équipements, de la zone de sports ou de loisirs de plein air et de la zone forestière adjacentes » et ce « en dérogation à la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts » ;

Qu'en ce qui concerne l'impact du recul de l'emprise de la zone non aedificandi impliqué par la variante 1, le RIE relève que « le périmètre concerné par la suppression de la zone non aedificandi sera (...) un peu moins importante que dans le cas du Projet. Il n'est pas attendu que la modification du périmètre de la zone non aedificandi génère un impact significatif sur les arbres de la lisière ainsi que sur les caractéristiques urbanistiques et paysagères existantes » ;

Dat wat dat betreft op de volgende elementen is gegrond:

"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 Terhulpssesteeuweg (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 Terhulpssesteeuweg. Perceel 40P wordt van de bosrand gescheiden door de bestaande parking. Er bevinden zich dus momenteel gebouwen/inrichtingen/menselijke activiteiten tussen de bosrand en deze percelen;

- De betrokken percelen zijn reeds gedeeltelijk verstedelijkt, waardoor het effect van eventuele nieuwe bebouwing wordt beperkt;

- De percelen in kwestie maken tevens deel uit van een gebied van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing (GCHEWS) bij het GBP. De wijziging van de bestaande feitelijke toestand van de bouwprofielen of van het aanzicht van de gevels die vanaf de voor het publiek toegankelijke ruimten zichtbaar zijn, is onderworpen aan bijzondere voorwaarden met het oog op de bewaring van de culturele, historische of esthetische eigenschappen van het gebied;

- Het gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten (deel van perceel 40P) is volledig opgenomen in het beschermde landschap van het 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 in 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." In het geval van het non-aedificandigebied gold dit (en zal) dit alleen (gelden) 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 bouwwerken op het perceel op de dag van inwerkingtreding van het plan;

- Ter hoogte van deze percelen bevinden zich bouwwerken dicht bij de kadastrale grenzen, waardoor het effect van eventuele nieuwbouw wordt beperkt, aangezien het gebied reeds gedeeltelijk is verstedelijkt. De verkleining van de perimeter van het non-aedificandigebied heeft derhalve een beperkt effect, aangezien de bestaande gebouwen in het woongebied van de rand worden gescheiden door de weg, terwijl die in het bestaande gebied voor voorzieningen:

- opgenomen in de initiële perimeter van 30 m weliswaar met 20% kunnen uitbreiden. Dat blijft echter marginaal gelet op de omvang van de betrokken bouwwerken, met dien verstande dat de beperkingen van het GCHEW en de bescherming van toepassing blijven; binnen de perimeter tussen 30 en 60 m, niet langer onderworpen zijn aan enige beperking van het non-aedificandigebied, maar onderworpen blijven aan de beperkingen van het GCHEW en het beschermingsbesluit.

Bijgevolg wordt niet verwacht dat de wijziging van de perimeter van het non-aedificandigebied een significant effect zal hebben op de bomen van de rand en op de bestaande stedelijke en landschappelijke kenmerken."

Dat alternatief 0.2, gericht op het sluiten van de parking om de aanleg van het bosgebied mogelijk te maken, zou inhouden dat de huidige grondinname van het erfdiensbaarheidsgebied wordt gehandhaafd en dat de bestaande stedenbouwkundige en landschappelijke kenmerken ongetwijfeld beter zouden worden beschermd; dat dit alternatief echter niet is gekozen als redelijkerwijs denkbaar alternatief, omdat daarmee niet kan worden voldaan aan de doelstellingen van het beheersplan voor het Zoniënwood en het structuurplan voor het Zoniënwood met betrekking tot de ontvangst van het publiek, noch aan de parkeerbehoefte door middel van een aan de ingang van het Zoniënwood aangelegde parking;

Dat het onjuist is te beweren dat de milieueffecten van alternatieven 0.1 en 0.2 duidelijk minder zouden zijn dan die van het gekozen alternatief;

Dat de genoemde alternatieven weliswaar aan bepaalde doelstellingen van het beheersplan van het Zoniënwood of het structuurplan daarvan voldoen, maar dit ten koste gaat van andere doelstellingen, waaronder die van het toegangsportaal;

Que le RIE se fonde à cet égard sur les éléments suivants :

« La zone non aedificandi actuellement présente dans une partie du village des parcs de l'ancien hippodrome sera en partie supprimée (parcelle 40P). Il en est de même d'une partie de la zone non aedificandi située dans la zone d'habitations située de l'autre côté de la chaussée de la Hulpe (parcelles 484B et 481C).

Pour rappel, selon le Cahier V du PRAS, la zone non aedificandi vise à, outre protéger les arbres et les constructions, assurer un aménagement en bordure de massif respectant les caractéristiques urbanistiques et paysagères existantes. Etant donné les éléments suivants :

- Les parcelles 484B et 481C sont situées de l'autre côté de la chaussée de La Hulpe. La parcelle 40P est séparée de la lisière forestière par le parking existant. Des constructions/aménagements/activités humaines existent donc actuellement entre la lisière de la forêt et ces parcelles ;

- Les parcelles concernées sont déjà pour partie urbanisées, réduisant l'impact d'une éventuelle nouvelle construction ;

- Les parcelles concernées sont reprises dans une zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (Zichée) au PRAS. La modification de la situation existante de fait des gabarits ou de l'aspect des façades visibles depuis les espaces accessibles au public est subordonnée à des conditions particulières visant à sauvegarder les qualités culturelles, historiques ou esthétiques de la zone ;

- La zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public (partie de la parcelle 40P) est entièrement reprise dans le site classé de la Forêt de Soignes, cadrant tout éventuel projet dans la zone afin de conserver la valeur historique, esthétique et scientifique du massif boisé ;

- Le PRAS mentionne à sa prescription 16 que « L'interdiction de bâtir ne s'applique toutefois pas aux parcelles sur lesquelles des constructions existent au jour de l'entrée en vigueur du plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001. Cependant, toute transformation ou reconstruction de ces constructions existantes entraînant un accroissement supérieur à 20% du volume bâti est soumise à des mesures particulières de publicité. Cet accroissement ne peut permettre de déroger à la limite des 30 mètres. » la zone non aedificandi ne s'appliquait (et ne s'appliquera) stricto sensu dès lors que dans la partie de ces parcelles située à moins de 30 mètres de la zone forestière et pas 60 mètres, du fait de la présence de constructions sur la parcelle au jour de l'entrée en vigueur du plan ;

- Au droit de ces parcelles, des constructions sont situées à proximité des limites cadastrales, réduisant l'impact d'une éventuelle nouvelle construction, la zone étant déjà pour partie urbanisée. La réduction du périmètre de la zone non aedificandi a donc un impact limité étant donné que les constructions existantes situées en zone d'habitation sont séparées de la lisière par la route, tandis que celles dans la zone d'équipements existante :

- reprises dans le périmètre de 30m initial pourront certes s'accroître de 20%, ce qui demeure marginal au vu de la taille des constructions concernées, étant entendu par ailleurs que les contraintes de la Zichée et du classement continuent de s'appliquer ; - reprises dans le périmètre entre 30 et 60m, ne sont plus soumises à aucune limitation de la zone non aedificandi, mais restent soumises aux contraintes de la ZICHEE et de l'arrêté de classement.

Il n'est dès lors pas attendu que la modification du périmètre de la zone non aedificandi génère un impact significatif sur les arbres de la lisière ainsi que sur les caractéristiques urbanistiques et paysagères existantes » ;

Que l'alternative 0.2 visant la fermeture du parking en vue de permettre la réalisation de la zone forestière, impliquerait le maintien de l'emprise actuelle de la zone de servitude et permettrait sans doute d'offrir une protection plus importante des caractéristiques urbanistiques et paysagères existantes ; que cette alternative n'a cependant pas été retenue en tant qu'alternative raisonnablement envisageable au motif qu'elle ne permet pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la forêt de Soignes et du schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, ni de répondre au besoin en stationnement au moyen d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la forêt de Soignes ;

Qu'il est inexact de prétendre que les incidences environnementales des alternatives 0.1 et 0.2 seraient manifestement moindres que celles de l'alternative retenue ;

Qu'en effet, les alternatives en question répondent certes à certains objectifs de plan de gestion de la Forêt de Soignes ou au schéma de structure de celle-ci, mais au détriment d'autres objectifs, dont celui de porte d'accueil ;

Dat de onderhavige wijziging een redelijk evenwicht bereikt tussen deze programmatische doelstellingen, rekening houdend met de specifieke kenmerken van de site, zonder een van deze doelstellingen ter discussie te stellen of de ene boven de andere te laten prevaleren;

Dat bovendien de bosgebieden zoals voormalig vermeld in het GBP sloeg op geen enkele werkelijke situatie, zodat de verwijdering ervan niets verandert aan de feitelijke biologische situatie, terwijl de nieuwe boszone die door dit besluit wordt gecreëerd juridisch zekerheid biedt voor een biologisch waardevolle feitelijke situatie;

Dat weliswaar de ordonnantie inzake natuurbehoud tot doel heeft bij te dragen aan het behoud, de verbetering en het herstel van het natuurlijke milieu; maar dat niet is aangetoond dat dit in het onderhavige geval niet wordt bereikt, gezien de feitelijke situatie, de juridische context en de onderzochte alternatieven, evenals het uiteindelijk gekozen alternatief in het licht van alle doelstellingen voor de site, rekening houdend met de locatie, de specifieke kenmerken, het potentieel, enzovoort.

Overwegende dat sommige eisers herinneren aan het belang van het bosgebied om het recht van de burgers op een gezond milieu te waarborgen; dat zij erop wijzen dat de inwoners van Brussel behoefte hebben aan groene ruimten; dat de periode van de gezondheids crisis het gebrek aan groene ruimten in het Brussels Gewest duidelijk heeft gemaakt; dat zij de overheid verzoeken het goede voorbeeld te geven en deze gelegenheid aan te grijpen om de groene ruimten uit te breiden in plaats van ze weg te nemen;

Dat sommige eisers van mening zijn dat de verschuiving van een bosgebied naar een gebied voor openbare voorzieningen om er een parking aan te leggen, een verkeerd signaal geeft; een signaal dat de bescherming van natuurgebieden, zelfs van zulke emblematische gebieden als het Zoniënwood, veranderlijk is; dat anderen van mening zijn dat het project op milieumoord lijkt;

Dat sommige eisers van mening zijn dat de gedeeltelijke wijziging van het plan een nadelig precedent dreigt te scheppen wat betreft de bescherming van de zogenaamde "zwakke" functies, waaronder natuurgebieden; dat zij evenwel opmerken dat het GBP geen exact beeld geeft van de werkelijkheid, aangezien de feitelijk bestaande parking als bosgebied is aangemerkt;

Dat sommige eisers van mening zijn dat het gedeeltelijk verwijderde bosgebied duidelijk een antwoord is op de wens om het beboste deel in dit gebied te herstellen; dat het bosgebied de sluiting van de bestaande feitelijke parking rechtvaardigde; dat de door dit statuut van het GBP verankerde bescherming van bosgebieden en groene ruimten geenszins kan worden omzeild door een wijziging van deze regelgeving;

Dat sommige eisers bezwaar maken tegen de afbouw van het bosgebied; dat zij verzoeken om het behoud en de uitbreiding ervan;

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat het deel van het bosgebied waarop de wijziging betrekking heeft, ingericht is en in de praktijk gewoonlijk gebruikt wordt als openluchtparking; dat de sporen van een dergelijk gebruik teruggaan tot (ten minste) 1922; dat dit gebied niettemin bij de inwerkingtreding van het GBP in 2001 opnieuw tot bosgebied is verklaard, hoewel het reeds grotendeels boomloos was en tientallen jaren als openluchtparking werd gebruikt;

Dat het behoud van de bestaande parking vandaag noodzakelijk is om te voldoen aan de doelstellingen voor de ontwikkeling van de site zoals bepaald in het GPDO en de sindsdien aangenomen plannen en strategieën voor het Zoniënwood;

Dat in het MER de effecten van deze gedeeltelijke wijziging van het GBP zijn onderzocht; dat in dat verband de alternatieven van de sluiting van de parking om de verwezenlijking van het bosgebied mogelijk te maken (alternatief 0.2) en van het behoud van de bestaande feitelijke toestand (alternatief 0.1) zijn onderzocht; dat deze alternatieven echter niet zijn uitgekozen als redelijkerwijs denkbaar alternatief omdat daarmee niet kan worden voldaan aan de doelstellingen van het beheersplan voor het Zoniënwood en het structuurplan voor het Zoniënwood met betrekking tot de ontvangst van het publiek, noch aan de parkeerbehoefte door middel van een aan de ingang van het Zoniënwood aangelegde parking;

Dat uiteindelijk is gekozen voor het alternatief van de handhaving van de parking en herinrichting daarvan; dat dit gekozen alternatief, wat de gevolgen voor het milieu betreft, niet leidt tot een aanzienlijke vermindering van het recht op een gezond milieu, geen kap van bomen inhoudt waardoor de oppervlakte van het woud wordt verkleind of de wetenschappelijke waarde van het Zoniënwood zou worden aangetast, geen nettoverlies aan biodiversiteit inhoudt en de BAF+-coëfficiënt op 0,4 handhaaft; dat dit gekozen alternatief het bovendien mogelijk maakt de parking door zijn herinrichting beter op te nemen in het landschap, de bescherming van waardevolle bomen te verbeteren, dit gebied zodanig te beplanten dat de biologische diversiteit en de ontwikkeling van een bosrand langs de westelijke grens ervan worden bevorderd; dat de in dit verband geformuleerde aanbevelingen van het MER, die binnen het detailniveau van het GBP vallen, in de onderhavige wijziging zijn verwerkt;

Que la présente modification permet d'atteindre un équilibre raisonnable entre ces objectifs programmatiques, eu égard aux spécificités du site, sans remettre en question l'un ou l'autre ou faire prévaloir l'un sur l'autre ;

Que par ailleurs, la zone forestière qui était prévue au PRAS ne correspondait à aucune réalité, en sorte que sa suppression n'altère en rien la situation biologique concrète, tandis que la nouvelle zone forestière crée par le présent arrêté sécurise juridiquement une situation de fait biologiquement de qualité ;

Que certes, l'ordonnance sur la conservation de la nature vise à contribuer à la conservation, l'amélioration et la restauration du milieu naturel ; qu'il n'est cependant pas établi que tel n'est pas le cas en l'espèce, vu la situation de fait, de droit et des alternatives étudiées et de celle finalement retenue au regard de tous les objectifs retenus pour le site, eu égard à sa localisation, ses spécificités, son potentiel, etc. ;

Considérant que des réclamants rappellent l'importance de la zone forestière pour assurer le droit des citoyens à un environnement sain ; qu'ils relèvent que les Bruxellois ont besoin d'espaces verts ; que la période de crise sanitaire a mis en lumière le manque d'espaces verts en région bruxelloise ; qu'ils demandent que les pouvoirs publics montrent l'exemple et saisissent cette opportunité d'agrandir les espaces verts plutôt que de les supprimer ;

Que des réclamants estiment que le glissement d'une zone forestière en zone d'équipements collectif en vue d'y créer un parking constitue un mauvais signal ; celui d'une protection à géométrie variable des zones naturelles, fussent-elles aussi emblématiques que la Forêt de Soignes ; que d'autres estiment que le projet s'apparente à un écocide ;

Que des réclamants estiment que la modification partielle du plan risque de créer un précédent préjudiciable en matière de protection des fonctions dites « faibles » dont font partie les zones naturelles ; qu'ils relèvent cependant que le PRAS n'a pas été fait à l'image de la réalité puisque le parking existant de fait a été classé comme zone forestière ;

Que des réclamants estiment que la zone forestière partiellement supprimée répondait de toute évidence à une volonté de rétablir la couverture boisée à cet endroit ; qu'elle justifiait la fermeture du parking de fait existant ; que la protection des zones forestières et d'espaces verts consacrée par ce statut du PRAS ne peut en aucun cas être contournée par une modification de cet outil réglementaire ;

Que des réclamants s'opposent à la suppression de la zone forestière ; qu'ils demandent son maintien en l'état et son agrandissement ;

Considérant que le Gouvernement rappelle que la partie de la zone forestière concernée par la modification est aménagée et utilisée habituellement comme parking à ciel ouvert dans les faits ; que les traces d'un tel usage remontent (au moins) jusqu'à 1922 ; que cette zone a néanmoins été reprise en zone forestière dès l'entrée en vigueur du PRAS en 2001 bien qu'elle était déjà largement non arborée et utilisée comme parking à ciel ouvert depuis des décennies ;

Que le maintien du parking existant s'avère aujourd'hui nécessaire pour répondre aux objectifs de développement du site déterminés par le PRDD et des plans et stratégies de la forêt de Soignes adoptés depuis lors ;

Que le RIE a étudié les incidences de la présente modification partielle du PRAS ; que dans ce cadre, il a étudié les alternatives de suppression du parking en vue de permettre la réalisation de la zone forestière (alternative 0.2) et de maintien de la situation existante de fait (alternative 0.1) ; que ces alternatives n'ont cependant pas été retenues en tant qu'alternatives raisonnablement envisageables au motif qu'elles ne permettent pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la forêt de Soignes et du schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, ni de répondre au besoin en stationnement au moyen d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la forêt de Soignes ;

Que l'alternative du maintien du parking et de son réaménagement a été retenue en définitive ; qu'en termes d'incidences sur l'environnement, cette alternative retenue ne génère aucune diminution sensible du droit à un environnement sain, n'implique aucun abattage d'arbre réduisant la superficie du massif ou susceptible de réduire la valeur scientifique de la forêt de Soignes, n'implique aucune perte nette de biodiversité et maintient le coefficient CBS+ à 0,4 ; que par ailleurs cette alternative retenue, tout permet d'assurer une meilleure intégration paysagère du parking au travers de son réaménagement, d'améliorer la protection des arbres remarquables, de planter cette zone de façon à favoriser la diversité biologique et le développement d'une lisière forestière le long de sa limite Ouest ; que les recommandations du RIE formulées à cet égard et qui relèvent du degré de détail du PRAS ont été intégrées dans la présente modification ;

Overwegende dat sommige eisers erop wijzen dat de bosbestemming reeds de ontwikkeling van een bij de bosbestemming behorende parking mogelijk maakt;

Dat dit het bestaan van verschillende kleine parkings aan de rand van het Zoniënwoud reeds mogelijk maakt;

Dat zij hieraan toevoegen dat de locatie Rood Klooster zeer weinig parkeerplaatsen heeft, terwijl dit een zeer drukke toegangspoort tot het bos is;

Overwegende dat de Regering stelt dat bijzonder voorschrift 15 van het GBP het verrichten van handelingen en werken noodzakelijk voor de bestemming van bosgebieden of rechtstreeks aanvullend bij hun ecologische, economische en sociale functie, toelaat; dat de Raad van State in dit geval bij uitspraak nr. 245.641 van 4 oktober 2019 heeft geoordeeld dat de inrichting en het gebruik van de vergunde parking in strijd zijn met artikels 15 en 0.7 van het GBP, aangezien deze parking niet verenigbaar is met het bosgebied en evenmin kan worden aangemerkt als een voorziening die de gebruikelijke bijbehorende aanvulling van het bosgebied vormt; dat arrest nr. 253.484 van 8 april 2022 met betrekking tot een gewijzigde versie van voorgaande vergunning tot hetzelfde oordeel kwam, dat de feitelijke toestand van de parking in overeenstemming dient te worden gebracht met zijn rechtstoestand door middel van deze gedeeltelijke wijziging van het GBP, zodat de parking kan worden gehandhaafd en heringericht overeenkomstig de doelstellingen van het GPDO en de plannen en strategieën voor het Zoniënwoud;

Dat de omvang van de parking in het MER werd onderzocht op basis van de parkeerbehoefte op de site;

Dat de omvang van de parking niet alleen nuttig is voor de wandelaars in het Zoniënwoud, omdat de parking ook gebruikt moet kunnen worden door bezoekers van de aangrenzende gebieden, zodat de site haar rol als toegangspoort tot het Zoniënwoud kan vervullen; dat het MER, na onderzoek van de gevolgen van de verschillende overwogen alternatieven, heeft gekozen voor variant 1, die inhoudt dat de parking op de huidige plaats wordt gehandhaafd en wordt heringericht om er 288 tot 360 plaatsen te creëren;

6.4. De afwijking van het non aedificandigebied langs de rand van bossen en wouden is noodzakelijk om de herinrichting van een openluchtparking mogelijk te maken.

Overwegende dat sommige eisers erop wijzen dat de gedeeltelijke wijziging van het plan in strijd is met voorschrift 16 van het GBP betreffende het gebied voor erfdiensbaarheden langs de rand van bossen en wouden;

Dat sommige eisers kritiek hebben op het ontbreken van de analyse van de gevolgen van het nieuwe voorschrift 8.5 en het precedent dat dit schept;

Dat sommige eisers bezwaar maken tegen de invoering van grote afwijkingen met als enig doel de financiële belangen van de projectontwikkelaar van het Drohme-project bij grootschalige evenementen te dienen;

Dat de gemeente Ukkel vaststelt dat de eenmalige afwijking op het naleven van het gebied van erfdiensbaarheden de realisatie van de parking toelaat tot aan het bosgebied, en dat alle andere werken verboden zijn;

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat de gedeeltelijke wijziging van het GBP een inkrimping impliceert van het gebied van erfdiensbaarheden langs de randen van bossen en wouden, vastgelegd bij bijzonder voorschrift 16 van het GBP, dat van toepassing blijft op het nieuwe gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten; dat het verbod op alle handelingen en werken, zoals het oprichten van nieuwe bouwwerken - grondverharding inbegrepen - van toepassing blijft over een diepte van 60 m vanaf de rand van het bos, die kan worden beperkt tot 30 m indien aan bepaalde voorwaarden is voldaan;

Dat het nieuw gedifferentieerd bijzonder voorschrift 8.5 ook uitdrukkelijk aangeeft dat het een 'afwijking' vormt «van het gebied van erfdiensbaarheden langs de randen van bossen en wouden». Vermits uit de tekst zelf van het nieuw ingevoegde lid blijkt dat de wijziging als afwijking ingrijpt op de algemene regel van artikel 16, is er dan ook geen sprake van een strijdigheid tussen het nieuw gedifferentieerd bijzonder voorschrift 8.5 en de bepalingen van artikel 16.

Dat, om de herinrichting van de bestaande parking volgens de door het MER geselecteerde variant 1 mogelijk te maken, de gedeeltelijke wijziging van het GBP een uitzondering op het bijzondere voorschrift 16 van het GBP invoert, via de toevoeging van een nieuw gedifferentieerd bijzonder voorschrift 8.5 dat enkel de vergunning mogelijk maakt van alle handelingen en werken die nodig zijn voor de aanleg van de enige "openluchtparking voor de gebruikers van het nabijgelegen gebied voor voorzieningen, het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht en het bosgebied" en dit "in afwijking van het gebied van erfdiensbaarheden langs de rand van bossen en wouden" in het nieuwe gebied voor voorzieningen;

Considérant que des réclamants relèvent que l'affectation forestière permet déjà le déploiement d'un parking accessoire à l'affectation forestière ;

Que c'est d'ailleurs ce qui permet déjà l'existence de plusieurs parkings de petites tailles sur les pourtours de la Forêt de Soignes ;

Qu'ils ajoutent que le site du Rouge Cloître ne dispose que de très peu d'emplacements de stationnement alors que cette porte d'entrée de la forêt est très fréquentée ;

Considérant que le Gouvernement indique que la prescription particulière 15 du PRAS autorise la réalisation d'actes et travaux nécessaires à l'affectation des zones forestières ou directement complémentaires à leur fonction écologique, économique et sociale ; qu'en l'espèce, le Conseil d'Etat a jugé dans un arrêt n° 245.641 du 4 octobre 2019 que l'aménagement et l'usage du parking autorisés violent les articles 15 et 0.7 du PRAS, en ce que ce parking n'est pas compatible avec la zone forestière, ni ne peut être qualifié d'équipements constituant le complément usuel et l'accessoire de la zone forestière ; qu'il en a été jugé de même par un arrêt n°253.484 du 8 avril 2022 à propos d'une version amendée du précédent permis, qu'il convient de mettre en cohérence la situation du fait du parking avec sa situation de droit, au travers de la présente modification partielle du PRAS, de façon à permettre le maintien et le réaménagement du parking conformément aux objectifs du PRDD et des plans et stratégies de la forêt de Soignes ;

Que le dimensionnement du parking a été examiné par le RIE sur la base des besoins en stationnement sur le site ;

Que le dimensionnement du parking n'est pas utile aux seuls promeneurs de la forêt de Soignes puisqu'il a vocation à desservir également les visiteurs des zones adjacentes afin que le site puisse jouer son rôle de porte d'accueil de la forêt ; qu'au terme de l'examen des incidences des différentes alternatives envisagées, le RIE a retenu la variante 1 portant sur le maintien du parking dans son emprise actuelle et son réaménagement pour y prévoir de 288 à 360 emplacements ;

6.4. La dérogation à la zone non aedificandi de pourtour des bois est nécessaire pour permettre le réaménagement d'un parking à ciel ouvert

Considérant que des réclamants relèvent que la modification partielle du plan contrevient à la prescription 16 du PRAS relative à la zone de servitudes au pourtour des bois et forêt ;

Que des réclamants critiquent l'absence d'analyse des incidences de la nouvelle prescription 8.5 et du précédent qu'elle crée ;

Que des réclamants s'opposent à l'instauration de dérogations majeures dans le seul but de favoriser les intérêts financiers du développeur du projet Drohme lors d'événements de forte ampleur ;

Que la commune d'Uccle relève que la dérogation ponctuelle au respect de la zone de servitude permet la réalisation du parking jusqu'à la zone forestière, et que tous les autres travaux seront interdits ;

Considérant que le Gouvernement rappelle que la modification partielle du PRAS implique un recul de l'emprise de la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts établie par la prescription particulière 16 du PRAS, qui continue de s'appliquer à la nouvelle zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public ; que l'interdiction de la réalisation de tous actes et travaux, tels que l'érection de nouvelles constructions - revêtement du sol compris, reste d'application sur une profondeur de 60 m à partir de la limite du bois ou de la forêt, pouvant être réduite à 30 m moyennant le respect de certaines conditions ;

Que la nouvelle prescription particulière différenciée 8.5 indique aussi expressément qu'elle constitue une 'dérogation' «à la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts» ; que comme il ressort clairement du texte de la règle elle-même que l'amendement intervient en tant que dérogation à la règle générale de l'article 16, il n'y a pas de conflit entre la nouvelle prescription particulière différenciée 8.5 et les dispositions de l'article 16 ;

Que de façon à permettre le réaménagement du parking existant selon la variante 1 retenue par le RIE, la modification partielle du PRAS instaure une exception à la prescription particulière 16 du PRAS, au travers de l'ajout d'une nouvelle prescription particulière différenciée 8.5, qui autorise uniquement les actes et travaux nécessaires à la réalisation du seul « parking à ciel ouvert à destination des usagers de la zone d'équipements, de la zone de sports ou de loisirs de plein air et de la zone forestière adjacentes » et ce « en dérogation à la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts » dans la nouvelle zone d'équipements ;

Dat het MER de gevolgen van dit nieuwe gedifferentieerde bijzondere voorschrift heeft onderzocht, in die zin dat het de herinrichting van de bestaande parking in afwijking van het gebied van erfdienstbaarheden mogelijk maakt; dat de aanbevelingen van het MER die binnen het detailniveau van het GBP vallen, in deze wijziging zijn verwerkt; dat in de fase van de vergunningaanvraag met de overige aanbevelingen rekening zal moeten worden gehouden;

Dat zij eraan herinnert dat het behoud en de herinrichting van de parking in overeenstemming zijn met de doelstellingen van het GPDO en de plannen en strategieën voor het Zoniënwoud;

6.5. Aanleg van een nieuw bosgebied tussen de twee ringen

Overwegende dat sommige eisers vragen om de groene ruimte te respecteren en voorstander zijn van de wijziging van het gebied voor sport- en vrijetijdsactiviteiten in de open lucht in een bosgebied;

Dat de gemeente Ukkel vaststelt dat de verkleining van het gebied voor sport- en vrijetijdsactiviteiten in de open lucht zal toelaten de druk op het hart van het bos en de kernen met een hoge biologische waarde te beperken; dat de twee bestemmingswijzigingen elkaar compenseren qua oppervlakte, terwijl zij overeenstemmen met de feitelijke toestand;

Dat sommige eisers en de raad voor het leefmilieu kritiek hebben op het argument om de gedeeltelijke schrapping van het bosgebied te compenseren door de aanleg van een nieuw bosgebied tussen de twee ringen van de hippodrome, met het argument dat dit geen echte compensatie is, dat het geen echt positief milieueffect heeft; dat zij kritiek hebben op de koehandel met groene ruimtes in ruil voor toekomstige planologische compensatie;

Dat sommige eisers vragen dat het geschrapte bosgebied wordt gecompenseerd door de herbegroeiing van een parking of doorlaatbaar terrein van 10.000 m²;

Dat zij van mening zijn dat het nieuwe bosgebied de facto reeds een bosgebied is dat als zodanig wordt gebruikt en beheerd; dat de gevraagde compensatie geen verbetering of uitbreiding van de oppervlakte van het Brussels natuurlijk erfgoed inhoudt;

Dat zij erop wijzen dat het nieuwe bosgebied deel uitmaakt van het Natura 2000-gebied en als zodanig reeds beschermd is; dat het reeds bebost is en dat het onmogelijk zou zijn geweest dit reeds als natuur bestemde gebied te wijzigen;

Dat sommige eisers stellen dat het een feit is dat de vernietiging van bosgebied of biodiversiteit niet kan worden gecompenseerd door elders een ander gebied aan te leggen; dat bestaande planten veel meer CO₂ opnemen dan jonge planten; dat het heel lang duurt vooraleer jonge planten hetzelfde rendement opleveren als gekapte planten;

Overwegende dat de gewestelijke ontwikkelingscommissie vaststelt dat de wijziging van het bosgebied ter hoogte van de parking van de site van de hippodrome wordt gecompenseerd door de herbepemming van een deel van het gebied voor sport- en vrijetijdsactiviteiten in de open lucht tussen de twee ringen van de site van de hippodrome tot bosgebied; dat zij deze compensatie passend acht;

Overwegende dat de Regering van mening is dat het creëren van het nieuwe gebied voor voorzieningen gerechtvaardigd is om de reeds genoemde redenen, zonder dat deze noodzakelijkerwijs moet worden gecompenseerd; dat zij erop wijst dat de gedeeltelijke schrapping van het bosgebied geen kap van bomen impliceert en het mogelijk maakt de bescherming van de bestaande waardevolle bomen te waarborgen;

Dat, om de rechtstoestand en de feitelijke toestand van de bestemmingsgebieden van de site van de hippodrome met elkaar in overeenstemming te brengen, het wenselijk is het deel van het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht, dat zich tussen de twee ringen bevindt ten westen van de site van de hippodrome van Ukkel-Bosvoorde, te wijzigen in een bosgebied, en dit om de ambitie als bos van dit gebied te versterken en de non-aedificandigebieden uit te breiden;

Dat de bestemming van dit gebied voor sport- en vrijetijdsactiviteiten in de open lucht het mogelijk heeft gemaakt bepaalde inrichtingen, waaronder bouwwerken, uit te voeren die met de beschermingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied en de bescherming van de site verenigbaar zouden kunnen worden geacht; dat de wijziging in een bosgebied derhalve een betere bescherming biedt aan dit bosgebied en zijn onmiddellijke omgeving, met name door het te beschermen tegen elke poging om het te ontwikkelen; dat de passende milieueffectenbeoordeling van deze gedeeltelijke wijziging van het GBP bevestigt dat de wijziging van de bestemming van het gebied een betere beschermingsstatus biedt voor de aanwezige fauna en flora;

Overwegende dat sommige eisers verzoeken de huidige niet-beboste corridor naar het zuiden te sluiten, om de continuïteit van het bos te waarborgen;

Qu'il indique que le RIE a examiné les incidences de cette nouvelle prescription particulière différenciée, en ce qu'elle permet le réaménagement du parking existant en dérogation à la zone de servitudes ; que les recommandations du RIE relevant du degré de détail du PRAS ont été intégrées dans la présente modification ; qu'il devra être tenu compte des autres recommandations au stade des demandes de permis ;

Qu'il rappelle pour le surplus que le maintien et le réaménagement du parking s'inscrivent dans les objectifs du PRDD et des plans et stratégies de la forêt de Soignes ;

6.5. Création d'une nouvelle zone forestière entre les deux anneaux

Considérant que des réclamants demandent de respecter les espaces verts et sont favorables à la modification de la zone de sports et loisirs en plein air en zone forestière ;

Que la commune d'Uccle relève que la réduction de la zone de sports ou de loisirs en plein air permettra de réduire la pression sur le centre de la forêt et ses noyaux de haute valeur biologique ; que les deux modifications de zonage se compensent en termes de superficie tout en correspondant à la situation de fait ;

Que des réclamants et le Conseil de l'Environnement critiquent l'argument de compensation de la suppression partielle de la zone forestière par la création d'une nouvelle zone forestière entre les deux anneaux de l'hippodrome, au motif qu'il ne s'agit pas d'une réelle compensation, qu'elle n'a pas de véritable impact environnemental positif ; qu'ils critiquent le marchandage des espaces verts au prix d'une compensation planologique future ;

Que des réclamants demandent que la zone forestière supprimée soit compensée par la végétalisation d'une zone de parking ou perméable de 10.000 m² ;

Qu'ils estiment que la nouvelle zone forestière constitue déjà une zone forestière de fait, utilisée et gérée comme telle ; que la compensation vantée ne constitue pas une amélioration ou augmentation de la superficie du patrimoine naturel bruxellois ;

Qu'ils relèvent que la nouvelle zone forestière est reprise en zone Natura 2000 et bénéficie déjà à ce titre d'une protection ; qu'elle est déjà boisée et qu'il aurait été impossible de modifier cet endroit déjà consacré à la nature ;

Que des réclamants exposent qu'il est avéré que la destruction de zone de forêt ou de biodiversité ne peut être compensée en installant une autre zone ailleurs ; que les végétaux existants absorbent bien plus de CO₂ que de jeunes plants ; que le temps de rendement est long pour que les jeunes plants présentent les mêmes avantages que les végétaux abattus ;

Considérant que la commission régionale de développement relève que la modification de la zone forestière au droit du parking du site de l'hippodrome est compensée par la réaffectation d'une partie de la zone de sport ou de loisirs en plein air comprise entre les deux anneaux du site de l'hippodrome en une zone forestière ; qu'elle estime cette compensation opportune ;

Considérant que le Gouvernement estime que la création de la nouvelle zone d'équipements se justifie pour les motifs déjà évoqués ci-avant, sans qu'elle ne doive obligatoirement être compensée ; qu'il rappelle que la suppression partielle de la zone forestière n'implique l'abattage d'aucun arbre et permet d'assurer la protection des arbres remarquables existants ;

Que dans l'optique de mettre en cohérence les situations de droit et de fait des zones d'affectation du site de l'hippodrome, il est opportun de modifier la partie de la zone de sports ou de loisirs de plein air comprise entre les deux anneaux à l'ouest du site de l'hippodrome en une zone forestière, et ce de façon à conforter la vocation forestière de cette zone et d'étendre la zone non aedificandi ;

Que l'affectation de cette zone en zone de sports et loisirs de plein air permettrait d'y réaliser certains aménagements, y compris constructifs, qui auraient pu être réalisés si jugés compatibles avec les objectifs de protection de la zone Natura 2000 et le classement du site ; que la modification en zone forestière protège donc davantage cette zone arborée et son entourage immédiat, en la mettant à l'abri notamment de toute velléité d'aménagement ; que l'évaluation appropriée des incidences environnementales de la présente modification partielle du PRAS confirme que le changement de destination de la zone offre un meilleur statut de protection de la faune et la flore présentes ;

Considérant que des réclamants demandent de refermer le couloir non forestier actuel au sud, pour assurer la continuité de la forêt ;

Overwegende dat de Regering opmerkt dat de eisers deze niet-beboste corridor niet precies aangeven; dat er geen niet-beboste corridor is binnen de perimeter van de onderhavige gedeeltelijke wijziging van het GBP; dat het MER voor het overige de gevolgen van het ontwerp heeft onderzocht, met name op het gebied van biologische diversiteit, fauna en flora; dat het MER aan het eind van zijn analyse geen aanbeveling formuleert met betrekking tot de sluiting van een weg of corridor die het woud zou doorkruisen;

Overwegende dat sommige eisers verzoeken dat voorschrift 16 van het GBP betreffende erfdiensbaarheden langs de randen van bossen en wouden zodanig wordt gewijzigd dat deze zone 120 meter vanaf de bosrand bedraagt voor het tussen de ringen van de hippodroom gelegen gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht.

Overwegende dat de Regering stelt dat de wijziging van het gebied voor sport- en vrijetijdsactiviteiten in de open lucht tussen de twee ringen van de hippodroom in een bosgebied reeds tot gevolg heeft dat de 60 m breedte van het gebied van erfdiensbaarheden langs de rand van bossen en wouden waarin het bijzondere voorschrift van het GBP voorziet, wordt opgeschoven; In de passende milieueffectenbeoordeling van deze gedeeltelijke wijziging van het GPDO wordt opgemerkt dat deze verschuiving van het non aedificandigebied de bouw mogelijkheden in de omgeving vermindert, maar wordt niet aanbevolen de perimeter van dit gebied te vergroten tot 120 m op het naburige, als golfterrein aangewezen gebied voor sport- en vrijetijdsactiviteiten in de open lucht; in de passende beoordeling wordt geconcludeerd dat er geen significante effecten zijn en wordt een aantal verzachtende maatregelen genoemd waarmee in het stadium van de vergunningsaanvragen rekening moet worden gehouden;

6.6. Wijziging van andere bepalingen van het GBP

Overwegende dat de gemeente Ukkel erop wijst dat de oppervlakte van het gebied voor sport[00e2][0080][0090] of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht ongeveer 175.000 m² bedraagt, waarvan het grootste deel niet onder het gebied van erfdiensbaarheden met een diepte van 60 meter valt, aangezien de breedte tussen de twee pistedelen in rechte lijn van de orde van 250 meter is; dat voorschrift 13 van het GBP met betrekking tot het gebied voor sport[00e2][0080][0090] of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht de mogelijkheid biedt om er voorzieningen te bestemmen ten belope van 20% van de oppervlakte van het gebied; dat die mogelijkheid in dit geval 35.000 m² grondinname vertegenwoordigt; dat dat niet in aanmerking werd genomen in de structuurvisie voor het Zoniënwoud van 2008, noch in de milieueffectenstudie van 2017, noch in het masterplan van 2021, noch in de huidige gedeeltelijke wijziging van het GBP en het bijbehoren MER;

Dat de gemeente Ukkel van mening is dat deze mogelijkheid niet kan blijven bestaan, aangezien de ontwikkeling en exploitatie van gebouwen en installaties voor het gebruik van voorzieningen van meerdere tienduizenden m² een te grote impact zouden kunnen hebben op het Natura 2000-gebied, mobiliteits- en parkeerbehoeften zouden hebben waaraan het gebied voortvloeiend uit deze wijziging niet zou kunnen voldoen, zeker omdat in het programma van het ontwerp weinig tot geen rekening gehouden werd met gemotoriseerde verplaatsingen andere dan de personenwagens;

Dat de gemeente Ukkel vraagt dat de voorschriften van het GBP met betrekking tot het terrein van de Renbaan van Ukkel-Bosvoorde dienovereenkomstig worden aangepast; dat zij vraagt dat voorschrift 13 wordt gewijzigd door in lid 6 ervan te preciseren dat de bestemmingsmogelijkheid van voorzieningen wordt beperkt tot voorzieningen voor recreatieve en educatieve vrijetijdsactiviteiten, waarbij de mogelijkheid van nieuwe grondinnames in de zone drastisch wordt beperkt tot veel minder dan 20%; dat de gemeente de volgende tekst voorstelt: "Het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht van de Renbaan van Ukkel-Bosvoorde is ook enkel bestemd voor de voorzieningen voor recreatieve en educatieve vrijetijdsactiviteiten; dat zij daaraan toevoegt dat een alternatief erin zou bestaan die zone niet-bebouwbaar te maken, door de toepassing van het algemene voorschrift 0.9 van het GBP toe te staan (vrijwaringsclausule);

Dat de gemeente Ukkel ook verzoekt om voorschrift 13 aan te vullen met een 7de lid dat luidt als volgt: "De diepte van het gebied van erfdiensbaarheden langs de randen van bossen en wouden wordt opgevoerd tot 120 meter op het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht van het terrein van de renbaan van Ukkel-Bosvoorde", teneinde eventuele bouw mogelijkheden in het gebied voor sport[00e2][0080][0090] of vrijetijdsactiviteiten zo dicht mogelijk bij het gebied voor voorzieningen te situeren, en dat ter compensatie van de onderdrukking van de effecten van de het gebied van erfdiensbaarheden op de parkeerzone;

Dat ze eveneens vraagt om in voorschrift 16 te verduidelijken dat dit gebied van erfdiensbaarheden op 120 meter vanaf de bosrand wordt gebracht voor de oppervlakte van het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht van het GBP in het centrum van de ring van de paardenrenbaan van de hippodroom;

Considérant que le Gouvernement relève que les réclamants n'identifient pas précisément ce couloir non forestier ; qu'il n'existe pas de couloir non forestier dans le périmètre de la présente modification partielle du PRAS ; que pour le surplus, le RIE a procédé à un examen des incidences du projet, notamment en termes de diversité biologique, de faune et de flore ; qu'au terme de son analyse, le RIE ne formule pas de recommandation quant à la fermeture d'une voirie ou d'un couloir qui traverserait le massif forestier ;

Considérant que des réclamants demandent de modifier la prescription 16 du PRAS relative aux zones de servitudes au pourtour des bois et forêts afin de préciser que cette zone est de 120 mètres à compter de la lisière de la forêt pour la zone de sports ou de loisirs en plein air située entre les anneaux de l'hippodrome ;

Considérant que le Gouvernement indique que la modification de la zone de sports et loisirs de plein air comprise entre les deux anneaux de l'hippodrome en zone forestière a déjà pour effet de reculer l'emprise de 60 m de la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts prévue par la prescription particulière du PRAS ; que l'évaluation appropriée des incidences environnementales de la présente modification partielle du PRAS relève que ce déplacement de la zone non aedificandi réduit les possibilités de construction à proximité, sans pour autant préconiser d'augmenter l'emprise de cette zone à 120 m sur la zone de sports et loisirs en plein air voisine affectée en terrain de golf ; que l'évaluation appropriée conclut à l'absence d'impact significatif, et formule plusieurs mesures d'atténuation dont il devra être tenu compte au stade des demandes de permis ;

6.6. Modification d'autres dispositions du PRAS

Considérant que la commune d'Uccle relève que la superficie de la zone de sports ou de loisirs en plein air est de l'ordre de 175.000 m², dont la majeure partie n'est pas soumise à la zone de servitude d'une profondeur de 60 mètres, dès lors que la largeur moyenne entre les deux tronçons de piste en ligne droite est de l'ordre de 250 mètres ; que la prescription 13 PRAS relative à la zone de sports ou de loisirs en plein air permet d'y envisager une affectation d'équipements à raison de 20% de l'emprise de la zone ; que cette possibilité représente en l'espèce 35.000 m² d'emprise au sol ; que cela n'a pas été pris en compte dans le schéma de structure de la forêt de Soignes de 2008, ni par l'étude d'incidences environnementales de 2017, ni par le master plan de 2021, ni dans la présente modification partielle du PRAS et son RIE ;

Que la commune d'Uccle considère que cette possibilité ne peut persister, en ce que le développement et l'exploitation de bâtiments et d'installations à usage d'équipements de plusieurs dizaines de milliers de m² pourraient impacter de manière trop importante la zone Natura 2000, nécessiteraient des besoins en mobilité et stationnement que la zone résultant de la présente modification ne pourrait satisfaire, d'autant que les déplacements motorisés autres qu'en automobile individuelle sont peu envisagés, voire absents du programme du projet ;

Que la commune d'Uccle demande d'adapter les prescriptions du PRAS relatives au site de l'Hippodrome d'Uccle-Boitsfort en conséquence ; qu'elle demande de modifier la prescription 13 en spécifiant dans son 6ème alinéa que la possibilité d'affectation d'équipements est limitée aux seuls équipements de loisirs récréatifs et éducatifs, et en limitant drastiquement et bien en deçà de 20% la possibilité d'établir de nouvelles emprises dans la zone ; qu'elle propose le texte suivant : « la zone de sports ou de loisirs de plein air de l'Hippodrome d'Uccle-Boitsfort est également affectée aux seuls équipements de loisirs récréatifs ou éducatifs » ; qu'elle ajoute qu'une alternative consisterait à rendre cette zone non constructible, en permettant l'application de la prescription générale 0.9 du PRAS (clause de sauvegarde) ;

Que la commune d'Uccle demande également de compléter la prescription 13 par un 7ème alinéa libellé comme suit : « la profondeur de la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts est portée à 120 mètres sur la zone de sports et de loisirs en plein air du site de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort », afin de localiser les éventuelles possibilités constructions en zone de sports ou de loisirs au plus près de la zone d'équipements, et ce en compensation de la suppression des effets de la zone de servitude sur la zone de parking ;

Qu'elle demande aussi qu'il soit précisé dans la prescription 16 que cette zone de servitude est portée à 120 mètres à compter de la lisière de forêt pour la superficie de la zone de sports ou de loisirs de plein air du PRAS au centre de l'anneau de la piste hippique de l'hippodrome ;

Dat zij daaraan toevoegt dat, indien de Regering na afloop van het openbaar onderzoek en de adviezen van de geraadpleegde instanties van oordeel zou zijn dat er nog steeds mag worden gebouwd in de ring van de renbaan, een coherenter en eenvoudiger alternatief erin zou bestaan het gebied voor voorzieningen in de ring, buiten het gebied van erfdiensbaarheden met een diepte van 120 meter, uit te breiden en elke bebouwing in de rest van het gebied voor sport of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht van de renbaan te verbieden;

Dat die optie in voorkomend geval moet worden gemotiveerd in het licht van het MER;

Overwegende dat de Regering akte neemt van de wens van de gemeente Ukkel om het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht van de hippodroom niet-bebouwbaar te maken of het bouwpotentieel ervan drastisch te verminderen;

Dat ze aangeeft dat de huidige gedeeltelijke wijziging van het GBP in die richting gaat, in de zin dat het gebied voor sport[00e2][0080][0090] of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht gedeeltelijk wordt omgevormd tot bosgebied tussen de twee ringen van de piste van de hippodroom, waardoor de aanleg van het gebied sterk wordt beperkt of zelfs onmogelijk wordt gemaakt; dat dit ook een afname van de grondinname van het gebied van erfdiensbaarheden impliceert op de rest van het gebied voor sport[00e2][0080][0090] of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht;

Dat ze opmerkt dat de gevraagde wijziging verder reikt dan de huidige gedeeltelijke wijziging van het GBP; dat het hele gebied voor sport[00e2][0080][0090] of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht, anders dan het nieuwe gebied voor voorzieningen, niet alleen beschermd is maar ook deel uitmaakt van Natura 2000-gebied; dat er in dat verband geen reden is om het ontwikkelingspotentieel van de site van de hippodroom te beperken om ervoor te zorgen dat ze haar rol als toegangspoort tot het Zoniënwoud als onthaal- en activiteitscentrum kan vervullen, met dien verstande dat het ontwikkelingspotentieel strikt wordt omkaderd door het beschermingsbesluit en de doelstellingen van bescherming en behoud van het Natura 2000-gebied; dat die ontwikkeling voorts wordt omkaderd door de indicatieve voorschriften van het GPDO, van de structuurvisie en het beheersplan van het Zoniënwoud, en van het masterplan;

Dat de huidige wijziging van het GBP beperkt blijft tot de aanpassingen die nodig zijn om de ontwikkelingsdoelstellingen van de site te kunnen verwezenlijken, en dat het in dit verband niet nodig is voorschriften 13 en 16 van het GBP te wijzigen;

Overwegende dat de gemeente Ukkel opmerkt dat het nieuwe voorschrift 8.5 zich beperkt tot het in aanmerking nemen van het parkeeraspect dat inherent is aan het projectprogramma voor het terrein, terwijl de bestemming van voorzieningen ook mogelijk blijft in de ring van de piste van de hippodroom;

Dat zij verzoekt voorschrift 8 aan te vullen met een aanvulling 8.6, die als volgt luidt: "Behalve de parking die zich voornamelijk ten westen van het kruispunt van de Renbaanlaan en de Terhulpensesteenweg bevindt, is het gebied voor voorzieningen van de Hippodroom van Ukkel-Bosvoorde bestemd als grootschalige gewestelijke ruimte voor recreatieve en educatieve vrijetijdsactiviteiten die een toegangspoort tot het woud vormt in de zin van het richtplan voor het beheer van het Zoniënwoud. De bestemming als andere woningen dan diegene die samenhangen met de uitbating van het terrein (conciërge, bewaker, ...) is er verboden";

Dat de gemeente eveneens verzoekt de woordenlijst van het GBP te wijzigen om de definitie van voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten aan te vullen door toevoeging van "recreatieve of educatieve vrijetijdsactiviteiten", die als volgt worden omschreven: "Voorzieningen voor recreatieve en educatieve vrijetijdsactiviteiten: terrein of inrichting van collectief belang gericht op de recreatie en vrijetijdsactiviteiten, zoals een speelplein, recreatieweide, golf en minigolf, boomtoppenparcours, zintuiglijk en speels parcours, rustruimte, picknick, ontmoetingen, geleide (thematische) bezoeken in het woud, markten of ruilbeurzen van zaden en planten, tentoonstellingen, dagen van het Zoniënwoud, burgerwetenschappelijke natuurobservatie ("citizenscience"), educatieve en sportieve spelletjes en evenementen, ...";

Dat ze verzoekt de definitie van voorziening van collectief belang of van openbare diensten in de woordenlijst als volgt te wijzigen:

"bouwwerk of installatie bestemd voor de uitvoering van een opdracht van algemeen of openbaar belang, meer bepaald de diensten van de plaatselijke besturen, de gebouwen waarin de parlementaire vergaderingen en hun diensten gehuisvest zijn, de scholen, de culturele, sportieve, sociale en gezondheidsvoorzieningen, de voorzieningen voor recreatieve en/of educatieve vrijetijdsactiviteiten, voor erkende erediensten en lekenmoraal.

Qu'elle ajoute que si le Gouvernement estime, au terme de l'enquête publique et des avis émis par les instances consultées, que la construction reste envisageable dans l'anneau de l'hippodrome, une variante plus cohérente et plus franche consisterait à agrandir la zone d'équipements dans l'anneau, en dehors de la zone de servitude portée à 120 mètres, et à interdire toute construction dans le reste de la zone de sports ou de loisirs de plein air de l'hippodrome ;

Que le cas échéant, il y aurait lieu de motiver cette option à la lumière du RIE ;

Considérant que le Gouvernement prend acte du souhait de la commune d'Uccle de rendre la zone de sports ou de loisirs en plein air de l'hippodrome non constructible, ou d'en réduire drastiquement le potentiel constructible ;

Qu'il indique que la présente modification partielle du PRAS va en ce sens, en ce que la zone de sports ou de loisirs en plein air est partiellement reconvertie en zone forestière entre les deux anneaux de la piste de l'hippodrome, ce qui limite fortement voire empêche la construction de cette zone ; que cela implique également le recul de l'emprise de la zone de servitudes sur le reste de la zone de sports ou de loisirs en plein air ;

Qu'il relève que la modification demandée dépasse le périmètre de la présente modification partielle du PRAS ; qu'à la différence de la nouvelle zone d'équipements, l'ensemble de la zone de sports ou de loisirs en plein air est reprise en zone Natura 2000, en plus d'être classée ; que dans ce contexte, il n'y a pas lieu de limiter le potentiel de développement du site de l'hippodrome afin de s'assurer qu'il puisse jouer son rôle de porte d'entrée de la forêt de Soignes en tant que pôle d'accueil et d'activités, étant entendu que ce potentiel de développement est strictement encadré par l'arrêté de classement et les objectifs de protection et de conservation de la zone Natura 2000 ; que ce développement est par ailleurs encadré par les prescriptions indicatives du PRDD, du schéma de structure et du plan de gestion de la forêt de Soignes, et du Masterplan ;

Que la présente modification du PRAS se limite aux adaptations nécessaires pour permettre la réalisation des objectifs de développement du site, et qu'il n'y a pas lieu de modifier les prescriptions 13 et 16 du PRAS dans ce cadre ;

Considérant que la commune d'Uccle relève que la nouvelle prescription 8.5 se limite à prendre en compte l'aspect du stationnement inhérent au programme du projet pour le site, alors que l'affectation d'équipements reste également possible à l'intérieur de l'anneau de la piste de l'Hippodrome ;

Qu'elle demande que la prescription 8 soit complétée par un complément 8.6 libellé comme suit : « hormis le parking localisé principalement à l'Ouest du débouché de l'avenue de l'hippodrome dans la chaussée de la Hulpe, la zone d'équipements de l'Hippodrome d'Uccle-Boitsfort est affectée en espace de loisirs récréatifs et éducatifs d'envergure régionale qui constitue une porte d'accès à la forêt au sens du schéma directeur de gestion de la forêt de Soignes. L'affectation de logement autre que celui lié à l'exploitation du site (conciërge, gardien ...) y est proscrite » ;

Qu'elle demande également que le glossaire du PRAS soit modifié afin de compléter la définition de la notion d'équipements d'intérêt collectif ou de services publics en y ajoutant « les loisirs récréatifs ou éducatifs » ; définis comme suit : « équipements de loisirs récréatifs et éducatifs : site ou aménagement d'intérêt collectif axé sur la récréation et les loisirs, tels qu'une plaine de jeux, une prairie de détente, un golf ou un minigolf, un parcours de cimes, un parcours sensoriel et ludique, une aire de repos, de pique-nique, de rencontre, de visites guidées (thématiques) dans la forêt, des bourses aux plantes, des expositions, des journées thématiques, des observations de la nature « citizenscience », des jeux et événements éducatifs et sportifs ... » ;

Qu'elle demande de modifier la définition d'équipements d'intérêt collectif ou de service public dans le glossaire comme suit :

« Construction ou installation qui est affectée à l'accomplissement d'une mission d'intérêt général ou public, notamment les services des pouvoirs locaux, les immeubles abritant les assemblées parlementaires et leurs services, les équipements scolaires, culturels, sportifs, sociaux, de santé, de loisirs récréatifs et/ou éducatifs, de culte reconnus et de morale laïque.

Worden eveneens beschouwd als voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, de diplomatieke zendingen, de consulaire beroepsposten van de door België erkende staten, alsmede de vertegenwoordigingen van de gefedereerde of gedecentraliseerde entiteiten van die staten.

Zijn uitgesloten, de lokalen voor het beheer of het bestuur van de andere overheidsdiensten.”;

Overwegende dat de Regering er opnieuw op wijst dat het bouwpotentieel van het gebied voor voorzieningen van het terrein van de hippodroom reeds beperkt is ten gevolge van zijn beschermde status; dat de indicatieve voorschriften in het GPDO, de structuurvisie en beheersplan van het Zoniënwoud, en het masterplan van het terrein de ontwikkeling van het gebied omkaderen en een precies idee geven van de bedoelingen van de gewestelijke instanties ter zake, zonder dat het nodig is voor het gebied nieuwe gedifferentieerde reglementaire voorschriften vast te leggen;

Dat ze eraan herinnert dat de huidige gedeeltelijke wijziging van het GBP alleen betrekking heeft op de periméter bedoeld in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 20 mei 2020 tot inleiding van de procedure om het Gewestelijk Bestemmingsplan deels te wijzigen, om zich te beperken tot de aanpassingen die noodzakelijk zijn om de realisatie van het project voor de herontwikkeling van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde en de verwezenlijking van de ontwikkelingsdoelstellingen van de site mogelijk te maken; dat het niet de bedoeling is de definitie van het algemene begrip “voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten” in de verklarende woordenlijst van het GBP te wijzigen of aan te vullen; dat deze definitie een niet-limitatieve lijst bevat van voorzieningen die kunnen worden aangemerkt als voorzieningen van collectief belang of van openbare dienst, waaronder school-, culturele en sportvoorzieningen;

Overwegende dat de gemeente Ukkel en sommige eisers verzoeken dat een “P”-aanzwijzing wordt toegevoegd aan de locatie van de parking op de bestemmingskaart van het GBP;

Dat sommige eisers zich verzetten tegen de aanleg van een overstap-/randparking met 535 plaatsen aan de noordelijke ingang van het Zoniënwoud;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat de aanzwijzing “P” op de kaart van het GBP overeenkomt met overstapparkings; dat de bestaande parking geen overstapparking is en, om aan de vastgestelde behoeften te voldoen, niet bedoeld is om er een te worden na de herinrichting ervan zoals toegestaan door het nieuwe gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en het nieuwe gedifferentieerde bijzondere voorschrift 8.5;

Dat het plan Good Move bepaalt dat de overstapparkings zich zo ver mogelijk van het grootstedelijk gebied moeten bevinden, zo dicht mogelijk bij de ring en in de onmiddellijke nabijheid van een multimodale hub; dat de geplande parking niet geschikt over deze kenmerken; dat in deze fase van de denkoefening over de plaats van de transitparkings de parking van de hippodroom dus geen geschikte plaats lijkt om er een overstapparking aan te leggen;

6.7. Het milieueffectenrapport

6.7.1. Algemeen

Overwegende dat de gewestelijke ontwikkelingscommissie opmerkt dat voor de gedeeltelijke wijziging van het GBP een milieueffectenrapport (MER) en een passende effectenbeoordeling (PEB) is opgesteld;

Dat sommige eisers het doel en de reikwijdte van het MER in twijfel trekken, en in het bijzonder het feit dat het betrekking heeft op een plan en niet op een ontwerp (punt 2.6., blz. 15);

Dat sommige eisers het MER verwijten dat het niet ingaat op het voorwerp van het verzoek, namelijk de inrichting van een nieuwe parking met 530 plaatsen ter vervanging van het bos;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat het MER tot doel heeft om de milieueffecten van het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP, zoals het werd goedgekeurd door het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 9 december 2021 tot goedkeuring van het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het gewestelijke bestemmingsplan dat op 3 mei 2001 werd goedgekeurd met betrekking tot de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde en het bijbehorende milieueffectenrapport, te onderzoeken;

Zoals het MER verduidelijkt, heeft dit onderzoek betrekking op een bestemmingsplan met regelgevende waarde en niet op een project in het kader van een vergunningsaanvraag; dat bijgevolg de analyse van de milieueffecten bestudeerd wordt op planologisch niveau en niet op het detailniveau van de toekomstige projecten die in de betrokken bestemmingsgebieden zullen worden uitgevoerd; aan het eind van zijn analyse doet het MER niettemin aanbevelingen waarmee rekening zal moeten worden gehouden bij de ontwikkeling, de vergunning en de uitvoering van deze projecten;

Sont également considérés comme de l'équipements d'intérêt collectif ou de service public, les missions diplomatiques, les postes consulaires de carrière des Etats reconnus par la Belgique ainsi que les représentations des entités fédérées ou assimilées de ces Etats.

Sont exclus les locaux de gestion ou d'administration des autres services publics. » ;

Considérant que le Gouvernement indiquerappelle que le potentiel constructible de la zone d'équipements du site de l'hippodrome est déjà réduit du fait de son classement ; que les prescriptions indicatives contenues dans le PRDD, le schéma de structure et le plan de gestion de la forêt de Soignes, et le Masterplan du site encadrent le développement de la zone et donnent une idée précise des intentions des autorités régionales à cet égard, sans qu'il soit nécessaire de prévoir de nouvelles prescriptions réglementaires différenciées pour cette zone ;

Qu'il rappelle que la présente modification partielle du PRAS porte uniquement sur le périmètre visé par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 mai 2020 ouvrant la procédure de modification partielle du plan régional d'affectation du sol en vue de se limiter aux adaptations nécessaires pour permettre la réalisation du projet de réhabilitation de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfortes objectifs de développement du site ; qu'elle n'a pas vocation à modifier ou compléter la définition de la notion générale d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, repris dans le glossaire du PRAS ; que cette définition contient une énumération non exhaustive des équipements pouvant être qualifiés d'intérêt collectif ou de service public, parmi lesquels les équipements scolaires, culturels et sportifs ;

Considérant que la commune d'Uccle et des réclamants demandent d'ajouter un indice « P » à l'emplacement du parking sur la carte des affectations du PRAS ;

Que des réclamants s'opposent, au contraire, à l'aménagement d'un parking de transit/dissuasion de 535 emplacements au niveau de la porte d'entrée nord de la forêt de Soignes ;

Considérant que le Gouvernement indique que la pastille « P » correspond aux parkings de transit sur la carte du PRAS ; que le parking existant n'est pas un parking de transit et, de façon à répondre aux besoins identifiés, n'a pas vocation à en devenir un après son réaménagement tel qu'autorisé par la nouvelle zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public et la nouvelle prescription particulière différenciée 8.5 ;

Que le plan Good Move prévoit que les parkings de rabattement doivent se trouver le plus en amont possible par rapport à l'aire métropolitaine, être le plus proche possible du ring et se situer à proximité immédiate d'un hub multimodal ; que le parking projeté ne présente pas ces caractéristiques; qu'à ce stade de la réflexion sur la localisation des parkings de transit, le parking de l'hippodrome n'apparaît donc pas comme un lieu propice pour y implanter un parking de rabattement ;

6.7. Le rapport sur les incidences environnementales

6.7.1. Généralités

Considérant que la commission régionale de développement relève que la modification partielle du PRAS a fait l'objet d'un rapport sur les incidences environnementales et d'une évaluation appropriée des incidences ;

Que des réclamants s'interrogent sur l'objet et la portée du RIE, et notamment quant au fait qu'il a trait à un plan et non à un projet (point 2.6., page 15) ;

Que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il ne porte pas sur l'objet de la demande, à savoir l'aménagement d'un nouveau parking de 530 emplacements en lieu et place de la forêt ;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a pour but d'examiner les incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS tel qu'adopté par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 décembre 2021 adoptant le projet de modification partielle du plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001 relative à l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort et son rapport sur les incidences environnementales ;

Que comme le précise le RIE, cet examen a trait à un plan d'affectation du sol à valeur réglementaire et non à un projet dans le cadre d'une demande de permis ; que par conséquent, l'analyse des impacts environnementaux est étudiée à un niveau planologique et non au degré de détail des futurs projets qui seront réalisés dans les zones d'affectation concernées ; qu'au terme de son analyse, le RIE formule néanmoins des recommandations qui devront être prises en compte dans l'élaboration, l'autorisation et la mise en œuvre de ces projets ;

Overwegende dat sommige eisers vraagtekens plaatsen bij de valideringsprocedure van het MER, de instantie die de inhoud ervan controleert en de geldigheid ervan certificeert, en de bevoegdheden van die instantie;

Dat sommige eisers kritiek hebben op de onafhankelijkheid van de auteur van het MER;

Dat sommige eisers kritiek hebben op het feit dat de notulen van het toezichtcomité niet bij de voor het openbaar onderzoek overgelegde documenten zijn gevoegd;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat de uitwerking van het MER is opgevolgd door een begeleidingscomité, dat de inhoud ervan heeft gevalideerd; dat alle voor het dossier nuttige documenten bij de papieren/internetdossiers van het openbaar onderzoek zijn gevoegd; dat de notulen van de vergaderingen van het toezichtcomité van technische en organisatorische aard, ter voorbereiding van het MER, geen elementen vormen die nuttig zijn voor het begrip van het dossier en de uitdagingen ervan;

Dat het BWRO de opmaak van het MER aan de Regering toevertrouwt, zonder de aanwijzing van een auteur van de studie te eisen; dat de Regering in dit geval voor de opmaak van het MER een beroep heeft gedaan op de diensten van een erkend studiebureau, hetgeen garandeert dat haar opdracht op objectieve en wetenschappelijke wijze is uitgevoerd;

6.7.2. Onderzoek van de bestaande feitelijke en rechtstoestand.

Overwegende dat sommige eisers het MER verwijten dat het de onrechtmatigheid van de feitelijke toestand niet aanvecht;

Dat zij van mening zijn dat het MER op een onjuiste premisse is gebaseerd, in die zin dat er sinds 1922 een feitelijke parking bestaat en dat op basis daarvan een bouwvergunning is verleend; zij stellen dat op de beschikbare kaarten een dergelijke feitelijke parking niet te zien is; dat uit de luchtfoto's van de Bruciel-website duidelijk blijkt dat de huidige staat van het beboste gebied zeer recent is, namelijk ergens tussen 1996 en 2004, dat het terrein daarvoor bijna volledig bedekt was met vegetatie en dat er veel meer bomen op het terrein aanwezig waren; dat zij vaststellen dat de twee historische studies die zijn verricht in het kader van de opeenvolgende onderzoeken van het betrokken gebied en betreffende de parking zelf, de moeilijkheden die zij hebben ondervonden om bronnen of elementen over de geschiedenis van dit gebied te vinden, bevestigen; dat het bestaan van een feitelijke parking het bestaan ervan de jure niet rechtvaardigt;

Dat sommige eisers van mening zijn dat wildparkeren dit bos- en graslandgebied heeft aangetast; dat het illegale behoud ervan de langetermijneffecten van deze aantasting versterkt en het milieuherstel van dit gebied vertraagt;

Dat de gewestelijke ontwikkelingscommissie opmerkt dat de wijziging de rechtstoestand in overeenstemming brengt met de feitelijke toestand, aangezien de parking al jarenlang (1922) bestaat; dat de KCML opmerkt dat de parking feitelijk al minstens sinds 1922 bestaat;

Dat de gemeente Ukkel vaststelt dat de parking op verschillende momenten is uitgebreid, met name na 2 december 1959, met als gevolg de kap van bomen en een wijziging van de bodem en van de grondinname van de parking; zoals blijkt uit de beschikbare orthofotoplans;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat twee in 2015 uitgevoerde historische studies getuigen van het bestaan van de feitelijke parking sinds ten minste 1922 ("Historique des origines et de la végétation de l'hippodrome de Boitsfort" ALIWEN SA met medewerking van professor Yvonn Leblieq, februari 2015; "Etude historique", JNC International SA, oktober 2015); Deze studies zijn gebaseerd op een uittreksel van een topografische kaart die in 1919 door het Militair Cartografisch Instituut te Brussel is vervaardigd, op basis van opmetingen en waterpassing uit 1865 en voor het laatst in 1913 op het terrein herzien (Bron: Cartesius) en een foto van de parking voor door paarden getrokken wagens bij de hippodroom in 1901 (weergegeven op bladzijde 19 van het MER); dat, hoewel in het MER wordt opgemerkt dat de perimenter van de parking in de voorgaande decennia lijkt te zijn gewijzigd, de op de BRUGIS-site beschikbare orthofotoplannen een onbebost gebied tonen dat als parking is aangelegd en met name in 1971 door voertuigen is bezet;

Dat het MER vaststelt dat de herinrichting van de parking is toegestaan op grond van de door de gemachtigde ambtenaar op 18 oktober 2019 onder nummer 16/PFU/584128 afgegeven stedenbouwkundige vergunning, overeenkomstig de rechtstoestand (feitelijke toestand vóór de inwerkingtreding van de organieke wet op de ruimtelijke ordening van 1962), zoals weergegeven op de bij de vergunning gevoegde kaart en opgesteld door de architect Paul Breydel rond 1940; dat het tevens vaststelt dat tegen deze vergunning van 18 oktober 2019 beroep is ingesteld bij de Raad van State, zonder zich uit te spreken over de (on)rechtmatigheid van de parking; dat deze vergunning ondertussen vernietigd werd door arrest nr. 253.484 van 8 april 2022; dat de Raad van State in dat arrest de wettigheid van de

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la procédure de validation du RIE, sur l'organe qui vérifie son contenu et atteste de sa validité, sur ses compétences ;

Que des réclamants critiquent l'indépendance de l'auteur du RIE ;

Que des réclamants critiquent le fait que les procès-verbaux du comité de suivi n'aient pas été joints aux documents soumis à enquête publique ;

Considérant que le Gouvernement indique que l'élaboration du RIE a été suivie par un comité d'accompagnement, qui en a validé le contenu ; que l'ensemble des pièces utiles au dossier ont été jointes aux dossiers papier/internet d'enquête publique ; que les procès-verbaux des réunions du comité de suivi d'ordre technique et organisationnel préparatoires au RIE, ne constituent pas des éléments utiles à la compréhension du dossier et de ses enjeux ;

Que le CoBAT confie au Gouvernement l'élaboration du RIE, sans exiger la désignation d'un auteur d'étude ; qu'en l'occurrence, le Gouvernement s'est entouré, pour la réalisation du RIE, des services d'un bureau d'étude qui est titulaire d'un agrément, ce qui garantit que sa mission a été menée de façon objective et scientifique ;

6.7.2. Examen de la situation existante de droit et de fait

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il ne remet pas en question l'illégalité de la situation de fait ;

Qu'ils estiment que le RIE est fondé sur un postulat de départ faux, en ce qu'il existerait un parking de fait depuis 1922 et qu'un permis d'urbanisme aurait été délivré sur cette base ; qu'ils soutiennent que les cartographies disponibles ne font pas état d'un tel parking en situation de fait ; que les photographies aériennes du site bruciel montrent clairement que l'état actuel de la zone boisée est très récent, à savoir quelque part entre 1996 et 2004, qu'avant cela, le site était presque entièrement recouvert de végétation et beaucoup plus d'arbres étaient présents sur le site ; qu'ils relèvent que les deux études historiques qui ont été réalisées dans le cadre des enquêtes successives sur la zone en question et concernant le parking confirment elles-mêmes leurs difficultés à trouver des sources ou des éléments sur l'histoire de ce site ; que l'existence d'un parking de fait ne justifie pas son existence en droit ;

Que des réclamants estiment que les stationnements illégaux ont dégradé cette zone de bois et prairies ; que leur maintien illégal accentue les effets à long terme de cette dégradation et retarde la restauration environnementale de cette zone ;

Que la commission régionale de développement relève que la modification procède à une mise en conformité nécessaire de la situation de droit avec la situation de fait, le parking existant depuis de nombreuses années (1922) ; que la CRMS relève l'existence du parking dans les faits depuis au moins 1922 ;

Que la commune d'Uccle relève que le parking a été agrandi à diverses périodes, notamment après le 2 décembre 1959, entraînant des abattages d'arbres et une modification du sol et de l'emprise du parking ; comme en témoignent les orthophotoplans disponibles ;

Considérant que le Gouvernement indique que deux études historiques réalisées en 2015 attestent de l'existence du parking de fait depuis au moins 1922 (« Historique des origines et de la végétation de l'hippodrome de Boitsfort » ALIWEN SA avec la collaboration du professeur Yvonn Leblieq, février 2015 ; « Etude historique », JNC International SA, Octobre 2015) ; que ces études se fondent notamment sur un extrait d'une carte topographique à l'institut cartographique militaire de Bruxelles en 1919 basée sur des levés et nivellements de 1865 et révisés sur le terrain pour la dernière fois en 1913 (Source : Cartesius) et une photographie du parking pour les voitures hippomobiles de l'hippodrome en 1901 (reprises en page 19 du RIE) ; que si le RIE relève que le périmètre de la zone de stationnement semble avoir fluctué au cours des décennies précédentes, les orthophotoplans disponibles sur le site BRUGIS figurent une zone non boisée aménagée en parking, et occupée par des véhicules en 1971 notamment ;

Que le RIE relève que le réaménagement du parking a été autorisé dans le cadre du permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué le 18 octobre 2019 sous la référence 16/PFU/584128, conformément à sa situation de droit (situation de fait avant l'entrée en vigueur de la loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme de 1962) telle que représentée sur la carte annexée au permis et réalisée par l'architecte Paul Breydel aux alentours de 1940 ; qu'il relève également que ce permis du 18 octobre 2019 fait l'objet d'un recours pendant devant le Conseil d'Etat, sans se prononcer sur la légalité ou non du parking ; qu'entretemps, ce permis a été annulé par l'arrêt du Conseil d'Etat n°253.484 du 8 avril 2022 ; que dans cet arrêt, le Conseil d'Etat ne remet cependant pas en cause la légalité du parking

regelmatig voor 1962 verworven parking niet ter discussie stelt; dat hieraan moet worden toegevoegd dat die parking is aangelegd en uitgebaut lang voordat hiervoor een milieuv vergunning was vereist krachtens de ordonnantie van 30 juli 1992 houdende de milieuv vergunningen;

Dat het MER een diagnose maakt van de bestaande rechtstoestand en van de feitelijke toestand, en in dit verband met name nota neemt van de voor de parking afgeleverde vergunningen en de bij de Raad van State ingestelde beroepen daartegen; dat het MER een analyse maakt van de bestaande behoeften en van de meest geschikte manier om in die behoeften te voorzien, rekening houdend met de verschillende betrokken belangen, waaronder die in verband met de aanwezigheid van het Zoniënwood, los van de kwestie van de wettigheid van de bestaande parking, waarover het zich niet moet uitspreken; dat in het MER nu net ook de effecten van het behoud van het bosgebied met sluiting van de parking in het kader van alternatief 0.2 nauwkeurig zijn beoordeeld en dat deze effecten zijn afgewogen tegen de effecten van de andere alternatieven en de bevrediging van de onderzochte behoeften; dat in het MER dus zowel de effecten beoordeeld worden ten aanzien van de bestaande feitelijke toestand (het feitelijk gebruik als parking) als ten aanzien van de rechtstoestand. De vermelding in het MER van 'een aanzienlijke vermindering van het parkeeraanbod (ongeveer 200 plaatsen)' bij het verdwijnen van de parking, wordt daarbij aanzien als een 'milieueffect' dat ontstaat ten aanzien van die bestaande feitelijke toestand. Er kan daarbij geen abstractie worden gemaakt van het gegeven dat het MER ook vermeldt dat, wanneer men de effecten beoordeelt in het licht van de bestaande 'rechtstoestand', «[d]e handhaving van de bestaande rechtstoestand, d.w.z. een bosgebied op de plaats van de bestaande parking, [...] het mogelijk [zou] maken de beboste zone in dit gebied uit te breiden". Het MER beoordeelt de effecten dus niet alleen ten aanzien van de bestaande feitelijke toestand, maar ook ten aanzien van de bestaande juridische toestand, waartoe de bestaande bestemming als bosgebied volgens het (te wijzigen) gewestelijk bestemmingsplan moet gerekend worden.

6.7.3. Onderzoek van de alternatieven

a. Algemeen

Overwegende dat sommige eisers kritiek hebben op het feit dat geen rekening is gehouden met mobiliteitsalternatieven, zoals het schrappen van de parking of het verminderen van de capaciteit ervan;

Dat sommige eisers het MER verwijten dat het de negatieve gevolgen van het project vaststelt, maar alleen de vermindering en niet de schrapping ervan beoordeelt; dat het de gevolgen voor de rechtstoestand alleen analyseert aan de hand van opportuniteitsargumenten (al dan niet een parking inrichten); dat niet nadenkt over het recht van de burgers (in hun geheel) op een bosgebied versus het recht op een parking (ten bate van een minderheid);

Overwegende dat de Regering aangeeft dat het doel van het MER erin bestaat de milieueffecten van het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP te beoordelen, redelijkerwijs mogelijke alternatieven te onderzoeken en maatregelen vast te stellen om de significante effecten van de uitvoering van de wijziging te vermijden, te verminderen of te compenseren;

Dat in het MER verschillende alternatieven zijn bestudeerd, waaronder de sluiting van de bestaande parking en het handhaven van de bestaande parking; dat het alternatief van de vermindering van de bestaande capaciteit van de parking niet als een redelijk alternatief in aanmerking is genomen op grond van de totale parkeerbehoefte van de site, die wordt geraamd op 470 plaatsen, dat wil zeggen 230 plaatsen meer dan de bestaande 240 plaatsen;

Dat in het MER een vergelijkend onderzoek is verricht naar de milieueffecten van de verschillende overwogen alternatieven, met name op het gebied van mobiliteit; dat het een afweging heeft gemaakt van de voor- en nadelen van elk van de overwogen alternatieven ;

Dat, na het onderzoek van verschillende alternatieven, het MER uiteindelijk variant 1 heeft gekozen, dat de negatieve gevolgen van de andere onderzochte alternatieven wegneemt; dat variant 1 bijvoorbeeld beoogt de parking her in te richten binnen de bestaande grondinname, zonder de bomen te kappen die in het kader van andere alternatieven (uitbreidingsproject) werden overwogen; dat het MER bovendien aanbevelingen doet voor de uitvoering van variant 1, die erop gericht zijn de negatieve gevolgen ervan te verminderen en de positieve gevolgen ervan voor het milieu te vergroten;

b. Alternatief 0.2

Overwegende dat sommige eisers voorstander zijn van de schrapping van de parking en de natuurlijke ontwikkeling van dit gebied; dat zij de herinrichting van het bos in het bosgebied van collectief belang achten;

Dat sommige eisers erop wijzen dat het alternatief om geen parking aan te leggen het herstel van het bos en zijn milieukwaliteiten mogelijk maakt;

régulièrement acquis avant 1962 ; qu'il convient d'ajouter que ce parking a été aménagé et exploité bien avant qu'un permis d'environnement ne soit requis pour ce faire en application de l'ordonnance du 30 juillet 1992 relative au permis d'environnement ;

Que le RIE procède à un diagnostic de la situation existante de droit et de fait, et relève notamment dans ce cadre les permis délivrés pour le parking et les recours introduits auprès du Conseil d'Etat à leur encontre ; Qu'il analyse les besoins existants et la façon la plus opportune en termes d'incidences environnementales pour rencontrer ces besoins au regard des différents intérêts en présence, en ce compris ceux liés à la présence de la forêt de Soignes, indépendamment de la question de la régularité du parking existant sur laquelle il ne lui appartient pas de se prononcer ; que le RIE a précisément également évalué les incidences du maintien de la zone forestière avec fermeture du parking dans le cadre de l'alternative 0.2, et a mis ces incidences en perspective avec les incidences des autres alternatives et la satisfaction des besoins analysés ; que le RIE évalue donc à la fois les effets par rapport à la situation de fait existante (l'utilisation effective comme parking) et par rapport à la situation juridique ; que la mention dans le RIE d'une « diminution conséquente de l'offre en stationnement (environ 200 emplacements) » lors de la disparition du parking est donc considérée comme un 'incidence environnementale' liée à la situation de fait existante ; qu'il ne peut être fait abstraction ici du fait que le RIE mentionne également que, si l'on évalue les effets à la lumière 'de la situation de droit existante', «[l]e maintien de la situation de droit existante, soit une zone forestière au droit du parking existant, permettrait l'extension de la zone boisée au niveau de cette zone.» ; que le RIE évalue donc les effets non seulement par rapport à la situation de fait existante, mais aussi par rapport à la situation de droit existante, qui doit inclure le zonage existant en tant que zone forestière conformément au plan régional d'affectation du sol (à modifier) ;

6.7.3. Examen des alternatives

a. Généralités

Considérant que des réclamants critiquent l'absence d'examen d'alternatives en termes de mobilité, comme la suppression du parking ou la réduction de sa capacité ;

Que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il identifie les incidences négatives du projet, mais n'évalue que leur réduction et pas leur suppression ; en ce qu'il n'analyse les incidences sur la situation de droit que par des arguments d'opportunités (faire ou ne pas faire un parking) ; qu'il n'interroge pas le droit des citoyens (dans leur globalité) à une zone forestière versus le droit à une zone de parking (au profit d'une minorité) ;

Considérant que le Gouvernement indique que l'objet du RIE est d'évaluer les incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS, d'étudier les alternatives raisonnablement envisageables et d'établir des mesures pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre de la modification ;

Que le RIE a étudié plusieurs alternatives, parmi lesquelles celle visant la suppression du parking existant et celle visant son maintien en l'état ; que l'alternative d'une réduction de la capacité existante du parking n'a pas été retenue en tant qu'alternative raisonnable au regard du besoin en stationnement global du site, estimé à 470 emplacements soit 230 emplacements de plus que les 240 emplacements existants ;

Que le RIE a procédé à un examen comparatif des incidences environnementales des différentes alternatives envisagées, notamment en termes de mobilité ; qu'il a procédé à une mise en balance des avantages et des désavantages de chacune des alternatives envisagées ;

Qu'au terme de l'examen de différentes alternatives, le RIE a retenu en définitive la variante 1 qui permet de supprimer les incidences négatives des autres alternatives envisagées ; qu'à titre d'exemple, la variante 1 vise le réaménagement du parking dans son emprise existante, sans procéder aux abattages d'arbres envisagés dans le cadre d'autres alternatives (projet d'extension) ; pour le surplus, le RIE formule des recommandations pour la mise en œuvre de la variante 1 tendant à réduire ses incidences négatives et à augmenter ses incidences positives sur l'environnement ;

b. Alternative 0.2

Considérant que des réclamants sont favorables à la suppression du parking et au développement naturel de cette zone ; qu'ils estiment que le redéploiement de la forêt dans la zone forestière relève de l'intérêt collectif ;

Que des réclamants relèvent que l'alternative de non-aménagement du parking permettra la restauration de la forêt et de ses qualités environnementales ;

Dat sommige eisers kritiek hebben op het gebrek aan bewijs dat de site van de hippodroom niet op duurzame en harmonieuze wijze kan worden ontwikkeld zonder de voorgestelde parking;

Dat sommige eisers kritiek hebben op alternatief 0.2; dat zij vinden dat men de vegetatie niet spontaan moet laten groeien, maar dat veeleer moet worden ingegrepen om het gebied te herstellen en te zorgen voor een optimale ontwikkeling van bossen met een hoge biologische waarde;

Dat sommige eisers vragen de door jarenlang wildparkeren beschadigde bodem te herstellen en op deze oppervlakte opnieuw te beplanten, in plaats van de bestaande toestand, die een bron van vervuiling is, te regulariseren; dit gebied te herbebossen en de natuurlijke oppervlakte uit te breiden; de groene ruimten te respecteren;

Dat de gemeente Ukkel erop wijst dat alternatief 0.2 niet zou voldoen aan de in de structuurvisie gewenste functie van toegangspoort tot het Zoniënwoud en zou leiden tot een verschuiving van het onbeheerd parkeren, waaronder wildparkeren;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat in het MER het alternatief is onderzocht waarbij de parking wordt geschrapt om de aanleg van het in het GBP voorziene bosgebied mogelijk te maken (alternatief 0.2.); dat zij opmerkt dat dit alternatief waarschijnlijk de biodiversiteit zal vergroten doordat spontane herkolonisatie van planten mogelijk wordt, dat het perceel qua bodem in categorie 0+4 blijft, dat de regeneratie van de bosbestemming positieve gevolgen zal hebben voor met name de lucht en het klimaat; dat zij niettemin vaststelt dat "De alternatieven 0.1 en 0.2 voldoen niet aan de doelstellingen van het beheersplan van het Zoniënwoud en het structuurplan van het Zoniënwoud met betrekking tot de bezoekersontvangst (namelijk het voorzien van een aangelegde parking bij de toegangspoort tot het Zoniënwoud, zijnde de voormalige renbaan van Ukkel-Bosvoorde) om bezoekersstromen te kanaliseren en de impact op fauna en flora te verminderen (behoud van de kern van het bos, beperking van wildparkeren, enz.).

Deze alternatieven worden daarom niet als redelijk haalbaar beschouwd." (vrije vertaling)

Dat het MER aan het eind van zijn analyse variant 1 heeft geselecteerd, die gericht is op de herinrichting van de bestaande parking op de huidige locatie, met aanbevelingen om de bestaande biodiversiteit te behouden en de oppervlakte van het Zoniënwoud niet te verkleinen;

a. Geselecteerde variant 1

Overwegende dat sommige eisers van mening zijn dat de harmonisatie van de bestaande parking opportuun is om het behoud mogelijk te maken van deze historische toestand die wandelaars en sporters onthaalt die gebruik willen maken van de site en van het Zoniënwoud, en die ook een golfbaan (aanwezig op de site sinds 1987), een restaurant ingericht in het gebouw bekend als het "Weeggebouw", evenals verschillende activiteiten die plaatsvinden in de oude gebouwen die onlangs door het gewest zijn gerenoveerd, bereikbaar maakt;

Dat sommige eisers van mening zijn dat de bestaande parking kan worden gehandhaafd en heringericht binnen de grenzen van variant 1 en met inachtneming van de in de passende effectenbeoordeling voorgestelde verzachtende maatregelen en met een voorbeeldige aanpak op het gebied van landschap, biodiversiteit en doorlaatbaarheid, zodat een polyvalent gebruik mogelijk wordt, zowel voor de toegang tot het Zoniënwoud als voor de toegang tot de site van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde en de voorzieningen daarvan;

Dat sommige eisers voorstander zijn van variant 1, omdat het de grondinname van de parking buiten het Natura 2000-gebied handhaaft en voorziet in de herinrichting van de huidige parking over een oppervlakte van 7.200 m², waardoor 288 tot 360 parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd en, in combinatie met de andere bestaande parkeerzones op de site, de 470 noodzakelijk geachte plaatsen kunnen worden benaderd; dat het westelijke deel van het gebied, dat momenteel bebost is, dus geen deel uitmaakt van de grondinname van de parking; en dat het MER aantoot dat dit een modale verschuiving naar openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen zal inhouden;

Dat sommige eisers voorstander zijn van variant 1, mits deze ontwikkeling voorbeeldig wordt uitgevoerd op het gebied van landschap, doorlaatbaarheid en biodiversiteit en niet indruist tegen de doelstellingen van Good Move;

Dat sommige eisers vragen ervoor te zorgen dat de parking voldoende groot is om in de parkeerbehoefte te voorzien en tegelijkertijd het behoud van het historische, esthetische en wetenschappelijke belang van het Zoniënwoud als beschermd gebied te waarborgen, hetgeen inhoudt dat de oppervlakte van de parking niet mag worden vergroot ten opzichte van de bestaande toestand;

Que des réclamants critiquent l'absence de démonstration que le site de l'hippodrome ne pourrait se développer de façon durable et harmonieuse sans l'aménagement du parking projeté ;

Que des réclamants critiquent l'alternative 0.2 ; qu'ils estiment qu'il ne faut pas laisser pousser la végétation spontanément, mais au contraire intervenir pour restaurer la zone et assurer le meilleur développement forestier de haute valeur biologique ;

Que des réclamants demandent de restaurer le sol abîmé par des années de parking sauvage et de replanter sur cette surface, plutôt que de régulariser la situation existante source de pollution ; de reboiser cette zone et d'étendre la surface naturelle ; de respecter les espaces verts ;

Que la commune d'Uccle relève que l'alternative 0.2 ne répondrait pas à la fonction de porte d'entrée de la forêt de Soignes souhaitée dans le schéma de structure et engendrerait un report de stationnement non géré, dont du stationnement sauvage ;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a examiné l'alternative de suppression du parking en vue de permettre la réalisation de la zone forestière prévue au PRAS (alternative 0.2.) ; qu'il relève que cette alternative impliquera une augmentation probable de la biodiversité en permettant une recolonisation végétale spontanée, que la parcelle restera en catégorie 0+4 en matière de sol, que la régénération de l'affectation forestière présentera des impacts positifs sur l'air et le climat notamment ; qu'il relève néanmoins que « Les alternatives 0.1 et 0.2 ne permettent pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la Forêt de Soignes et du schéma de structure de la Forêt de Soignes en matière d'accueil du public (à savoir de disposer d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la Forêt de Soignes que constitue l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort) afin de canaliser les visiteurs et réduire l'impact sur la faune et la flore (préservation du noyau central de la forêt, limitation du parking sauvage, etc.).

Ces alternatives ne sont donc pas jugées comme étant raisonnablement envisageables » ;

Qu'au terme de son analyse, le RIE a retenu la variante 1 visant à réaménager le parking existant dans son emprise actuelle, en formulant des recommandations de façon à préserver la biodiversité existante et ne pas réduire l'emprise de la forêt de Soignes ;

a. Variante 1 retenue

Considérant que des réclamants estiment que la mise en conformité du parking existant est opportune pour permettre le maintien de cette situation historique qui accueille les promeneurs et sportifs fréquentant le site et la Forêt de Soignes, et dessert également un golf (présent sur le site depuis 1987), un restaurant aménagé dans le bâtiment dit du « Pesage », ainsi que différentes activités prenant place dans les anciens bâtiments récemment rénovés par la Région ;

Que des réclamants estiment que le parking existant peut être maintenu et réaménagé suivant les limites de la variante 1 et en respectant les mesures d'atténuation proposées dans l'évaluation appropriée des incidences, et en adoptant une approche exemplaire en termes de paysage, de biodiversité et de perméabilité, de façon à permettre un usage polyvalent, tant pour l'accès à la Forêt de Soignes que pour l'accès au site de l'ancien Hippodrome d'Uccle-Boitsfort et à ses équipements ;

Que des réclamants sont favorables à la variante 1, au motif qu'elle maintient l'emprise du parking en dehors de la zone Natura 2000 et prévoit un réaménagement du parking actuel sur 7.200 m², ce qui permettrait d'aménager 288 à 360 emplacements et d'approcher les 470 emplacements jugés nécessaires avec les autres poches de stationnement existantes sur le site ; que la partie ouest de la zone, actuellement boisée, ne ferait donc pas partie de l'emprise du parking ; que le RIE démontre qu'elle impliquera un report modal vers les transports en commun et modes actifs ;

Que des réclamants sont favorables à la variante 1 à condition que cet aménagement soit réalisé de façon exemplaire en termes de paysage, de perméabilité et de biodiversité, et qu'il n'aille pas à l'encontre des objectifs Good Move ;

Que des réclamants demandent de veiller à dimensionner adéquatement le parking afin de satisfaire le besoin de stationnement tout en garantissant la conservation de l'intérêt historique, esthétique et scientifique du site classé de la Forêt de Soignes ce qui implique de ne pas élargir la zone de parking par rapport à la situation existante ;

Dat de stad Brussel voorstander is van de ontwikkeling van variant 1, dat de ontwikkeling van een parkeerterrein met 280 tot 350 plaatsen beoogt;

Dat de gemeente Ukkel van mening is dat variant 1 de minste impact heeft wat betreft kap en beplanting, en een opwaardering van het beschermd erfgoed van de hippodroom en zijn omgeving mogelijk maakt, terwijl de bosrand wordt verbeterd;

Dat de KCML voorstander is van variant 1 op grond van het feit dat de parking in feite al sinds ten minste 1922 bestaat, dat tijdige compensatie wordt voorgesteld, dat uit de verrichte ernstige beoordelingen blijkt dat de gekozen variant 1 geen significante negatieve gevolgen heeft voor het beschermde gebied;

Dat de milieudienst van de gemeente Ukkel alleen variant 1 aanvaardbaar acht;

Dat de gewestelijke ontwikkelingscommissie opmerkt dat de gekozen variant 1 geen uitbreiding meer vormt die ten koste gaat van het bos en het aantal parkeerplaatsen beperkt tot 360 in plaats van 535 in de ruimte waarin de vernietigde vergunning voorziet; dat het ontwerp op termijn een grotere modale verschuiving naar alternatieve vervoerswijzen zal bevorderen, wat aansluit bij het Good Move-plan;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat de onderhavige gedeeltelijke wijziging van het GBP gebaseerd is op de door het MER gekozen variant 1; dat deze variant tot doel heeft de bestaande parking te handhaven en deze op de huidige locatie te herinrichten, zodat er maximaal 288 tot 360 parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd zonder dat er sprake is van aantasting van het Zoniënwoud of het Natura 2000-gebied; dat het bijdraagt aan het bereiken van het doel om een toegangspoort tot het Zoniënwoud te creëren, zij het met potentiële gevolgen voor de bosrand en de mobiliteit; dat het MER aanbevelingen doet betreffende de inrichting, de vergunning en de exploitatie van de parking, waarmee rekening zal worden gehouden in het stadium van de vergunningsaanvragen; dat de doelstellingen van deze aanbevelingen bovendien zijn opgenomen in de nieuwe bepaling 8.5.;

c. Varianten met wijziging van de grondinname van de parking

Overwegende dat sommige eisers kritiek hebben op het gekozen alternatief van 350 parkeerplaatsen, omdat het tot doel heeft de waargenomen effecten te verminderen, maar niet om ze weg te nemen;

Dat andere eisers vragen dat de parking in zijn bestaande grootte wordt gehandhaafd, door hem her in te richten zonder bomen te kappen, met landschapsvoorzieningen, bestrating met een betere zichtbaarheid van de parkeerplaatsen, natuurlijke lichte voorzieningen zoals plantenbakken en een trapsgewijze grens tussen het mineraal en het bos; dat een dergelijke herinrichting het mogelijk zou maken de capaciteit ervan te verhogen tot ongeveer 280 parkeerplaatsen, hetgeen meer dan voldoende zou zijn om te voorzien in de behoeften als toegangspoort tot het Zoniënwoud en als educatief en recreatief centrum;

Dat sommige eisers een nieuw alternatief voorstellen, bestaande uit een herinrichting van de parking met minder capaciteit om de toegang tot de meer centrale delen van het Zoniënwoud te beperken en aldus de gevolgen voor de fauna en de flora te beperken, geen bomenkap te plannen om het bos beter in stand te houden, aanplantingen uit te voeren die gunstig kunnen zijn voor de fauna en de flora om de rand van het Zoniënwoud te verbeteren, maatregelen te nemen om waardevolle bomen te beschermen en de grondinname ten zuidwesten van de site te beperken om elke uitbreiding ten koste van het Natura 2000-gebied te vermijden;

dat sommige eisers verzoeken de bestaande parking te verkleinen en een omheinde hondenlooppzone aan te leggen; dat sommige eisers verzoeken de grondinname van de bestaande parking te verkleinen en gebruikers van het bos aan te moedigen het openbaar vervoer te nemen;

Dat sommige eisers vragen om de parking te beperken tot de feitelijk bestaande oppervlakte, zonder te voorzien in het kappen van bomen, teneinde de exploitatie van de site van de hippodroom mogelijk te maken en tegelijkertijd het wildparkeren te bestrijden en het bos en het Natura 2000-gebied te beschermen;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat met de gekozen variant 1 de doelstellingen van het beheersplan van het Zoniënwoud en de structuurvisie van het Zoniënwoud op het vlak van de onthaalvoorzieningen voor het publiek kunnen worden bereikt, terwijl de milieueffecten van het behoud van een parking op de site zoveel mogelijk worden beperkt;

Dat de Regering eraan herinnert dat alternatief 0.2. dat de schrapping van de parking beoogt, niet in aanmerking is genomen omdat het niet beantwoordt aan de doelstellingen van het beheersplan en de structuurvisie van het Zoniënwoud op het vlak van onthaalvoorzieningen voor het publiek teneinde de bezoekers in goede banen te leiden en de gevolgen voor de fauna en flora van het bos te beperken; dat het alternatief van een vermindering van de bestaande capaciteit van de parking niet in aanmerking is genomen als een redelijk alternatief gezien de totale parkeerbehoefte van het gebied, die wordt geraamd op

Que la Ville de Bruxelles est favorable au développement de l'alternative 1 visant le développement d'un parking de 280 à 350 emplacements ;

Que la commune d'Uccle estime que la variante 1 est la moins impactante en termes d'abattages et de plantations, et permet une revalorisation du patrimoine classé de l'hippodrome et de ses abords tout en permettant une amélioration de la lisière de la forêt ;

Que la CRMS est favorable à la variante 1 au motif que le parking existe dans les faits depuis au moins 1922, qu'une compensation opportune est proposée, que les évaluations sérieuses réalisées démontrent que la variante 1 retenue ne génère pas d'impact négatif significatif sur le site classé ;

Que le service de l'environnement de la Commune d'Uccle estime que seule la variante 1 est acceptable ;

Que la commission régionale de développement relève que la variante 1 retenue n'empiète plus sur la forêt et limitera le nombre d'emplacements à 360 par rapport à 535 dans l'espace prévu par le permis annulé ; que le projet favorisera, à terme, un report modal plus important vers les modes de transport alternatifs s'inscrivant dans le plan Good Move ;

Considérant que le Gouvernement indique que la présente modification partielle du PRAS est fondée sur la variante 1 retenue par le RIE ; que cette variante vise le maintien du parking existant et son réaménagement dans son emprise actuelle, de façon à prévoir 288 à 360 emplacements maximum sans impliquer d'empiètement sur le massif de la forêt de Soignes ou la zone Natura 2000 ; qu'elle permet de rencontrer l'objectif de création d'une porte d'entrée de la Forêt de Soigne, avec certes des incidences potentielles sur la lisière forestière et la mobilité ; que le RIE formule des recommandations relatives à la conception, l'autorisation et l'exploitation du parking, dont il sera tenu compte au stade des demandes de permis ; que les objectifs de ces recommandations ont en outre été ajoutés dans la nouvelle prescription 8.5. ;

c. Variantes tendant à modifier l'emprise du parking

Considérant que des réclamants critiquent l'alternative de 350 emplacements retenue, au motif qu'elle a pour but de réduire les incidences observées, mais pas de les supprimer ;

Que d'autres réclamants demandent de maintenir le parking dans son ampleur existante, en le réaménageant sans abattre d'arbres, avec un traitement paysager, un empierrement avec une meilleure visibilité des emplacements, des équipements légers naturels de type bacs à plante et une lisière étagée entre le minéral et la forêt ; qu'un tel réaménagement permettrait de porter sa capacité à 280 emplacements environ, ce qui serait amplement suffisant pour répondre aux besoins de la porte d'entrée de la forêt de Soignes et du pôle didactique et récréatif ;

Que des réclamants proposent une nouvelle alternative consistant à réaménager le parking avec une capacité moindre afin de limiter l'accès aux zones plus centrales de la forêt de Soignes et ainsi limiter l'impact sur la faune et la flore, ne prévoir aucun abattage d'arbre afin de préserver mieux la forêt, réaliser des plantations potentiellement favorables à la faune et la flore afin d'améliorer la lisière de la forêt de Soignes, prendre des mesures de protection des arbres remarquables, et réduire l'emprise au sud-ouest du site pour éviter tout empiètement sur la zone Natura 2000 ;

Que des réclamants demandent la réduction du parking existant et la création d'une zone de liberté pour chiens clôturée ; Que des réclamants demandent de réduire l'emprise du parking existant, et d'inciter les usagers de la forêt à prendre les transports en commun ;

Que des réclamants demandent de limiter le parking à sa surface existante de fait, sans prévoir d'abattage d'arbres ; afin de permettre l'exploitation du site de l'hippodrome tout en luttant contre le parking sauvage et en préservant la forêt et la zone Natura 2000 ;

Considérant que le Gouvernement indique que la variante 1 retenue permet de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la Forêt de Soignes et du schéma de structure de la Forêt de Soignes en matière d'accueil du public, tout en réduisant au maximum les incidences environnementales relatives au maintien d'un parking sur le site ;

Que le Gouvernement rappelle que l'alternative 0.2. visant la suppression du parking n'a pas été retenue au motif qu'elle ne permet pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la Forêt de Soignes et du schéma de structure de la Forêt de Soignes en matière d'accueil du public afin de canaliser les visiteurs et réduire l'impact sur la faune et la flore de la forêt ; que l'alternative d'une réduction de la capacité existante du parking n'a pas été retenue en tant qu'alternative raisonnable au regard du besoin en stationnement global du site, estimé à 470 emplacements soit 230 emplacements de plus que

470 plaatsen, dat wil zeggen 230 plaatsen meer dan de huidige 240 plaatsen; dat de gekozen variant 1, hoofdzakelijk binnen de grondinname van de bestaande parking en onder voorbehoud van de herinrichting daarvan, een capaciteitsuitbreiding van de parking tot maximaal 288 tot 360 plaatsen mogelijk maakt door de herinrichting ervan overeenkomstig de aanbevelingen van het MER en zonder het Zoniënwoud of het Natura 2000-gebied aan te tasten; dat het MER opmerkt dat een dergelijke capaciteit een grotere modal shift mogelijk maakt dan het project, zoals nagestreefd door het GPDO en het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move; dat de nieuwe bepaling 8.5 hieronder echter vereist dat de nodige beheersmaatregelen worden voorzien in het kader van de vergunningen ;

Dat de specifieke maatregelen voor de inrichting van het gebied buiten de schaal van het plan vallen; dat bij vergunningsaanvragen ter uitvoering van het gebied rekening zal worden gehouden met de aanbevelingen die buiten de schaal van het plan vallen; Dat het MER ervoor pleit de weinige waardevolle bomen in het gebied te behouden en daartoe maatregelen te nemen;

Dat de aanleg van een omheinde hondenlosloopzone niet wordt bepleit in het MER, projectgebonden is en niet planmatig, en dat de wenselijkheid ervan relatief is gezien de gewestelijke behoeften waaraan moet worden beantwoord en de nabijgelegen mogelijkheid om honden zonder leiband uit te laten;

Overwegende dat sommige eisers kritiek hebben op de andere alternatieven met het argument dat de omvang van de voorgestelde parking een stimulans vormt om de auto te gebruiken en in strijd is met de modal shift-doelstellingen van het gewestelijke mobiliteitsplan GoodMove en het GPDO;

Overwegende dat de Regering erop wijst dat de onderhavige gedeeltelijke wijziging van het GBP gebaseerd is op de in het MER gekozen variant 1; dat zij aangeeft dat aan deze variant (288 tot 360 parkeerplaatsen) de voorkeur is gegeven boven het project (428 tot 535 plaatsen) omdat deze in principe een grotere modal shift naar alternatieve vervoerswijzen voor de auto bevordert en derhalve op ambitieuzere wijze voldoet aan de doelstellingen van het GoodMove-plan op dit punt;

6.7.4. Effecten op het vlak van mobiliteit

Overwegende dat sommige eisers kritiek hebben op het onderzoek door het MER van de gevolgen van het project voor de mobiliteit;

Overwegende dat sommige eisers kritiek hebben op het MER omdat daarin wordt aangegeven dat het project geen gevolgen zal hebben voor het autoverkeer op de Terhulpesteenweg en de reeds moeilijke toegang tot de bestaande feitelijke parking niet zal verslechteren;

Dat zij aanvoeren dat de bestaande parking in de praktijk (240 plaatsen) reeds mobiliteitsproblemen en verzadiging van de Terhulpesteenweg veroorzaakt, met name wanneer er optredens worden georganiseerd op de site van de hippodroom (verzadiging door manoeuvres om naar links te draaien bij de in- en uitgang van de parking);

Dat zij van mening zijn dat de exploitatie van de site van de hippodroom (meer dan 23 evenementen per jaar met meer dan 1.500 mensen, waarvan 4 evenementen met meer dan 4.500 mensen, kleinere evenementen niet meegerekend) het verkeer op de Terhulpesteenweg en door het bos zal doen toenemen en files zal veroorzaken;

Dat de verzadiging van de Terhulpesteenweg gevolgen zal hebben voor voertuigen van de hulp- en veiligheidsdiensten, die geen andere keuze hebben dan gebruik te maken van de enige overblijvende oost-westverbinding tussen Louiza en Kleine Hut;

Overwegende dat de Regering herinnert aan de aan het gebied van het Zoniënwoud verbonden functies; dat de activiteiten die worden ontwikkeld in de gebieden die grenzen aan de voorgestelde wijziging, autoverkeer genereren; dat het passend is te zorgen voor een redelijke parkeermogelijkheid om het gebied in staat te stellen de eraan toegewezen functies te vervullen; Dat het MER de gevolgen van de gedeeltelijke wijziging van het GBP heeft onderzocht, met name op het gebied van mobiliteit, waaronder het verkeer in de wijk; dat in het MER wordt geconstateerd dat er veel autoverkeer is op de Terhulpesteenweg en de Franklin Rooseveltlaan (overdag gemiddeld meer dan 700 voertuigen per uur in beide richtingen), die door het GPDO worden aangemerkt als "belangrijke stedelijke wegen"; dat het uiteenzet dat de toename van de parkeer capaciteit op de parking de doorstroming van het verkeer in het gebied niet wezenlijk zal veranderen ten opzichte van de bestaande feitelijke toestand (huidig gebruik van de parking); dat het aanbeveelt om bij de ingang van de parking een voldoende grote bufferzone in te stellen om het verkeer op de Terhulpesteenweg niet te hinderen, teneinde wachtrijen ter hoogte van het project te beperken in geval van een grote toestroom van voertuigen in betrekkelijk korte tijd; dat het verduidelijkt dat deze wachtrijen in voorkomend geval van beperkte duur zullen zijn;

les 240 emplacements existants ; que la variante 1 retenue permet, principalement dans l'emprise du parking existant et moyennant son réaménagement, une augmentation de la capacité du parking jusqu'à 288 à 360 emplacements maximum au travers de son réaménagement selon les recommandations du RIE et sans empiéter sur le massif de la forêt de Soignes ou la zone Natura 2000 ; que le RIE relève qu'une telle capacité permettra un plus grand report modal que le projet, tel que poursuivi par le PRDD et le plan régional de mobilité GoodMove ; que la nouvelle prescription 8.5. ci-dessous impose toutefois que les mesures de gestion nécessaires soient prévues dans le cadre des permis ;

Que les mesures d'aménagements précises de la zone ne relèvent pas de l'échelle du plan ; que les demandes de permis mettant la zone en œuvre prendront en compte les recommandations qui ne relèvent pas de l'échelle du plan; Que le RIE préconise de préserver les quelques arbres remarquables de la zone et les mesures à prendre à cet effet dans ses recommandations ;

Que la création d'une zone de liberté pour chiens clôturée n'est pas préconisée par le RIE, relève des projets et non de l'échelle du plan, et son opportunité est toute relative compte tenu des besoins régionaux à rencontrer et de la possibilité de promener son chien sans laisse à proximité ;

Considérant que des réclamants critiquent les autres alternatives au motif que l'ampleur du parking envisagée constitue un incitant au recours à la voiture et contrevient aux objectifs de shift modal visés par le plan régional de mobilité GoodMove et le PRDD ;

Considérant que le Gouvernement rappelle que la présente modification partielle du PRAS est fondée sur la variante 1 retenue par le RIE ; qu'il indique que cette variante (288 à 360 emplacements) a été préférée au projet (428 à 535 emplacements) en ce qu'elle favorise en principe un report modal plus important vers les modes alternatifs à la voiture et rencontre dès lors de manière plus ambitieuse les objectifs du plan GoodMove en la matière ;

6.7.4. Incidences en matière de mobilité

Considérant que des réclamants critiquent l'examen des incidences du projet en termes de mobilité par le RIE ;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il indique que le projet n'affectera pas le trafic automobile sur la chaussée de la Hulpe, ni n'aggraverait l'accès déjà difficile au parking de fait existant ;

Qu'ils soutiennent que le parking existant dans les faits (240 emplacements) engendre déjà des problèmes de mobilité et de saturation de la chaussée de la Hulpe, notamment lors de l'organisation de spectacle sur le site de l'hippodrome (saturation à cause des tourne-à-gauche à l'entrée et à la sortie du parking) ;

Qu'ils estiment que l'exploitation du site de l'hippodrome (plus de 23 événements par an de plus de 1.500 personnes, dont 4 événements réunissant plus de 4.500 personnes, sans compter les événements de plus petite taille) va intensifier et paralyser la circulation sur la chaussée de la Hulpe et la traversée du bois ;

Que la saturation de la chaussée de la Hulpe impactera les véhicules de secours et sécurité qui n'ont pas d'autres choix que de circuler sur cette seule liaison Est-Ouest subsistante entre Louize et la Petite Espinette ;

Considérant que le Gouvernement rappelle les fonctions associées au site de la forêt de Soignes ; que les activités développées dans les zones adjacentes à la modification envisagée induisent un trafic automobile ; qu'il convient d'assurer une possibilité de stationnement raisonnée pour permettre au site de répondre aux fonctions qui lui sont attribuées ; que le RIE a examiné les incidences de la modification partielle du PRAS, notamment en termes de mobilité, en ce compris sur la circulation dans le quartier ; que le RIE relève que le trafic automobile est important sur la chaussée de la Hulpe et l'avenue Franklin Roosevelt (en moyenne plus de 700 véhicules par heure dans les deux sens confondus en journée), identifiés comme des « grandes voiries urbaines » par le PRDD ; qu'il expose que l'augmentation de la capacité de stationnement du parking ne modifiera pas significativement le flux de véhicules dans la zone, par rapport à la situation existante de fait (usage actuel du parking) ; qu'il recommande de prévoir une zone tampon suffisante à l'entrée du parking de manière à ne pas gêner la circulation sur la chaussée de la Hulpe, afin de limiter les files à hauteur du projet en cas d'afflux important de véhicules dans un laps de temps relativement court ; qu'il précise que, le cas échéant, ces files seront limitées dans leur durée ;

Dat alternatief 0.2, gericht op het sluiten van de parking om een bosgebied te kunnen aanleggen, de stroom voertuigen naar de bestaande parking zou kunnen verminderen en een modal shift van de gebruikers van het Zoniënwoud en de site van de hippodroom met zich mee zou kunnen brengen; dat deze modal shift echter beperkt zal zijn, en het gebrek aan parkeergelegenheid buiten de openbare weg gevolgen zal hebben voor het aanbod van parkeerplaatsen langs de openbare weg, of zelfs in de vorm van wildparkeren, en de problemen van congestie op de Terhulpsesteenweg niet zal oplossen; dat alternatief 0.2 bijgevolg niet is gekozen als redelijkerwijs denkbaar alternatief, omdat daarmee niet kan worden voldaan aan de doelstellingen van het beheersplan voor het Zoniënwoud en het structuurplan voor het Zoniënwoud met betrekking tot de ontvangst van het publiek, noch aan de parkeerbehoefte door middel van een aan de ingang van het Zoniënwoud aangelegde parking;

Dat hieruit volgt dat de aanleg van een nieuw gebied voor voorzieningen voor de herinrichting van de parking het verkeer van prioritaire voertuigen niet zal belemmeren;

Dat het MER met betrekking tot variant 1 opmerkt dat de capaciteit van de heringerichte parking op de huidige locatie (288 tot 360 plaatsen) kleiner zal zijn dan de geplande capaciteit (428 tot 535 plaatsen); dat deze variant derhalve een grotere modal shift zal bevorderen en dus een vermindering van het verkeer naar de parking bij de site van de hippodroom met zich mee zal brengen;

Overwegende dat sommige eisers kritiek hebben op het MER omdat het geen rekening houdt met de gevolgen van de sluiting van het Ter Kamerenbos voor het autoverkeer en de verschuiving van dit verkeer naar de Terhulpsesteenweg; omdat het de kenmerken van de aangrenzende wegen en het bestaande verkeer niet correct analyseert, met name wat het aantal bestaande rijstroken betreft (de Terhulpsesteenweg heeft thans slechts één rijstrook); omdat het gebaseerd is op verouderde gegevens en tellingen uit 2013 en 2018;

Dat de Stad Brussel aangeeft dat zij onlangs een mobiliteitsstudie heeft opgestart voor de realisatie van een verkeersluwe zone in en rond het Ter Kamerenbos, waarin het gebied van de hippodroom is geïntegreerd; dat deze studie tot doel heeft verkeersmaatregelen uit te werken om de woonwijken te optimaliseren en te beschermen met behoud van de toegang tot de bestaande functies in het gebied;

Overwegende dat de Regering stelt dat het MER is uitgevoerd tijdens de periode van de COVID-19-pandemie; dat de geobserveerde toestand verschilt van de toestand in "normale tijden", aangezien er geen enkele activiteit op de site georganiseerd werd en het bos daarnaast overbewaagd werd door een bijzondere behoefte en beschikbaarheid; dat het MER dus gebaseerd is op de resultaten van tellingen die in 2013 en 2018 in het gebied zijn uitgevoerd en door Brussel Mobiliteit zijn doorgegeven, waarbij wordt opgemerkt dat de resultaten van deze tellingen vergelijkbaar zijn en het ontbreken van enige significante evolutie tussen 2013 en 2018 aantonen;

Dat de in het MER gebruikte gegevens over 2018 recent zijn; dat moet worden opgemerkt dat het verkeer in steden over het algemeen zeer weinig toeneemt (0,5-1 %/jaar) als gevolg van congestie, en dat het verkeer in 2020-2021 niet is toegenomen als gevolg van de pandemie;

Dat het niet noodzakelijk is nieuwe tellingen uit te voeren in het kader van het MER van deze gedeeltelijke wijziging van het GBP; dat uit de beschikbare gegevens blijkt dat de wijziging geen belangrijke effecten heeft op het verkeer;

In het MER zijn de kenmerken van de aan het gebied grenzende wegen correct onderzocht, waarbij is opgemerkt dat het gedeelte van de Terhulpsesteenweg dat door het Ter Kamerenbos loopt, één rijstrook per richting heeft en geen openbare parkeerstroken, terwijl het gedeelte van de Terhulpsesteenweg dat langs de Franklin Rooseveltlaan loopt, twee rijstroken per richting heeft, een trambaan in eigen bedding op een deel van het traject, een parkeerstrook en een fietspad aan weerszijden van de weg;

Dat de Regering aangeeft dat de wijziging van de verkeersstroom in het Ter Kamerenbos zich nog in de testfase bevindt; dat zij sinds de start ervan reeds verschillende aanpassingen heeft ondergaan en nog wijzigingen kan ondergaan; dat de door de stad Brussel bestelde mobiliteitsstudie verband houdt met de testfase van de wijziging van de verkeersstroom in het Ter Kamerenbos;

dat deze studie in februari 2022 is begonnen; Overwegende dat deze studie wordt opgevolgd door een begeleidingscomité bestaande uit vertegenwoordigers van diverse diensten (politiezones, MIVB, De Lijn, TEC), de betrokken gemeenten (Stad Brussel, Elsene, Ukkel, Watermaal-Bosvoorde, Sint-Genesius-Rode, Linkebeek), Waals-Brabant en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Que l'alternative 0.2 visant la fermeture du parking en vue de permettre la réalisation de la zone forestière, pourrait réduire le flux de véhicules à destination du parking existant et impliquer un report modal des usagers de la forêt de Soignes et du site de l'hippodrome ; que ce report modal sera toutefois limité, et le manque de stationnement hors voirie se répercutera sur l'offre de stationnement en voirie, voire sous forme de parking sauvage, et ne résoudra pas les problèmes de congestion de la chaussée de la Hulpe ; qu'aussi, l'alternative 0.2 n'a pas été retenue en tant qu'alternative raisonnablement envisageable au motif qu'elle ne permet pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la forêt de Soignes et du schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, ni de répondre au besoin en stationnement au moyen d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la forêt de Soignes ;

Qu'il en résulte que la création d'une nouvelle zone d'équipements pour le réaménagement du parking n'est pas de nature à entraver la circulation des véhicules prioritaires ;

Qu'en ce qui concerne la variante 1 retenue, le RIE relève que la capacité du parking réaménagé dans son emprise actuelle (288 à 360 emplacements) sera moindre que celle envisagée (428 à 535 emplacements) ; que cette variante favorisera donc le report modal de manière plus importante, et impliquera ainsi une réduction de la circulation à destination du parking à proximité du site de l'hippodrome ;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il ne tient pas compte des conséquences de la fermeture du Bois de la Cambre à la circulation automobile et du report de celle-ci sur la chaussée de la Hulpe ; en ce qu'il n'analyse pas correctement les caractéristiques des voiries avoisinantes et le trafic existant, notamment quant aux nombres de bandes de circulation existantes (chaussée de la Hulpe ne compte plus qu'une bande de circulation) ; en ce qu'il se fonde sur des données et comptages de 2013 et 2018 obsolètes ;

Que la Ville de Bruxelles indique qu'elle a lancé récemment une étude de mobilité pour la réalisation d'une zone de mobilité apaisée dans et autour du Bois de la Cambre, qui intègre la zone de l'hippodrome ; que cette étude vise à élaborer des mesures de circulation pour optimiser et protéger les quartiers résidentiels tout en maintenant un accès aux fonctions existantes dans le périmètre ;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a été réalisé en période de pandémie de COVID19 ; que la situation observée diffère de la situation rencontrée en « temps normal » dans la mesure où aucune activité n'était organisée sur le site et que la forêt était par ailleurs surinvestie par un besoin et une disponibilité particulière ; que le RIE s'est donc basé sur les résultats de comptage réalisés dans la zone en 2013 et 2018, transmis par Bruxelles Mobilité, en relevant que les résultats de ces comptages sont similaires et démontrent l'absence d'évolution significative de la situation entre 2013 et 2018 ;

Que les données de 2018 utilisées par le RIE sont récentes ; qu'il convient de préciser que le trafic au droit des villes augmente généralement de manière très faible (0,5-1%/an) suite à la congestion, et que le trafic n'a pas augmenté en 2020-2021 en conséquence de la pandémie ;

Qu'il n'est pas nécessaire de procéder à la réalisation de nouveaux comptages dans le cadre du RIE de la présente modification partielle du PRAS ; que les données disponibles permettent de conclure à l'absence d'incidences notables de la modification sur la circulation ;

Que le RIE a correctement examiné les caractéristiques des voiries adjacentes du site, en relevant que le tronçon de la Chaussée de la Hulpe qui traverse le bois de la Cambre compte une bande de circulation dans chaque sens et aucune bande de stationnement public, tandis que le tronçon de la Chaussée de la Hulpe situé dans le prolongement de l'avenue Franklin Roosevelt compte 2 bandes de circulation dans chaque sens, un site propre pour les trams sur une partie de son parcours, une bande de stationnement et une piste cyclable de chaque côté de la voirie ;

Que le Gouvernement indique que la modification de la circulation dans le Bois de la Cambre est encore en phase de test ; qu'elle a déjà connu plusieurs adaptations depuis son lancement et risque encore d'être modifiée ; que l'étude de mobilité commandée par la Ville de Bruxelles est associée à la phase de test de modification de la circulation dans le bois de la Cambre ; ;

considérant que cette étude est suivie par un comité d'accompagnement composé de représentants de divers services (zones de police, STIB, De Lijn, TEC), les communes intéressées (Ville de Bruxelles, Ixelles, Uccle, Watermaal-Boitsfort, Rhode-Saint-Genèse, Linkebeek), le Brabant Wallon et la Région de Bruxelles-Capitale ;

Overwegende dat deze studie uit vier onderdelen bestaat en in februari 2022 is gestart;

Dat onderdeel 1, betreffende de diagnose, is afgerond;

Dat onderdeel 2 nog niet door het begeleidingscomité is gevalideerd;

Dat de onderdelen 3 en 4 van de studie nog moeten worden uitgevoerd;

Dat de verkeerswijzigingen voornamelijk betrekking hebben op de noordelijke lus van het Ter Kamerenbos; dat deze ver weg ligt van de Terhulpsesteenweg en de site van de hippodroom; dat wat de zuidelijke lus betreft, het verkeer op het gedeelte van de Bosvoordseleaan en de Braziliëlaan, dat eenrichtingsverkeer was, tijdens de week veranderd is in tweerichtingsverkeer, behalve in het weekend, op feestdagen en tijdens schoolvakanties, en dat er een rijstrook is toegevoegd voor bussen; dat dit stuk in het weekend trouwens afgesloten is; dat de wijziging van de verkeersstroom op de Bosvoordseleaan gevolgen heeft voor de verkeersstromen tijdens het weekend, wanneer het verkeer dat van het westen van de Terhulpsesteenweg komt, niet kan afslaan naar het Ter Kamerenbos en op de Terhulpsesteenweg moet blijven tot de kruising met de Franklin Rooseveltlaan;

Dat het MER is gebaseerd is op tellingen die zijn uitgevoerd in 2018, toen het verkeer op bovengenoemd traject eenrichtingsverkeer was en nog niet was stilgelegd tijdens het weekend; dat echter moet worden opgemerkt dat de tellingen zijn uitgevoerd op de Terhulpsesteenweg bij de ingang van het Ter Kamerenbos, dat wil zeggen vóór de kruising met de Bosvoordseleaan; dat bij deze tellingen dus rekening is gehouden met het verkeer dat vroeger afslong naar het Ter Kamerenbos en dat nu tijdens het weekend op de Terhulpsesteenweg blijft; dat het MER dus een maximalistische benadering heeft gevolgd, waarop de wijziging van het verkeer in het Ter Kamerenbos geen significante invloed heeft;

Overwegende dat sommige eisers en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie kritiek hebben op het MER omdat daarin zou aangegeven worden dat "de parking geen verkeersgenererende activiteit is", in tegenstelling tot de site van de hippodroom en het Zoniënwoud; op grond van het feit dat parkings stimulansen zijn om de auto te gebruiken, zoals is vastgesteld in de mobiliteitsdiagnose die in oktober 2017 is opgesteld in het kader van het gewestelijk mobiliteitsplan GoodMove; dat het MER zelf erkent dat de beperktere grootte van de parking een modal shift naar alternatieve vervoerswijzen met zich zal brengen;

Dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie vreest dat de uitbreiding van de parking het publiek ertoe zal aanzetten meer de auto te gebruiken, zoals in het MER meermaals wordt bevestigd: met betrekking tot alternatief 0.1 ("Door de beperktere parkeercapaciteit kiezen sommige gebruikers voor een alternatief vervoermiddel voor de auto"), met betrekking tot alternatief 0.2 ("Bij gebrek aan parkeergelegenheid wordt het gebruik van alternatieven voor de auto weliswaar aangemoedigd") en met betrekking tot variant 1 ("[...] Anderzijds stimuleert variant 1, door het aantal parkeerplaatsen sterker te beperken, theoretisch een grotere modal shift naar alternatieve vervoerswijzen");

Dat de stad Brussel opmerkt dat het gewestelijk mobiliteitsplan aangeeft dat parkeren een essentiële factor is voor het succes en de verwezenlijking van de ambities van de mobiliteitsstrategie en dat de beschikbaarheid van een parkeerplaats op je bestemming met name een bepalende factor is voor de modale keuze;

Dat de gewestelijke ontwikkelingscommissie opmerkt dat de gekozen variant 1 geen uitbreiding meer vormt die ten koste gaat van het bos en het aantal parkeerplaatsen beperkt tot 360 in plaats van 535 in de ruimte waarin de eerste vernietigde vergunning voorziet; dat het ontwerp op termijn een grotere modale verschuiving naar alternatieve vervoerswijzen zal bevorderen, wat aansluit bij het Good Move-plan;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat in het MER wordt uitgelegd dat de parking op zich geen activiteit vormt die waarschijnlijk verkeer zal genereren, in tegenstelling tot de activiteiten op de site van de hippodroom en in het Zoniënwoud; dat de begrippen "genereren van verkeersstromen" en "modaal aandeel" niet mogen worden verward; dat de parking geen verkeer genereert aangezien de gebruikers ervan zich niet verplaatsen om de parking te zien, maar om een wandeling te maken in het Zoniënwoud of om gebruik te maken van de activiteiten op de site van de hippodroom; dat anderzijds de parkeercapaciteit een hefboom is om het modale aandeel van de auto te verminderen of te vergroten, zoals in het MER wordt uiteengezet in de geciteerde uittreksels uit het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move; dat echter niet mag worden vergeten dat een vermindering van de parkeercapaciteit buiten de straat ook gevolgen heeft voor de verschuiving van het parkeren naar parkeren op straat en wildparkeren, die moeten worden beperkt;

In het kader van het onderzoek naar de gevolgen van het project voor de mobiliteit is in het MER opgemerkt dat variant 1 een grotere modal shift naar alternatieve vervoerswijzen bevordert dan het project door minder parkeercapaciteit voor te stellen, terwijl de doelstellingen van het beheersplan en de structuurvisie van het Zoniënwoud op het

Considérant que cette étude comporte donc 4 volets et a débuté en février 2022 ;

Que le volet 1 concernant le diagnostic a été finalisé ;

Que le volet 2, n'a pas encore fait l'objet d'une validation de la part du comité d'accompagnement ;

Que les volets 3 et 4 de l'étude sont encore à réaliser ;

Que les modifications de circulation concernent principalement la boucle nord du Bois de la Cambre ; que celle-ci est éloignée de la chaussée de la Hulpe et du site de l'hippodrome ; qu'en ce qui concerne la boucle sud, la circulation sur le tronçon comprenant l'avenue de Boitsfort et l'avenue du Brésil, qui était à sens unique, a été modifiée pour être mise en double sens durant la semaine hors week-end, jours fériés et vacances scolaires et ajouter une bande de circulation réservée aux bus ; que ce tronçon est par ailleurs fermé le week-end ; que la modification de la circulation sur l'avenue de Boitsfort impacte les flux de circulation pendant le week-end, lorsque le trafic en provenance de l'ouest de la chaussée de la Hulpe ne peut bifurquer vers le bois de la Cambre et doit rester sur la chaussée de la Hulpe jusqu'à son intersection avec l'avenue F. Roosevelt ;

Que le RIE se base sur des comptages réalisés en 2018 lorsque la circulation sur le tronçon précité était en sens unique et n'avait pas encore été arrêtée pendant les week-ends ; qu'il convient cependant de relever que les comptages ont été réalisés sur la chaussée de la Hulpe à l'entrée du bois de la Cambre, soit avant son intersection avec l'avenue de Boitsfort ; que ces comptages prenaient donc en considération le trafic qui bifurquait vers le Bois de la Cambre, et qui reste désormais sur la chaussée de la Hulpe pendant le week-end ; que le RIE a ainsi adopté une approche maximaliste, sur laquelle la modification de la circulation dans le Bois de la Cambre n'a pas d'impact notable ;

Considérant que des réclamants et la commission régionale de mobilité critiquent le RIE en ce qu'il indiquerait que "le parking n'est pas une activité génératrice de trafic en soi", au contraire du site de l'hippodrome et de la forêt de Soignes ; au motif que les parkings sont des incitants à l'utilisation de la voiture, comme cela est établi par le diagnostic de mobilité établi en octobre 2017 dans le cadre du plan régional de mobilité GoodMove ; que le RIE reconnaît lui-même que la réduction du parking impliquera un report modal vers les modes alternatifs de transport ;

Que la commission régionale de mobilité craint que l'extension du parking incite le public à utiliser la voiture, comme cela est confirmé par le RIE à plusieurs reprises : à propos de l'alternative 0.1 (« De par la capacité de stationnement plus faible, une partie des usagers opte pour un mode de transport alternatif à la voiture »), à propos l'alternative 0.2 (« En l'absence de parking, l'utilisation des modes alternatifs à la voiture est certes favorisée ») et à propos de la variante 1 (« [...] de par une limitation plus importante du nombre d'emplacements de stationnement, la Variante 1 favorise théoriquement un report modal plus important vers les modes alternatifs à la voiture ») ;

Que la Ville de Bruxelles relève que le plan régional de mobilité indique que le stationnement est un facteur essentiel de réussite et de concrétisation des ambitions de la stratégie de mobilité et que la disponibilité d'un emplacement à destination est notamment un facteur déterminant du choix modal ;

Que la commission régionale de développement relève que la variante 1 retenue n'empiète plus sur la forêt et limitera le nombre d'emplacements à 360 par rapport à 535 dans l'espace prévu par le premier permis annulé ; que le projet favorisera, à terme, un report modal plus important vers les modes de transport alternatifs s'inscrivant dans le plan Good Move ;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE expose que le parking ne constitue pas en soi une activité susceptible d'engendrer de la circulation, à la différence des activités du site de l'hippodrome et de la forêt de Soignes ; qu'il convient de ne pas confondre les notions de « génération de flux » et de « part modale » ; que le parking ne génère pas de flux dans la mesure où ses utilisateurs ne se déplacent pas pour voir le parking mais pour se balader en forêt de Soignes ou profiter des activités du site de l'hippodrome ; que, par contre, la capacité de stationnement constitue un levier pour réduire ou augmenter la part modale de la voiture, comme l'expose le RIE au travers des extraits du plan régional de mobilité GoodMove cités ; qu'il convient cependant de ne pas perdre de vue que la réduction de la capacité de stationnement du parking hors voirie a aussi un impact sur le report de stationnement du parking hors voirie et le stationnement sauvage, qui doivent être limités ;

Que dans le cadre de l'examen des incidences du projet en termes de mobilité, le RIE a relevé que la variante 1 retenue favorisait un report modal plus important vers les modes alternatifs à la voiture que le projet en proposant une capacité de stationnement moindre, tout en répondant aux objectifs poursuivis par le plan de gestion et le schéma

gebied van de onthaalmogelijkheden voor het publiek worden bereikt; dat de geplande capaciteit van de parking het ook mogelijk maakt de verschuiving van het parkeren naar de weg en het wildparkeren op basis van de geraamde totale parkeerbehoefte, te beperken;

Dat alternatief 0.1 (handhaving van de feitelijke toestand) een grotere modal shift impliceert, maar minder doeltreffend is voor de verwezenlijking van bovengenoemde doelstellingen en daarom niet gekozen werd omdat het niet voorziet in een ingerichte parking met voldoende capaciteit aan deze toegangspoort van het Zoniënwoud, namelijk de site van de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde, met het risico dat de nagestreefde doelstellingen in het gedrang komen, en dus grotere ongewenste effecten kan hebben (grotere verschuiving naar parkeren op de weg, beperkte toegang tot de site in vergelijking met de geraamde behoeften, geen oplossing om wildparkeren te ontmoedigen, uiterst beperkte mogelijkheden tot herinrichting met het oog op een betere integratie, enz.);

Dat hoewel alternatief 0.2 (sluiting van de parking) ook het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen bevordert, ze niet beantwoordt aan de doelstellingen van de plannen en de regelgeving ter zake, die erop gericht zijn een duurzaam evenwicht tot stand te brengen tussen de mobiliteitsbehoeften en de verschuiving van het parkeren naar parkeren buiten de straat, en niet om het gebruik van de auto te bannen; dat het ook niet beantwoordt aan de doelstellingen van het beheersplan en de structuurvisie voor het Zoniënwoud wat betreft de onthaalmogelijkheden voor het publiek, en daarom niet werd geselecteerd;

Overwegende dat sommige eisers menen dat het individuele comfort van de auto moet worden ontmoedigd, het gebruik van collectief en gepland openbaar vervoer moet worden aangemoedigd en deze modal shift moet worden bevorderd; dat de beperking van de grootte van de parking de beste stimulans is om de organisatoren te dwingen de omvang van de evenementen op een zo gevoelige site te beperken;

Dat sommige eisers van mening zijn dat het Drohme-project slechts kan worden gerechtvaardigd indien het de zachte mobiliteit verbetert en bijdraagt tot de vermindering van de milieuhinder;

Dat sommige eisers vraagtekens plaatsen bij de wijze waarop het gebruik van vervoerswijzen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer in het project prioriteit krijgt;

Dat sommige eisers kritiek hebben op het project en de geplande parking omdat het de zachte en actieve mobiliteit niet verbetert; omdat alternatieve mobiliteitsalternatieven onvoldoende zijn onderzocht; omdat het project indruist tegen het gewestelijke mobiliteitsplan GoodMove;

Dat sommige eisers vragen om andere bestaande oplossingen voor toegang tot de site van de hippodroom aan te bevelen;

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat de herinrichting van de site van de hippodroom en de ontwikkeling ervan als toegangspoort tot het Zoniënwoud het behoud en de uitbreiding van de capaciteit van de bestaande parking vereisen op basis van de voor de site geraamde totale parkeerbehoefte;

Dat in het MER de gevolgen van de gedeeltelijke wijziging van het GBP zijn onderzocht, met name op het gebied van de mobiliteit; dat het MER in zijn analyse heeft opgemerkt dat ter hoogte van de voormalige hippodroom een aanzienlijke hoeveelheid fietsenstallingen is gepland om bij te dragen aan de doelstellingen van het gewestelijke mobiliteitsplan GoodMove op het gebied van modal shift; dat het ook heeft opgemerkt dat de locatie goede verbindingen met het openbaar vervoer biedt en dat voor de parking een retributie zal moeten worden betaald; dat het MER aan het eind van zijn analyse heeft gekozen voor variant 1, met een kleinere capaciteit dan het project, omdat deze voldoet aan de doelstellingen van het beheersplan en de structuurvisie voor het Zoniënwoud wat de onthaalmogelijkheden voor het publiek betreft, en tegelijkertijd beantwoordt aan de doelstellingen van het gewestelijke mobiliteitsplan GoodMove wat de modal shift betreft, en ambitieuzer is dan het oorspronkelijke project;

Dat deze wijziging bovendien geen beletsel vormt voor de invoering van aanpassings- en beheermaatregelen voor mobiliteit en parkeren die de toepassing van het STOP-beginsel ("stappen, trappen, openbaar vervoer en privé vervoer" - volgorde van prioriteit voor de verschillende vervoerswijzen) bevorderen en de bereikbaarheid te voet, per fiets en per openbaar vervoer vooropstellen; dat de nieuwe bepaling 8.5 vereist dat dergelijke maatregelen worden voorzien in het kader van de uitvoering van de projecten; dat de exacte inhoud van deze maatregelen niet onder het detailniveau van het plan vallen, maar met name in het stadium van de vergunningsaanvragen en/of de uitbreiding daarvan zal worden onderzocht en bepaald; dat de capaciteit van variant 1 werd bepaald in de vorm van een vork om met name rekening te houden met de ruimte die moet worden gereserveerd voor fiets en -voetgangersvoorzieningen;

Dat sommige eisers erop wijzen dat het Zoniënwoud toegankelijk is met het openbaar vervoer; dat er vervoersmiddelen en andere alternatieven zijn om zich te verplaatsen; dat het mogelijk is andere infrastructuren dan die voor auto's aan te leggen;

de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public ; que la capacité projetée du parking permettra également de limiter le report de stationnement en voirie et le stationnement sauvage au regard du besoin global en stationnement estimé ;

Que si l'alternative 0.1 (maintien de la situation de fait) implique un report modal plus important, mais permet moins bien de rencontrer les objectifs précités et n'a donc pas été retenue puisque qu'elle ne permet pas d'offrir un parking aménagé d'une capacité suffisante au droit de la porte d'entrée de la Forêt de Soignes que constitue l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort au risque d'hypothéquer les objectifs poursuivis et aura des impacts plus importants non souhaités (report en voirie plus important, limitation de l'accès au site par rapport aux besoins estimés, pas de solution pour dissuader le parking sauvage, possibilité de réaménagement extrêmement limitée pour une meilleure intégration, ...);

Que si l'alternative 0.2 (fermeture du parking) favorise également l'utilisation des modes de transports alternatifs, elle ne rencontre pas les objectifs des plans et règlements en la matière qui visent un équilibre durable entre les besoins de mobilité et le report du stationnement hors voirie, et non une suppression de l'utilisation de la voiture ; qu'elle ne répond pas non plus aux objectifs poursuivis par le plan de gestion et le schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, et n'a donc pas été retenue ;

Considérant que des réclamants estiment qu'il faut dissuader le confort individuel de la voiture, encourager l'usage de transport collectif et public planifié et favoriser ce shift modal ; que la restriction de la taille du parking est le meilleur incitant pour contraindre les organisateurs à limiter la taille des événements dans un site aussi sensible ;

Que des réclamants estiment que le projet Drohme ne peut se justifier que s'il renforce la mobilité douce et contribue à la réduction des nuisances environnementales ;

Que des réclamants s'interrogent sur la manière dont le recours à des modes de transports tels que la marche, le vélo et le transport public est privilégié dans le projet ;

Que des réclamants critiquent le projet et le parking projeté au motif qu'il n'améliore pas la mobilité douce et active ; que les alternatives de mobilité ont été sous-étudiées ; que le projet va à l'encontre du plan régional de mobilité GoodMove ;

Que des réclamants demandent de préconiser d'autres solutions existantes pour l'accès au site de l'hippodrome ;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le réaménagement du site de l'hippodrome et son développement en tant que porte d'entrée de la forêt de Soignes nécessitent le maintien et l'extension de la capacité du parking existant au regard du besoin global en stationnement estimé pour le site ;

Que le RIE a examiné les incidences de la modification partielle du PRAS en termes de mobilité notamment ; que dans le cadre de son analyse, le RIE relève qu'une offre de stationnement vélo importante est prévue au droit de l'ancien hippodrome afin de participer aux objectifs du plan régional de mobilité GoodMove en matière de report modal ; qu'il relève également que le site dispose d'une bonne desserte en transports en commun, et que le parking sera payant ; qu'au terme de son analyse, le RIE a retenu la variante 1, d'une capacité moindre que celle du projet, en ce qu'elle répond objectifs poursuivis par le plan de gestion et le schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, tout en rencontrant les objectifs du plan régional de mobilité GoodMove en matière de report modal, et ce de manière plus ambitieuse que le projet initial ;

Que pour le surplus, la présente modification n'empêche pas la mise en place de mesures d'aménagement et de gestion de la mobilité et du stationnement favorisant la mise en œuvre du principe STOP (« stappen, trappen, openbaar vervoer en privé vervoer » - ordre de priorité aux différents modes de transports : marche-vélo-transport public-voiture) et privilégiant l'accessibilité à pied, à vélo et en transports en commun ; que la nouvelle prescription 8.5. impose que de telles mesures soient prévues dans le cadre de la mise en œuvre des projets ; que le contenu exact de ces mesures ne relèvent pas du degré de détail du plan mais sera examiné et déterminé notamment au stade des demandes de permis et/ou de leur prolongation ; que la capacité de la variante 1 a été déterminée sous la forme d'une fourchette afin de tenir compte notamment de l'espace à réserver aux aménagements cyclo-piétons ;

Considérant que des réclamants relèvent que la forêt de Soignes est accessible en transports en commun ; qu'ils relèvent que nous disposons des moyens de transport et autres alternatives pour se mouvoir ; qu'il est possible de mettre en place des infrastructures différentes de celles pour la voiture ;

Dat sommige eisers en de gewestelijke mobiliteitscommissie kritiek hebben op de noodzaak van een parking omdat de site door de GSV is ingedeeld in zone B wat de bereikbaarheid met het openbaar vervoer betreft; dat de site bereikbaar is via een fietspad, nabijgelegen stations, bus- en tramhaltes; dat meer dan 50% van de Brusselaars geen auto heeft; dat de auto een onbetaalbaar vervoermiddel is geworden door de stijging van de energiekosten;

Dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en de Stad Brussel vaststellen dat de site gelegen is op 1 minuut wandelen van een bushalte op buslijn 41, op 4 minuten wandelen van een tramhalte op tramlijn 8 en op 9 minuten wandelen van een tramhalte op tramlijn 25; op 9 minuten wandelen (of 3 minuten wandelen met de tram) van het station van Boondael, waar 5 treinlijnen passeren, en op 14 minuten wandelen (of 5 minuten wandelen met de tram) van het station van Bosvoorde, waar 2 treinlijnen passeren; dat deze lijnen van het "S"-net vele Brusselse wijken en zelfs de nabije en iets verderop gelegen periferie bedienen; dat op termijn een studie wordt overwogen en in het GPDO wordt opgenomen voor de ontwikkeling van een openbare vervoerslijn met grote capaciteit in de Franklin Rooseveltlaan;

Dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie van mening is dat de uitbreiding van de parking niet strookt met een aantal doelstellingen van het GPDO ("Het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen") en het GMP Good Move ("De verschuiving van de auto naar andere vervoerswijzen aanmoedigen"), gelet op de goede bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer;

Dat de commissie vraagt om de aanpassings- en beheermaatregelen voor mobiliteit en parkeren die de toepassing van het STOP-principe bevorderen en de bereikbaarheid te voet, per fiets en met het openbaar vervoer vooropstellen, te concretiseren, teneinde de toegang tot het Zoniënwoud en de site van de hippodroom te vergemakkelijken;

Dat sommige eisers van mening zijn dat het project volledig in strijd is met het gewestelijke mobiliteitsbeleid dat gericht is op het bevorderen van de modal shift en het gebruik van nieuwe vormen van zachte mobiliteit; dat zij kritiek hebben op het ontbreken van een alternatief dat erin bestaat het openbaar vervoer voor evenementen uit te breiden en zachte mobiliteitsalternatieven te bevorderen, overeenkomstig het gewestelijke mobiliteitsbeleid en de oorspronkelijke doelstellingen van het Drohme-project;

Dat de Stad Brussel en eisers van mening zijn dat de capaciteit van de parking altijd onvoldoende zal zijn indien deze niet gepaard gaat met andere mobiliteitsmaatregelen die erop gericht zijn het aanbod van alternatieve vervoerswijzen voor de auto te vergroten en te verbeteren; dat zij van mening zijn dat dit integraal deel uitmaakt van het milieu-educatieproject dat wordt ondersteund door de herkwalificatie van de hippodroom;

Overwegende dat sommige eisers vragen om een coherente lezing van de mobiliteit en parkeren te houden en om een soortgelijke denkoefening te voeren als die voor het Rood Klooster, de andere toegangspoort tot het Brusselse Zoniënwoud;

Overwegende dat de Regering stelt dat in het MER de gevolgen van de gedeeltelijke wijziging van het GBP voor de mobiliteit zijn onderzocht, met name wat het openbaarvervoeraanbod betreft; dat in het MER wordt gewezen op de goede bereikbaarheid van het terrein met het openbaar vervoer en de nabijheid van verschillende bus- en tramhaltes en treinstations; dat het aangeeft dat de overeenstemming van het plan met het GPDO en het gewestelijke mobiliteitsplan GoodMove zal afhangen van de toegestane capaciteit van de parking en de toegepaste beheermethode, waarbij met name rekening wordt gehouden met de evolutie van de bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer;

Dat variant 1, waarbij de parking wordt gehandhaafd en heringericht, is gekozen omdat deze voldoet aan de doelstellingen van het beheerplan en de structuurvisie voor het Zoniënwoud wat betreft de onthaalmogelijkheden voor het publiek aan de ingang van het bos, en tevens aan de doelstellingen van het GPDO en het gewestelijk mobiliteitsplan GoodMove; er zij aan herinnerd dat deze laatste een modal shift stimuleren zonder daarom het gebruik van de auto, de ontwikkeling van het parkeeraanbod op straat en de tarifiering van het parkeren te schrappen;

Dat de capaciteit van variant 1 (288 tot 360 plaatsen) lager is dan de totale parkeerbehoefte die voor het Zoniënwoud (bij gemiddeld gebruik) en de activiteiten van de site van de hippodroom die wordt herontwikkeld (bij intensief gebruik), bij normaal gebruik op 470 plaatsen wordt geraamd; dat dit verschil van 110 plaatsen onder meer een modal shift naar het openbaar vervoer impliceert; dat de modal shift ook door de tarifiering van de parking zou eveneens worden bevorderd, aangezien gebruikers hierdoor aangemoedigd kunnen worden de voorkeur te geven aan alternatieve verplaatsingswijzen;

Que des réclamants et la commission régionale de mobilité critiquent la nécessité d'un parking au motif que le site est classé en zone B par le RRU en termes d'accessibilité en transports en commun ; que le site est desservi par une piste cyclable, des gares proches, des arrêts de bus et de tram ; que plus de 50% des Bruxellois n'ont pas de voiture ; que la voiture est devenue un mode de transport impayable suite à la hausse des coûts de l'énergie ;

Que la commission régionale de mobilité et la Ville de Bruxelles relèvent que le site se situe à 1 minute à pied d'un arrêt du bus 41, à 4 minutes à pied d'un arrêt du tram 8 et à 9 minutes à pied d'un arrêt du tram 25 ; à 9 minutes à pied (ou 3 minutes en tram + marche) de la gare de Boondael par laquelle passent 5 lignes de train, et à 14 minutes à pied (ou 5 minutes en tram + marche) de la gare de Boitsfort par laquelle passent 2 lignes de train ; que ces lignes du réseau «S» desservent de nombreux quartiers bruxellois et même la proche et moyenne périphérie ; qu'à terme, une étude est envisagée et inscrite dans le PRDD pour l'aménagement d'une ligne de transport en commun de haute capacité dans l'avenue Franklin Roosevelt ;

Que la commission régionale de mobilité juge l'extension du parking en décalage avec certains objectifs du PRDD (« Intensifier l'usage des transports publics ») et du PRM Good Move (« Favoriser un transfert de la voiture vers d'autres modes ») au vu de la bonne desserte du site en transports publics ;

Qu'elle demande de concrétiser des mesures d'aménagement et de gestion de la mobilité et du stationnement favorisant la mise en œuvre du principe STOP et privilégiant l'accessibilité à pied, à vélo et en transports en commun pour favoriser l'accès à la forêt de Soignes et au site de l'hippodrome ;

Que des réclamants estiment que le projet est en totale contradiction avec la politique de mobilité régionale qui vise à encourager le report modal et le recours aux nouveaux modes de mobilité douce ; qu'ils critiquent l'absence d'alternative consistant à augmenter les transports publics pour les événements et promouvoir les alternatives de mobilité douce, conformément à la politique régionale de mobilité et aux objectifs originaux du projet Drohme ;

Que la Ville de Bruxelles et des réclamants estiment que la capacité du parking sera toujours insuffisante si elle ne s'accompagne pas d'autres mesures de mobilité visant à augmenter et améliorer l'offre en modes de déplacement alternatifs à la voiture ; qu'ils estiment que cela fait partie intégrante du projet d'éducation à l'environnement porté par la requalification de l'hippodrome ;

Considérant que des réclamants demandent d'adopter une lecture cohérente de la mobilité et des stationnements et d'avoir une réflexion similaire à celle du Rouge Cloître, l'autre porte d'entrée de la forêt de Soignes bruxelloise ;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a examiné les incidences de la modification partielle du PRAS en termes de mobilité, au regard de l'offre de transports en commun notamment ; que le RIE relève la bonne desserte du site en transports en commun, et sa proximité avec plusieurs arrêts de bus, tram, et gares ; qu'il indique que l'adéquation du plan par rapport au PRDD et au plan régional de mobilité GoodMove sera fonction de la capacité autorisée du parking et du mode de gestion appliqué en tenant compte de l'évolution de la desserte en transports en commune du site, notamment ;

Que la variante 1 visant le maintien du parking et son réaménagement a été retenue en ce qu'elle répond aux objectifs poursuivis par le plan de gestion et le schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public aux portes d'entrée de la forêt, tout en rencontrant les objectifs du PRDD et du plan régional de mobilité GoodMove ; qu'il convient de rappeler que ces derniers encouragent le report modal sans pour autant supprimer le recours à la voiture, le développement de l'offre de stationnement en voirie et la tarification du stationnement ;

Que la capacité de la variante 1 (288 à 360 emplacements) est moindre que le besoin global en stationnement estimé à 470 emplacements pour le forêt de Soignes (en fréquentation moyenne) et les activités du site de l'hippodrome en cours de réaménagement (en fréquentation haute), en période de fonctionnement normal ; que cette différence de 110 emplacements impliquera un report modal vers les transports en commun entre autres ; que le report modal pourra également être encouragé par la tarification du parking, qui pourra inciter des usagers à privilégier d'autres modes alternatifs de déplacement ;

Dat de capaciteit van variant 1 niet permanent zal kunnen voldoen aan de volledige geraamde parkeervraag, die op bepaalde momenten van de dag of het jaar het theoretische maximumaanbod op de parking overschrijdt; dat tijdens deze perioden van intensief gebruik en "aangepaste" exploitatie van de site de modale verschuiving des te belangrijker zal zijn; dat deze verschuiving daarom moet worden beheerd door passende maatregelen, zoals vereist door de nieuwe bepaling 8.5;

Dat de uiteindelijke capaciteit van de parking binnen de in het kader van deze wijziging van het plan in aanmerking genomen vork zal worden bepaald in toekomstige vergunningsaanvragen, waarbij met name rekening zal worden gehouden met de toegang van de site met het openbaar vervoer en de voetgangers-/fietsvoorzieningen;

Dat deze wijziging bovendien geen beletsel vormt voor de invoering van aanpassings- en beheermaatregelen voor mobiliteit en parkeren die de toepassing van het STOP-beginsel bevorderen en de bereikbaarheid te voet, per fiets en per openbaar vervoer vooropstellen; dat dergelijke maatregelen daarentegen worden opgelegd door bepaling 8.5 ; dat de inhoud van deze maatregelen niet binnen het detailniveau van het plan valt, maar met name in het stadium van de vergunningsaanvragen en/of de uitbreiding daarvan zal worden onderzocht; dat de capaciteit van variant 1 werd bepaald in de vorm van een vork om met name rekening te houden met de ruimte die moet worden gereserveerd voor fiets en -voetgangersvoorzieningen;

Overwegende dat sommige eisers en de raad voor het leefmilieu vragen om de ontwikkeling van openbaar vervoer en collectief vervoer om de bevolking in staat te stellen het Zoniënwoud gemakkelijk te bereiken door een verschuiving van de auto naar andere vervoerswijzen aan te moedigen, overeenkomstig het gewestelijke mobiliteitsplan GoodMove; om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren; om collectieve verplaatsingen en openbaar vervoer te bevorderen en om de capaciteit van de fietsenstallingen te vergroten;

Dat sommige eisers de uitvoering voorstellen van een proefproject dat bijdraagt tot een modal shift en waarbij het gebruik van de individuele auto wordt beperkt tot PBM's en schoolbussen of dergelijke;

Dat zij voorstellen de ontwikkeling van bepaalde evenementen en activiteiten te koppelen aan specifieke bedieningen door de MIVB in het weekend en op latere uren (Noctis-bus);

Dat de stad Brussel voorstander is van het project op voorwaarde dat eerst betere openbaarvervoerdiensten en een hoogwaardige fietsinfrastructuur (met inbegrip van beveiligde fietsenstallingen) worden ontwikkeld, teneinde een echte modal shift tot stand te brengen en te zorgen voor een verkeersluwe zone in en rond het Ter Kamerenbos;

Dat sommige eisers opmerken dat de site van de hippodroom bereikbaar is via nieuwe speciale fietspaden in eigen bedding; dat zij vragen om de toegang van de site te verbeteren door fietspaden aan te leggen;

Overwegende dat de Regering erop wijst dat het terrein reeds goed bereikbaar is met het openbaar vervoer, maar dat, voor het overige, de uitbreiding en ontwikkeling van het openbaar vervoer op de site niet binnen de werkingssfeer van het GBP valt; dat de ontwikkeling van de bereikbaarheid met fietsen en de uitbreiding van de fietsenstallingen evenmin binnen de werkingssfeer van het plan vallen; dat in het MER echter wordt opgemerkt dat voor de voormalige hippodroom een aanzienlijke hoeveelheid fietsenstallingen zijn gepland; dat de voetgangers- en fietsvoorzieningen op de parking in het stadium van de bouwvraag zullen worden onderzocht en vastgesteld als onderdeel van het project voor de herinrichting van de parking; dat de verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de fiets tot de site het in ieder geval niet mogelijk zal maken af te zien van de noodzaak van een parking om de site in staat te stellen de daaraan toegewezen functies te vervullen;

Dat het MER aantoont dat de gekozen variant 1 een modale verschuiving naar het openbaar vervoer zal stimuleren, gelet op de goede bereikbaarheid van de site, en eventueel naar de fiets; Dat de geraamde capaciteit van de gekozen variant lager is dan de geraamde totale parkeerbehoefte, die 470 plaatsen bedraagt; Dat bovendien de problematiek van de aanpassing van het openbaar vervoer aan de evenementen niet binnen de reikwijdte van het plan valt, maar zal moeten worden onderzocht bij vergunningsaanvragen of vergunningsvernieuwingsaanvragen en/of bij vervoerplannen voor de activiteiten;

Overwegende dat sommige eisers voorstellen een extra halte voor het openbaar vervoer te creëren en de frequentie van het openbaar vervoer op die plaats te verhogen;

Dat sommige eisers vragen om de plaatsing van een verkeerslicht en een oversteekplaats voor voetgangers en fietsers tussen het trottoir aan de noordzijde van de Terhulpesteenweg en de ingang van het terrein; dat zij vragen om de beloofde voorzieningen voor actieve vervoermiddelen afkomstig van het westen te realiseren;

Dat sommige eisers verzoeken om te voorzien in een toegang tot de parking vanaf de Franklin Rooseveltlaan;

Que la capacité de la variante 1 ne permettra pas de répondre en permanence à la totalité de la demande en stationnement estimée, cette dernière dépassant à certaines périodes du jour ou de l'année l'offre maximale théorique envisageable au droit de la zone de parking ; que lors de ces périodes de fréquentation importante et de fonctionnement « adapté » du site, le report modal sera d'autant plus important ; que ce report devra donc être géré par des mesures adéquates, comme l'impose la nouvelle prescription 8.5 ;

Que la capacité finale du parking dans la fourchette de capacité étudiée dans le cadre de la présente modification de plan sera déterminée dans le cadre des futures demandes de permis, en ayant égard notamment à la desserte en transports en commun du site et aux aménagements cyclo-piétons ;

Que pour le surplus, la présente modification n'empêche pas la mise en place de mesures d'aménagement et de gestion de la mobilité et du stationnement favorisant la mise en œuvre du principe le STOP privilégiant l'accessibilité à pied, à vélo et en transports en commun ; que de telles mesures sont au contraire imposées par la prescription 8.5 ; que le contenu concret de ces mesures ne relève pas du degré de détail du plan mais sera examiné notamment au stade des demandes de permis et/ou de leur prolongation; que la capacité de la variante 1 a été déterminée sous la forme d'une fourchette afin de tenir compte de l'espace à réserver aux aménagements cyclo-piétons ;

Considérant que des réclamants et le Conseil de l'Environnement demandent de développer les transports en commun et les transports collectifs pour permettre à la population d'accéder aisément à la forêt de Soignes, en favorisant un transfert de la voiture vers d'autres modes de déplacement conformément au plan régional de mobilité Good-Move ; d'améliorer la qualité du service des transports en commun ; de favoriser les déplacements collectifs et les transports publics, et d'augmenter la capacité de parkings à vélos ;

Que des réclamants suggèrent la mise en place d'un projet pilote qui contribue au shift modal et pour lequel le recours à la voiture individuelle se limite aux PMR et aux bus scolaires ou assimilés ;

Qu'ils suggèrent de coupler le développement de certains événements et activités à des dessertes spécifiques de la STIB en fin de semaine et à des heures plus tardives (bus Noctis) ;

Que la Ville de Bruxelles est favorable au projet à condition de développer au préalable une meilleure desserte en transports en commun et des infrastructures cyclables de qualité (en ce compris des parkings vélos sécurisés) afin d'opérer un véritable shift modal et d'assurer une zone apaisée dans et autour du Bois de la Cambre ;

Que des réclamants relèvent que de nouvelles pistes cyclables en site propre desservent le site de l'hippodrome ; qu'ils demandent de renforcer l'accès du site par l'aménagement de pistes cyclables ;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le site dispose déjà d'une bonne accessibilité en transports en commun, mais que pour le surplus l'augmentation et le développement de la desserte du site en transports en commun ne relèvent pas de l'objet du PRAS ; que le développement de l'accessibilité des vélos et l'augmentation du stationnement vélo ne relève pas plus du degré de détail du plan ; que le RIE relève cependant qu'une offre en stationnement vélo important est prévue au droit de l'ancien hippodrome ; que des aménagements cyclo-piétons du parking seront examinés et déterminés dans le cadre du projet de réaménagement du parking, au stade des demandes de permis ; que l'augmentation des transports en commun et de l'accessibilité du site en vélo, ne permettront, en tout état de cause, pas de faire l'économie d'un parking pour permettre au site de répondre aux fonctions qui lui ont été attribuées ;

Que le RIE démontre que la variante 1 retenue encouragera le report modal vers le transport en commun, au vu de la bonne accessibilité du site, et le cas échéant vers le vélo ; Qu'en effet, la capacité estimée de la variante retenue est inférieure au besoin global en stationnement estimé qui s'élève à 470 emplacements; Que pour le surplus, les questions d'adaptation de la desserte en transports en commun aux événements ne relèvent pas du plan, mais devront être examinées à l'occasion des demandes de permis ou de prolongation des permis et/ou à l'occasion de plans de déplacement liés aux activités ;

Considérant que des réclamants suggèrent la création d'un arrêt de transport en commun supplémentaire et l'augmentation de la fréquence de passage ;

Que des réclamants demandent d'installer un feu tricolore et un passage piéton et cycliste entre le trottoir rive Nord de la chaussée de la Hulpe et l'entrée du site ; qu'ils demandent de réaliser les aménagements promis pour les modes actifs venant de l'Ouest ;

Que des réclamants demandent de prévoir un accès au parking depuis l'avenue Franklin Roosevelt ;

Dat sommige eisers kritiek hebben op de moeilijke toegang tot de parking voor actieve vervoerswijzen, gelet op het gebrek aan voorzieningen op de Terhulpsesteenweg;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat de aanleg van een halte voor het openbaar vervoer, een verkeerslicht, oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers, aanpassingen aan de rijweg, de toegang tot de parking, enz. niet binnen het detailniveau van het plan vallen, maar in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden onderzocht; dat, zoals opgelegd door de nieuwe bepaling 8.5, rekening moet worden gehouden met de aanbevelingen in het MER om auto's/motorfietsen en fietsers en voetgangers een gescheiden toegang te bieden teneinde het risico op botsingen te verminderen; te voorzien in een bufferzone aan de ingang van de parking om het verkeer op de trottoirs of de weg niet te hinderen indien de toegang tot de parking wordt gecontroleerd/geregeld, teneinde de impact van de parking op het verkeer op de Terhulpsesteenweg te beperken; dat het MER tevens aanbeveelt de ingang van de parking zodanig in te richten dat wachtrijen op de rijweg worden vermeden en dat de zichtbaarheid bij het verlaten van de parking naar de openbare weg wordt gewaarborgd;

6.7.4. Effecten op het vlak van parkeren

Overwegende dat sommige eisers kritiek hebben op het MER, en met name op de methode voor het verzamelen van parkeergegevens; dat zij van mening zijn dat drie dagen observatie volstrekt onvoldoende zijn om de realiteit van het terrein en de gevolgen van het project in te schatten; dat zij stellen dat wandelaars en gebruikers van de hippodroom andere vervoermiddelen dan de eigen auto gebruiken;

Overwegende dat sommige eisers kritiek hebben op de berekening van het aantal parkeerplaatsen omdat deze gebaseerd is op berekeningen en gegevens uit 2011 en 2017, die volgens hen verouderd zijn;

Overwegende dat eisers erop wijzen dat de bestaande feitelijke parking zelden vol staat, behalve bij evenementen op de site van de hippodroom;

Overwegende dat de Regering stelt dat in het kader van het MER een inventarisatie van de bestaande toestand van het parkeren buiten de openbare weg in het studiegebied is uitgevoerd op basis van twee bezoeken op zaterdag 28 november 2020 en woensdag 6 januari 2021; dat deze inventarisatie van het parkeren buiten de openbare weg op de site en in de omgeving heeft plaatsgevonden in perioden en onder gunstige gebruiksomstandigheden voor de parking, te weten een weekenddag bij mooi weer en een doordeweekse dag; dat deze constatering ook is gedaan tijdens een periode van gezondheids crisis toen niet-essentiële winkels, de horeca en overdekte culturele activiteiten gesloten waren; dat de parking in deze context een bezettingsgraad van 85 % had op zaterdag 28 november 2020 om 14.45 uur en van 15 % op woensdag 6 januari om 13.00 uur; dat deze tellingen een voldoende beeld geven van de bestaande toestand bij het zoeken naar een evenwicht in het parkeerbeheer en de bepaling van de capaciteit van de parking in verhouding tot de geraamde parkeerbehoeften en gelet op de doelstelling inzake modal shift en het beheer van de verschuiving naar parkeren op weg;

Dat moet worden benadrukt dat het gebruik van de parking en de bezettings- of verzadigingsgraad ervan sterk kunnen schommelen naargelang de weersomstandigheden, die de gebruikers er al dan niet toe aanzetten de site van de hippodroom en het Zoniënwood te bezoeken, en naargelang het feit of er al dan niet activiteiten op de site worden georganiseerd; dat de site van de hippodroom bovendien wordt heringericht en dat de activiteiten die daar zullen worden georganiseerd een grotere parkeerbehoefte met zich mee zullen brengen dan de vastgestelde; dat de totale parkeerbehoefte voor de site op lange termijn in dit verband wordt geraamd op 470 plaatsen bij een normale exploitatie;

Overwegende dat sommige eisers en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie van oordeel zijn dat de verschuiving van het parkeren naar de naburige wegen, één van de argumenten die nochtans worden aangevoerd om de uitbreiding van de parking te rechtvaardigen, op een meer systematische wijze had kunnen worden gekwantificeerd;

Dat sommige eisers kritiek hebben op het argument van de verschuiving van het parkeren naar de naburige wegen, omdat die vaststelling niet voldoende is onderbouwd; dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie opmerkt dat de bezetting van de parkeerplaatsen langs de openbare weg zelden dicht bij 100% ligt binnen een perimeteer van 10 minuten lopen van de site; in de Franklin Rooseveltlaan, de Uruguaylaan en de Woudlaan:

5-7 uur; 10-12 uur; 15-17 uur; 20-22 uur

- Fr. Rooseveltlaan (Colombialaan > Woudlaan) 63,00%; 79,00%; 68,00 %; 71,00 %
- Fr. Rooseveltlaan (Woudlaan > Colombialaan) 17,00%; 80,00%; 67,00 %; 47,00 %
- Uruguaylaan (Fr. Rooseveltlaan > Woudlaan) 63,00 %; 25,00 %; 13,00 %; 38,00 %

Que des réclamants critiquent les difficultés d'accès au parking pour les modes actifs, compte tenu de l'absence d'aménagements sur la chaussée de la Hulpe ;

Considérant que le Gouvernement indique que la création d'un arrêt de transport en commun, d'un feu, de passages cyclo-piétons, d'aménagements de voirie, des accès au parking, etc. ne relèvent pas du degré de détail du plan, mais seront examinés dans le cadre des demandes de permis ; que, comme l'impose la nouvelle prescription 8.5., il devra être tenu compte des recommandations du RIE consistant à prévoir un accès pour les voitures/motos séparé de celui pour les cyclistes et piétons afin de réduire le risque de collision ; prévoir une zone tampon à l'entrée du parking afin de ne pas gêner la circulation sur les trottoirs ou la route si l'accès au parking est contrôlé/réglé, afin de réduire l'impact du parking sur la circulation de la Chaussée de La Hulpe ; que le RIE recommande également que l'entrée des véhicules soit aménagée de sorte à éviter des remontées de file sur la chaussée et la visibilité en sortie soit assurée et qu'en sortie de site vers la voie publique, la visibilité soit assurée ;

6.7.4. Incidences en matière de stationnement

Considérant que des réclamants critiquent le RIE, et notamment la méthode de récolte des données en matière de stationnement ; qu'ils estiment que trois journées d'observation sont totalement insuffisantes pour appréhender la réalité des lieux et les incidences du projet ; qu'ils soutiennent que les promeneurs et les usagers du site de l'hippodrome ont recours à d'autres modes de transport que le véhicule motorisé personnel ;

Considérant que des réclamants critiquent le calcul du nombre d'emplacements au motif qu'il est basé sur des calculs et données datant de 2011 et 2017, qu'ils estiment obsolètes ;

Considérant que des réclamants relèvent que le parking de fait existant est rarement rempli, sauf en cas d'activité de type événementiel sur le site de l'hippodrome ;

Considérant que le Gouvernement indique qu'un relevé de la situation existante de fait du stationnement hors voirie existant dans le périmètre d'étude a été réalisé dans le cadre du RIE, sur la base de deux visites réalisées le samedi 28 novembre 2020 et le mercredi 6 janvier 2021 ; que cette observation du stationnement hors voirie sur le site et à proximité a été faite pendant des périodes et dans des conditions d'utilisation favorables du parking, soit un jour de week-end de beau temps et un jour de semaine ; que cette observation a par ailleurs été réalisée en période de crise sanitaire où les commerces non essentiels, l'HORECA et les activités culturelles intérieures étaient fermés ; que dans ce contexte, le parking affichait un taux d'occupation de 85% le samedi 28 novembre 2020 à 14h45 et de 15% le mercredi 6 janvier à 13h ; que ces comptages permettent de donner une idée suffisante de la situation existante dans la recherche d'un équilibre dans la gestion du stationnement et la détermination de la capacité du parking par rapport aux besoins en stationnement estimés, et aux objectifs en matière de report modal et de gestion du report de stationnement en voirie ;

Qu'il convient de souligner que l'utilisation du parking et son taux d'occupation ou de saturation peuvent présenter de grande fluctuation selon les conditions météorologiques, qui incitent ou non les usagers à fréquenter le site de l'hippodrome et la forêt de Soignes, et selon l'organisation d'activités ou non sur le site ; que de plus, le site de l'hippodrome est en cours de réaménagement et que les activités qui y seront organisées impliqueront un besoin en stationnement plus important que celui observé ; que le besoin en stationnement global du site à terme a été estimé à cet égard, à 470 emplacements en fonctionnement normal ;

Considérant que des réclamants et la commission régionale de mobilité estiment que le report de stationnement dans les voiries avoisinantes, qui constitue pourtant l'un des arguments avancés pour justifier l'extension du parking, aurait pu être quantifié de manière plus systématique ;

Que des réclamants critiquent l'argument du report de stationnement sur les voiries avoisinantes, au motif que ce constat n'est pas suffisamment étayé ; que la commission régionale de mobilité relève que l'occupation des places de stationnement en voirie est rarement proche de 100% dans un périmètre de 10 minutes de marche du site ; dans les avenues Franklin Roosevelt, de l'Uruguay et de la Forêt :

5-7h ; 10-12h ; 15-17h ; 20-22h

- Av. Fr. Roosevelt (av. de Colombie > av. de la Forêt) 63,00 % ; 79,00 % ; 68,00 % ; 71,00 %
- Av. Fr. Roosevelt (av. de la Forêt > av. de Colombie) 17,00 % ; 80,00 % ; 67,00 % ; 47,00 %
- Av. de l'Uruguay (av. Fr. Roosevelt > av. de la Forêt) 63,00 % ; 25,00 % ; 13,00 % ; 38,00 %

- Uruguaylaan (Woudlaan > Fr. Rooseveltlaan) 67,00 %; 56,00 %; 56,00 %; 59,00 %
- Woudlaan (Fr. Rooseveltlaan > Uruguaylaan) 33,00 %; 25,00 %; 25,00 %; 33,00 %
- Woudlaan (Uruguaylaan > Fr. Rooseveltlaan) 40,00 %; 35,00 %; 30,00%; 45,00%

Dat dit niet rechtvaardigt dat het aantal plaatsen op de bestaande feitelijke parking wordt uitgebreid;

Dat sommige eisers er echter op wijzen dat zij niet vrij voor hun woning kunnen parkeren;

Dat sommige eisers vrezen dat de parking tijdens grote evenementen en perioden van grote bezoekersaantallen verzadigd zal raken en dat dit een aanzienlijke en onvermijdelijke verschuiving naar parkeren op de openbare weg zal inhouden;

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat in het kader van het MER een opname van de bestaande feitelijke toestand op het vlak van het parkeren is uitgevoerd, op basis van twee bezoeken op zaterdag 28 november 2020 en woensdag 6 januari 2021; dat deze waarnemingen betrekking hadden op de bestaande feitelijke parking op de site, alsmede op de andere parkings buiten de openbare weg in de buurt;

Dat bij de afbakening van de studieperimeter van het MER rekening is gehouden met de grote verkeersassen die de gevolgen kunnen ondervinden van de ligging van de parkings die waarschijnlijk zullen worden gebruikt en van het daarmee samenhangende verkeer, zoals een deel van de Franklin Rooseveltlaan en de Terhulpssteenweg, waar geen mogelijkheid is tot parkeren langs de openbare weg; dat de studieperimeter van het MER is gevalideerd door het begeleidingscomité; dat het grootste deel van de Franklin Rooseveltlaan, de Uruguaylaan en de Woudlaan niet in die perimeter zijn opgenomen vanwege hun grote afstand tot de site van de hippodroom; dat hieraan moet worden toegevoegd dat deze wegen in woonwijken liggen, waarvan de parkeer capaciteit langs de openbare weg bij voorrang voor de plaatselijke bewoners moet worden gereserveerd;

Dat de beschikbare parkeer capaciteit langs de openbare weg op de Franklin Rooseveltlaan, Uruguaylaan en Woudlaan 111 plaatsen bedraagt; dat de gegevens over de bezettingsgraad van deze parkeerplaatsen in 2019 werden verzameld tijdens de werkweek, op een dinsdag en een donderdag buiten de schoolvakantieperiode, dus in periodes waarin de parkeervraag voor de gebruikers van het Zoniënwoud en de site van de hippodroom laag is; dat de verzadiging van deze parkeerplaatsen tijdens deze periodes op bepaalde plekken reeds 80 % bereikte; dat deze parkeer capaciteit langs de openbare weg niet volstaat om te voorzien in de totale parkeer behoefte op de site, die op 470 plaatsen wordt geraamd, temeer daar het gewestelijke parkeerbeleidsplan de ontwikkeling van parkeergelegenheid buiten de openbare weg aanbeveelt, in het bijzonder voor langparkeerders;

Dat de gekozen variant 1 voldoende parkeer capaciteit buiten de openbare weg biedt om te voorzien in de totale geraamde parkeer behoefte bij een normale exploitatie (bij gemiddelde bezoekersaantallen voor het Zoniënwoud en bij hoge bezoekersaantallen voor de activiteiten op de site van de hippodroom), terwijl de modal shift wordt aangemoedigd, overeenkomstig de doelstellingen van het gewestelijke mobiliteitsplan GoodMove en het gewestelijke parkeerbeleidsplan; dat niettemin een verschuiving naar het parkeren langs de openbare weg wordt verwacht, met name op dagen waarop het Zoniënwoud druk wordt bezocht, of tijdens de 'aangepaste' werking van de site van de hippodroom; dat deze verschuiving echter minder groot is dan geraamd in het kader van de alternatieven om de parking in de huidige configuratie te handhaven (alternatief 0.1) of om de parking te sluiten (0.2);

Dat alternatief 0.2, gericht op het sluiten van de parking om de aanleg van het bosgebied mogelijk te maken, een grotere modal shift en een verschuiving naar parkeren langs de openbare weg, of zelfs wildparkeren, zou inhouden; dat dit alternatief niet is gekozen als redelijkerwijs denkbaar alternatief, omdat daarmee niet kan worden voldaan aan de doelstellingen van het beheersplan voor het Zoniënwoud en het structuurplan voor het Zoniënwoud met betrekking tot de ontvangst van het publiek, noch aan de parkeer behoefte door middel van een aan de ingang van het Zoniënwoud aangelegde parking;

Dat ervoor is gekozen om bij de organisatie van eenmalige evenementen de modal shift te bevorderen, in plaats van de parking uit te breiden om te voldoen aan de geraamde parkeer behoefte voor de "aangepaste" werking van de site van de hippodroom; dat een dergelijke uitbreiding van de parking niet verenigbaar zou zijn met de doelstellingen van bescherming en instandhouding van het Zoniënwoud en het Natura 2000-gebied; dat dit onvermijdelijk zal leiden tot een verschuiving naar het parkeren langs de openbare weg, wat door de organisatoren van deze eenmalige evenementen zal moeten worden beheerd door middel van maatregelen die de modal shift verder aanmoedigen (gedeeld gebruik van nabijgelegen parkeerterreinen,

- Av. de l'Uruguay (av. de la Forêt > av. Fr. Roosevelt) 67,00 %; 56,00 %; 56,00 %; 59,00 %
- Av. de la Forêt (av. Fr. Roosevelt > av. de l'Uruguay) 33,00 %; 25,00 %; 25,00 %; 33,00 %
- Av. de la Forêt (av. de l'Uruguay > av. Fr. Roosevelt) 40,00 %; 35,00 %; 30,00 %; 45,00 %;

Que cela ne justifie pas d'augmenter le nombre d'emplacements du parking de fait existant ;

Que des réclamants relèvent cependant qu'ils n'ont pas la possibilité de stationner librement devant leur résidence ;

Que des réclamants craignent que le parking soit saturé lors de grands événements et des périodes de hautes fréquentations, et que cela implique un report important et inéluctable en voirie ;

Considérant que le Gouvernement rappelle qu'un relevé de la situation existante de fait en matière de stationnement a été réalisé dans le cadre du RIE, sur la base de deux visites réalisées le samedi 28 novembre 2020 et le mercredi 6 janvier 2021 ; que ces observations ont porté sur le parking existant de fait sur le site ainsi que sur les autres parkings hors voirie existants à proximité ;

Que le périmètre d'étude du RIE a été défini au regard des grands axes routiers potentiellement impactés par la localisation des parkings susceptibles d'être utilisés et par la circulation y afférentes, telles qu'une partie de l'avenue Franklin Roosevelt et de la chaussée de la Hulpe qui ne comportent pas de stationnement en voirie ; que le périmètre d'étude du RIE a été validé par son comité d'accompagnement ; que l'essentiel de l'avenue Franklin Roosevelt, et les avenues de de l'Uruguay et de la Forêt n'ont pas été reprises dans ce périmètre en raison de leur éloignement par rapport au site de l'hippodrome ; qu'il convient d'ajouter que ces voiries sont situées dans des quartiers résidentiels, dont la capacité de stationnement en voirie doit être réservée aux riverains en priorité ;

Que la capacité du stationnement en voirie des avenues Franklin Roosevelt, de l'Uruguay et de la Forêt disponible s'élève à 111 emplacements ; que les données relatives au taux de saturation de ces emplacements ont été récoltées en 2019 en semaine, un mardi et un jeudi hors période de vacances scolaires, soit pendant des périodes pendant laquelle la demande en stationnement pour les usagers de la forêt de Soignes et le site de l'hippodrome est faible ; que pendant ces périodes, l'occupation de ces emplacements atteignait déjà 80 % à certains endroits ; que cette capacité de stationnement en voirie n'est pas suffisante pour répondre au besoin global en stationnement sur le site estimé à 470 emplacements, d'autant plus que le plan régional de politique du stationnement préconise le développement du stationnement hors voirie, pour le stationnement de longue durée notamment ;

Que la variante 1 retenue permet d'offrir une capacité de stationnement hors voirie suffisante pour répondre au besoin global en stationnement estimé en fonctionnement normal (en fréquentation moyenne pour la forêt de Soignes et en fréquentation haute pour les activités du site de l'hippodrome) tout en incitant au report modal, et ce conformément aux objectifs du plan régional de mobilité GoodMove ainsi qu'au plan régional de politique de stationnement ; qu'un report sur le stationnement en voirie est néanmoins attendu notamment les jours de haute fréquentation de la forêt de Soignes, ou lors du fonctionnement « adapté » du site de l'hippodrome ; que ce report est toutefois moindre que celui estimé dans le cadre de alternatives de maintien du parking dans sa configuration actuelle (alternative 0.1) ou de fermeture du parking (0.2) ;

Que l'alternative 0.2 visant la fermeture du parking en vue de permettre la réalisation de la zone forestière, impliquerait un report modal plus important et un report du stationnement en voirie, voire du stationnement sauvage ; que cette alternative n'a pas été retenue en tant qu'alternative raisonnablement envisageable au motif qu'elle ne permet pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la forêt de Soignes et du schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, ni de répondre au besoin en stationnement au moyen d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la forêt de Soignes ;

Que le choix a été fait de favoriser le report modal lors de l'organisation d'événements ponctuels, plutôt que d'augmenter l'emprise du parking pour répondre au besoin en stationnement estimé en fonctionnement « adapté » du site de l'hippodrome ; qu'une telle extension du parking ne serait pas compatible avec les objectifs de protection et de conservation de la forêt de Soignes et de la zone Natura 2000 ; que cela impliquera inévitablement un report du stationnement en voirie, qui devra être géré par les organisateurs de ces événements ponctuels, au moyen de mesures encourageant encore davantage le report modal (mutualisation des parkings à proximité, tickets combinés, sensibilisation au report modal, navettes, etc.) dans le cadre des permis

gecombineerde tickets, bewustmaking van de modal shift, shuttles, enz.) in het kader van de milieuvergunningen en/of het verplaatsingsplan van de activiteit; dat deze maatregelen ad hoc echter niet onder de graad van detaillering van het plan vallen;

Dat in het MER wordt aanbevolen om in ieder geval te zorgen voor parkeerbeheer/-controle in de omgeving van de wegen en parkeerterreinen in de buurt van het project en om ervoor te zorgen dat de tarieven/beheersmethoden voor het parkeren van een wagen op de parking financieel aantrekkelijk blijven, zodat de parking wordt gebruikt door de gebruikers van het Zoniënwoud en van het Drohme-project, teneinde de overlast voor de omwonenden te beperken en de stroom wandelaars in goede banen te leiden; dat in het MER tevens wordt aanbevolen om de tarieven/beheersmethoden voor de bezetting van de parking te baseren op die van een van de in het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan omschreven parkeerzones, teneinde een harmonisering van de parkeertarieven te waarborgen;

Overwegende dat sommige eisers en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie kritiek hebben op het ontbreken van gegevens over wildparkeren; dat zij van mening zijn dat de gegevens over wildparkeren niet nauwkeurig zijn gedocumenteerd in het MER; dat dit nochtans een van de argumenten is die worden aangevoerd ter rechtvaardiging van de uitbreiding van de parking;

Dat de Stad Brussel er echter op wijst dat de parkeerdruk in het woud en de aangrenzende straten zeer hoog blijft, vooral wanneer het Bos afgesloten is; dat zij initiatieven heeft genomen om wildparkeren in de zones die aan de site grenzen, tegen te gaan, met name via het nieuwe parkeerplan van 1 mei 2022, dat van het Terkamerenbos een betalende zone maakt; dat zij vraagt dat structurele maatregelen worden genomen om wildparkeren in het woud en de aangrenzende straten tegen te gaan, vooral wanneer het Bos afgesloten is;

Dat sommige eisers ook vragen dat wildparkeren zou worden bestraft;

Dat sommige eisers opmerken dat het gewestelijk mobiliteitsplan GoodMove ernaar streeft het gebruik van de auto in de stad te verminderen, en bijgevolg ook het wildparkeren in het woud, en dat de invoering van barrières die de toegang tot alle berijdbare wegen beperken, het wildparkeren al aanzienlijk heeft verminderd;

Overwegende dat de Regering erop wijst dat er geen cijfergegevens over het wildparkeren beschikbaar zijn, aangezien wildparkeren van nature wisselend en ongeoorloofd is; dat er wel gevallen van wildparkeren zijn vastgesteld in het bosgebied in de buurt van de site van de hippodroom tijdens de opnemings van de bestaande feitelijke toestand op het vlak van het parkeren die in het kader van het MER is uitgevoerd, op basis van twee bezoeken op zaterdag 28 november 2020 en woensdag 6 januari 2021;

Dat met de gekozen variant 1 kan worden voorzien in de totale geraamde parkeerbehoefte, en dat aldus het risico van verschuiving in de vorm van wildparkeren langs of in het bosgebied in de buurt van de site, dat tot verkeersongevallen kan leiden of de goede doorstroming van fietsers en voetgangers kan belemmeren, wordt beperkt; en dit in tegenstelling tot de alternatieven van het behoud van de parking in de huidige configuratie (alternatief 0.1) of de sluiting van de parking (0.2), die onder meer om deze reden niet zijn geselecteerd;

Dat het bestraffen van wildparkeren niet het voorwerp van het GBP uitmaakt; dat door Leefmilieu Brussel maatregelen zijn genomen om het wildparkeren tegen te gaan, zoals het plaatsen van anti-autopaaltjes langs de wegen die het bosgebied kruisen of eraan grenzen; dat in het MER wordt aanbevolen te zorgen voor beheer/controle van het parkeren in de omgeving van de wegen en parkeerterreinen in de buurt van het project, om de overlast voor de omwonenden te beperken en de stroom wandelaars in goede banen te leiden;

Overwegende dat de Stad Brussel vraagt om de optie van het gedeeld gebruik van de bestaande parkings in de omgeving grondiger te onderzoeken om een toename van het parkeren op de site van de hippodroom te voorkomen;

Dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie het noodzakelijk acht om bij de afgifte van de vergunning voor de inrichting van het gebied rekening te houden met de mogelijkheden voor parkeren en gedeeld gebruik in de omgeving;

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat in het kader van het MER een opnemings van de bestaande feitelijke toestand op het vlak van het parkeren is uitgevoerd, op basis van twee bezoeken op zaterdag 28 november 2020 en woensdag 6 januari 2021; dat deze opnemings betrekking had op het parkeren buiten de openbare weg in de buurt van de site van de hippodroom; dat de parkings van de piste van de voormalige hippodroom en de Graafdreef reeds bestemd zijn voor het onthaal van de gebruikers van de site en van het Zoniënwoud, overeenkomstig het beheersplan van het Zoniënwoud; dat de parkings

d'envirronnement et/ou du plan de déplacement d'activité ; que ces mesures ad hoc ne relèvent toutefois pas du degré de détail du plan ;

Que le RIE recommande d'assurer en tout état de cause une gestion/contrôle du stationnement au droit des voiries et des parkings présents à proximité du projet et d'assurer que les tarifs/modes de gestion pratiqués au sein du parking pour stationner son véhicule resteront financièrement attractifs afin que le parking soit utilisé par les usagers de la Forêt de Soignes et du projet Drohme, afin de limiter les nuisances pour les riverains et canaliser les promeneurs ; qu'il recommande également de s'assurer que les tarifs/modes de gestion pratiqués pour l'occupation du parking se baseront sur ceux d'une des zones de stationnement définies par le Plan régional de politique de stationnement afin d'assurer une harmonisation des tarifs en matière de stationnement ;

Considérant que des réclamants et la commission régionale de mobilité critiquent l'absence de données relatives au parking sauvage ; qu'ils estiment que les données relatives au « stationnement sauvage » ne sont pas documentées de manière précise par le RIE ; alors qu'il s'agit d'un des arguments avancés pour justifier l'extension du parking ;

Que la Ville de Bruxelles relève cependant que la pression sur le stationnement reste très forte dans la forêt et les rues adjacentes, surtout quand le Bois est fermé ; qu'elle a pris des initiatives pour contrer le stationnement sauvage dans les zones limitrophes au site via notamment le nouveau plan de stationnement du 1^{er} mai 2022 inscrivant la zone du Bois de la Cambre en zone payante ; qu'elle demande de prendre des mesures structurelles pour lutter contre le stationnement illégal dans la forêt et les rues adjacentes, surtout quand le Bois est fermé ;

Que des réclamants demandent aussi que le parking sauvage soit réprimé ;

Que des réclamants relèvent que le plan régional de mobilité GoodMove tend à réduire l'utilisation de la voiture en ville, et par voie de conséquence le stationnement sauvage dans la forêt, que la mise en place de barrières limitant l'accès à tous les chemins carrossables a déjà considérablement réduit le stationnement sauvage ;

Considérant que le Gouvernement indique qu'il n'existe pas de données chiffrées en matière de stationnement sauvage, celui-ci étant par nature fluctuant et non autorisé ; que du stationnement sauvage a néanmoins été observé dans le massif forestier à proximité du site de l'hippodrome lors du relevé de la situation existante de fait en matière de stationnement réalisé dans le cadre du RIE, sur la base de deux visites effectuées le samedi 28 novembre 2020 et le mercredi 6 janvier 2021 ;

Que la variante 1 retenue permet de répondre au besoin global en stationnement estimé, et ainsi limiter le risque de report sous forme de stationnement sauvage le long ou dans le massif forestier à proximité du site, susceptible d'impliquer des accidents de circulation ou de gêner la bonne circulation des cyclistes et des piétons ; et ce contrairement aux alternatives de maintien du parking dans sa configuration actuelle (alternative 0.1) ou de fermeture du parking (0.2) qui n'ont pas été retenues pour ce motif entre autres ;

Que la répression du parking sauvage ne relève pas de l'objet du PRAS ; que des mesures de lutte contre le stationnement sauvage sont prises par Bruxelles Environnement, telle que la pose de pieux anti-voiture le long des voiries traversant ou bordant le massif forestier ; que le RIE recommande d'assurer une gestion/contrôle du stationnement au droit des voiries et des parkings présents à proximité du Projet afin de limiter les nuisances pour les riverains et canaliser les promeneurs ;

Considérant que la Ville de Bruxelles demande d'approfondir la piste de la mutualisation de l'usage des parkings existants aux alentours pour éviter l'augmentation du stationnement sur le site de l'hippodrome ;

Que la commission régionale de développement estime nécessaire, lors de la délivrance du permis pour l'aménagement de la zone, de tenir compte des possibilités de parcage et de mutualisation dans les environs ;

Considérant que le Gouvernement rappelle qu'un relevé de la situation existante de fait en matière de stationnement a été réalisé dans le cadre du RIE, sur la base de deux visites réalisées le samedi 28 novembre 2020 et le mercredi 6 janvier 2021 ; que ce relevé a notamment porté sur le stationnement hors voirie localisé à proximité du site de l'hippodrome ; que les parkings de la piste de l'ancien hippodrome et Drève du Comte sont déjà dédiés à l'accueil des usagers du site et de la forêt de Soignes, conformément au plan de gestion de la forêt de Soignes ; que les parkings du golf, Saint Hubert, Deux

van het golfterrein, de Sint-Hubertusdreef, de Tweebergenweg en de Berckmansweg door Leefmilieu Brussel zijn gesloten, overeenkomstig het beheersplan van het Zoniënwoud, met als doel de rust te bewaren die nodig is voor het behoud van de biodiversiteit van het Natura 2000-gebied;

Dat de parking van de tennisclub een capaciteit heeft van 19 plaatsen voor clubleden, met een vastgestelde verzadigingsgraad van 63%; dat het gedeeld gebruik van deze parking het niet mogelijk maakt te voldoen aan de totale parkeerbehoefte, die op 470 plaatsen wordt geraamd, en aan de behoefte aan 230 extra plaatsen ten opzichte van de 240 plaatsen op de reeds bestaande parking op de site van de hippodroom;

Dat er geen openbare parking in de omgeving is en dat de dichtstbijzijnde openbare parking zich bevindt zich op de Waterloo-esteenweg in Ukkel; dat er geen andere particuliere parkeerzones zijn met een gelijkwaardige of voldoende capaciteit om een redelijk alternatief te vormen voor de geplande parking, zoals opgemerkt in de analyse in het MER van redelijke alternatieven voor de lokalisatie;

Dat bovendien bij het onderzoek van de vergunningsaanvragen voor de herinrichting van de parking de mogelijkheden moeten worden onderzocht om gedeeld gebruik te maken van verderop gelegen parkings (met een verschuiving naar het openbaar vervoer) voor de organisatie van evenementen die naar alle waarschijnlijkheid een talrijker publiek zullen trekken; dat er reeds sprake is van gedeeld gebruik van bestaande parkings in de omgeving, ook al is hun capaciteit beperkt;

Overwegende dat reclamanten het belangrijk vinden dat er op de site parkeergelegenheid komt voor de wandelaars en de gebruikers van het golfterrein, zodat de wandelaars in het woud kunnen gaan wandelen en hun materiaal kunnen meenemen;

Dat reclamanten vragen dat de toegang tot het woud per auto wordt voorbehouden aan personen met mobiliteitsproblemen, personen die niet in staat zijn op een veilige manier gebruik te maken van de Terhulpensesteenweg;

Dat reclamanten vragen dat de parking voor iedereen en in het bijzonder voor gebruikers van het woud wordt opengesteld, en niet alleen voor gebruikers van de site van de hippodroom;

Dat reclamanten vraagtekens zetten bij de verhoging van de capaciteit van de parking en zich afvragen of die overeenkomt met een continu of een incidenteel gebruik; dat reclamanten kritiek hebben op het gebrek aan informatie over de aard van het gebruik van de parking;

Dat reclamanten erop wijzen dat in het MER de behoefte aan parkeerplaatsen bij de ingang van het Zoniënwoud op 50 en niet op 530 wordt geraamd; dat in deze enkele dwingende behoefte in casu reeds is voorzien door de feitelijke parking;

Dat reclamanten beweren dat de vraag naar parkeerplaatsen verband houdt met de (soms private) avondactiviteiten op de site van de hippodroom, die geen verband houden met het woud; dat deze vraag de uitbreiding van de parking ten nadele van het woud niet kan rechtvaardigen;

Dat reclamanten erop wijzen dat de parkeerbehoefte is berekend voor dagen waarop de site en het Zoniënwoud uitzonderlijk druk bezocht zouden worden, dat wil zeggen dagen met zeer grote bezoekersaantallen van het woud, in combinatie met grote evenementen die door de particuliere partner van de site worden georganiseerd (verzoek om 500 plaatsen); dat deze zeldzame gevallen de omvang van een parking die het hele jaar door beschikbaar is, niet kunnen rechtvaardigen;

Dat sommige eisers vragen dat in het MER nader wordt ingegaan op de parkeerbehoeften en de uitbreiding daarvan naargelang de functies van de site, het aantal bezoekers, de betrokken uren van de dag, de toegangspunten tot de site, de mogelijke verplaatsingswijzen;

Dat sommige eisers het MER verwijten niet in te gaan op de mogelijkheid de parking te gebruiken als alternatieve parking voor welke gebruiker dan ook;

Overwegende dat de Regering stelt dat in het MER de alternatieven voor het project zijn bepaald op basis van een schatting van de parkeerbehoefte op de site; dat de verzamelde gegevens daarvoor voldoende nauwkeurig zijn;

Dat er eveneens rekening moet worden gehouden met de recente ontwikkelingen met betrekking tot het aandeel van de auto in de modale verschuiving, dat is gedaald naar 27% (Brussel Mobiliteit 2023, "E Onderzoek Verplaatsingsgedrag 6 – Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2023) - samenvatting", p. 5), terwijl dit aandeel nog 32% bedroeg bij de goedkeuring van het GPDO; dat, gezien de gekozen variant, die een capaciteit voorziet die lager is dan de geïdentificeerde behoeften, deze evolutie alleen maar gunstig kan zijn, aangezien ze bijdraagt aan het verminderen van het risico op parkeeroverlast op de openbare weg, onverminderd de ad-hocmaatregelen die daarvoor moeten worden genomen;

Montagnes et Chemin Berckmans ont été fermés par Bruxelles Environnement, conformément au plan de gestion de la forêt de Soignes, dans le but de préserver la quiétude nécessaire à la conservation de la biodiversité de la zone Natura 2000;

Que le parking du tennis club présente une capacité de 19 emplacements réservés aux membres du club, avec un taux de saturation de 63% observé; que la mutualisation de ce parking ne permet pas de répondre au besoin global en stationnement estimé à 470 emplacements, et au besoin de 230 emplacements supplémentaires au regard des 240 emplacements du parking déjà existants sur le site de l'hippodrome;

Qu'il n'existe pas de parking public à proximité et que le parking public le plus proche est situé chaussée de Waterloo à Uccle; qu'il n'existe pas d'autres zones de stationnement privées de capacité équivalente ou suffisante pour constituer une alternative raisonnable au parking projeté, comme le relève le RIE dans son analyse des alternatives raisonnables de localisation;

Que pour le surplus, lors de l'instruction des dossiers de demande de permis pour le réaménagement du parking, les possibilités de mutualisation de parkings plus éloignés (avec report vers les transports en commun) devront être explorées pour l'organisation d'événements susceptibles de drainer un public plus nombreux; qu'une mutualisation est déjà mise en place avec les parkings existants aux alentours, même si leur capacité est limitée;

Considérant que des réclamants estiment important d'assurer une offre de stationnement sur le site, pour les promeneurs et les usagers du golf, pour permettre aux promeneurs de se promener en forêt et d'y amener leur matériel;

Que des réclamants demandent que l'accès en voiture à la forêt soit réservé aux personnes ayant des difficultés à se déplacer, aux personnes ne pouvant utiliser de façon sûre la chaussée de La Hulpe;

Que des réclamants demandent que le parking soit ouvert à tous et en particulier aux usagers de la forêt, et pas réservé aux usagers du site de l'hippodrome;

Que des réclamants s'interrogent sur l'augmentation de la capacité du parking, si celle-ci correspond à un usage continu ou occasionnel; que des réclamants critiquent l'absence d'information sur la nature de l'utilisation du parking;

Que des réclamants relèvent que le RIE estime le besoin d'emplacements de stationnement pour la porte d'entrée de la forêt de Soignes à 50 et non 530; que ce seul besoin impérieux est déjà satisfait en l'espèce par le parking de fait;

Que des réclamants soutiennent que la demande en stationnement automobile est liée aux activités (parfois privées) du site de l'hippodrome organisées en soirée, et sans lien avec la forêt; que cette demande ne peut justifier l'extension du parking au détriment de la forêt;

Que des réclamants relèvent que le besoin en stationnement a été calculé pour des jours où la fréquentation du site et de la Forêt de Soignes serait exceptionnelle, soit des jours de grande fréquentation de la Forêt, combinée à de grands événements organisés par le partenaire privé du site (demande de 500 emplacements); que ces cas de figure rares ne peuvent justifier la taille d'un parking disponible toute l'année;

Que des réclamants demandent que le RIE examine plus finement les demandes de stationnement et leur foisonnement selon les fonctions du site, le nombre de visiteurs, les heures de la journée concernées, les points d'accès au site, les modes de déplacement possibles;

Que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il n'appréhende pas la possibilité que le parking soit utilisé comme parking de délestage pour tout utilisateur;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a déterminé les alternatives au projet sur la base d'une estimation du besoin en stationnement sur le site; que les données récoltées sont suffisamment précises pour ce faire;

Qu'il y a lieu également de tenir compte des évolutions récentes quant à la part modale de la voiture, qui est descendue à 27% (Bruxelles Mobilité 2023. « Enquête sur les comportements de déplacement 6 – Région de Bruxelles Capitale (2023)- Résumé », p. 5) alors qu'elle était encore à 32% lors de l'adoption du PRDD; qu'au vu de la variante retenue, qui retient une capacité inférieure aux besoins identifiés, cette évolution ne peut qu'être favorable puisque contribuant à réduire le risque de report de stationnement en voirie, sans préjudice des mesures ad hoc qui devront être prises à cet effet;

Dat de parkeerbehoefte voor bezoekers van het Zoniënwood wordt geraamd op gemiddeld 50 gelijktijdige plaatsen, rekening houdend met een modaal aandeel van 50 % voor de auto; dat deze theoretische raming gebaseerd is op een studie van de geraamde recreatieve bezoekersaantallen van het Zoniënwood; dat de parkeerbehoefte die bij de opnemings van de bestaande situatie is vastgesteld, echter groter is, temeer daar in de omgeving van de site recent verscheidene parkeerterreinen zijn gesloten;

Dat de parkeerbehoefte voor de activiteiten die zullen plaatsvinden op de in herontwikkeling zijnde site van de , wordt geraamd op 419 plaatsen, zodat het project voor de herontwikkeling van de site in normale exploitatie zelfvoorzienend kan zijn wat betreft het parkeren tijdens periodes van hoge bezoekersaantallen; dat bij een aangepaste werking, in het kader waarvan de site 1.500 tot 4.500 personen ter plaatse kan ontvangen, de parkeerbehoefte 1.000 plaatsen benadert of overschrijdt; dat het om een uitzonderlijke exploitatie gaat; dat deze raming is gemaakt op basis van de milieueffectenstudie van het Drohme-project, in het kader van de bijhorende vergunningsaanvragen en van de bezoekersaantallen in verband met de geplande activiteiten, rekening houdend met de laatste wijzigingen van het project;

Dat de totale parkeerbehoefte wordt geraamd op 470 plaatsen; dat eraan moet worden herinnerd dat de parkeerbehoefte fluctueert en met name afhangt van de weersomstandigheden, de beschouwde periode (week of weekend, schoolvakantieperiode of niet) en de activiteiten die zullen worden georganiseerd op de site van de hippodrome, die momenteel wordt heraangelegd;

Dat er in de huidige situatie weliswaar 150 plaatsen beschikbaar zijn op de openbare weg, aan beide zijden van de Renbaanlaan die de parking P1 doorkruist; dat deze plaatsen echter onvoldoende zijn gezien de geïdentificeerde behoeften tijdens de normale werking van de site (inclusief hoge bezoekersaantallen) en buiten gevallen van uitzonderlijke drukte, waarvoor beheersmaatregelen vereist zijn die door dit besluit worden geregeld.

Dat, na een analyse van de milieueffecten van het project en de alternatieven, is gekozen voor variant 1, die erin bestaat de parking op de huidige locatie opnieuw in te richten om 288 tot 360 parkeerplaatsen aan te leggen, zonder dat het bosgebied wordt verkleind; dat deze variant het mogelijk maakt de doelstellingen van het beheersplan en het structuurplan voor het Zoniënwood op het gebied van de toegankelijkheid voor het publiek te verwezenlijken, en tegelijkertijd te voldoen aan de doelstellingen van het GPDO en het gewestelijke mobiliteitsplan GoodMove op het gebied van de modal shift, het parkeren buiten de openbare weg en de parkeertarieven;

Dat alternatief 0.2, gericht op het sluiten van de parking om de aanleg van het bosgebied mogelijk te maken, een grotere modal shift en een verschuiving naar parkeren langs de openbare weg, of zelfs wildparkeren, zou inhouden; dat alternatief 0.2 ook niet is gekozen als redelijkerwijs denkbaar alternatief, omdat daarmee niet kan worden voldaan aan de doelstellingen van het beheersplan voor het Zoniënwood en het structuurplan voor het Zoniënwood met betrekking tot de ontvangst van het publiek, noch aan de parkeerbehoefte door middel van een aan de ingang van het Zoniënwood aangelegde parking;

Dat de grondinname van het nieuwe gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten is vastgesteld op basis van variant 1; dat met de huidige gedeeltelijke wijziging van het GBP het nieuwe gebied voor voorzieningen wordt bestemd als openluchtparking voor de gebruikers van het gebied voor voorzieningen, het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht en het aangrenzende bosgebied; dat de exacte capaciteit van de parking zal worden onderzocht en vastgesteld in het kader van de vergunningsaanvragen;

Dat de parking betalend zal zijn; dat in het MER wordt aanbevolen om ervoor te zorgen dat de tarieven/beheersmethode voor het parkeren van een wagen op de parking financieel aantrekkelijk blijven, zodat de parking wordt gebruikt door gebruikers van het Zoniënwood en van het Drohme-project, en om ervoor te zorgen dat de toegepaste tarieven/beheersmethoden voor de bezetting van de parking gebaseerd zijn op die van een van de in het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan omschreven parkeerzones, teneinde een harmonisering van de parkeertarieven te waarborgen, en om ervoor te zorgen dat de geldende tarieven/beheersmethoden binnen de parking om er een wagen te parkeren, het gebruik van de auto ontraaden en dat de tarieven tegelijk betaalbaar blijven om de toegankelijkheid voor zo veel mogelijk mensen te verzekeren;

Dat de tarifiering van dien aard moet zijn dat wordt vermeden dat de parking wordt gebruikt als alternatieve/ontraadende parking, teneinde een harmonisering te verzekeren van de parkeertarieven overeenkomstig de in het gewestelijke parkeerbeleidsplan vastgestelde parkeerzones;

Overwegende dat sommige eisers vraagtekens zetten bij het soort parkeerplaatsen dat is gepland, voor bussen, auto's, fietsen, enz.;

Que le besoin en stationnement pour les visiteurs de la forêt de Soignes est estimé à 50 emplacements concomitants en moyenne, en tenant compte d'une part modale de 50% pour la voiture; que cette estimation théorique est basée sur une étude de l'estimation de la fréquentation récréative de la forêt de Soignes; que la demande en stationnement observée dans le relevé de la situation existante est cependant plus importante, d'autant que plusieurs parkings ont été récemment fermés à proximité du site;

Que le besoin en stationnement des activités qui se dérouleront sur le site de l'hippodrome en cours de réaménagement est estimé à 419 emplacements pour que le projet de réhabilitation du site soit autosuffisant en matière de stationnement lors des périodes de haute fréquentation en fonctionnement normal; qu'en fonctionnement adapté, dans le cadre duquel le site pourra accueillir 1.500 à 4.500 personnes sur le site, le besoin en stationnement approche ou dépasse les 1.000 emplacements; qu'il s'agit d'une exploitation exceptionnelle; que cette estimation a été réalisée sur la base l'étude d'incidences sur l'environnement du projet Drohme dans le cadre des demandes de permis y afférentes, et de la fréquentation associée aux activités projetées, en tenant compte des dernières modifications du projet;

Que le besoin en stationnement global est estimé à 470 emplacements; qu'il convient de rappeler que le besoin en stationnement est fluctuant et dépend notamment des conditions météorologiques, de la période considérée (semaine ou week-end, période de vacances scolaires ou non) et des activités qui seront organisées sur le site de l'hippodrome, en cours de réaménagement;

Que certes, en situation existante, 150 places sont disponibles en voirie publique, de part et d'autre de l'avenue de l'Hippodrome qui traverse le parking P1; que ces places sont cependant insuffisantes au regard des besoins identifiés, en mode habituel de fonctionnement du site (en ce compris une haute fréquentation), et hors cas de fréquentation exceptionnelle, qui nécessite des mesures de gestion que le présente arrêté encadre;

Qu'au terme de l'analyse des incidences environnementales du projet et des alternatives, la variante 1 consistant à réaménager le parking dans son emprise actuelle pour aménager 288 à 360 emplacements, sans impliquer de réduction du massif forestier, a été retenue; que cette variante permet de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion et le schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, tout en rencontrant les objectifs du PRDD et du plan régional de mobilité GoodMove en matière de report modal, de stationnement hors voirie et de tarification du stationnement;

Que l'alternative 0.2 visant la fermeture du parking en vue de permettre la réalisation de la zone forestière, impliquerait un report modal plus important et un report du stationnement en voirie, voire du stationnement sauvage; qu'aussi, l'alternative 0.2 n'a pas été retenue en tant qu'alternative raisonnablement envisageable au motif qu'elle ne permet pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la forêt de Soignes et du schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, ni de répondre au besoin en stationnement au moyen d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la forêt de Soignes;

Que l'emprise de la nouvelle zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public a été déterminée sur la base de la variante 1; que la présente modification partielle du PRAS affecte la nouvelle zone d'équipements à l'usage de parking à ciel ouvert à destination des usagers de la zone d'équipements, de la zone de sports ou de loisirs de plein air et de la zone forestière adjacente; que la capacité exacte du parking sera examinée et déterminée dans le cadre des demandes de permis;

Que le parking sera payant; que le RIE recommande de s'assurer que les tarifs/modes de gestion pratiqués au sein du parking pour stationner son véhicule resteront financièrement attractifs afin que le parking soit utilisé par les usagers de la Forêt de Soignes et du projet Drohme, de s'assurer que les tarifs/modes de gestion pratiqués pour l'occupation du parking se baseront sur ceux d'une des zones de stationnement définies par le plan régional de politique de stationnement afin d'assurer une harmonisation des tarifs en matière de stationnement, et s'assurer que les tarifs/modes de gestion pratiqués au sein du parking pour stationner son véhicule resteront dissuasifs de l'usage de la voiture tout en restant abordables afin de garantir son accessibilité au plus grand nombre;

Que la tarification sera de nature à empêcher que le parking soit utilisé comme parking de délestage/de dissuasion afin de garantir une harmonisation des tarifs en matière de stationnement, conformément aux zones de stationnement définies par le plan régional de politique de stationnement;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur le type de stationnement projeté, pour les bus, voitures, vélos, etc.;

Dat de gemeente Ukkel en sommige eisers het MER bekritisieren omdat het geen rekening houdt met een dienst naar de site met schoolbussen of met gecharterde autocars, die noodzakelijk en gebruikelijk zullen blijven tijdens grote evenementen;

Dat sommige eisers van mening zijn dat via een verplaatsingsplan voor evenementen alle alternatieven voor de auto om de site te bereiken moeten worden bestudeerd, georganiseerd en aangemoedigd;

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat de grondinname van het nieuwe gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten is vastgesteld op basis van variant 1, die de herinrichting van de parking mogelijk maakt om te voorzien in de totale geraamde parkeerbehoefte voor de site, zowel voor de gebruikers van het Zoniënwoud als voor de gebruikers van de site van de hippodroom bij een normale werking;

Dat de precieze capaciteit van de parking, het aantal en de soorten plaatsen, zal worden onderzocht en vastgesteld in het kader van de vergunningsaanvragen, in overeenstemming met de nieuwe bepaling 8.5; dat hetzelfde geldt voor de invoering van maatregelen inzake de inrichting en het beheer van de mobiliteit en het parkeren die de toepassing van het STOP-principe bevorderen en voorrang geven aan de bereikbaarheid te voet, per fiets en met het openbaar vervoer, die niet onder de mate van gedetailleerdheid van het plan vallen; dat afhankelijk van het aantal personen dat bij een aangepaste werking op de site wordt verwacht, een verplaatsingsplan voor de activiteiten zal moeten worden opgesteld, zoals reeds het geval is bij de milieuvergunningen die voor de site zijn afgegeven;

Dat, eveneens met toepassing van de nieuwe bepaling 8.5 rekening moet worden gehouden met de aanbevelingen in het MER om te voorzien in verschillende beveiligingsmiddelen (camera's, slagbomen, enz.), om de toegang tot de site, de rijzones, de verkeersrichtingen, de snelheidsbeperkingen, de parkeerplaatsen duidelijk aan te geven, om te voorzien in duidelijk herkenbare voetgangersstroken (door middel van wegmarkeringen, enz.), die eventueel gescheiden zijn van de andere wegen; dat de exacte inhoud van deze elementen echter niet onder de graad van gedetailleerdheid van het plan valt;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie zich verzet tegen de gedeeltelijke wijziging van het plan om extra parkeerplaatsen te creëren;

Dat zij vraagt om te investeren in hoogwaardige fietsenstallingen, ambitieuze maatregelen voor gedragsverandering (bewustmaking en promotie van alternatieven voor de auto) en om te voorzien in tariefmaatregelen voor de parkeerplaatsen;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat de aanleg van extra parkeerplaatsen ten opzichte van de 240 plaatsen op de bestaande parking op de site van de hippodroom noodzakelijk is om tegemoet te komen aan de totale parkeerbehoefte van de site, die op 470 plaatsen wordt geraamd, en dus om de site in staat te stellen haar rol als toegangspoort tot het Zoniënwoud te vervullen overeenkomstig de doelstellingen van het GPDO en het beheersplan van het Zoniënwoud met betrekking tot de opvang van het publiek; dat ze eraan herinnert dat het project tot doel had 428 tot 535 parkeerplaatsen te ontwikkelen binnen de oorspronkelijk geplande wijzigingsperimeter; dat de gekozen variant 1 erin bestaat 288 tot 360 plaatsen opnieuw aan te leggen binnen de huidige grondinname van de in de praktijk bestaande parking, zonder het bosgebied aan te tasten; dat de capaciteit van de gekozen variant 110 plaatsen minder bedraagt dan de geraamde totale parkeerbehoefte, wat een ambitieuzere modal shift impliceert, gezien de goede openbaarvervoerverbindingen naar de site en de bestaande en geplande fiets-voetgangersfaciliteiten; dat de modal shift ook zal worden aangemoedigd door de maatregelen inzake het beheer en de tarifiering van het parkeren op de parking; dat in tegenstelling tot het alternatief waarbij de bestaande parking met 240 plaatsen wordt gehandhaafd (alternatief 0.1), variant 1 het mogelijk maakt een parking aan te bieden met voldoende capaciteit zodat de site van de hippodroom haar rol als toegangspoort tot het Zoniënwoud kan vervullen, terwijl het risico van een verschuiving naar parkeren langs de openbare weg en wildparkeren wordt beperkt; dat variant 1 dus in overeenstemming is met de doelstellingen van het gewestelijke mobiliteitsplan GoodMove en het gewestelijke parkeerbeleidsplan, wat de modal shift, het aanbod van parkeerplaatsen buiten de openbare weg en de tarifiering voor het parkeren betreft;

Dat eraan moet worden herinnerd dat alternatief 0.2, gericht op het sluiten van de parking om de aanleg van het bosgebied mogelijk te maken, een grotere modal shift en een verschuiving naar parkeren langs de openbare weg, of zelfs wildparkeren, zou inhouden; dat alternatief 0.2 ook niet is gekozen als redelijkerwijs denkbaar alternatief, omdat daarmee niet kan worden voldaan aan de doelstellingen van het beheersplan voor het Zoniënwoud en het structuurplan voor het Zoniënwoud met betrekking tot de ontvangst van het publiek, noch aan de parkeerbehoefte door middel van een aan de ingang van het Zoniënwoud aangelegde parking;

Que la commune d'Uccle et des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il ne prend en compte ni une desserte du site par des bus scolaires ni par les autocars affrétés qui s'avèreront nécessaires et habituels lors de grands événements ;

Que des réclamants estiment que c'est par le biais d'un plan de déplacement d'évènement qu'il faut étudier, organiser et inciter vers toutes les alternatives à la voiture pour accéder au site ;

Considérant que le Gouvernement rappelle que l'emprise de la nouvelle zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public a été déterminée sur la base de la variante 1, qui permet le réaménagement du parking afin de répondre au besoin global de stationnement estimé pour le site, tant pour les usagers de la forêt de Soignes que pour les usagers du site de l'hippodrome en fonctionnement normal ;

Que la capacité exacte du parking, le nombre et les types d'emplacements qu'il comportera seront examinés et déterminés dans le cadre des demandes de permis, dans le respect de la nouvelle prescription 8.5 ; qu'il en va de même pour la mise en place de mesures d'aménagement et de gestion de la mobilité et du stationnement favorisant la mise en œuvre du principe le STOP et privilégiant l'accessibilité à pied, à vélo et en transports en commun, qui ne relèvent pas du degré de détail du plan ; que selon le nombre de personnes attendues sur le site en fonctionnement adapté, un plan de déplacement d'activités devra être prévu, comme c'est déjà le cas dans les permis d'environnement dont le site a fait l'objet ;

Que, toujours en application de la nouvelle prescription 8.5, il devra être tenu compte des recommandations du RIE visant à prévoir différents moyens de sécurisation (caméra, barrières, etc.), indiquer de manière claire les accès au site, les zones de roulage, les sens de circulation, les limitations de vitesse, les emplacements, prévoir des voies de circulation pour les piétons clairement identifiables (par un marquage au sol, etc.) et éventuellement séparées des autres voies ; que le contenu exact de ces éléments ne relève toutefois pas du degré de détail du plan ;

Considérant que la commission régionale de mobilité s'oppose à la modification partielle du plan pour la création d'emplacements de parkings supplémentaires ;

Qu'elle demande d'investir dans du stationnement pour vélos de qualité, des mesures ambitieuses de changement de comportements (sensibilisation et de promotion des alternatives à la voiture) et prévoir des mesures de tarification des emplacements de stationnement ;

Considérant que le Gouvernement indique que la création d'emplacements supplémentaires par rapport aux 240 emplacements du parking existant sur le site de l'hippodrome est nécessaire pour répondre au besoin global en stationnement du site, estimé à 470 emplacements, et ainsi permettre au site de jouer son rôle de porte d'entrée de la forêt de Soignes conformément aux objectifs du PRDD et du plan de gestion de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public ; qu'il rappelle que le projet visait l'aménagement de 428 à 535 emplacements dans le périmètre de modification envisagé initialement ; que la variante 1 retenue consiste à réaménager 288 à 360 emplacements dans l'emprise actuelle du parking existant dans les faits, sans empiéter sur le massif forestier ; que la capacité de la variante 1 retenue présente 110 emplacements de moins que le besoin global en stationnement estimé, ce qui impliquera un report modal plus ambitieux, compte tenu de la bonne desserte en transports en commun du site et des aménagements cyclo-piétons existants et projetés ; que le report modal sera également encouragé par les mesures de gestion et de tarification du stationnement dans le parking ; qu'à la différence de l'alternative maintien du parking existant à 240 emplacements (alternative 0.1), la variante 1 permet d'offrir un parking aménagé de capacité suffisante pour que le site de l'hippodrome joue son rôle de porte d'entrée de la forêt de Soignes tout en limitant le risque de report sur le stationnement en voirie et de stationnement sauvage ; qu'ainsi, la variante 1 retenue s'inscrit dans les objectifs poursuivis par le plan régional de mobilité GoodMove et plan régional de politique du stationnement, en matière de report modal, d'offre de stationnement hors voirie et de tarification du stationnement ;

Qu'il convient de rappeler que l'alternative 0.2 visant la fermeture du parking en vue de permettre la réalisation de la zone forestière, impliquerait un report modal plus important et un report du stationnement en voirie, voire du stationnement sauvage ; qu'aussi, l'alternative 0.2 n'a pas été retenue en tant qu'alternative raisonnablement envisageable au motif qu'elle ne permet pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la forêt de Soignes et du schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, ni de répondre au besoin en stationnement au moyen d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la forêt de Soignes ;

Dat er op de site van de hippodroom reeds is voorzien in de inrichting van fietsparkeerplaatsen; dat die inrichting niet binnen de mate van gedetailleerdheid van het GBP valt, maar zal worden overwogen en vastgesteld als onderdeel van de vergunningsaanvragen voor de herinrichting van de parking; dat bij de bepaling van de marge voor alternatief 1 rekening is gehouden met de ruimte die voor fietsparkeerplaatsen moet worden gereserveerd;

Dat de invoering van ambitieuze maatregelen inzake gedragsverandering (bewustmaking en promotie van alternatieven voor de auto) niet onder het toepassingsgebied van het GBP valt; dat, in overeenstemming met de nieuwe bepaling 8.5 de uitvoering van maatregelen inzake inrichting en beheer van de mobiliteit en het parkeren die de toepassing van het STOP-principe bevorderen en voorrang geven aan de bereikbaarheid te voet, per fiets en met het openbaar vervoer, waarvan de exacte inhoud niet onder de mate van gedetailleerdheid van het plan valt, zal worden onderzocht en vastgesteld in het kader van de vergunningsaanvragen betreffende de heraanleg van de parking;

Dat de parking betalend zal zijn; dat het MER ter zake aanbevelingen doet waarmee bij het beheer van het parkeren op de parking rekening moet worden gehouden;

Overwegende dat sommige eisers vragen om de aanleg van meer kwaliteitsvolle en veilige fietsparkeerplaatsen, waarbij het fietsframe kan worden vastgemaakt, zonder dat de bodem evenwel wordt verhard; overdekte fietsparkeerplaatsen;

Overwegende dat de Regering stelt dat in het MER wordt bepaald dat er fietsparkeerplaatsen zullen worden aangelegd op de site, op de parking van de piste van de voormalige hippodroom en op de parking in de Graafdreef; dat de grondinname van het nieuwe gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten op basis van variant 1 zo is bepaald dat de herinrichting van 288 tot 360 parkeerplaatsen in het gebied mogelijk is, rekening houdend met de voor fietsparkeerplaatsen te reserveren gebieden; dat de ontwikkeling van de fietsparkeerplaatsen (aantal, type, locatie, enz.) niet onder de graad van gedetailleerdheid van het GBP valt; dat dit zal worden onderzocht en bepaald in het stadium van de vergunningsaanvragen met betrekking tot de heraanleg van de parking;

Overwegende dat sommige eisers de raad voor het leefmilieu er voorstander van zijn te voorzien in parkeerplaatsen voor PBM en een zekere parkeermogelijkheid voor het publiek in het algemeen, nuttig voor bijvoorbeeld gezinnen met kleine kinderen;

Overwegende dat de Regering stelt dat het aanbieden van PBM-plaatsen niet binnen de werkingssfeer van het GBP valt; dat dit zal worden bekeken en bepaald in het kader van vergunningsaanvragen met betrekking tot de heraanleg van de parking;

Overwegende dat sommige eisers vragen dat de parking een betaalparking zou zijn;

Dat sommige eisers vragen dat het parkeertarief van de parking redelijk en niet afschrikkend zou zijn, om de gebruikers van het woud toe te laten er meerdere uren van te genieten;

Dat sommige eisers vragen om een denkoefening over het beheer van de capaciteit van de parking om onder meer automobilisten te ontmoedigen die er een plaats proberen te vinden wanneer de parking al vol is (bijvoorbeeld een signalisatiebord dat het aantal beschikbare plaatsen weergeeft);

Dat sommige eisers verzoeken dat de onderhouds- en beheerskosten van de parking worden gedeeld, zodat zij niet alleen op het publiek en dus op de belastingbetaler drukken; dat de inkomsten uit betaald parkeren worden besteed aan het goede onderhoud van de parking;

Dat sommige eisers bezwaar maken tegen de aanleg van een dure nieuwe parking voor gebruikers van het golfterrein op de site van de hippodroom, temeer daar in de omgeving reeds andere parkings bestaan, zoals de parking naast het voormalige ziekenhuis César De Paepe;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat de parking betalend zal zijn; dat de wijze van beheer van de parking, de tarifiering van het gebruik ervan en de signalisatie niet onder het toepassingsgebied van het GBP vallen en zullen worden onderzocht en bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen, als regulerend instrument op het gebied van mobiliteit; dat ze eraan herinnert dat het MER aanbevelingen doet betreffende het beheer en de controle van het parkeren op de parking en in de omgeving ervan;

6.7.5. Effecten op het vlak van fauna en flora

Overwegende dat reclamanten erop wijzen dat het Brusselse Gewest het afgelopen decennium 10% aan groene ruimte heeft verloren; dat zij kritiek hebben op de reikwijdte van de effectbeoordeling van de projecten waarbij de groene ruimten worden ingeperkt, met name omdat deze geen rekening houdt met het cumulatieve effect van deze projecten op het niveau van het Gewest;

Que l'aménagement de stationnement vélos est déjà prévu sur le site de l'hippodrome ; qu'il ne relève pas du degré de détail du PRAS mais sera examiné et déterminé dans le cadre des demandes de permis afférentes au réaménagement du parking ; que la fourchette de la variante 1 a été déterminée en tenant compte de l'espace à réserver aux emplacements de stationnement vélos ;

Que la mise en place de mesures ambitieuses de changement de comportements (sensibilisation et de promotion des alternatives à la voiture) ne relève pas de l'objet du PRAS ; que, conformément à la nouvelle prescription 8.5, la mise en place de mesures d'aménagement et de gestion de la mobilité et du stationnement favorisant la mise en œuvre du principe le STOP et privilégiant l'accessibilité à pied, à vélo et en transports en commun, dont le contenu exact ne relève pas du degré de détail du plan, sera examinée et déterminée dans le cadre des demandes de permis afférentes au réaménagement du parking ;

Que le parking sera payant ; que le RIE formule des recommandations à cet égard dont il devra être tenu compte dans la gestion du stationnement du parking ;

Considérant que des réclamants demandent l'aménagement de plus d'emplacements de stationnement vélo de qualité et sécurisés, permettant d'attacher le cadre du vélo, sans pour autant imperméabiliser le sol ; des emplacements vélos couverts ;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE relève que des parkings pour vélos seront aménagés au niveau du site, du parking de la piste de l'ancien hippodrome et du parking Comte ; que l'emprise de la nouvelle zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public a été déterminée sur la base de la variante 1 de façon à permettre le réaménagement entre 288 à 360 emplacements de stationnement dans la zone, en tenant compte des zones à réserver au stationnement vélo ; que l'aménagement d'emplacements vélos (nombre, type, localisation, etc.) ne relève pas du degré de détail du PRAS ; qu'il sera examiné et déterminé au stade des demandes de permis relatives au réaménagement du parking ;

Considérant que des réclamants et le Conseil de l'Environnement sont favorables à l'offre de stationnement PMR et d'une certaine possibilité de stationnement ouvert au public en général, utile pour les familles avec petits enfants par exemple ;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement d'emplacements PMR ne relève pas du degré de détail du PRAS ; qu'il sera examiné et déterminé dans le cadre de demandes de permis relatives au réaménagement du parking ;

Considérant que des réclamants demandent que le parking soit payant ;

Que des réclamants demandent que le tarif du parking soit raisonnable et pas dissuasif pour permettre aux usagers de la forêt d'en profiter pendant plusieurs heures ;

Que des réclamants demandent une réflexion sur la gestion de la capacité du parking pour dissuader, entre autres, les automobilistes qui tenteraient d'y trouver un emplacement alors qu'il est complet (exemple : tableau de signalisation annonçant le nombre d'emplacements disponibles) ;

Que des réclamants demandent que les frais d'entretien et de la gestion du parking soient partagés afin qu'ils n'incombent pas uniquement au public et donc au contribuable ; que les recettes du stationnement payant soient dédiées au bon entretien de celui-ci ;

Que des réclamants s'opposent à la création d'un nouveau parking cher pour les usagers du golf du site de l'hippodrome, d'autant plus que d'autres parkings existent déjà à proximité, tel que le parking situé à côté de l'ancienne clinique César De Paepe ;

Considérant que le Gouvernement indique que le parking sera payant ; que le mode de gestion du parking, la tarification de son utilisation et sa signalisation ne relèvent pas de l'objet du PRAS, et seront examinés et déterminés dans le cadre des demandes de permis, comme outil régulateur en matière de mobilité ; qu'il rappelle que le RIE formule des recommandations quant à la gestion et au contrôle du stationnement au sein du parking et à proximité ;

6.7.5. Incidences en matière de faune et flore

Considérant que des réclamants relèvent que la Région bruxelloise a perdu 10% d'espaces verts cette dernière décennie ; qu'ils critiquent la portée de l'évaluation des incidences des projets de réduction des espaces verts, notamment en ce qu'elle n'appréhende pas les incidences cumulées de ces projets au niveau de la Région ;

Dat reclamanten kritiek hebben op de beoordeling in het MER van de effecten van het project voor het Zoniënwoud, aangezien de milieueffecten van een amputatie van het bosgebied van de hippodroom niet afzonderlijk mogen worden geanalyseerd en geminimaliseerd ten opzichte van de totale oppervlakte van het woud, maar in plaats daarvan moeten worden beoordeeld op het niveau van de specifieke bestudeerde site en moeten worden geanalyseerd samen met de andere projecten die het woud aantasten;

Dat reclamanten kritiek hebben op het ontbreken van een effectbeoordeling van het project en het precedent dat het schept voor het woud en het behoud ervan; dat zij kritiek uiten op het ontbreken van een studie van de impact van het project op het milieu en de biodiversiteit, en op het ontbreken van metingen van de aanwezigheid van soorten op de site; dat zij verzoeken om een volledige inventaris van de fauna en flora van de site;

Overwegende dat de Regering stelt dat in het MER de milieueffecten van het project en de alternatieven zijn onderzocht, met name wat betreft de gevolgen voor flora en fauna; dat in dit verband is geweest op de verbanden tussen de voorliggende wijziging van het GBP en de andere plannen en programma's die relevant zijn voor de perimeter; dat eraan moet worden herinnerd dat het doel van het MER is de milieueffecten van de op planologisch niveau bestudeerde gedeeltelijke wijziging van het GBP te analyseren, en niet de effecten van een project;

Dat een passende beoordeling van de gevolgen van het project voor het Natura 2000-gebied BE1000001 "Zoniënwoud met bosrand, aangrenzende bosgebieden en Woluwevallei" ook is uitgevoerd met betrekking tot de instandhoudingsdoelstellingen ervan; dat in dit kader rekening is gehouden met de habitats en soorten van communautair of gewestelijk belang die in het gebied en in de omgeving van het project zijn aangewezen in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 16 april 2016 tot aanwijzing van het Natura 2000-gebied BE1000001;

Dat in dit verband bezoeken ter plaatse zijn afgelegd; dat is geconstateerd dat het gebied sterk is beïnvloed door menselijke activiteiten in de bestaande feitelijke toestand; dat het gebied hoofdzakelijk een met aarde en grind bedekte ruimte is met een geasfalteerd gedeelte dat thans als parking wordt gebruikt; dat de verdrinking van de bodem en het regelmatige passeren van voertuigen verhinderen dat er zich spontane vegetatie ontwikkelt; dat er derhalve weinig vegetatie is; dat in het noordwesten van de site een door Japanse duizendknoop overwoekerde zone aanwezig is; dat alleen het zuidwestelijke uiteinde van de site bebost is; dat het biologische belang van de site hoofdzakelijk beperkt is tot dit beboste gebied en tot de opmerkelijke bomen;

Dat het duidelijk is dat alternatief 0.2, gericht op het sluiten van de parking om de aanleg van het bosgebied en de heraanleg van een groene ruimte mogelijk te maken, een waarschijnlijke toename van de biodiversiteit zou inhouden doordat een spontane herkolonisatie door planten mogelijk wordt; dat een dergelijke herkolonisatie in de hand zou worden gewerkt door ingrepen om de inklinking van de bodem te verhelpen; dat dit alternatief echter niet is gekozen als redelijkerwijs denkbaar alternatief, omdat daarmee niet kan worden voldaan aan de doelstellingen van het beheersplan voor het Zoniënwoud en het structuurplan voor het Zoniënwoud met betrekking tot de ontvangst van het publiek, noch aan de parkeerbehoefte door middel van een aan de ingang van het Zoniënwoud aangelegde parking;

Dat de Regering de door het MER aanbevolen variant 1 heeft geselecteerd, die erin bestaat de parking opnieuw aan te leggen op de huidige grondinname, zonder dat er sprake is van ontbossing; dat in het MER ook maatregelen worden aanbevolen om de bestaande opmerkelijke bomen op de grondoppervlakte van de parking te beschermen;

Dat dit tot op heden de enige wijziging van het GBP in die zin is; dat deze wijziging bovendien gepaard gaat met een uitbreiding van het bosgebied; dat het gebied dat wordt omgevormd tot een gebied voor voorzieningen, geen bijzondere ecologische kwaliteit heeft en bestemd is voor een parking die niet alleen het behoud van de zeldzame bomen van belang mogelijk maakt, maar ook de herinrichting van het gebied door nieuwe aanplantingen en het herstel van een bosrand; dat het project gericht is op de concentratie van de ontvangst van het publiek en de recreatieve activiteiten aan de rand van het woud, teneinde de rijkste kern ervan in termen van biodiversiteit te beschermen; dat zelfs indien de beweerde cumulatieve effecten bewezen zouden zijn, quod non, en onvoldoende gecompenseerd zouden worden door het nieuwe bosgebied, de site in ieder geval bedoeld is om te beantwoorden aan elders beschreven behoeften van gewestelijk belang en die de reconversie van het betrokken bosgebied rechtvaardigen;

Overwegende dat reclamanten erop wijzen dat het woud een essentiële rol speelt voor het behoud en de verbetering van de biodiversiteit en de burgers een grote ruimte van rust, ademruimte en ontspanning biedt; dat zij van mening zijn dat het project de biologische omstandigheden van de meer centrale delen van het woud niet zal verbeteren; dat zij zich derhalve verzetten tegen het project, dat het woud aantast; dat zij hoe dan ook gekant zijn tegen grote werkzaamheden die de groene ruimten wijzigen;

Que des réclamants critiquent l'évaluation des incidences du projet par le RIE sur la forêt de Soignes, en ce que les incidences environnementales d'une amputation de la zone forestière de l'hippodrome ne peuvent être analysées isolément et minimisées par comparaison à la superficie totale de la forêt, mais doivent au contraire être évaluées au niveau du site étudié spécifiquement et analysées cumulativement aux autres projets touchant la forêt ;

Que des réclamants critiquent l'absence d'évaluation des incidences du projet et du précédent qu'il crée sur la forêt et sa conservation ; qu'ils critiquent l'absence d'étude d'impact du projet sur l'environnement et la biodiversité, de mesure de présence d'espèces sur le site ; qu'ils demandent la réalisation d'un inventaire complet de la faune et de la flore du site ;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a examiné les incidences environnementales du projet ainsi que de ses alternatives, en matière d'incidences sur la faune et flore notamment ; que dans ce cadre, les liens entre la présente modification du PRAS et les autres plans et programmes pertinents au regard du périmètre ont été relevés ; qu'il convient de rappeler que l'objet du RIE est d'analyser les impacts environnementaux de la modification partielle du PRAS étudiée à un niveau planologique, et non les incidences d'un projet ;

Qu'une évaluation appropriée des incidences du projet sur le site Natura 2000 BE1000001 « La Forêt de Soignes et ses lisières, les domaines boisés avoisinants et la vallée de la Woluwe » a également été réalisée au regard de ses objectifs de conservation ; que dans ce cadre, il a été tenu compte des habitats et espèces d'intérêt communautaire ou régional relevés au droit et à proximité du projet dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 avril 2016 portant désignation du site Natura 2000 BE1000001 ;

Que dans ce cadre, des visites de sites ont été réalisées ; qu'il a été observé que la zone est fortement influencée par les activités humaines en situation existante de fait ; qu'elle dispose principalement d'un espace couvert de terre et de gravier avec une partie asphaltée utilisée actuellement comme parking ; que la compaction du sol et le passage régulier de véhicules empêchent la végétation spontanée de se développer ; qu'il y a donc peu de végétation ; qu'une zone envahie par la renouée du Japon est présente au Nord-Ouest du site ; que seule l'extrémité Sud-Ouest du site est boisée ; que l'intérêt biologique du site se limite principalement à cette zone boisée et aux arbres remarquables ;

Qu'il est évident que l'alternative 0.2 visant la fermeture du parking en vue de permettre la réalisation de la zone forestière et le réaménagement d'un espace vert, impliquerait une augmentation probable de la biodiversité en permettant une recolonisation végétale spontanée ; qu'une telle recolonisation serait favorisée par des interventions pour remédier au tassement du sol ; que cette alternative n'a toutefois pas été retenue en tant qu'alternative raisonnablement envisageable au motif qu'elle ne permet pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la forêt de Soignes et du schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, ni de répondre au besoin en stationnement au moyen d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la forêt de Soignes ;

Que le Gouvernement a retenu la variante 1 préconisée par le RIE, qui consiste à réaménager le parking dans son emprise actuelle, sans impliquer de déboisement ; qu'il recommande également des mesures de protection des arbres remarquables existants dans l'emprise du parking ;

Qu'à ce jour, il s'agit de la seule modification du PRAS en ce sens ; que cette modification s'accompagne d'une extension de la zone forestière par ailleurs ; que la zone reconvertie en zone d'équipements ne présente pas de qualité écologique particulière et est destinée à un parking qui permet non seulement le maintien des rares arbres d'intérêt mais aussi le réaménagement paysager du site par de nouvelles plantations et la reconstitution d'une lisière de forêt ; que le projet a pour but de concentrer l'accueil du public et les activités récréatives en bordure de forêt, de façon à protéger son noyau plus riche en termes de biodiversité ; qu'à supposer même les effets cumulatifs vantés avérés, quod non, et insuffisamment compensés par la nouvelle zone forestière, le site a, en tout état de cause, vocation à répondre à des besoins d'importance régionale décrits par ailleurs et qui justifient la reconversion de la zone forestière concernée ;

Considérant que des réclamants rappellent que la forêt joue un rôle primordial dans le maintien et l'amélioration de la biodiversité et dans la capacité d'offrir aux citoyens une vaste zone de calme, de respiration et de détente ; qu'ils estiment que le projet ne va pas améliorer les conditions biologiques des zones plus centrales de la forêt ; qu'ils s'opposent par conséquent au projet qui porte atteinte à la forêt ; qu'ils s'opposent en tout état de cause à de gros travaux modifiant les espaces verts ;

Dat reclamanten bezorgd zijn over de overexploitatie van het Zoniënwoud, de vervuiling, de aantasting van de vegetatie, de organisatie van evenementen met geluidsoverlast, enz.; dat zij erop wijzen dat het woud al de invloed ondervindt van de hogere bezoekersaantallen sinds de gezondheidscrisis, door de daaraan verbonden problemen van co-existentie;

Overwegende dat de Regering stelt dat in het MER de gevolgen van het project en de alternatieven voor de biologische diversiteit, fauna en flora zijn onderzocht; dat zij vaststelt dat de gekozen variant 1 geen schade toebrengt aan een bebost deel van het Zoniënwoud of aan het groene netwerk waarin het GPDO voorziet; dat deze variant geen nettoverlies aan biodiversiteit met zich meebrengt en het Natuurplan respecteert; dat de bestaande BAF+coëfficiënt op 0,4 wordt gehandhaafd; dat hij een minder grote vermindering van de bestaande non aedificandi-zone rond de bossen en wouden impliceert dan het project; dat de herinrichting van de geplande parking het ook mogelijk maakt de opmerkelijke bomen te beschermen, aanplantingen te verwezenlijken die gunstig zijn voor de fauna en flora, opnieuw een bosrand tot stand te brengen en het parkeren in het Natura 2000-gebied te verbieden;

Dat de heraanleg van de parking de site van de hippodroom ook in staat zal stellen haar rol als toegangspoort tot het Zoniënwoud te vervullen en aldus de doelstellingen van het GPDO en het beheersplan van het Zoniënwoud te verwezenlijken wat betreft de ontvangst van het publiek, om begeleiding van afnemende intensiteit vanuit deze toegangspoort te waarborgen; dat deze toegangspoort tot doel heeft het recreatieve aanbod aan de rand van het Zoniënwoud te optimaliseren en tegelijk de ecologische kern en structuur ervan te vrijwaren; dat deze toegangspoort ook de toegankelijkheid van het woud waarborgt;

Dat eraan herinnerd moet worden dat het gebied momenteel, en reeds langer dan een eeuw, als parking wordt gebruikt en dat bij de herinrichting geen bomen zullen worden gekapt;

Overwegende dat reclamanten en de raad voor het leefmilieu kritiek hebben op het ontbreken van gegevens over de fytosanitaire staat van de bomen op de twee percelen die door de wijziging van het GBP worden getroffen, hoewel de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) om veiligheidsredenen inventarisaties heeft verricht; dat zij van mening zijn dat deze gegevens bijzonder interessant zouden zijn voor de beoordeling van de relevantie van de inrichtingen en de grenzen van het voor de parking bestemde gebied;

Dat reclamanten erop wijzen dat in het MER twee opmerkelijke bomen binnen de perimeter van het project worden genoemd en dat hun gezondheidstoestand wordt gespecificeerd; dat zij verzoeken om een dergelijke analyse ook uit te voeren voor de andere bomen in het beboste gebied dat aan deze parking grenst, teneinde de trapsgewijze bosrand te ontwikkelen op basis van de bestaande en te behouden grote bomen;

Dat reclamanten bezwaar maken tegen de kap van bomen, vooral dan van opmerkelijke bomen, tegen de uitvoering van werkzaamheden die bestaande bomen en hun wortelstelsel zullen aantasten;

Dat reclamanten kritiek hebben op het gebrek aan beoordeling van de gevolgen van het kappen van bomen in termen van ecosysteemeffecten (klimaatregeling, bestrijding van verontreiniging, bestrijding van overstromingen, enz.);

Dat reclamanten opmerken dat in het MER wordt aanbevolen geen extra bomen te kappen, terwijl het project daar wel in voorziet;

Overwegende dat de Regering stelt dat in het MER en de passende beoordeling een inventarisatie is gemaakt van de bestaande situatie; dat in dit verband is gewezen op de aanwezigheid van bestaande opmerkelijke bomen in het parkinggebied en in de buurt van het compensatiegebied; dat tevens is gewezen op de aanwezigheid van vegetatie in de omgeving van de parking, de aanwezigheid van invasieve soorten en het beboste karakter van het westelijke deel van de voorgestelde wijzigingsperimeter;

Dat, in tegenstelling tot het oorspronkelijke project, variant 1 geen schade toebrengt aan het beboste gedeelte van het Zoniënwoud, en dat er geen bomen worden gekapt in het westelijke deel van het projectgebied; dat de grondinname van het nieuwe gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten zich niet uitstrekt over het bosgebied; dat een fytosanitaire studie van de bomen alleen vereist is in geval van het kappen van bomen, waarin het project niet voorziet;

Dat in het MER voorts wordt aanbevolen ervoor te zorgen dat de geplande ontwikkeling geen negatieve gevolgen heeft voor de opmerkelijke bomen en hun wortelstelsel; dat in het MER ook wordt aanbevolen rekening te houden met de aanbevelingen van de passende beoordeling van de effecten op het Natura 2000-gebied, die onder meer inhouden dat de bodem onder de kruinen van de bomen in de bosrand en binnen 3 m van hun stammen niet wordt afgedicht, dat strooizout wordt verboden en dat moet worden gekozen voor alternatieven, dat er

Que des réclamants s'inquiètent de la surexploitation de la forêt de Soignes, de sa pollution, de la dégradation de la végétation, de l'organisation d'événements impliquant des nuisances sonores, etc. ; qu'ils relèvent que la forêt est déjà impactée par l'augmentation de ses visiteurs depuis la crise sanitaire, par les problèmes de cohabitation que cela implique ;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a examiné les incidences du projet et des alternatives sur la diversité biologique, la faune et la flore ; qu'il relève que la variante 1 retenue n'implique aucune atteinte à une partie boisée de la forêt de Soignes ni au maillage vert prévu par le PRDD ; qu'elle n'implique aucune perte nette de biodiversité et respecte le Plan Nature ; qu'elle maintient le coefficient CBS+ existant à 0,4 ; qu'elle implique une réduction de la zone non aedificandi existante en pourtour des bois et forêts moins importante que le projet ; que le réaménagement du parking projeté permettra par ailleurs de protéger les arbres remarquables, de réaliser des plantations favorables à la faune et la flore, de recréer une lisière en bordure de forêt et d'interdire le stationnement en zone Natura 2000 ;

Que le réaménagement du parking permettra par ailleurs au site de l'hippodrome de jouer son rôle de porte d'entrée de la forêt de Soignes, et ainsi réaliser les objectifs du PRDD et du Plan de gestion de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public afin d'assurer un guidage à intensité décroissante depuis cette porte d'accueil ; que cette porte a pour but d'optimiser l'offre récréative en bordure de la forêt de Soignes tout en assurant la sauvegarde de son noyau et sa structure écologiques ; que cette porte garantit par ailleurs l'accessibilité de la forêt ;

Qu'il convient de rappeler que la zone est actuellement déjà, et depuis plus d'un siècle, utilisée comme parking, et que son réaménagement n'impliquera aucun abattage d'arbres ;

Considérant que des réclamants et le Conseil de l'Environnement critiquent l'absence de données sur l'état phytosanitaire des arbres dans les deux parcelles concernées par la modification du PRAS, alors que des inventaires ont été réalisés par la Société d'Aménagement Urbain (SAU) pour des raisons de sécurité ; qu'ils estiment que ces données seraient particulièrement intéressantes pour juger de la pertinence des aménagements et des limites de la zone affectée au parking ;

Que des réclamants relèvent que le RIE identifie deux arbres remarquables dans le périmètre du projet et précise leur état sanitaire ; qu'ils demandent qu'une telle analyse soit également réalisée pour les autres arbres de la zone boisée bordant ce parking afin de développer la lisière étagée en fonction des grands arbres existants et à maintenir ;

Que des réclamants s'opposent à l'abattage d'arbres, et notamment d'arbres remarquables, à la réalisation de travaux qui porteront atteinte aux arbres existants et à leur système racinaire ;

Que des réclamants critiquent l'absence d'évaluation des incidences des abattages d'arbre en termes d'effets écosystémiques (climatiseur, dépollueurs, frein aux inondations, etc.) ;

Que des réclamants relèvent que le RIE recommande de ne pas abattre d'arbres supplémentaires alors que le projet le prévoit ;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE et l'évaluation appropriée ont procédé à un relevé de la situation existante ; que dans ce cadre, il a relevé la présence d'arbres remarquables existants dans la zone de parking et à proximité de la zone de compensation ; qu'il a par ailleurs relevé la présence de végétation au droit des abords du parking, la présence d'espèces invasives et le caractère boisé de la partie ouest du périmètre de modification envisagé ;

Qu'à la différence du projet initial, la variante 1 retenue n'implique aucune atteinte à la partie boisée de la forêt de Soignes, ni aucun abattage d'arbres présents dans la partie ouest de la zone du projet ; que l'emprise de la nouvelle zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public n'empiète pas sur le massif forestier ; qu'une étude phytosanitaire des arbres ne sera requise qu'en cas d'abattage d'arbres, ce que le projet ne planifie pas ;

Que le RIE recommande par ailleurs de s'assurer que les aménagements prévus ne portent pas atteinte aux arbres remarquables et à leur système racinaire ; qu'il recommande également de tenir compte des recommandations de l'évaluation appropriée des incidences sur la zone Natura 2000, qui visent notamment à ne pas imperméabiliser le sol sous la couronne des arbres de la lisière forestière et à moins de 3 m du tronc de ces derniers, interdire l'utilisation de sels de déneigement et opter pour d'autres alternatives, réaliser des plantations au droit de la

aanplantingen moeten komen ter hoogte van de overgang tussen het woud en de parking om de structuur en de samenstelling van de rand te verbeteren en een heestergordel onder het bladerdak van het bos te ontwikkelen, afhankelijk van de beschikbare ruimte;

Dat deze aanbevelingen van het MER echter niet binnen de werkingssfeer van het GBP vallen; dat er rekening mee zal worden gehouden in het stadium van de vergunningsaanvragen en de uitvoering ervan;

Overwegende dat reclamanten erop wijzen dat de feitelijke parking is gelegen aan de rand van het Zoniënwood op een voormalig graslandgebied, waar een kwaliteitsvolle rand zou kunnen worden aangelegd en de ecotonen van het woud zouden kunnen worden versterkt; dat reclamanten vragen om het verdwenen graslandgebied te herstellen;

Dat Brussel-Stad vraagt om de aanleg van een kwaliteitsvolle bosrand; dat reclamanten vraagtekens zetten bij het soort beoogde beplanting; dat zij kritiek hebben op de in de verzachtende maatregelen voorziene trapsgewijze rand, omdat deze beperkt van omvang is, dat een kwaliteitsvolle rand bestaat uit drie afzonderlijke zones van voldoende omvang, wat hier niet het geval zal zijn, dat het twijfelachtig is of deze rand kwaliteitsvol is wanneer hij wordt aangelegd rond de randen van een parking;

Dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie het noodzakelijk acht om bij de afgifte van de vergunning voor de inrichting van het gebied maatregelen met betrekking tot de rand van het woud op te nemen;

Overwegende dat de Regering stelt dat in de passende beoordeling van de gevolgen van het project voor het Natura 2000-gebied wordt aanbevolen om aanplantingen tot stand te brengen ter hoogte van de overgang tussen het woud en de parking om de structuur en de samenstelling van de rand te verbeteren, teneinde op basis van de beschikbare ruimte een heestergordel onder het bladerdak van het bos te ontwikkelen; dat momenteel de bodemverdichting en het regelmatig passeren van voertuigen de ontwikkeling van spontane vegetatie verhinderen; dat om dit probleem op te lossen wordt aanbevolen:

- de begrenzingen van de rand fysiek af te bakenen met behulp van boomstammen, ganivellen of andere materialen om elk verkeer van voertuigen te voorkomen;

- De grond tot een diepte van 10 cm te bewerken met een hulpmiddel van het type freesploeg of wieder op plaatsen waar de grond is samengeperst, om hem losser te maken en de ontwikkeling van inheemse spontane vegetatie mogelijk te maken.D

dat het niet-lineaire karakter van de rand behouden blijft; dat de vegetatie niet gesnoeid wordt; dat gestreefd wordt naar een randvegetatie van het type 'levende haag'; dat deze ontwikkeling ook zal bijdragen tot het beperken van de verlichting van koplampen van auto's in de SBZ tijdens het groeiseizoen; dat daartoe struiken en heesters aan de bosrand op een minimumhoogte van 1,5 m moeten worden gehouden;

Dat de beschikbare ruimte ter hoogte van de grondinname van de bestaande feitelijke parking niet toelaat een rand te ontwikkelen die uit drie afzonderlijke zones bestaat; dat de heraanleg van de parking op de huidige grondinname noodzakelijk is om de site van de renbaan haar rol als toegangspoort tot het Zoniënwood te laten spelen overeenkomstig de doelstellingen van het GPDO en het beheersplan van het Zoniënwood met betrekking tot de ontvangst van het publiek; dat in de passende effectstudie wordt opgemerkt dat de overgang tussen het woud en de parking momenteel abrupt is en niet over een zoom beschikt, maar alleen over een mantel (bestaande uit een klein aantal pionierssoorten); dat in de studie wordt gespecificeerd dat de aanwezigheid van - zelfs een kleine - heesterzoom onder de bosmantel het mogelijk maakt nieuwe organismen te huisvesten en de structuur van het woud te verbeteren ten opzichte van de bestaande situatie; dat derhalve wordt aanbevolen een heesterzoom aan te leggen op de beschikbare ruimte in het parkinggebied; dat de capaciteit van variant 1 is geraamd op 288 en 360 plaatsen om rekening te houden met de ruimte die nodig is voor de aanleg van de aanbevolen rand op de grondinname van het parkinggebied; dat de breedte van de aanbevolen rand zal worden onderzocht en vastgesteld in het kader van de vergunningsaanvragen voor de heraanleg van de parking;

Dat hiertoe dit besluit een nieuwe bepaling 8.5 bevat die de door de aanbevelingen van het MER nagestreefde doelstellingen vertaalt in reglementaire termen en de inrichting van de parking in dit opzicht verplicht: het creëren van een kwalitatieve randzone op ecologisch, biologisch en milieuvlak;

Dat alternatief 0.2, gericht op het sluiten van de parking om de aanleg van het bosgebied mogelijk te maken, dan wel de heraanleg van een groene ruimte en de hercreatie van een grotere bosrand mogelijk zou maken en een waarschijnlijke toename van de biodiversiteit zou inhouden door een spontane herkolonisatie door planten mogelijk te maken, maar dat er toch moet op worden gewezen dat dit alternatief toch niet is uitgekozen als redelijkerwijs denkbaar alternatief, omdat

transition entre la forêt et le parking afin d'améliorer la structure et la composition de la lisière et de développer un cordon arbustif sous le manteau forestier selon l'espace disponible ;

Que ces recommandations du RIE ne relèvent cependant pas du degré de détail du PRAS ; qu'il en sera tenu compte au stade des demandes de permis et de leur mise en œuvre ;

Considérant que des réclamants relèvent que le parking de fait est situé sur les pourtours de la Forest de Soignes sur une ancienne zone de prairies, où une lisière qualitative pourrait être déployée et les écotonnes de la forêt renforcés ; que des réclamants demandent de recréer la zone de prairies disparue ;

Que la Ville de Bruxelles demande de créer une lisière de forêt qualitative ; que des réclamants s'interrogent sur le type de plantations projetées ; qu'ils critiquent la lisière étagée prévue dans les mesures d'atténuation, au motif que celle-ci est réduite en termes de taille, qu'une lisière qualitative est composée de 3 zones distinctes et de tailles suffisantes, ce qui ne sera pas le cas ici, qu'il est permis de douter de la qualité de cette lisière lorsque celle-ci est déployée sur les pourtours d'un parking ;

Que la commission régionale de développement estime nécessaire, lors de la délivrance du permis pour l'aménagement de la zone, d'inclure des mesures concernant la lisière de la forêt ;

Considérant que le Gouvernement indique que l'évaluation appropriée des incidences du projet sur la zone Natura 2000 recommande de réaliser des plantations au droit de la transition entre la forêt et le parking afin d'améliorer la structure et la composition de la lisière afin de développer un cordon arbustif sous le manteau forestier, sur base de l'espace disponible ; qu'actuellement, la compaction du sol et le passage régulier de véhicules empêchent la végétation spontanée de se développer ; qu'afin de résoudre ce problème, il est recommandé de :

- Délimiter physiquement les limites de la lisière à l'aide de rondins, ganivelles ou d'autres matériaux afin d'empêcher toute circulation de véhicules ;

- Travailler le sol sur 10 cm de profondeur à l'aide d'un outil de type charrue chisel ou sarcluse au droit des zones où le sol est compacté afin de le rendre plus meuble et permettre le développement d'une végétation spontanée indigène ;

Que le caractère non linéaire de la lisière soit conservé ; que la végétation ne soit pas taillée ; que l'objectif est d'obtenir une végétation en lisière de type « haie vive » ; que cet aménagement participera également à limiter l'éclairage des phares des voitures dans la ZSC en période de végétation ; que les buissons et arbustes de la lisière forestière devront pour ce faire être maintenus à une hauteur de minimum 1,5 m ;

Que l'espace disponible au droit de l'emprise du parking existant de fait ne permet pas d'aménager une lisière composée de trois zones distinctes ; que le réaménagement du parking dans son emprise actuelle est nécessaire pour permettre au site de l'hippodrome de jouer son rôle de porte d'entrée de la forêt de Soignes conformément aux objectifs du PRDD et du plan de gestion de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public ; que l'étude appropriée des incidences relève qu'actuellement la transition entre la forêt et le parking est abrupte et ne présente pas d'ourlet ou de cordon mais uniquement un manteau (composé de peu d'espèces pionnières) ; que l'étude précise que la présence d'un cordon arbustif sous le manteau forestier, même réduit, permet d'accueillir de nouveaux organismes et d'améliorer la structure de la forêt par rapport à la situation existante ; qu'elle recommande donc d'aménager un cordon arbustif dans l'espace disponible dans la zone du parking ; que la capacité de la variante 1 a été estimée sous la forme d'une fourchette de 288 et 360 emplacements de façon à tenir compte de l'espace requis pour aménager la lisière préconisée dans l'emprise de la zone de parking ; que la largeur de la lisière recommandée sera examinée et déterminée dans le cadre des demandes de permis portant sur le réaménagement du parking ;

Qu'à cet effet, le présent arrêté comporte une prescription 8.5 nouvelle qui traduit en termes réglementaires les objectifs poursuivis par les recommandations du RIE, et contraint l'aménagement du parking à cet égard : aménager une lisière qualitative au niveau écologique/biologique et environnemental ;

Que si l'alternative 0.2, visant la fermeture du parking en vue de permettre la réalisation de la zone forestière, permettrait de réaménager un espace vert et de recréer une zone lisière de plus grande ampleur et impliquerait une augmentation probable de la biodiversité en permettant une recolonisation végétale spontanée, il convient de rappeler que cette alternative n'a toutefois pas été retenue en tant qu'alternative raisonnablement envisageable au motif qu'elle ne permet pas de

daarmee niet kan worden voldaan aan de doelstellingen van het beheersplan voor het Zoniënwoud en het structuurplan voor het Zoniënwoud met betrekking tot de ontvangst van het publiek, noch aan de parkeerbehoefte door middel van een aan de ingang van het Zoniënwoud aangelegde parking;

Dat in het MER wordt aanbevolen dat de aangeplante soorten 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;

Dat deze inrichtingen niet binnen het detailniveau van het GBP vallen; dat er rekening mee zal worden gehouden in het kader van vergunningsaanvragen en de uitvoering ervan;

Dat het alternatief van het herstel van het verdwenen graslandgebied niet relevant werd geacht in het licht van de doelstellingen van het GPDO en het beheersplan van het Zoniënwoud met betrekking tot de ontvangst van het publiek, waarvoor met name voldoende kwaliteitsvolle en vergroende parkeerterreinen vereist is; dat alternatief 0.2, gericht op het opheffen van de bestaande parking, om diezelfde reden niet is gekozen;

Overwegende dat reclamanten vragen de Japanse duizendknoop uit te roeien en ervoor te zorgen dat die zich niet verspreidt;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat in de passende beoordeling van de gevolgen van het project voor het Natura 2000-gebied wordt aanbevolen de verspreiding van invasieve soorten te bestrijden; dat met betrekking tot de Japanse duizendknoop, gezien de grote oppervlakte die door de soort wordt bedekt en het ontbreken van eenvoudige en doeltreffende maatregelen om deze soort uit te roeien, alleen wordt aanbevolen om ervoor te zorgen dat de soort zich niet verder naar het Natura 2000-gebied verspreidt, dat elk fragment van de plant ofwel in het bestaande duizendknoopbed wordt achtergelaten ofwel naar de verbrandingsoven wordt gestuurd; dat het, in samenhang met de vorige aanbeveling, ook nodig zal zijn de door Japanse duizendknoop aangetaste gebieden met een lint te markeren om in dit gebied geen grondbewerkingen uit te voeren en aldus de plant niet te verspreiden, dat het lint op ten minste 1 m van elke plant van de Japanse duizendknoop moet worden aangebracht; dat tot slot de aanplant van enkele struiken aan de rand van het door de Japanse duizendknoop overwoekerde gebied kan helpen de plant te verzwakken en haar uitbreiding te beperken door een vermindering van de hoeveelheid licht; dat daarom wordt aanbevolen hazelaars (*Corylus avellana*), veldesdoorns (*Acer campestre*), lijsterbessen (*Sorbus aucuparia*), meidoorns (*Crataegus monogyna*) en wilgen (*Salix caprea*) te planten rond de door de Japanse duizendknoop overwoekerde gebieden binnen de bovengenoemde bosrand, dat deze planten ook kunnen dienen als 'zaadbronnen' voor de ontwikkeling van de vegetatie van de rand;

Dat deze beperkende maatregelen evenwel niet binnen het detailniveau van het GBP valt; dat er rekening mee zal worden gehouden in de fase van de vergunningsaanvragen en de uitvoering ervan;

6.7.6. Effecten en Natura 2000

Overwegende dat reclamanten erop wijzen dat het gebied deel uitmaakt van een gebied van hoge biologische waarde; dat het Zoniënwoud is erkend als site;

Dat Brussel-Stad eraan herinnert dat de hoofddoelstelling van de beschermde Natura 2000-site erin bestaat de diversiteit van de natuurlijke milieus in stand te houden en de kwaliteit ervan te verbeteren;

Dat de gemeente Ukkel vaststelt dat het nieuwe gebied voor voorzieningen is aangepast aan de rand, dicht bij een structurerende ruimte van het GBP en zonder de kwaliteitsvolle gebieden aan te tasten; dat het bosgebied trouwens wordt uitgebreid op ruime afstand van de wegen;

Dat reclamanten erop wijzen dat de passende beoordeling van de milieueffecten van het project bindend is voor de overheid, die ervoor moet zorgen dat de gedeeltelijke wijziging van het GBP de integriteit van de beschermde site niet aantast; dat de Regering de Europese Commissie in kennis moet stellen van de hiertoe vastgestelde compenserende maatregelen;

Dat reclamanten vragen dat het MER de gevolgen van het project analyseert op de schaal van het Natura 2000-gebied, en niet alleen van de betrokken studieperimeter, in het licht van de algemene uitdaging van de instandhouding van het woud;

Dat reclamanten menen dat het project in strijd is met de EU-Habitatrichtlijn; dat het project nadelige gevolgen zal hebben voor het Natura 2000-gebied, dat de geplande parking de milieukwaliteiten van het Natura 200-gebied zal verzwakken en nadelige gevolgen zal hebben voor de in dit gebied aanwezige habitats;

Dat reclamanten eisen dat het beschermingsbesluit van het Zoniënwoud en de Natura 2000-gebieden wordt nageleefd; dat het project eerder beoogt het Natura 2000-gebied en zijn biodiversiteit te versterken dan de gevolgen voor dit gebied te beperken;

rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la forêt de Soignes et du schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, ni de répondre au besoin en stationnement au moyen d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la forêt de Soignes ;

Que le RIE recommande que les espèces plantées soient choisies de manière à favoriser la diversité biologique et favoriser le développement d'une lisière forestière le long de la limite Ouest de la zone de parking ;

Que ces aménagements ne relèvent pas du degré de détail du PRAS ; qu'il en sera tenu compte dans le cadre des demandes de permis et de leur mise en œuvre ;

Que l'alternative de récréation de la zone de prairies disparue n'a pas été jugée pertinente au regard des objectifs du PRDD et du plan de gestion de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, qui requiert notamment suffisamment de parking de qualité et verdurisé ; que l'alternative 0.2 visant la suppression du parking existant n'a pas été retenue pour ce même motif ;

Considérant que des réclamants demandent l'éradication de la renouée du japon, et de veiller à éviter toute dispersion ;

Considérant que le Gouvernement indique que l'évaluation appropriée des incidences du projet sur la zone Natura 2000 recommande de lutter contre la dispersion des espèces invasives ; qu'en ce qui concerne la renouée du Japon, vu la superficie importante couverte par l'espèce et l'absence de mesure simple et efficace permettant d'éradiquer cette espèce, il est seulement recommandé de s'assurer que l'espèce ne continue pas sa progression vers la zone Natura 2000, que tout fragment de la plante devra être soit laissé au sein du massif de renouée existant, soit être envoyé à l'incinérateur ; qu'en lien avec la recommandation précédente, il sera également nécessaire de délimiter les zones envahies par la Renouée du Japon avec de la rubalise afin de ne pas réaliser le travail du sol dans cette zone et ainsi ne pas disperser la plante, que la rubalise devra être positionnée à au moins 1 m de tout plant de Renouée du Japon ; que pour finir, la plantation de quelques arbustes en limite de la zone occupée par la Renouée du Japon peut participer à affaiblir la plante et à limiter son expansion en réduisant l'apport de lumière, que c'est la raison pour laquelle on recommandera de planter du noisetier (*Corylus avellana*), de l'érable champêtre (*Acer campestre*), du Sorbier (*Sorbus aucuparia*), de l'aubépine (*Crataegus monogyna*) et du saule (*Salix caprea*) autour des zones envahies par la Renouée du Japon situées au sein de la lisière forestière précédemment mentionnée, que ces plantes pourront également servir de « sources de graines » pour le développement de la végétation de la lisière ;

Que cette mesure d'atténuation ne relève toutefois pas du degré de détail du PRAS ; qu'il devra en être tenu compte au stade des demandes de permis et de leur mise en œuvre ;

6.7.6. Incidences et Natura 2000

Considérant que des réclamants relèvent que le site est repris en zone de haute valeur biologique ; que la forêt de Soignes est reconnue comme site ;

Que la Ville de Bruxelles rappelle que le site classé Natura 2000 a pour objectif premier de maintenir la diversité des milieux naturels et d'améliorer leur qualité ;

Que la commune d'Uccle relève que la nouvelle zone d'équipement est adaptée à la marge, proche d'un espace structurant du PRAS et sans porter atteinte aux zones qualitatives ; que la zone forestière se voit par ailleurs agrandie à bonne distance des voiries ;

Que des réclamants rappellent que l'évaluation appropriée des incidences environnementales du projet est contraignante pour l'autorité qui doit s'assurer que la modification partielle du PRAS ne porte pas atteinte à l'intégrité du site protégé ; que le Gouvernement doit prévenir la Commission européenne des mesures compensatoires adoptées dans cette perspective ;

Que des réclamants demandent que le RIE analyse les incidences du projet à l'échelle du site Natura 2000, et non seulement du périmètre d'étude considéré, au regard de l'enjeu global de conservation de la forêt ;

Que des réclamants estiment que le projet porte atteinte à la directive européenne « habitats » ; que le projet aura des conséquences néfastes pour la zone Natura 2000, que le parking projeté affaiblira les qualités environnementales de la zone Natura 200 et portera atteinte aux habitats présents dans cette zone ;

Que des réclamants demandent le respect de l'arrêté de classement de la forêt de Soignes et des zones Natura 2000 ; que le projet tend à renforcer la zone Natura 2000 et sa biodiversité plutôt qu'à limiter ses incidences sur cette zone ;

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat een passende beoordeling van de gevolgen van het ontwerpplan is uitgevoerd gezien de nabijheid van het Natura 2000-gebied BE1000001 "Zoniënwood met bosrand, aangrenzende bosgebieden en Woluwevallei"; dat deze beoordeling gericht was op de gevolgen van het ontwerpplan voor de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied en de habitats en soorten van communautair of gewestelijk belang die zich ter hoogte van en in de nabijheid van de parking en het compensatiegebied bevinden en waarvoor het project gevolgen kan hebben; dat aan het eind van deze analyse verscheidene verzachtende maatregelen noodzakelijk werden geacht om significante gevolgen voor het gebied te voorkomen, zonder dat compenserende maatregelen werden aanbevolen; dat het bijgevolg niet nodig is de Europese Commissie in te lichten;

Dat deze verzachtende maatregelen als aanbevelingen in het MER zijn opgenomen; dat in het MER verdere aanbevelingen worden gedaan om te voorkomen dat het wortelstelsel, de stammen en de takken van opmerkelijke bomen worden aangetast, om mee te werken aan de ontwikkeling van de biodiversiteit en om de ontwikkeling van de vegetatie te waarborgen; dat deze aanbevelingen niet binnen het bestek van het GBP vallen, maar in de fase van de vergunningen en hun uitvoering in aanmerking zullen moeten worden genomen;

6.7.7. Effecten en beschermde site van het Zoniënwood

Overwegende dat reclamanten erop wijzen dat het woud over zijn hele perimeter is beschermd;

Dat reclamanten van mening zijn dat het project het erfgoed dat wordt gevormd door het beschermde woud, het beukenwoud, de vijvers, de open zone van de hippodroom en zijn opmerkelijke gebouwen, ondermijnt; dat de bestaande feitelijke en illegale parking het erfgoed van het woud reeds aanzienlijk aantast, zowel in esthetisch als in milieuopzicht; dat het project geen enkele esthetische verbetering aanbrengt in het gebied, dat nochtans sinds 1959 beschermd is;

Dat de gemeente Ukkel erop wijst dat het beschermingsbesluit niet verbiedt om te bouwen op de site en dat de inrichtingen die de wijziging van het GBP rechtmatig wil maken, niet onverenigbaar zouden zijn met artikel 232 van het BWRO;

Dat de KCML van mening is dat het niet waarschijnlijk is dat het geklasseerde gebied van het Zoniënwood door variant 1 zijn historische, esthetische en wetenschappelijke belang zal verliezen.

Dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie erop aandringt dat voor alternatief 1 van het MER wordt gekozen omdat dit niet van dien aard is dat de beschermde site van het Zoniënwood haar historische, esthetische en wetenschappelijke belang erdoor zou verliezen;

Overwegende dat de Regering stelt dat in het MER de effecten van het project en van de alternatieven zijn onderzocht, met name ten aanzien van het beschermingsbesluit van het Zoniënwood van 2 december 1959; dat het woud is beschermd wegens zijn historische, esthetische en wetenschappelijke waarde;

Dat met betrekking tot de historische waarde eraan dient te worden herinnerd dat de parking al bestond bij de goedkeuring van het beschermingsbesluit in 1959, aangezien de parking er al minstens sinds 1922 is;

Dat wat de esthetische waarde betreft, de uitdagingen qua esthetische uitstraling ter hoogte van het gebied vooral gekoppeld zijn aan de kwaliteit van de aanleg van de parking en de kwaliteit van de bosrand; dat het in de praktijk bestaande parkeergebied momenteel niet is aangelegd, terwijl in het beheersplan van het Zoniënwood bijzonder belang wordt gehecht aan de aanleg van de parkings aan de ingang van het bosgebied; dat ook de overgang tussen het woud en het parkeergebied abrupt is en dat dit deel van de voormalige hippodroom, dat als toegangspoort tot het Zoniënwood wordt beschouwd, door geen enkele ontwikkeling recht wordt aangedaan; dat de esthetische waarde van het gebied momenteel dus op zijn zachtst gezegd beperkt is; dat de herinrichting van de parking het mogelijk zou maken de esthetische kwaliteit van het parkeergebied en de bosrand te verbeteren en de aanwezigheid opmerkelijke bomen tot hun recht te laten komen;

Dat wat de wetenschappelijke waarde betreft, het parkeergebied niet is gelegen aan de rand van de grootste beuken, een waterlichaam, een monument of enig ander bijzonder/opmerkelijk element; dat de rand samen met het beboste gedeelte van de parking de meest interessante kenmerken vormt; dat het oorspronkelijke project weliswaar inhield dat een deel van de aanwezige bomen werd gekapt, wat gevolgen kan hebben voor de wetenschappelijke waarde van het Zoniënwood wegens de vermindering van de beboste oppervlakte van het bosgebied, maar dat de gekozen variant 1 geen vermindering van het bosgebied met zich meebrengt ten opzichte van de bestaande feitelijke toestand; dat de parking bovendien, via de 'toegangspoort' tot het Zoniënwood die de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde vormt, bedoeld is om het bezoek van het publiek aan het bosgebied te kanaliseren en zo de gevolgen voor de fauna en flora van het woud als

Considérant que le Gouvernement rappelle qu'une évaluation appropriée des incidences du projet de plan a été réalisée compte tenu de sa proximité avec la zone Natura 2000 BE1000001 « La Forêt de Soignes et ses lisières, les domaines boisés avoisinants et la vallée de la Woluwe » ; que cette évaluation a porté sur les incidences du projet de plan au regard des objectifs de conservation de la zone et des habitats et espèces d'intérêt communautaire ou régional localisés au droit et à proximité de la zone de parking et de la zone de compensation, sur lesquels le projet est susceptible d'avoir un impact ; qu'au terme de cette analyse, plusieurs mesures d'atténuation ont été jugées nécessaires afin d'éviter tout impact significatif sur la zone, sans qu'aucune mesure de compensation ne soit préconisée ; qu'il n'est donc pas nécessaire d'aviser la Commission européenne ;

Que ces mesures d'atténuation sont reprises à titre de recommandations dans le RIE ; que le RIE formule d'autres recommandations complémentaires afin de ne pas impacter le système racinaire, les troncs et branches des arbres remarquables, de participer au développement de la biodiversité et d'assurer le développement de la végétation ; que ces recommandations ne relèvent pas du degré de détail du PRAS mais qu'il devra en être tenu compte au stade des permis et de leur mise en œuvre ;

6.7.7. Incidences et site classé de la forêt de Soignes

Considérant que des réclamants rappellent que la forêt est classée et protégée sur tout son périmètre ;

Que des réclamants estiment que le projet porte atteinte au patrimoine que constitue la forêt protégée et classée, à la hêtraie, aux étangs, à la zone ouverte de l'hippodrome et ses bâtiments remarquables ; que le parking existant de fait et illégal porte déjà considérablement atteinte au patrimoine forestier, tant dans ses aspects esthétiques qu'environnementaux ; que le projet n'apporte aucune amélioration esthétique des lieux, pourtant classés depuis 1959 ;

Que la commune d'Uccle relève que l'arrêté de classement n'interdit pas la construction sur le site, et que les aménagements que la modification du PRAS entend rendre licites ne seraient pas incompatibles avec l'article 232 du CoBAT ;

Que la CRMS estime que la variante 1 retenue n'est pas de nature à faire perdre au site classé de la Forêt de Soignes son intérêt historique, esthétique et scientifique ;

Que la commission régionale de développement insiste pour que l'alternative 1 du RIE soit retenue car elle n'est pas de nature à faire perdre au site classé de la forêt de Soignes son intérêt historique, esthétique et scientifique ;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a examiné les incidences du projet et des alternatives, notamment au regard de l'arrêté de classement de la forêt de Soignes du 2 décembre 1959 ; que la forêt est classée en raison de sa valeur historique, esthétique et scientifique ;

Qu'en ce qui concerne sa valeur historique, il convient de rappeler que le parking existait déjà lors de l'adoption de l'arrêté de classement en 1959, le parking existant au moins depuis 1922 ;

Qu'en ce qui concerne sa valeur esthétique, selon le plan de gestion, les enjeux au droit de la zone en matière d'esthétisme sont surtout associés à la qualité des aménagements du parking et à la qualité de la lisière forestière ; qu'actuellement la zone de parking existante dans les faits n'est pas aménagée alors que le plan de gestion de la Forêt de Soignes accorde une importance particulière à l'aménagement des parkings en entrée de massif ; que la transition entre la forêt et la zone de parking est également abrupte et aucun aménagement ne met en valeur cette partie de l'ancien hippodrome identifié comme porte d'entrée de la Forêt de Soignes ; que la valeur esthétique de la zone est donc actuellement pour le moins limitée ; que le réaménagement du parking permettrait d'améliorer la qualité esthétique de la zone de parking, de la lisière, ainsi que de mettre en valeur les arbres remarquables présents ;

Qu'en ce qui concerne sa valeur scientifique, la zone de parking n'est pas située en bordure de la hêtraie cathédrale, d'une pièce d'eau, d'un monument, ou de tout autre élément particulier/remarquable ; que la lisière constitue, avec la partie boisée du parking, les éléments les plus intéressants ; que si le projet initial impliquait l'abattage d'une partie des arbres présents, ce qui est susceptible d'avoir un impact sur la valeur scientifique de la Forêt de Soignes de par la réduction de la superficie boisée du massif, la variante 1 retenue n'impliquera aucune réduction du massif forestier par rapport à la situation existante de fait ; que par ailleurs, le parking a notamment pour vocation, au travers de la « porte d'entrée » de la Forêt de Soignes que représente l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort de canaliser la fréquentation du public au sein du massif et dès lors de limiter l'impact sur la faune et la flore de la forêt suite aux activités récréatives s'y déroulant ; que cet

gevolg van de recreatieactiviteiten aldaar te beperken; dat deze ontwikkeling immers een indirecte bescherming mogelijk maakt van de delen van het woud die dieper in het bosgebied liggen en a priori van grotere wetenschappelijke waarde zijn wegens hun grotere afstand tot de menselijke activiteiten;

Dat het MER oordeelt dat het oorspronkelijke project geen significante negatieve gevolgen heeft voor de beschermde site; dat het zal bijdragen tot de bescherming van het bosmassief door de bezoekersaantallen van het Zoniënwood in goede banen te leiden; dat hetzelfde geldt voor de gekozen variant 1 aangezien die geen kap inhoudt die de oppervlakte van het bosgebied zou verminderen en die de wetenschappelijke waarde van het woud zou kunnen aantasten;

Dat het duidelijk is dat alternatief 0.2 gericht op de sluiting van de parking om de aanleg van het bosgebied mogelijk te maken, de waarde van de beschermde site zou verhogen en de belangen die de bescherming van het woud hebben gerechtvaardigd, zou versterken door de herinrichting van een groene ruimte in plaats van de bestaande parking; dat dit alternatief echter niet is gekozen als redelijkerwijs denkbaar alternatief, omdat daarmee niet kan worden voldaan aan de doelstellingen van het beheersplan voor het Zoniënwood en het structuurplan voor het Zoniënwood met betrekking tot de ontvangst van het publiek, noch aan de parkeerbehoefte door middel van een aan de ingang van het Zoniënwood aangelegde parking;

Dat in het MER wordt aanbevolen aandacht te besteden aan de verbetering van de esthetische kwaliteit van de inrichting/landschappelijke integratie van het parkeergebied, met name door de beplanting, straatmeubilair, omheiningen, signalisatieborden, enz. die zullen worden aangebracht, de verbetering van de visuele kwaliteit van de bosrand en de opwaardering van de aanwezige opmerkelijke bomen; dat deze aanbevelingen niet onder het bereik van het GBP vallen; dat zij in het kader van de vergunningsaanvragen in aanmerking zullen worden genomen;

Overwegende dat het echter aangewezen is om doelstellingen in dit opzicht te verduidelijken in de voorschriften van het GBP, om het optreden van de vergunningverlenende autoriteiten te kaderen, zonder daarbij precieze maatregelen voor te schrijven die niet passen binnen de schaal van het GBP;

Overwegende dat de integratie van deze doelstellingen in de voorschriften van het GBP het mogelijk maakt om de noodzaak van een kader voor de geïdentificeerde problemen te verenigen met de beperkingen eigen aan de schaal van het GBP; dat deze integratie zorgt voor een anticipatieve aanpak van de impacten, zonder gedetailleerde maatregelen op te leggen die buiten het toepassingsgebied of de bevoegdheid van een gewestelijk plan vallen;

Overwegende dat daarom de nieuwe bepaling 8.5 wordt aangevuld met de volgende paragraaf:

“De handelingen en werken met betrekking tot de inrichting van de parking kunnen alleen worden toegestaan indien ze vergezeld gaan van de nodige maatregelen om de landschappelijke integratie ervan te bevorderen en een kwalitatieve bosrand te ontwikkelen op ecologisch en milieukundig vlak.”

Overwegende dat de toevoeging van deze paragraaf past binnen artikel 26 van het BWRO, dat bepaalt dat de Regering, na het advies van de GOC en na kennisneming van de resultaten van het openbaar onderzoek en de ingediende adviezen, het plan kan wijzigen; dat deze wijziging gering is en niet in aanzienlijke mate van invloed kan zijn op het milieu, aangezien zij er juist op gericht is om de aanbevelingen uit het MER op te nemen in de voorschriften; dat deze wijziging bovendien tegemoetkomt aan de bezwaren die verband houden met mobiliteits- en parkeerproblemen.

Overwegende dat de gemeente Ukkel de Brusselse Regering verzoekt om opheffing van het beschermde statuut van het deel van het nieuwe gebied voor voorzieningen waarop zij de aanwezigheid van de parking wil aannemen, teneinde de ontwikkeling ervan mogelijk te maken in het kader van de volgende aanvragen voor stedenbouwkundige en milieuvergunningen;

Overwegende dat de Regering zegt dat de gedeeltelijke wijziging van het GBP en de inrichting van de parking die ze toelaat in het nieuwe gebied voor voorzieningen compatibel zijn met het beschermingsbesluit van het Zoniënwood; dat de beperkingen opgenomen in het beschermingsbesluit van 2 december 1959 geen bijzondere behoudsvormen in de zin van artikelen 211, § 2, 214 en 232, 3° van het BWRO maar een opsomming van de handelingen en werken die enkel toegestaan zijn met de vergunning waarnaar diezelfde bepaling verwijst, d.w.z. een stedenbouwkundige vergunning volgens de huidige wetgeving; dat een stedenbouwkundige vergunning dus het optrekken van nieuwe bouwwerken of de wijziging van bestaande bouwwerken kan toestaan, zonder noodzaak tot opheffing van de bescherming van het gebied;

aménagement permet en effet de protéger indirectement les parties de la forêt situées plus à l'intérieur du massif et a priori de valeur scientifique plus importante de par leur distance plus éloignée avec les activités humaines ;

Que le RIE estime que le projet initial n'a pas d'impact négatif significatif sur le site classé ; qu'il participera à la protection du massif forestier en canalisant la fréquentation des usagers de la Forêt de Soignes ; qu'il en va de même pour la variante 1 retenue dans la mesure où elle n'implique aucun abattage réduisant la superficie du massif et susceptible de réduire la valeur scientifique de la forêt ;

Qu'il est évident que l'alternative 0.2 visant la fermeture du parking en vue de permettre la réalisation de la zone forestière, permettrait une mise en valeur du site classé, ainsi qu'un renforcement des intérêts ayant justifié le classement de la forêt en réaménageant un espace vert en lieu et place du parking existant ; que cette alternative n'a cependant pas été retenue en tant qu'alternative raisonnablement envisageable au motif qu'elle ne permet pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la forêt de Soignes et du schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, ni de répondre au besoin en stationnement au moyen d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la forêt de Soignes ;

Que le RIE recommande de porter une attention à l'amélioration de la qualité esthétique des aménagements/intégration paysagère de la zone de parking notamment au travers des plantations, du mobilier urbain, des clôtures, des panneaux de signalisation, etc. qui seront prévus, de la qualité visuelle de la lisière du massif forestier et de la mise en valeur les arbres remarquables présents ; que ces recommandations ne relèvent pas du degré de détail du PRAS ; qu'il en sera tenu compte dans le cadre des demandes de permis ;

Considérant toutefois qu'il est opportun de préciser des objectifs à cet égard dans les prescriptions du PRAS, pour encadrer l'action des autorités délivrantes, sans toutefois prévoir de mesures précises qui ne correspondraient pas à l'échelle du PRAS ;

Considérant que l'intégration de ces objectifs dans les prescriptions du PRAS permet de concilier la nécessité d'un encadrement des problématiques identifiées avec les limites propres à l'échelle du PRAS ; que cette intégration garantit une gestion anticipative des impacts, sans pour autant imposer des mesures détaillées qui ne relèveraient pas de l'objet d'un plan régional ;

Considérant que par conséquent, la nouvelle prescription 8.5 est complétée par le paragraphe suivant :

« Les actes et travaux relatifs à l'aménagement du parking ne peuvent être autorisés que s'ils sont accompagnés des mesures nécessaires pour favoriser son intégration paysagère et le développement d'une lisière forestière qualitative au niveau écologique et environnemental.» ;

Considérant que l'ajout de ce paragraphe s'inscrit dans l'article 26 du COBAT, qui prévoit que, suite à l'avis de la CRD et après avoir pris connaissance des résultats de l'enquête publique et des avis émis, le Gouvernement peut modifier le plan ; que cette modification est mineure et n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, puisqu'elle a précisément pour objet d'intégrer dans les prescriptions des recommandations du RIE ; qu'elle répond en outre aux réclamations qui s'inquiétaient de problèmes de mobilité et de stationnement ;

Considérant que la commune d'Uccle demande au Gouvernement bruxellois de procéder au déclassement de la partie de la nouvelle zone d'équipements sur laquelle il compte entériner la présence du parking, afin d'en permettre l'évolution dans le cadre des prochaines demandes de permis d'urbanisme et d'environnement ;

Considérant que le Gouvernement indique que la modification partielle du PRAS et l'aménagement du parking qu'elle autorise dans la nouvelle zone d'équipements sont compatibles avec l'arrêté de classement de la forêt de Soignes ; que les restrictions contenues dans l'arrêté de classement du 2 décembre 1959 ne constituent pas des conditions particulières de conservation au sens des articles 211, § 2, 214 et 232, 3° du CoBAT mais une énumération des actes et travaux qui ne peuvent être autorisés que moyennant l'autorisation visée par cette même disposition, soit un permis d'urbanisme dans l'état de la législation actuelle ; qu'un permis d'urbanisme peut donc autoriser l'érection de constructions nouvelles ou la modification des constructions existantes, sans qu'il soit besoin de déclasser la zone ;

Dat zij er bovendien op wijst dat het MER aantoont dat de gedeeltelijke wijziging van het GBP, gebaseerd op de gekozen variant 1, geen afbreuk doet aan de historische, esthetische en wetenschappelijke belangen van de site die het beschermde statuut ervan rechtvaardigen;

6.7.8. Effecten en beheerplan van het Zoniënwoud

Overwegende dat reclamanten zich verzetten tegen de gedeeltelijke wijziging van het plan, omdat die in strijd zou zijn met andere gewestelijke instrumenten, zoals het beheersplan van het Zoniënwoud;

Dat reclamanten erop wijzen dat niet is voorzien in de geplande parking in het beheersplan van het Zoniënwoud; dat dit plan op de site van de hippodroom van Bosvoorde een parking met 22 plaatsen op een totaal van 155 plaatsen aangeeft en de wens tot een status quo op het gebied van parkeren vastlegt; dat zij erop wijzen dat het plan voorziet in de ontwikkeling van een recreatieve poort op de site van de hippodroom "met een optimale toegankelijkheid. Een goede en frequente bereikbaarheid met het openbaar vervoer (bus, tram, metro, trein) is een noodzaak om het gebruik ervan om toegang te krijgen tot het woud te stimuleren", zonder de aanwezigheid van een parking te vermelden;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat de gedeeltelijke wijziging van het GBP in overeenstemming is met het beheersplan van het Zoniënwoud, aangezien de site van de hippodroom daardoor haar rol als toegangspoort tot het woud kan vervullen en de toegankelijkheid ervan, ook met de auto, kan waarborgen, gelet op de geraamde totale parkeerbehoefte op de site, terwijl tegelijk de modal shift wordt aangemoedigd;

Dat de aanleg van het parkeerterrein wordt beoogd in het beheersplan van het Zoniënwoud, waarin wordt vastgesteld dat er veel parkeerzones zijn in het Zoniënwoud, waarvan sommige in de belangrijkste gebieden van ecologisch belang gelegen zijn, en dat hun talrijke aanwezigheid het probleem van sluikstorten en het gevoel van onveiligheid versterkt; dat erin wordt aanbevolen dat er een algemene denkoefening wordt gehouden over de parkeerzones, hun ligging, omvang en uitrustingsniveau, teneinde te komen tot een samenhangend aanbod dat is aangepast aan de behoeften van bepaalde gebruikers – zonder dit type mobiliteit evenwel te promoten – en met respect voor de sites met een hoge ecologische waarde, en dat de infrastructuur van de beschikbare parkeerzones moet worden bestudeerd en dat de samenhang met de omgeving en het beleid van recreatieve toegangspoorten moet worden verbeterd; dat de ontwikkeling van ontvangstructures zoals parkeerzones met name wordt beoogd in de middelen voor de uitvoering van het beleid inzake 'recreatieve toegangspoorten', waaronder de site van de hippodroom valt;

Dat onder de doelstellingen die in het beheersplan van het Zoniënwoud zijn vastgesteld voor de globale denkoefening die moet worden gehouden over de parkeerzones op het niveau van het woud, wordt aanbevolen het aantal parkings en parkeerplaatsen in globo niet uit te breiden, door de status quo te handhaven wat betreft de parkeermogelijkheden (aantal plaatsen) in het woud, waarbij bepaalde secundaire parkings worden gesloten; dat uit de opeenvolgende inventarissen van de parkings gelegen in het Brussels deel van het Zoniënwoud, opgesteld in 2000, 2007 en 2017, in het kader van de structuurvisie en het beheerplan van het Zoniënwoud, dat het aantal parkings van 28 naar 18 en vervolgens naar 14 is gedaald (ongeacht of het gaat om parkings met enkele parkeerplaatsen of parkings met tientallen plaatsen); dat de geleidelijke sluiting van deze parkings zich heeft voortgezet in 2017 met de sluiting van drie parkings (Hendrickxdreef, Bundersdreef en Sint-Hubertusdreef); dat deze geleidelijke sluiting van parkings tot doel heeft de parkeergelegenheid te concentreren aan de twee 'toegangspoorten' gelegen in het Brussels deel van het Zoniënwoud: de Hippodroom van Bosvoorde en het Rood Klooster, gelegen aan de rand van het massief;

Dat in het onderhavige geval onlangs verschillende parkings in de omgeving van de site van de hippodroom zijn gesloten, waaronder de parkings Berckmansweg en Tweebergenweg, waardoor twintig parkeerplaatsen zijn weggefallen; dat de schrapping van deze parkeerplaatsen moet worden gecompenseerd op de schaal van het bosgebied;

Dat de totale parkeerbehoefte op de site overigens is geraamd op 470 plaatsen, waarbij niet alleen rekening is gehouden met de rol van de site als toegangspoort tot het Zoniënwoud, maar ook met de activiteiten die tegelijkertijd zullen worden georganiseerd op de site van de hippodroom, in het gebied van voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht; dat voor de ontwikkeling van infrastructuur in deze gebieden de aanleg van een parking met voldoende capaciteit is vereist; dat de gekozen variant 1 bestaat in de herinrichting van de parking op de huidige oppervlakte, en dus in een aanbod van 288 tot 360 plaatsen, d.w.z. 48 tot 120 extra plaatsen ten opzichte van de capaciteit van de in de praktijk bestaande parking; dat het MER heeft aangetoond dat deze variant een grotere modal shift zou bevorderen dan het oorspronkelijke project, terwijl de doelstellingen op het gebied van publieksontvangst worden gehaald; dat het exacte aantal plaatsen zal worden bepaald in

Qu'il rappelle par ailleurs que le RIE démontre que la modification partielle du PRAS, fondée sur la variante 1 retenue, ne porte pas atteinte aux intérêts historique, esthétique et scientifique du site qui ont justifiés son classement ;

6.7.8. Incidences et plan de gestion de la forêt de Soignes

Considérant que des réclamants s'opposent à la modification partielle du plan au motif qu'elle s'inscrit à l'encontre d'autres outils régionaux, tels que le plan de gestion de la forêt de Soignes ;

Que des réclamants relèvent que le parking projeté n'est pas prévu par le plan de gestion de la forêt de Soignes ; que ce plan indique un parking de 22 places sur le site de l'hippodrome de Boitsfort sur un total de 155 places et consacre la volonté d'un statu quo en termes de stationnement ; qu'ils relèvent que le plan prévoit l'aménagement d'une porte récréative sur le site de l'hippodrome « dont l'accessibilité doit être optimale. Une bonne et fréquente accessibilité en transports publics (bus, tram, métro, train) est une nécessité afin de stimuler leur utilisation pour accéder à la forêt », sans mentionner la présence d'un parking ;

Considérant que le Gouvernement indique que la modification partielle du PRAS est conforme au plan de gestion de la forêt de Soignes en ce qu'elle permet au site de l'hippodrome de jouer son rôle de porte d'entrée de la forêt, et de garantir son accessibilité, en ce compris en voiture au regard du besoin global en stationnement estimé sur le site, tout en favorisant le report modal ;

Que l'aménagement d'aire de stationnement est visé dans le plan de gestion de la forêt de Soignes, qui constate que les aires de stationnement sont nombreuses en Forêt de Soignes et parfois installées au sein de zones principales d'intérêt écologique, que leur dispersion renforce la problématique des dépôts clandestins et le sentiment d'insécurité ; qu'il préconise de mener une réflexion globale sur les aires de stationnement, leur localisation, taille, et niveau d'équipements afin de parvenir à une offre cohérente, adaptée au besoin de certains usagers – sans pour autant promouvoir ce type de mobilité –, et respectueuse des sites à haute valeur écologique, et d'étudier l'infrastructure d'aires de stationnement disponibles et améliorer sa cohérence en lien avec son environnement et la politique des portes récréatives ; que l'aménagement de structures d'accueil telles que des aires de stationnement est notamment visé dans les moyens pour mettre en œuvre la politique des « portes récréatives » parmi lesquelles est repris le site de l'hippodrome ;

Que parmi les objectifs définis par le plan de gestion de la forêt de Soignes pour la réflexion globale à mener sur les aires de stationnement à l'échelle de la forêt, il est préconisé de ne pas augmenter le nombre de parkings et de places in globo, en restant en statu quo quant aux possibilités (nombre de places) de parking en forêt tout en fermant certains parkings secondaires ; qu'il ressort des inventaires successifs des parkings situés sur la partie bruxelloise de la forêt de Soignes, réalisés en 2000, 2007, 2017, dans le cadre du schéma de structure et du plan de gestion de la forêt de Soigne que le nombre de parking est passé respectivement de 28 à 18 puis 14 (qu'ils s'agisse de parking de quelques places à des parkings de plusieurs dizaines de place) ; que la fermeture progressive de ces parkings s'est poursuivie en 2017 par la fermeture de trois parkings (Drève Hendrisckx, drève des Bonniers et de la drève Saint-Hubert) ; que cette fermeture progressive des parkings vise à concentrer le parking aux deux "portes d'accueil" situées sur la partie bruxelloise de la Forêt de Soignes que sont l'hippodrome de Boitsfort et le Rouge-Clôtre, situés en périphérie de massif ;

Qu'en l'espèce, plusieurs parkings ont été récemment fermés à proximité du site de l'hippodrome, dont les parkings Chemin Berk-mans et Deux Montagnes impliquant la suppression de 20 emplacements de stationnement ; qu'il convient de compenser la suppression de ces emplacements à l'échelle du massif forestier ;

Que par ailleurs, le besoin global en stationnement sur le site a été estimé à 470 emplacements, compte tenu non seulement de la vocation du site à jouer son rôle de porte d'accueil de la forêt de Soignes mais aussi des activités qui y seront organisées en parallèle sur le site de l'hippodrome, dans la zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public et la zone de sports ou de loisirs de plein air ; que le développement d'infrastructures dans ces zones requiert l'aménagement d'un parking d'une capacité suffisante ; que la variante 1 retenue consiste à réaménager le parking dans son emprise actuelle, et ainsi offrir 288 à 360 emplacements, soit 48 à 120 emplacements supplémentaires par rapport à la capacité du parking existant dans les faits ; que le RIE a démontré que cette variante encourageait un report modal plus important que le projet initial, tout en répondant aux objectifs définis en matière d'accueil du public ; que le nombre exact d'emplacements sera déterminé dans le cadre des demandes de permis, au regard des

het kader van de vergunningsaanvragen, in het licht van de door het MER aanbevolen verbeteringen van de parkeerplaats (bepanting, rand, bufferzone, enz.) en de eventueel uit te voeren maatregelen ter bevordering van de zachte vormen van mobiliteit;

Dat in het licht van het voorgaande de toename van parkeerplaatsen op de site die door deze gedeeltelijke wijziging van het GBP mogelijk wordt gemaakt, noodzakelijk is; dat de gedeeltelijke wijziging van het GBP ook in overeenstemming is met de doelstellingen van het GPDO en het structuurschema van het Zoniënwoud met betrekking tot de ontvangst van het publiek, waarvoor met name voldoende kwaliteitsvolle en groene parkeerplaatsen nodig zijn;

Ten slotte, dat de vergelijking met de situatie van het RoodKlooster niet relevant is, aangezien deze andere toegangspoort tot het Zoniënwoud niet dezelfde kenmerken heeft als de site van de renbaan (bijvoorbeeld twee tribunes, een renbaan, gebouwen zoals het Wedkantoor, het Weeggebouw, en een uitgestrekt terrein dat geschikt is voor een golfbaan, terrein gesitueerd aan de rand van het bosmassief, enz.), zoals geïdentificeerd in het Beheersplan van het Zoniënwoud, dat de toegangspoort van de renbaan kenmerkt door de aanwezigheid van parkings, in tegenstelling tot de toegangspoort van het Rood Klooster.

Overwegende dat reclamanten van mening zijn dat het project in strijd is met een aantal voorschriften van het beheersplan van het Zoniënwoud die gericht zijn op een "systematisch verbod op ontginningen van bosgrond conform het besluit tot bescherming van 1959" de "naleving van het non aedificandi-gebied van 35 m rond het woud";

Overwegende dat de Regering erop wijst dat het MER heeft aangetoond dat de oppervlakte van het nieuwe gebied voor voorzieningen op basis van variant 1 geen afbreuk doet aan de belangen die de bescherming van het Zoniënwoud hebben gerechtvaardigd; en dat een stedenbouwkundige vergunning de oprichting van nieuwe bouwwerken of de wijziging van bestaande bouwwerken kan toestaan in het licht van de beperkingen van het beschermingsbesluit van 2 december 1959;

Dat het nieuwe gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten onderworpen blijft aan het gebied voor erfdiensbaarheden langs de rand van bossen en wouden, die het uitvoeren van alle handelingen en werken, zoals het oprichten van nieuwe gebouwen, verbiedt; dat, om de herinrichting van de bestaande parking volgens de door het MER geselecteerde variant 1 mogelijk te maken, het nieuwe gedifferentieerde bijzondere stedenbouwkundige voorschrift 8.5 enkel de vergunning mogelijk maakt van alle handelingen en werken die nodig zijn voor de aanleg van de enige "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," en dit "in afwijking van het gebied van erfdiensbaarheden langs de randen van bossen en wouden"; Dat deze aanbevelingen die niet binnen het detailniveau van het plan vallen in overweging zullen worden genomen in het kader van vergunningsaanvragen;

Dat in het MER is aangetoond dat de wijziging van de perimeter van het non aedificandi-gebied geen significante gevolgen heeft voor de bomen van de rand en voor de bestaande stedenbouwkundige en landschappelijke kenmerken; dat in het MER ook aanbevelingen worden gedaan voor de verbetering van de esthetische kwaliteit van de inrichting/landschappelijke inpassing van het parkinggebied te verbeteren, met name door middel van

bepanting, straatmeubilair, omheiningen, signalisatieborden, enz. die zullen worden aangebracht, de verbetering van de visuele kwaliteit van de bosrand en de opwaardering van de aanwezige opmerkelijke bomen, om bij te dragen aan het beheer van het Zoniënwoud op het vlak van de ontvangst van het publiek en de instandhouding van het Zoniënwoud;

Overwegende dat reclamanten van mening zijn dat het project in strijd is met het Natuurplan, voor zover dit tot doel heeft "de stad te verzoenen met de natuur en de integratie van de natuur in de stedelijke orderings- en ontwikkelingsplannen en -projecten te vergemakkelijken" en bepaalt dat "het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn ontwikkeling op termijn op zodanige wijze wil realiseren dat het op gewestelijke schaal geen nettoverlies aan biodiversiteit veroorzaakt", omdat het project een nettoverlies aan biodiversiteit inhoudt;

Overwegende dat de Regering stelt dat uit het MER is gebleken dat de onderhavige gedeeltelijke wijziging van het GBP geen verlies aan biodiversiteit met zich meebrengt en dat het project om bovengenoemde redenen beoogt stad en natuur met elkaar te verzoenen;

aménagement du parking recommandés par le RIE (plantations, lisière, zone tampon, etc.) et des éventuelles mesures à mettre en œuvre pour favoriser les mobilités douces ;

Qu'en conséquence de ce qui précède, l'augmentation des emplacements de stationnement sur le site qu'autorise la présente modification partielle du PRAS est nécessaire ; que la modification partielle du PRAS s'inscrit par ailleurs dans les objectifs du PRDD et du schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, ce qui requiert notamment suffisamment de parking de qualité et verdurisé ;

Qu'enfin, la comparaison avec la situation du Rouge-Cloître n'est pas pertinente, cette autre porte d'entrée de la Forêt de Soignes n'ayant pas les mêmes caractéristiques que celles du site de l'Hippodrome (ex : deux tribunes de courses, un anneau, des bâtiments tel le Village des paris, le Pesage, une étendue permettant d'accueillir un golf, terrain situé à la périphérie du massif forestier, etc.), telles qu'identifiées par le Plan de Gestion de la Forêt de Soignes qui caractérise la porte d'entrée de l'hippodrome par la présence de parkings, à la différence de la porte d'entrée du Rouge-Cloître ;

Considérant que des réclamants estiment que le projet est contraire à certaines prescriptions du plan de gestion de la forêt de Soignes, qui visent à « interdire systématiquement toute emprise sur la forêt conformément à l'arrêté de classement de 1959 » et à « faire respecter la zone non-aedificandi de 35 m autour de la forêt » ;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le RIE a démontré que l'emprise de la nouvelle zone d'équipements fondée sur la variante 1 ne portait pas atteinte aux intérêts ayant justifiés le classement de la forêt de Soignes ; et qu'un permis d'urbanisme peut autoriser l'érection de constructions nouvelles ou la modification des constructions existantes au regard des restrictions contenues dans l'arrêté de classement du 2 décembre 1959 ;

Que la nouvelle zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public sera soumise à la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts qui interdit la réalisation de tous actes et travaux, tels que l'érection de nouvelles constructions ; que de façon à permettre le réaménagement du parking existant selon la variante 1 retenue par le RIE, la nouvelle prescription particulière différenciée 8.5. autorise uniquement les actes et travaux nécessaires à la réalisation du seul « parking à ciel ouvert à destination des usagers de la zone d'équipements, de la zone de sports ou de loisirs de plein air et de la zone forestière adjacentes » et ce « en dérogation à la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts » ; que ces recommandations ne relèvent pas du degré de détail du plan seront prises en compte dans le cadre des demandes de permis ;

Que le RIE a démontré que la modification du périmètre de la zone non aedificandi ne générerait pas d'impact significatif sur les arbres de la lisière ainsi que sur les caractéristiques urbanistiques et paysagères existantes ; que le RIE formule par ailleurs des recommandations visant à améliorer la qualité esthétique des aménagements/intégration paysagère de la zone de parking notamment au travers des

plantations, du mobilier urbain, des clôtures, des panneaux de signalisation, etc. qui seront prévus, la qualité visuelle de la lisière du massif forestier et la mise en valeur les arbres remarquables présents, afin de participer de gestion de la Forêt de Soignes en matière d'accueil du public et de préservation de la Forêt de Soignes ;

Considérant que des réclamants estiment que le projet est contraire au Plan Nature, en ce qu'il vise à « concilier la ville avec la nature et faciliter l'intégration de la nature dans les plans et projets d'aménagement et de développement urbains » et précise que « la Région de Bruxelles-Capitale ambitionne de réaliser son développement de manière telle qu'il n'occasionne, à l'échelle régionale, aucune perte nette de biodiversité », au motif que le projet implique une perte nette de biodiversité ;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a démontré que la présente modification partielle du PRAS n'impliquait aucune perte de biodiversité et que le projet a, pour les motifs rappelés plus avant, pour objet de concilier ville et nature;

6.7.9. Effecten en microklimaat

Overwegende dat reclamanten erop wijzen dat de groene ruimten en in het bijzonder bosruimten het koelsysteem vormen van de stad, die door de opwarming van de aarde onleefbaar dreigt te worden; dat zij zich om die reden verzetten tegen het project en de vernietiging van de groene bosruimte;

Dat reclamanten herinneren aan de urgentie om op te treden tegen de klimaatverandering, dat het woud een essentiële rol speelt in de strijd tegen de klimaatverandering; dat zij van mening zijn dat een radicale verandering van onze levenswijze moet worden bewerkstelligd door de particuliere sector, de overheidssector en de burgers samen;

Dat reclamanten menen dat het project indruist tegen de doelstellingen van ontwikkeling van groene ruimten, vermindering van hitte-eilanden, bestrijding van overstromingen en beperking van parkings en bodemafdekking;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat de onderhavige gedeeltelijke wijziging van het GBP in de praktijk geen vermindering van groene ruimten inhoudt, aangezien de grondinname van het nieuwe gebied voor voorzieningen dat de aanleg van een parking toestaat, zich niet uitstrekt tot het eigenlijke bosgebied zelf; dat de gekozen variant 1 geen kap van bomen inhoudt;

Dat in het MER wordt opgemerkt dat het nieuwe bosgebied deze beboste zone in stand zal houden met zijn positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit en het klimaat wat betreft de vermindering van de effecten van het stedelijke hitte-eilanden rond de site;

Dat wat het nieuwe gebied voor voorzieningen betreft, de gekozen variant 1 een toename van de atmosferische emissies ten gevolge van het voertuigverkeer op de site met zich zal meebrengen; dat dit vrijkomen van luchtverontreinigende stoffen de luchtkwaliteit van de site echter niet significant zal beïnvloeden, gezien de stedelijke context waarin het gebied is gelegen en de aanwezigheid van belangrijke verkeersassen in de omgeving;

Dat alternatief 0.2, gericht op het sluiten van de parking om de aanleg van het bosgebied mogelijk te maken, de heraanleg van een groene ruimte zou inhouden en de verontreinigende emissies van de in de praktijk bestaande parking zou elimineren; dat dit alternatief niet is gekozen als redelijkerwijs denkbaar alternatief, omdat daarmee niet kan worden voldaan aan de doelstellingen van het beheersplan voor het Zoniënwoud en het structuurplan voor het Zoniënwoud met betrekking tot de ontvangst van het publiek, noch aan de parkeerbehoefte door middel van een aan de ingang van het Zoniënwoud aangelegde parking;

Dat de toegestane parking bovendien bijdraagt tot het behoud van het Zoniënwoud en zijn biodiversiteit door het recreatieaanbod aan de rand van het Zoniënwoud te optimaliseren en aldus de ecologische kern en structuur ervan te vrijwaren;

Dat in het MER wordt aanbevolen de parking ondoordringbaar te maken door het aanbrengen van een waterdichte laag om de bescherming van drinkbaar grondwater te waarborgen; dat het afvloeiend water van de parking zou worden gedraineerd en getemporeerd en naar een regenwaterzuiveringssysteem zou worden geleid voordat het wordt geïnfilteerd, en dat de leksnelheid aan de uitgang van het temporisatiesysteem maximaal 5 l/s.ha zou mogen bedragen om het debiet van het geloosde water te beperken; dat deze elementen in aanmerking moeten worden genomen bij de afgifte van vergunningen, maar niet onder het bereik van het plan vallen;

Overwegende dat eisers kritiek hebben op het ontbreken van onderzoek naar de ecologische en milieu-effecten van de parking;

Dat eisers verzoeken om het uitvoeren van een koolstofbalans om het verlies aan CO₂-opname door de gekapte bomen en de bomen die zouden kunnen worden geplant, aan te tonen;

Dat eisers zich verzetten tegen het project omdat het volledig in strijd is met de doelstellingen van de bestrijding van de klimaatverandering; dat zij het MER gebrekkig achten omdat het geen rekening houdt met de huidige klimaatverandering;

Overwegende dat de Regering verklaart dat in het MER de milieueffecten van de gedeeltelijke wijziging van het GBP zijn onderzocht; dat in dit verband rekening is gehouden met de doelstellingen op het gebied van de bestrijding van de klimaatverandering, met name bij het onderzoek van de gevolgen van de wijziging op het gebied van de mobiliteit en met betrekking tot de doelstelling van het GPDO, namelijk: "de bestrijding van de klimaatopwarming is een noodzakelijke eis en een gewestelijke verbintenis die we moeten respecteren, met name door een beperkt gebruik van de personenwagen en de veralgemening van schone wagens te promoten";

6.7.9. Incidences et micro climat

Considérant que des réclamants relèvent que les espaces verts et en particulier forestiers constituent le système de refroidissement de la ville qui, avec le réchauffement climatique, encourt le risque de devenir invivable ; qu'ils s'opposent au projet et à la destruction de l'espace vert forestier à ce titre ;

Que des réclamants rappellent l'urgence à agir pour contrer le changement climatique, que la forêt joue un rôle primordial dans la lutte contre les changements climatiques ; qu'ils estiment qu'un changement radical de nos modes de vie doit être opéré par le privé, le public et les citoyens ensemble ;

Que des réclamants estiment que le projet va à l'encontre des objectifs en matière de développement des espaces verts, de réduction des îlots de chaleur, de lutte contre les inondations et de limitation des parkings et de l'imperméabilisation des sols ;

Considérant que le Gouvernement indique que la présente modification partielle du PRAS n'implique pas la réduction d'espaces verts dans les faits, en ce que l'emprise de la nouvelle zone d'équipements autorisant l'aménagement d'un parking n'empiète pas sur le massif forestier proprement dit ; que la variante 1 retenue n'implique aucun abattage d'arbre ;

Que le RIE relève que la nouvelle zone forestière permettra de maintenir cette zone boisée avec ses impacts positifs sur la qualité de l'air et le climat en termes de réduction des effets d'îlots de chaleur urbains aux alentours du site ;

Qu'en ce qui concerne la nouvelle zone d'équipements, la variante 1 retenue impliquera une augmentation des rejets atmosphériques générés par la circulation des véhicules sur le site ; que ces rejets de polluants atmosphériques générés n'influenceront cependant pas de manière significative la qualité de l'air du site au vu du contexte urbain dans lequel s'insèrent la zone et la présence d'axes de circulation importants à proximité ;

Que l'alternative 0.2 visant la fermeture du parking en vue de permettre la réalisation de la zone forestière, impliquerait le réaménagement d'un espace vert et supprimerait les rejets polluants générés par le parking existant dans les faits ; que cette alternative n'a cependant pas été retenue en tant qu'alternative raisonnablement envisageable au motif qu'elle ne permet pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la forêt de Soignes et du schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, ni de répondre au besoin en stationnement au moyen d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la forêt de Soignes ;

Que par ailleurs, le parking autorisé participe à la préservation de la forêt de Soignes et de sa biodiversité en optimisant l'offre récréative en bordure de la forêt de Soignes en assurant ainsi la sauvegarde de son noyau et sa structure écologiques ;

Que le RIE recommande que le parking soit rendu imperméable via le placement d'une couche d'étanchéité afin d'assurer la protection des eaux souterraines potabilisées ; que les eaux de ruissellement transitant sur le parking soient drainées, temporisées et acheminées vers un système d'épuration des eaux pluviales avant d'être infiltrées et que le débit de fuite à la sortie du système de temporisation soit de maximum 5 l/s.ha pour limiter le débit d'eau rejetée ; que ces éléments devront être pris en compte lors de la délivrance des permis, mais ne relèvent pas du détail du plan ;

Considérant que des réclamants critiquent l'absence d'examen des incidences écologiques et environnementales du parking ;

Que des réclamants demandent la réalisation d'un bilan carbone, afin de mettre en évidence la perte de capture de CO₂ par les arbres abattus et ceux qui pourraient être plantés ;

Que des réclamants s'opposent au projet en ce qu'il s'inscrit en totale contradiction avec les objectifs de lutte contre les changements climatiques ; qu'ils jugent le RIE lacunaire au motif qu'il ne tient pas compte du changement climatique en cours ;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a examiné les incidences environnementales de la modification partielle du PRAS ; que dans ce cadre, il a été tenu compte des objectifs en matière de lutte contre le changement climatique, notamment dans l'examen des incidences de la modification en termes de mobilité ainsi qu'au regard de l'objectif du PRDD visant « la lutte contre le réchauffement climatique constitue un impératif et un engagement régional qu'il faut atteindre, notamment en promouvant une utilisation limitée de la voiture individuelle et la généralisation de véhicules propres » ;

Dat in het MER de effecten op biodiversiteit, fauna, flora, bodem, water, lucht, klimaatfactoren, energie en afval zijn onderzocht; dat de gekozen variant 1 geen kap van bomen inhoudt en de landschappelijke inrichting van de parking door de aanplanting van nieuwe bomen en het herstel van een rand mogelijk maakt, zodat het significante verlies aan CO₂-opvang niet wordt aangetoond; dat deze aanplantingen het mogelijk zullen maken het fenomeen van de hitte-eilanden te bestrijden;

Dat het MER ook de milieueffecten van de gedeeltelijke wijziging van het GBP op het gebied van mobiliteit en parkeren heeft onderzocht; dat er werd gekozen voor variant 1, bestaande uit een herinrichting van de bestaande parking op de huidige oppervlakte, met een lagere capaciteit dan de geanalyseerde behoefte en een betaalde parking, teneinde een modal shift en een rationeel gebruik van de auto aan te moedigen, wat met name zal bijdragen tot de beperking van de CO₂-uitstoot; dat de huidige gedeeltelijke wijziging van het GBP gebaseerd is op deze variant 1, en dat met de aanbevelingen van het MER, die niet onder het toepassingsgebied van het GBP vallen, rekening zal worden gehouden in het stadium van de vergunningsaanvragen en de uitvoering ervan;

Dat alternatief 0.2, gericht op het sluiten van de parking om de aanleg van het bosgebied mogelijk te maken, het ongetwijfeld mogelijk zou maken de gevolgen van de opwarming van de aarde beter tegen te gaan door de heraanleg van een groene ruimte, waarbij meer CO₂ wordt vastgelegd en met name het hitte-eilandeffect wordt bestreden; dat er wel op moet worden gewezen dat dit alternatief niet is gekozen als redelijkerwijs denkbaar alternatief, omdat daarmee niet kan worden voldaan aan de doelstellingen van het beheersplan voor het Zoniënwoud en het structuurplan voor het Zoniënwoud met betrekking tot de ontvangst van het publiek, noch aan de parkeerbehoefte door middel van een aan de ingang van het Zoniënwoud aangelegde parking;

Dat voor het overige de maatregelen in verband met de bestrijding van de klimaatopwarming niet tot gevolg mogen hebben dat de uitvoering van projecten die in een behoefte van algemeen belang voorzien, wordt verhinderd;

6.7.10. Effecten en luchtkwaliteit

Overwegende dat reclamanten erop wijzen dat de site reeds sterk vervuild is door het drukke verkeer van de Terhulpsessesteeuweg; dat zij het onderzoek CurieuzenAir aanhalen, waaruit blijkt dat de luchtkwaliteit op de Terhulpsessesteeuweg, ter hoogte van het project, slecht is, hoewel die plek aan de rand van het woud ligt;

Dat reclamanten zich tegen het project verzetten omdat het tijdens de gehele duur van de werkzaamheden zal leiden tot luchtverontreiniging, meer vervuiling door de toename van het aantal voertuigen dat er kan parkeren, een toename van de uitstoot van uitlaatgassen, fijne deeltjes en CO₂; dat zij stellen dat deze verontreinigende emissies zullen worden toegevoegd aan de reeds door het bestaande stadsverkeer veroorzaakte emissies, ten nadele van de luchtkwaliteit en de gezondheid van omwonenden en wandelaars; dat reclamanten het ontbreken van een onderzoek naar de gevolgen van het project voor de menselijke gezondheid bekritisieren;

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat het nieuwe bosgebied deze beboste zone in stand zal houden met haar positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit en het klimaat wat betreft de vermindering van de effecten van het stedelijke hitte-eilanden rond de site;

Dat de gekozen variant 1 een handhaving van de atmosferische emissies ten gevolge van het voertuigverkeer op de site op de in de praktijk bestaande parking met zich zal meebrengen; dat dit vrijkomen van luchtverontreinigende stoffen de luchtkwaliteit van de site echter niet significant zal beïnvloeden, gezien de stedelijke context waarin het gebied is gelegen en de aanwezigheid van belangrijke verkeersassen in de omgeving; dat de vermeende gevolgen voor de gezondheid derhalve verwaarloosbaar zijn en moeten worden afgewogen tegen de vermindering van de verontreinigende emissies als gevolg van de sluiting van andere parkings in de buurt, alsook met de behoefte van algemeen belang waaraan de gedeeltelijke wijziging van het plan wil tegemoetkomen;

Dat alternatief 0.2, gericht op het sluiten van de parking om de aanleg van het bosgebied mogelijk te maken, positieve gevolgen zou hebben voor de lucht en het klimaat door de verontreinigende emissies in het gebied te verminderen; dat dit alternatief echter niet is gekozen als redelijkerwijs denkbaar alternatief, omdat daarmee niet kan worden voldaan aan de doelstellingen van het beheersplan voor het Zoniënwoud en het structuurplan voor het Zoniënwoud met betrekking tot de ontvangst van het publiek, noch aan de parkeerbehoefte door middel van een aan de ingang van het Zoniënwoud aangelegde parking;

Dat de gekozen variant 1 bovendien tot gevolg zal hebben dat een modal shift wordt aangemoedigd, terwijl aan de parkeervereisten wordt voldaan, waardoor de verontreinigende emissies binnen redelijke perken kunnen worden gehouden;

Que le RIE a notamment examiné les incidences en matière de diversité biologique, faune, flore, sols, eaux, air, facteurs climatiques, énergie et déchets; que la variante 1 retenue ne prévoit pas d'abattage d'arbres et permet l'aménagement paysager du parking par la plantation de nouveaux arbres et la reconstitution d'une lisière, de sorte que la perte significative de captation de CO₂ n'est pas avérée; que ces plantations permettront de lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur;

Que le RIE a également examiné les incidences environnementales de la modification partielle du PRAS en matière de mobilité et stationnement; qu'il retient la variante 1 consistant à un réaménagement du parking existant dans son emprise actuelle, avec une capacité inférieure au besoin analysé et un parking payant, de façon à favoriser un report modal et faire un usage raisonné de la voiture, ce qui contribuera à contenir les émissions en CO₂ notamment; que la présente modification partielle du PRAS est fondée sur cette variante 1, et qu'il sera tenu compte des recommandations du RIE, qui ne relèvent pas du degré de détail du PRAS, au stade des demandes de permis et de leur mise en œuvre;

Que l'alternative 0.2 visant la fermeture du parking en vue de permettre la réalisation de la zone forestière, permettrait sans doute de contrer davantage les effets du réchauffement climatique en réaménageant un espace vert, impliquant une plus grande captation de CO₂ et luttant contre le phénomène d'îlot de chaleur notamment; qu'il convient néanmoins de rappeler que cette alternative n'a pas été retenue en tant qu'alternative raisonnablement envisageable au motif qu'elle ne permet pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la forêt de Soignes et du schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, ni de répondre au besoin en stationnement au moyen d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la forêt de Soignes;

Que pour le surplus, les mesures en matière de lutte contre le réchauffement climatique ne peuvent avoir pour effet d'empêcher la réalisation de projets qui visent à rencontrer un besoin d'intérêt général;

6.7.10. Incidences et qualité de l'air

Considérant que des réclamants relèvent que le site subit déjà un haut niveau de pollution généré par le trafic important de la chaussée de la Hulpe; qu'ils citent l'étude curieuzenair qui atteste d'une qualité de l'air médiocre sur la chaussée de la Hulpe, à l'endroit du projet pourtant situé en bordure de forêt;

Que des réclamants s'opposent au projet au motif qu'il impliquera une pollution environnementale de l'air pendant toute la durée des travaux, une pollution accrue par l'augmentation du nombre de véhicules pouvant se stationner, une augmentation des émissions de gaz d'échappement, de particules et de CO₂; qu'ils exposent que ces rejets polluants s'accumuleront à ceux déjà induits par le trafic urbain existant, au détriment de la qualité de l'air, de la santé des riverains et des promeneurs; que des réclamants critiquent l'absence d'examen des incidences du projet sur la santé humaine;

Considérant que le Gouvernement rappelle que la nouvelle zone forestière permettra de maintenir cette zone boisée avec ses impacts positifs sur la qualité de l'air et le climat en termes de réduction des effets d'îlots de chaleur urbains aux alentours du site;

Que la variante 1 retenue impliquera un maintien des rejets atmosphériques générés par la circulation des véhicules sur le site dans le parking existant dans les faits; que ces rejets de polluants atmosphériques générés n'influenceront cependant pas de manière significative la qualité de l'air du site au vu du contexte urbain dans lequel s'insèrent la zone et la présence d'axes de circulation importants à proximité; que l'impact allégué sur la santé est dès lors négligeable et doit être mis en balance avec la diminution des rejets polluants impliquée par la fermeture d'autres parkings à proximité, ainsi qu'avec le besoin d'intérêt général que la modification partielle du plan entend satisfaire;

Que l'alternative 0.2 visant la fermeture du parking en vue de permettre la réalisation de la zone forestière, présenterait des impacts positifs sur l'air et le climat en réduisant les rejets polluants dans la zone; que cette alternative n'a cependant pas été retenue en tant qu'alternative raisonnablement envisageable au motif qu'elle ne permet pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la forêt de Soignes et du schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, ni de répondre au besoin en stationnement au moyen d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la forêt de Soignes;

Que la variante 1 retenue aura par ailleurs pour effet de favoriser un report modal, tout en rencontrant les besoins en parking, pour les motifs exposés plus avant, ce qui permet de contenir dans une mesure raisonnable les rejets polluants;

6.7.11. Effecten en veiligheid

Overwegende dat eisers wijzen op een veiligheidsprobleem met de bestaande feitelijke parking; dat daar 's nachts illegale activiteiten plaatsvinden;

Overwegende dat de Regering stelt dat in het MER de milieueffecten van de gedeeltelijke wijziging van het GBP zijn onderzocht, met name op het vlak van de bevolking en de volksgezondheid; dat in het MER wordt opgemerkt dat de gekozen variant 1 de aanleg mogelijk maakt van een belangrijke infrastructuur voor de ontvangst van bezoekers van het Zoniënwoud, met de mogelijkheid om de aangename sfeer en de veiligheid van het gebied te verbeteren; dat wat de subjectieve veiligheid betreft, de exploitatie van de parking het veiligheidsgevoel zal vergroten, met name door de toename van het aantal bezoekers en het beheer van de algemene netheid van de site; dat verschillende beveiligingsmiddelen (camera, hekken, enz.) het mogelijk maken de risico's op agressie en vandalisme te verkleinen; dat de herinrichting van de parking het mogelijk maakt beveiligingsmiddelen te installeren op de site (in verband met de verkeersveiligheid, maar ook om vandalisme, agressie, enz. te voorkomen), evenals adequate toegangsregelingen, voldoende verlichting van de parkings, duidelijke paden, eventueel gescheiden tussen voetgangers/fietsers/voertuigen; dat wordt aanbevolen om verschillende beveiligingsmiddelen (camera, hekken, enz.) te installeren met het oog op een objectieve beveiliging van de parking; dat deze aanbevelingen niet binnen het detailniveau van het plan vallen; dat hiermee rekening zal worden gehouden in het stadium van de vergunningsaanvragen en de uitvoering ervan;

6.7.12. Effecten en landschappelijke impact

Overwegende dat reclamanten kritiek hebben op het ontbreken van een onderzoek van de landschappelijke impact van het project;

Dat Brussel-Stad vraagt dat de parking in de omgeving wordt geïntegreerd door middel van landschappelijke inrichtingen;

Dat reclamanten verzoeken om de landschappelijke impact van het project te verminderen; om te zorgen voor een betere integratie met de beschermde site door middel van landschapsarchitectuur en beplanting;

Dat de KCML erop aandringt dat bijzondere aandacht wordt besteed aan de kwaliteit en de landschappelijke inpassing van de toekomstige ontwikkelingen (opmerkelijke bomen, randen, wegbedekkingen, geïntegreerde inrichtingen);

Overwegende dat de Regering stelt dat in het MER de milieueffecten van de gedeeltelijke wijziging van het GBP zijn onderzocht op het gebied van de bebouwde omgeving, materiële activa, het cultureel erfgoed, met inbegrip van het architecturaal en archeologisch erfgoed, en het landschap; dat de gekozen variant 1 een minder grote landschappelijke impact heeft dan het oorspronkelijke project, aangezien het westelijke deel van de parking bebost blijft; dat die variant ook een betere integratie in het landschap mogelijk maakt door de in de praktijk bestaande Heras- en nadar-hekken van de parking te verwijderen, de parking af te bakenen met hagen, houten omheiningen te plaatsen, de parkeerplaatsen te markeren met houten materialen die esthetisch verantwoord zijn en goed passen in de onmiddellijke omgeving van de parking, de bomen (met name de opmerkelijke) die op of aan de rand van de parking staan, tot hun waarde te laten komen en langs de rand beplantingen aan te brengen die het naburige Zoniënwoud versterken;

Dat alternatief 0.2, gericht op het sluiten van de parking om de aanleg van het bosgebied mogelijk te maken, een hernieuwde vergroening van het gebied zou inhouden, waardoor het bestaande bosgebied kan worden uitgebreid en de landschappelijke integratie van de site kan worden verbeterd; dat dit alternatief echter niet is gekozen als redelijkerwijs denkbaar alternatief, omdat daarmee niet kan worden voldaan aan de doelstellingen van het beheersplan voor het Zoniënwoud en het structuurplan voor het Zoniënwoud met betrekking tot de ontvangst van het publiek, noch aan de parkeerbehoefte door middel van een aan de ingang van het Zoniënwoud aangelegde parking;

Dat in het MER wordt aanbevolen om in het kader van de vergunningsaanvragen aandacht te besteden aan de verbetering van de esthetische kwaliteit van de inrichting/landschappelijke integratie van het parkeergebied, met name door de beplanting, straatmeubilair, omheiningen, signalisatieborden, enz. die zullen worden aangebracht, de verbetering van de visuele kwaliteit van de bosrand en de opwaardering van de aanzeglijke opmerkelijke bomen; dat deze aanbevelingen niet onder het bereik van het GBP vallen; dat zij in het kader van de vergunningsaanvragen en de uitvoering ervan in aanmerking zullen worden genomen;

Dat hiertoe dit Besluit een voorschrift toevoegt dat de door de aanbevelingen van het MER nagestreefde doelstellingen op het gebied van erfgoed vertaalt in reglementaire termen: het verzekeren van de landschappelijke integratie van de site;

6.7.11. Incidences et sécurité

Considérant que des réclamants relèvent un problème de sécurité du parking de fait existant ; que des activités illicites s'y déroulent de nuit ;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a examiné les incidences environnementales de la modification partielle du PRAS, en matière de population et de santé humaine notamment ; que le RIE relève que la variante 1 retenue permet l'aménagement d'une infrastructure importante d'accueil des visiteurs de la Forêt de Soignes, avec possibilité d'améliorer la convivialité et la sécurité des lieux ; qu'au niveau de la sécurité subjective, l'exploitation du parking permet de renforcer le sentiment de sécurité notamment par l'augmentation de la fréquentation et la gestion de la propreté générale du site ; que différents moyens de sécurisation (caméra, barrières, etc.) permettent de diminuer les risques d'agression et de vandalisme ; que le réaménagement du parking permet la mise en place de moyens de sécurisation sur site (en lien avec la sécurité routière mais également en prévention d'acte de vandalisme, d'agressions ...), un aménagement adéquat des accès, un éclairage suffisant du parking des cheminements clairs, éventuellement séparés entre piétons/cyclistes /véhicules ; qu'il recommande de prévoir différents moyens de sécurisation (caméra, barrières, etc.) afin d'assurer une sécurisation objective du parking ; que ces recommandations ne relèvent pas du degré de détail du plan ; qu'il en sera tenu compte au stade des demandes de permis et de leur mise en œuvre ;

6.7.12. Incidences et impact paysager

Considérant que des réclamants critiquent l'absence d'examen de l'impact paysager du projet ;

Que la Ville de Bruxelles demande d'intégrer le parking à son environnement par des aménagements paysagers ;

Que des réclamants demandent de réduire l'impact paysager du projet ; de prévoir une meilleure intégration au site classé via un aménagement paysager et des plantations ;

Que la CRMS insiste pour qu'une attention particulière soit portée à la qualité et à l'intégration paysagères des futurs aménagements (arbres remarquables, lisières, revêtements, dispositifs intégrés) ;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a examiné les incidences environnementales de la modification partielle du PRAS, en termes d'environnement bâti, de biens matériels, de patrimoine culturel en ce compris le patrimoine architectural et archéologique, et de paysage ; que la variante 1 retenue a un impact paysager moindre que celui du projet initial en ce que la zone ouest du parking reste boisée ; qu'elle permet par ailleurs une meilleure intégration paysagère via l'enlèvement des barrières Heras et Nadar du parking existants dans les faits, la délimitation du parking par des haies, la pose de clôtures en bois, le marquage des emplacements de stationnement à l'aide de matériaux en bois, esthétiques et s'accordant bien avec l'environnement proche du parking, la mise en valeur des arbres (notamment remarquables) présents dans ou en bordure du parking et l'ajout de plantations le long de la lisière mettant en valeur la Forêt de Soignes voisine ;

Que l'alternative 0.2 visant la fermeture du parking en vue de permettre la réalisation de la zone forestière, impliquerait une revégétalisation de la zone qui permettrait d'étendre le massif forestier existant et d'améliorer l'intégration paysagère du site ; que cette alternative n'a cependant pas été retenue en tant qu'alternative raisonnablement envisageable au motif qu'elle ne permet pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la forêt de Soignes et du schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, ni de répondre au besoin en stationnement au moyen d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la forêt de Soignes ;

Que le RIE recommande de porter une attention, dans le cadre des demandes de permis, sur l'amélioration de la qualité esthétique des aménagements/intégration paysagère de la zone de parking notamment au travers des plantations, du mobilier urbain, des clôtures, des panneaux de signalisation, etc. qui seront prévus, de la qualité visuelle de la lisière du massif forestier, et de la mise en valeur des arbres remarquables présents ; que ces recommandations ne relèvent pas du degré de détail du PRAS ; qu'il en sera tenu compte au stade des demandes de permis et de leur mise en œuvre ;

Qu'à cet effet, le présent arrêté ajoute une prescription qui traduit de manière réglementaire les objectifs poursuivis par les recommandations du RIE en matière de patrimoine : assurer l'intégration paysagère du site ;

6.7.13. Effecten en bodems en ondergrond

Overwegende dat reclamanten erop wijzen dat de passage en het parkeren van honderdduizenden voertuigen in het bestaande bosgebied ongetwijfeld hebben geleid tot een aantasting van de bodem: verdichting, koolwaterstoffen, sterfte van soorten, vernietiging van habitats, lawaai-, licht- en geurhinder, enz. en risico's van verontreiniging door infiltratie in de grondwaterlaag; dat zij van mening zijn dat het project de reeds verzwakte bodem van het woud onomkeerbaar zal aantasten;

Dat reclamanten zich verzetten tegen de uitvoering van grote werkzaamheden die de structuur van de bodem wijzigen, tegen betonning, tegen de verzwakking van de bodem;

Dat zij zich tegen het project verzetten omdat het bodemaantasting met zich meebrengt; dat het risico van bodemverontreiniging aanzienlijk zal toenemen door de mogelijke uitbreiding van de parking naar het westen;

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat het nieuwe gebied voor voorzieningen reeds wordt gebruikt als parking in de feitelijke situatie; dat in het MER wordt opgemerkt dat de bodem reeds stevig aangedrukt is door de voertuigen, wat de afvloeiing van het water ter hoogte van het parkeergebied in de hand werkt; dat het gebied in het westen van de parking bebost en waterdoorlatend is; dat uit een uitvoerig onderzoek van Aries Consultants in 2018 is gebleken dat de bestaande parking een weesverontreiniging met zware metalen en/of PAK's vertoont tot een diepte van maximaal 1 m, en dat het compensatiegebied is opgenomen in het gebied van weesverontreiniging met lood tot maximaal 0,5 m; dat deze studie geen risico's aan het licht brengt voor het parkeergebied en het compensatiegebied in de huidige concrete situatie en bij een vergelijkbaar gepland gebruik; dat erin wordt geconcludeerd dat er geen behoefte is aan een risicobeheersproject voor deze weesverontreinigingen, tenzij de permanente gebruikbeperkingen worden opgeheven met betrekking tot het verbod om verontreinigde grond af te graven en het gebruik van het terrein te wijzigen;

Dat de Regering eraan herinnert dat de gekozen variant 1 betrekking heeft op de heraanleg van de parking op de huidige grondoppervlakte, zonder uitbreiding naar de beboste westelijke zone; dat in het MER wordt opgemerkt dat variant 1 geen risicovolle activiteit met zich meebrengt; dat het enige risico op verontreiniging verband houdt met de mogelijke lekkage van een voertuigtank (maximaal 100 l) of een lekkage van motorolie (maximaal 5 liter) in geval van beheer van het water door infiltratie; dat een dergelijk lek mogelijk is, maar dat de kans daarop klein is en dat de hoeveelheid vloeistof bij een eventuele lekkage klein is; dat de aanwezigheid van weesverontreiniging met ZM en PAK in de anaardingen in de huidige of de verwachte situatie geen risico vormt voor het gebied en dat het perceel in categorie 0+4 blijft;

Dat het duidelijk is dat alternatief 0.2, gericht op het sluiten van de parking om de aanleg van het bosgebied mogelijk te maken, elk risico op verontreiniging in het gebied zou elimineren; dat de spontane herkolonisatie door planten echter geen wijziging van de categorie 0+4 zal inhouden; dat dit alternatief niet is gekozen als redelijkerwijs denkbaar alternatief, omdat daarmee niet kan worden voldaan aan de doelstellingen van het beheersplan voor het Zoniënwoud en het structuurplan voor het Zoniënwoud met betrekking tot de ontvangst van het publiek, noch aan de parkeerbehoefte door middel van een aan de ingang van het Zoniënwoud aangelegde parking;

Dat in het MER wordt aanbevolen om tijdens de bouwwerkzaamheden toe te zien op de strikte naleving van de code van goede praktijken voor het hergebruik van grond en aggregaat en ervoor te zorgen dat machines de bestaande bodem niet verder verdichten; dat voorts wordt aanbevolen om tijdens de exploitatie van de parking ervoor te zorgen dat de doorgang naar de overgangszone fysiek wordt verhinderd om verdichting van de bestaande bodem te voorkomen, dat erop moet worden toegezien dat de inrichting van de parking de erosie van de bestaande bodem niet bevordert en dat het gebruik van strooizout wordt verboden en dat voor alternatieven wordt gekozen, teneinde de kwaliteit van de bodem en het grondwater te beschermen;

Dat in de passende studie wordt opgemerkt dat de bodemverdichting en het regelmatige verkeer van voertuigen de ontwikkeling van spontane vegetatie verhinderen; dat, om dit probleem op te lossen en een rand te creëren ter hoogte van de parking, wordt aanbevolen de rand fysiek af te bakenen rondhout, houten omheiningen of andere materialen om voertuigverkeer te voorkomen, en de grond te bewerken tot een diepte van 10 cm met een beetploeg of schoffelmachine op plaatsen waar de grond is verdicht, om hem losser te maken en de ontwikkeling van inheemse spontane vegetatie mogelijk te maken;

6.7.13. Incidences et sols et sous-sols

Considérant que des réclamants relèvent que le passage et le stationnement de centaines de milliers de véhicules sur la zone forestière existante ont indubitablement occasionné une dégradation des sols : compaction, hydrocarbures, mortalité d'espèces, destruction d'habitats, pollution sonore, lumineuse, olfactive, etc. ainsi que des risques de pollution par infiltration dans la nappe ; qu'ils estiment que le projet va dégrader de manière irréversible le sol déjà fragilisé de la forêt ;

Que des réclamants s'opposent à la réalisation de gros travaux modifiant la structure du sol, à la bétonisation, à la fragilisation du sol ;

Qu'ils s'opposent au projet au motif qu'il implique une dégradation du sol ; qu'il augmentera considérablement le risque de pollution des sols via la possibilité d'extension du parking vers l'Ouest ;

Considérant que le Gouvernement rappelle que la nouvelle zone d'équipements est déjà utilisée comme parking en situation de fait ; que le RIE relève que le sol est déjà fortement tassé par les véhicules ce qui favorise le ruissèlement des eaux au droit de la zone de parking ; que la zone à l'ouest du parking est boisée et perméable ; qu'une étude détaillée réalisée par Aries Consultants en 2018 a mis en évidence que la zone de parking existante présente une pollution orpheline aux métaux lourds et/ou en HAP jusque maximum 1 m de profondeur, et que la zone de compensation est reprise en zone de pollution orpheline en plomb jusque maximum 0,5 m ; que cette étude ne met pas de risque en évidence pour la zone de parking et pour la zone de compensation en situation concrète actuelle et pour un usage similaire projeté ; qu'elle conclut qu'il n'y a pas de nécessité de projet de gestion de risque pour ces pollutions orphelines, sauf levée des restrictions d'usage permanentes visant l'interdiction d'excaver des terres polluées et de changer l'usage du terrain ;

Que le Gouvernement rappelle que la variante 1 retenue porte sur le réaménagement du parking dans son emprise actuelle, sans extension vers la zone ouest boisée ; que le RIE relève que la variante 1 n'implique aucune activité à risque ; que le seul risque de pollution est lié à la fuite éventuelle du réservoir d'un véhicule (maximum 100 l) ou une fuite d'huile de moteur (maximum 5 litres) en cas de gestion des eaux par infiltration ; qu'une telle fuite est possible mais sa probabilité est faible et la quantité de liquide d'un éventuel épanchement réduite ; que la présence d'une pollution orpheline en ML et HAP au niveau des remblais n'occasionne aucun risque sur la zone en situation actuelle ou projetée et que la parcelle reste en catégorie 0+4 ;

Qu'il est évident que l'alternative 0.2 visant la fermeture du parking en vue de permettre la réalisation de la zone forestière, supprimerait tout risque de pollution dans la zone ; que sa recolonisation végétale spontanée n'impliquera cependant pas de modification de sa catégorie 0+4 ; que cette alternative n'a pas été retenue en tant qu'alternative raisonnablement envisageable au motif qu'elle ne permet pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la forêt de Soignes et du schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, ni de répondre au besoin en stationnement au moyen d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la forêt de Soignes ;

Que le RIE recommande, pendant le chantier, de veiller au strict respect du code de bonnes pratiques en matière de réutilisation de terres et de granulats et de veiller à ce les engins ne compactent pas davantage les sols en place ; qu'il recommande également, pendant l'exploitation du parking, de veiller à empêcher physiquement le passage vers la zone de transition afin d'éviter le compactage des sols en place, de veiller à ce que les aménagements du parking ne favorisent pas l'érosion des sols en place et à interdire l'utilisation de sels de déneigement et opter pour d'autres alternatives, afin de protéger la qualité des sols et des eaux souterraines ;

Que l'étude appropriée relève que la compaction du sol et le passage régulier de véhicules empêchent la végétation spontanée de se développer ; qu'afin de résoudre ce problème et d'aménager une lisière au droit du parking, elle préconise de délimiter physiquement les limites de la lisière à l'aide de rondins, ganivelles ou d'autres matériaux afin d'empêcher toute circulation de véhicules, et de travailler le sol sur 10 cm de profondeur à l'aide d'un outil de type charrue chisel ou sarcluse au droit des zones où le sol est compacté afin de le rendre plus meuble et permettre le développement d'une végétation spontanée indigène ;

Dat deze aanbevelingen niet binnen de werkingssfeer van het GBP vallen, maar dat er rekening mee zal worden gehouden in het stadium van de vergunningsaanvragen en de uitvoering ervan; dat er bovendien een bodemonderzoek moet worden uitgevoerd in de fase van de vergunningsaanvragen voor de heraanleg van de parking, aangezien die betrekking hebben op handelingen of werken in contact met de bodem over meer dan 20 m²;

6.7.14. Effecten en waterbeheer

Overwegende dat reclamanten kritiek hebben op het MER omdat het geen rekening houdt met de absolute noodzaak om een einde te maken aan de verstening van de bodems;

Dat reclamanten zich tegen het project verzetten omdat het een aanzienlijke ondoordringbaarheid van de bodem met zich meebrengt die de overstromingsproblemen zal verergeren; en ook een verstening;

Dat reclamanten van mening zijn dat het project in strijd is met de doelstellingen van het waterbeheersplan, omdat het de kwaliteit van de bodems en bijgevolg van het grondwater zal wijzigen;

Dat reclamanten verzoeken om te waken over de perfecte doorlatendheid van de grond;

Dat reclamanten vraagtekens zetten bij het soort geplande wegbedekking;

Overwegende dat de Regering opmerkt dat uit het MER blijkt dat de bodem van de in de praktijk bestaande parking bedekt is met halfdoorlatende materialen (aarde en grind) en ondoorlatende materialen (geasfalteerde en geplaveide toegangszones), en reeds sterk verdicht is door de voertuigen, waardoor de infiltratie vermindert en de afvloeiing van regenwater toeneemt; dat het beboste gebied in het westen van de parking waterdoorlatend is, evenals het beboste gebied tussen de ringen van de renbaan; dat de site niet is opgenomen in een zone met een hoog overstromingsrisico;

Dat het nieuwe gebied voor voorzieningen is opgenomen in een gebied III inzake de bescherming van de winning van water, waarvoor een waterdichte laag en een beheer van het afvloeiingswater, momenteel onbestaande voor de exploitatie van de bestaande feitelijke parking, zijn opgelegd om de bodem en het grondwater te beschermen; dat in de passende beoordeling wordt aanbevolen geen chemisch actieve materialen zoals dolomiet te gebruiken voor de bedekking van de parking; dat in het MER wordt aanbevolen de parking ondoordringbaar te maken en het afvloeiingswater te draineren, te temporiseren en het naar een regenwaterzuiveringssysteem te leiden voordat het kan infiltreren; dat de leksnelheid bij de uitgang van het temporisatiesysteem maximaal 5 l/s.ha mag bedragen; dat het overtollige regenwater wordt afgevoerd naar het rioleringsnet langs de Terhulpesteenweg; dat in de passende beoordeling wordt aanbevolen de plaatselijke infiltratie van het regenwater binnen de grondinname van de parking, bijvoorbeeld ter hoogte van de beplanting, toe te staan; dat deze aanbevelingen niet onder de mate van gedetailleerdheid van het GBP vallen, maar dat er rekening mee zal worden gehouden in de fase van de vergunningsaanvragen en de uitvoering ervan;

Dat alternatief 0.2, gericht op het sluiten van de parking om de aanleg van het bosgebied mogelijk te maken, een spontane herkolonisatie door planten mogelijk zou maken; dat die beperkt zal zijn om reden van de inklinking van de bodem en ingrepen zal vereisen om de doorlatendheid van de bodem te verbeteren; dat dit alternatief echter niet is gekozen als redelijkerwijs denkbaar alternatief, omdat daarmee niet kan worden voldaan aan de doelstellingen van het beheersplan voor het Zoniënwood en het structuurplan voor het Zoniënwood met betrekking tot de ontvangst van het publiek, noch aan de parkeerbehoefte door middel van een aan de ingang van het Zoniënwood aangelegde parking;

Overwegende dat de gemeente Ukkel erop wijst dat de Terhulpesteenweg ter hoogte van het project niet over een riolering beschikt; dat zij verzoekt om een nauwe samenwerking tussen Vivaqua en Leefmilieu Brussel om een goed waterbeheer te waarborgen;

Dat reclamanten vragen dat er rioleringswerkzaamheden worden uitgevoerd om te voorkomen dat de Terhulpesteenweg bij zware regenval overstroomt;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat in het MER wordt geconstateerd dat langs de Terhulpesteenweg een riolering aanwezig is; dat ze het regenwater afvoert naar een laag punt waarvan de afvoer bestaat uit een eenvoudige buis die al het regenwater rechtstreeks in het beschermingsgebied van de waterwinning afvoert; dat in het MER wordt aanbevolen het afvloeiingswater te temporiseren en te zuiveren voordat het wordt geloosd, deels door infiltratie en voor het overige naar het rioleringsnet dat langs de Terhulpesteenweg loopt; dat in de passende studie wordt herinnerd aan de noodzaak om de afvoer van het riool van de Terhulpesteenweg aan te sluiten op het rioleringsnet; dat deze aanbevelingen niet onder de graad van detail van het GBP vallen en dat er rekening mee zal worden gehouden in het stadium van de vergunningsaanvragen en de uitvoering ervan; dat het niet onder het toepassingsgebied van het GBP valt om te zorgen voor samenwerking tussen Vivaqua en Leefmilieu Brussel;

Que ces recommandations ne relèvent pas du degré de détail du PRAS ; qu'il en sera tenu compte au stade des demandes de permis et de leur mise en œuvre ; qu'une étude de sol devra en outre être réalisée au stade des demandes de permis pour le réaménagement du parking, dès lors que celles-ci porteront sur des actes ou travaux en contact avec le sol sur plus de 20 m² ;

6.7.14. Incidences et gestion des eaux

Considérant que des réclamants critiquent le RIE au motif qu'il ne tient pas compte de la nécessité absolue d'arrêter d'artificialiser les sols ;

Que des réclamants s'opposent au projet au motif qu'il implique une imperméabilisation significative des sols qui aggravera les problèmes d'inondation et son artificialisation ;

Que des réclamants estiment que le projet est contraire aux objectifs du plan de gestion de l'eau, au motif qu'il va altérer la qualité des sols et par conséquent celle des eaux souterraines ;

Que des réclamants demandent de veiller à la parfaite perméabilité des sols ;

Que des réclamants s'interrogent sur le type de revêtement projeté ;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE relève que le sol du parking existant dans les faits est recouvert de matériaux semi-perméables (terre et gravier) et imperméables (zone d'accès asphaltée et pavée), et déjà fortement tassés par les véhicules, ce qui réduit l'infiltration et augmente le ruissellement des eaux pluviales ; que la zone boisée à l'ouest du parking est perméable, tout comme la zone boisée située entre les anneaux de l'hippodrome ; que le site n'est pas repris en zone d'aléa d'inondation ;

Que la nouvelle zone d'équipements est reprise en zone III de protection de captage, ce qui impose la pose d'une couche d'étanchéité et la gestion des eaux de ruissellement, actuellement inexistantes pour l'exploitation du parking existant de fait, afin de protéger les sols et les eaux souterraines ; que l'évaluation appropriée préconise de ne pas utiliser de matériaux chimiquement actifs comme la dolomie pour le revêtement du parking ; que le RIE recommande que le parking soit rendu imperméable, et que ses eaux de ruissellement soient drainées, temporisées et acheminées vers un système d'épuration des eaux pluviales avant d'être infiltrées ; que le débit de fuite à la sortie du système de temporisation sera de maximum 5 l/s.ha ; que le surplus des eaux pluviales soit rejeté vers le réseau d'égouttage passant le long de la chaussée de la Hulpe ; que l'évaluation appropriée préconise de permettre l'infiltration ponctuelle des eaux pluviales dans l'emprise du parking, au droit des plantations par exemple ; que ces recommandations ne relèvent pas du degré de détail du PRAS mais qu'il en sera tenu compte au stade des demandes de permis et de leur mise en œuvre ;

Que l'alternative 0.2 visant la fermeture du parking en vue de permettre la réalisation de la zone forestière permettrait une recolonisation végétale spontanée ; que celle-ci sera limitée en raison du tassement du sol et nécessitera des interventions afin d'améliorer sa perméabilité ; que cette alternative n'a cependant pas été retenue en tant qu'alternative raisonnablement envisageable au motif qu'elle ne permet pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la forêt de Soignes et du schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, ni de répondre au besoin en stationnement au moyen d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la forêt de Soignes ;

Considérant que la commune d'Uccle relève que la chaussée de la Hulpe ne dispose pas d'égout à hauteur du projet ; qu'elle demande la mise en place d'une collaboration étroite entre Vivaqua et Bruxelles Environnement pour assurer une bonne gestion des eaux ;

Que des réclamants demandent de procéder à des travaux de canalisation pour éviter l'inondation de la chaussée de la Hulpe en cas de fortes pluies ;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE relève qu'un égouttage est présent le long de la chaussée de la Hulpe ; qu'il dirige les eaux pluviales vers un point bas dont l'exutoire est un simple tuyau déversant l'ensemble des eaux pluviales directement vers la zone de protection de captage ; que le RIE recommande que les eaux de ruissellement soient temporisées et épurées avant rejet, pour partie par infiltration et pour le surplus vers le réseau d'égouttage passant le long de la chaussée de la Hulpe ; que l'étude appropriée rappelle la nécessité de connecter l'exutoire de l'égout de la chaussée de La Hulpe au réseau d'égouttage ; que ces recommandations ne relèvent pas du degré de détail du PRAS, et qu'il en sera tenu compte au stade des demandes de permis et de leur mise en œuvre ; qu'il ne relève pas de l'objet du PRAS d'assurer la collaboration entre Vivaqua et Bruxelles Environnement ;

6.7.15. Effecten op het waterwinningsbeschermingsgebied

Overwegende dat reclamanten erop wijzen dat het project is gelegen in beschermingsgebied III voor de waterwinning en in een kwetsbare zone (ministerieel besluit van 25 mei 1999); dat zij betwijfelen of het wenselijk is de waterhuishouding te wijzigen en talrijke en zeer dure inrichtingen in de grond aan te brengen, waarbij risico's worden genomen in een bosgebied en/of de omgeving daarvan die reeds onder sterke druk en waterstress staat; dat de waterwinning bestemd is voor menselijke consumptie;

Dat reclamanten erop wijzen dat door het reliëf van het terrein het water naar het woud en het gebied van type II stroomt; dat zij vraagtekens zetten bij het feit dat het project de beschermingszone en het water beter zal beschermen tegen vervuiling door auto's;

Dat reclamanten en instanties zich verzetten tegen de gedeeltelijke wijziging van het plan op grond van het feit dat ze het waterwingebied zal aantasten, dat ze een risico van verontreiniging door de exploitatie van de parking inhoudt, dat de ondoordringbaarheid van het gebied als gevolg van de beschermingsmaatregelen voor het waterwingebied de waterhuishouding van de omgeving dreigt te wijzigen, en de aanvulling van het grondwater aanzienlijk dreigt te verzwakken, zonder dat de gevolgen daarvan voor de omringende bomen zijn onderzocht, terwijl het gebied reeds te kampen heeft met waterstress als gevolg van steeds frequentere hitteperioden;

Dat Brussel-Stad en reclamanten verzoeken om een actief waterbeheer met het oog op het behoud van de waterwingebieden; dat reclamanten verzoeken om een snelle uitvoering van de aanbevelingen ter bescherming van de waterwingebieden, met name door elke lozing van afvloeiingswater van de parking naar het waterwinningsbeschermingsgebied te vermijden;

Dat de gemeente Ukkel vaststelt dat het afvloeiingswater momenteel naar de Terhulpesteenweg wordt geleid, en dat het MER aanbeveelt elke lozing van water in de bodem zonder de volumes te hebben gebufferd en zonder ze te hebben gezuiverd, te vermijden;

Dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie het noodzakelijk acht om bij de afgifte van de vergunning voor de inrichting van het gebied maatregelen met betrekking tot de bescherming van het waterwingebied op te nemen;

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat de bedekking van de in de praktijk bestaande parking gedeeltelijk semidoorlatend is zonder dat er bodem- en grondwaterbeschermingsmaatregelen zijn getroffen, hoewel de parking in een waterwinningsbeschermingsgebied III ligt; dat de inklinking van de bodem de afvloeiing van regenwater bevordert in plaats van de infiltratie ervan;

Dat het duidelijk is dat alternatief 0.2, gericht op het sluiten van de parking om de aanleg van het bosgebied mogelijk te maken, elk risico op verontreiniging zou elimineren in het waterwinningsbeschermingsgebied dat bij de parking hoort; dat dit alternatief echter niet is gekozen als redelijkerwijs denkbaar alternatief, omdat daarmee niet kan worden voldaan aan de doelstellingen van het beheersplan voor het Zoniënwoud en het structuurplan voor het Zoniënwoud met betrekking tot de ontvangst van het publiek, noch aan de parkeerbehoefte door middel van een aan de ingang van het Zoniënwoud aangelegde parking;

Dat de Regering eraan herinnert dat in het MER wordt aanbevolen de parking ondoorlatend te maken en het afvloeiingswater te draineren, te temporiseren en af te voeren naar een systeem voor de zuivering van regenwater voorafgaand aan de infiltratie, om de bodem en het grondwater te beschermen tegen elk risico op verontreiniging; dat op het vlak van het regenwaterbeheer in het MER wordt aanbevolen dat de leksnelheid bij de uitgang van het temporisatiesysteem maximaal 5 l/s.ha mag bedragen, om het debiet van het geloosde water te beperken; dat het afvloeiingswater wordt getemperiseerd en gezuiverd voorafgaand aan het lozen, ten delen door infiltratie en voor het overige naar het rioleringsnet langs de Terhulpesteenweg, om de voorwaarden voor het aanvullen van het grondwaterpeil te handhaven;

Dat in de passende studie wordt aanbevolen om als verzachtende maatregelen de plaatselijke infiltratie van regenwater in de grondopervlakte van de parking mogelijk te maken, met name ter hoogte van de geplande landschapsbeplanting, waarbij voor het overige de verplichtingen in verband met het beschermingsgebied voor de grondwaterwinning van het Zoniënwoud (ondoordringbaarheid van de parkeer- en manoeuvreergebieden) worden nageleefd; de grond onder de kruinen van de bomen van de bosrand en op minder dan 3 m van hun stammen niet ondoorlatend te maken; het gebruik van strooizout te verbieden en te kiezen voor alternatieven; ervoor te zorgen dat regenwater dat mogelijk met verontreinigende stoffen is geladen, zodanig wordt beheerd dat het geen negatieve gevolgen heeft voor het Natura 2000-gebied;

6.7.15. Incidences zone de protection de captage

Considérant que des réclamants relèvent que le projet est repris en zone III de protection de captage et en zone vulnérable (arrêté ministériel du 25 mai 1999) ; qu'ils s'interrogent sur l'opportunité de modifier le régime hydrique et de mettre des dispositifs dans le sol nombreux et très coûteux, en prenant des risques dans une zone forestière et/ou ses pourtours subissant déjà de fortes pressions et des stress hydriques importants ; que l'eau captée est destinée à la consommation humaine ;

Que des réclamants relèvent que le relief du terrain fait que l'eau s'écoule vers la forêt et la zone de type II ; qu'ils critiquent le fait que le projet permettra de mieux protéger zone de protection et l'eau contre la pollution causée par des voitures ;

Que des réclamants et des instances s'opposent à la modification partielle du plan au motif qu'elle portera atteinte à la zone de captage d'eau, qu'elle implique un risque de pollution lié à l'exploitation du parking, que l'imperméabilisation de la zone due aux mesures de protection de la zone de captage risque de modifier le régime hydrique du périmètre, et d'affaiblir considérablement la recharge de la nappe phréatique, sans que son impact sur les arbres environnant n'ait été étudié alors que la zone est déjà soumise à un stress hydrique en raison des épisodes de chaleur de plus en plus fréquents ;

Que la Ville de Bruxelles et des réclamants demandent de gérer activement les eaux en vue de préserver les zones de captage ; Que des réclamants demandent de mettre rapidement en œuvre les recommandations visant la protection des captages d'eau, notamment en évitant tout rejet d'eaux de ruissellement du parking vers la zone de protection de captage ;

Que la Commune d'Uccle relève que les eaux de ruissellement sont actuellement dirigées vers la chaussée de la Hulpe, et que le RIE recommande d'éviter tout rejet d'eau vers le sol, sans en avoir tamponné les volumes et sans les avoir épurées ;

Que la commission régionale de développement estime nécessaire, lors de la délivrance du permis pour l'aménagement de la zone, d'inclure des mesures concernant la protection de la zone de captage d'eau ;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le revêtement du parking existant dans les faits est en partie semi-perméable sans qu'aucune mesure de protection des sols et des eaux souterraines ne soit mise en place, alors qu'il est repris en zone III de protection de captage ; que le tassement du sol favorise le ruissellement des eaux pluviales plutôt que leur infiltration ;

Qu'il est évident que l'alternative 0.2 visant la fermeture du parking en vue de permettre la réalisation de la zone forestière supprimerait tout risque de pollution dans la zone de protection de captage d'eau afférent au parking ; que cette alternative n'a toutefois pas été retenue en tant qu'alternative raisonnablement envisageable au motif qu'elle ne permet pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la forêt de Soignes et du schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, ni de répondre au besoin en stationnement au moyen d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la forêt de Soignes ;

Que le Gouvernement rappelle que le RIE recommande que le parking soit rendu imperméable, et que ses eaux de ruissellement soit drainées, temporisées et acheminées vers un système d'épuration des eaux pluviales avant d'être infiltrées, afin de protéger les sols et les eaux souterraines de tout risque de pollution ; qu'en termes de gestion des eaux pluviales, le RIE recommande que le débit de fuite à la sortie du système de temporisation sera de maximum 5 l/s.ha, afin de limiter le débit d'eau rejetée ; que les eaux de ruissellement soient temporisées et épurées avant rejet, pour partie par infiltration et pour le surplus vers le réseau d'égouttage passant le long de la chaussée de la Hulpe, afin de conserver les conditions de recharge de la nappe phréatique ;

Que l'étude appropriée préconise, à titre de mesures d'atténuation, de permettre l'infiltration ponctuelle des eaux pluviales dans l'emprise du parking, notamment au droit des plantations paysagères qui seront prévues, tout en respectant pour le surplus les obligations associées à la zone de protection des captages d'eau souterraine de la forêt de Soignes (imperméabilisation des zones de stationnement et de manoeuvre) ; de ne pas imperméabiliser le sol sous la couronne des arbres de la lisière forestière et à moins de 3 m du tronc de ces derniers ; d'interdire l'utilisation de sels de déneigement et opter pour d'autres alternatives ; de s'assurer que les eaux de pluie potentiellement chargée en polluant soient gérées de manière à ne pas impacter négativement la zone Natura 2000 ;

Dat tijdens de exploitatiefase van de parking in het MER de volgende aanbevelingen worden gedaan: elke accidentele lekkage van olie of brandstof en elke vlek op de grond moet onmiddellijk worden behandeld door het verspreiden van inert absorberend materiaal (zand, zaagsel, enz.). 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. Als het lek groter is, moet het onmiddellijk worden behandeld door uitgraving. Het aldus afgegraven bodemoppervlak vormt gevaarlijk afval en moet worden verwijderd en afgevoerd door een in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest erkende afvalverwerker; in het vegetatiegebied mogen geen machines worden geparkeerd of materiaal en materieel worden opgeslagen; dat in de passende studie als verzachtende maatregel wordt aanbevolen om ter plaatse te voorzien in anti-verontreinigingskits voor het geval per ongeluk gevaarlijke producten worden gemorst;

Dat het MER de volgende aanbevelingen doet voor de fase van de bouwwerkzaamheden: De bouwmachines mogen geen koolwaterstoflekken vertonen. Zij verkeren in goede staat en worden regelmatig gecontroleerd, de onderhoudswerkzaamheden of het bijtanken van gemotoriseerde machines worden zodanig uitgevoerd dat het per ongeluk morsen van vloeistoffen en het infiltreren daarvan in de bodem worden voorkomen; alleen de voor de uitvoering van de bouwwerkzaamheden benodigde producten mogen zich daar bevinden. Producten die risico's inhouden voor de kwaliteit van de grondwaterlaag (brandstoffen, smeermiddelen, enz.) worden opgeslagen in tanks in lekvrije opvangbekkens met een capaciteit die ten minste gelijk is aan de totale capaciteit van de tanks in elk bekken, of in vaten of containers die zijn opgeslagen op een lekvrije plaats die zo is ingericht dat in geval van lekkage geen lozing plaatsvindt;

Dat het MER aanbeveelt dat elke accidentele lekkage op de bodem van de site ook onmiddellijk aan Vivaqua wordt gemeld, om het drinkbaar grondwater te beschermen;

Dat deze aanbevelingen niet vallen onder de graad van gedetailleerdheid van het GBP; dat er rekening mee zal worden gehouden in het kader van vergunningaanvragen en de uitvoering ervan; dat het drainage- en temporisatiesysteem voor het afvloeiingswater zal worden geïnstalleerd samen met de verharding van de parking;

6.7.16. Effecten en energie

Overwegende dat reclamanten erop wijzen dat het project tot gevolg heeft dat een zero-energiegebied (het woud) wordt vervangen door een gebied dat een hoog verbruik van schadelijke energie met zich meebrengt, zowel rechtstreeks (verlichting, beveiliging en onderhoud van een parking) als geïnduceerd (fossiele brandstoffen, elektriciteit en EV-batterijen, enz.);

Dat ze betogen dat een parkeeraanbod geïsoleerde verplaatsingen met vervuilende en energieverblindende vervoermiddelen accentueert ten nadele van collectieve vervoermiddelen die een veel gunstigere verhouding van verbruikte energie per km bieden;

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat het nieuwe gebied voor voorzieningen in de feitelijke situatie reeds als parking wordt gebruikt en dat de grondinname ervan geen vermindering van het bosgebied inhoudt;

Dat in het MER wordt opgemerkt dat de gekozen variant 1 zal leiden tot handhaving van het bestaande energieverbruik in verband met de buitenverlichting van de parking door middel van ledlampen, die het enige energieverbruik van de parking vormt; dat de grondinname van het nieuwe gebied voor voorzieningen is vastgesteld op basis van variant 1, die een modal shift bevordert ten aanzien van de totale parkeerbehoefte in het gebied, en tegelijkertijd beantwoordt aan de door het GPDO en het beheersplan van het Zoniënwoud nagestreefde doelstellingen van ontvangst van het publiek;

Dat, alweer, alternatief 0.2, gericht op het sluiten van de parking om de aanleg van het bosgebied mogelijk te maken, elke vorm van energieverbruik zou schrappen; dat dit alternatief toch niet is gekozen als redelijkerwijs denkbaar alternatief, omdat daarmee niet kan worden voldaan aan de doelstellingen van het beheersplan voor het Zoniënwoud en het structuurplan voor het Zoniënwoud met betrekking tot de ontvangst van het publiek, noch aan de parkeerbehoefte door middel van een aan de ingang van het Zoniënwoud aangelegde parking;

6.7.17. Effecten en geluidsomgeving

Overwegende dat reclamanten erop wijzen dat het verkeer op de Terhulpesteenweg reeds een bron van ondraaglijke geluidsoverlast is; dat de vegetatie de geluidsoverlast van de site van de hippodroom weerkaatst; dat de activiteiten op de site van de hippodroom, met name de "Terrasse O2", reeds een bron van geluidsoverlast (lawaai, muziek) zijn voor de omwonenden, de wandelaars en de fauna, dag en nacht;

Qu'en phase d'exploitation du parking, le RIE formule les recommandations suivantes : toute fuite accidentelle d'huile ou d'essence et toute tache sur le sol doit être immédiatement traitée par l'épandage de matériaux inertes absorbants (sable, sciure,...). Le matériau absorbant utilisé est un déchet dangereux et doit faire l'objet d'un enlèvement et d'une élimination par un éliminateur agréé en Région de Bruxelles-Capitale. Aussi, une réserve de matériaux inertes absorbants doit être prévue à cet effet et stockée à un endroit accessible par le gestionnaire des différentes zones de parking. Si la fuite est plus conséquente, elle doit être immédiatement traitée par excavation. La surface du sol ainsi creusée constitue un déchet dangereux et doit faire l'objet d'un enlèvement et d'une élimination par un éliminateur agréé en Région de Bruxelles-Capitale ; ne pas stationner d'engins ni entreposer de matériaux et matériel en zone végétale ; que l'étude appropriée préconise, à titre de mesure d'atténuation, de prévoir des kits anti-pollution sur site pour pallier tout écoulement accidentel de produits dangereux ;

Qu'en phase de chantier, le RIE formule les recommandations suivantes : Les engins de chantier ne peuvent présenter de fuite d'hydrocarbures. Ils sont en bon état et régulièrement vérifiés, les opérations d'entretien ou de ravitaillement des engins à moteur sont réalisées de manière à éviter tout épandage accidentel de liquide et son infiltration dans le sol ; seuls les produits nécessaires à l'exécution du chantier peuvent s'y trouver. Les produits présentant des risques pour la qualité de la nappe (carburants, lubrifiants,...) sont soit stockés dans des réservoirs placés dans des cuvettes de rétention étanches, de capacité au moins égale à la capacité totale des réservoirs contenus dans chaque cuvette, soit contenus dans des fûts ou récipients entreposés sur une aire étanche et équipée de manière à garantir l'absence de tout rejet en cas de fuite ;

Que le RIE recommande que toute fuite accidentelle constatée sur le sol du site soit, en outre, être immédiatement signalée à Vivaqua, afin de protéger les eaux souterraines potabilisables ;

Que ces recommandations ne relèvent pas du degré de détail du PRAS ; qu'il en sera tenu compte dans le cadre des demandes de permis et de leur mise en œuvre ; que le système de drainage et de temporisation des eaux de ruissellement sera mis en place concomitamment à l'imperméabilisation du parking ;

6.7.16. Incidences et énergie

Considérant que des réclamants relèvent que le projet a pour conséquence de substituer une zone zéro énergie (la forêt) par une zone induisant une forte consommation d'énergies néfastes, directes (éclairages, sécurisation et entretiens d'un parking) et indirectes (carburant fossile, électricité et batteries VE, etc.) ;

Qu'ils soutiennent qu'une offre de parking accentue les déplacements isolés dans des moyens de locomotion polluants et énergivores au détriment des moyens collectivisés offrant un rapport Energie par Km déplacés considérablement plus avantageux ;

Considérant que le Gouvernement rappelle que la nouvelle zone d'équipements est déjà utilisée comme parking en situation de fait, et que son emprise n'implique pas de réduction du massif forestier ;

Que le RIE relève que la variante 1 retenue induira le maintien des consommations énergétiques existantes liées à l'éclairage extérieur du parking au moyen de lampes LED, qui constitue le seul poste de consommation d'énergie de la zone de parking ; que l'emprise de la nouvelle zone d'équipements a été déterminée sur la base de la variante 1 qui favorise le report modal au regard du besoin global en stationnement existant dans la zone, tout en répondant aux objectifs d'accueil du public poursuivis par le PRDD et le plan de gestion de la forêt de Soignes ;

Qu'à nouveau, l'alternative 0.2 visant la fermeture du parking en vue de permettre la réalisation de la zone forestière, supprimerait toute consommation d'énergie ; que néanmoins, cette alternative n'a pas été retenue en tant qu'alternative raisonnablement envisageable au motif qu'elle ne permet pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la forêt de Soignes et du schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, ni de répondre au besoin en stationnement au moyen d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la forêt de Soignes ;

6.7.17. Incidences et environnement sonore

Considérant que des réclamants relèvent que le trafic sur la chaussée de la Hulpe est déjà source de nuisances sonores insupportables ; que la végétation réverbère les nuisances sonores du site de l'hippodrome ; que les activités du site de l'hippodrome, notamment la "Terrasse O2", sont déjà source de nuisances sonores (bruit, musique) pour les riverains, les promeneurs et la faune de jour comme de nuit ;

Dat reclamanten vragen hebben bij de geluidsimpact van de werkzaamheden en het extra verkeer, en bij de voorgestelde oplossingen om de omwonenden schadeloos te stellen;

Dat reclamanten vragen om een verbod op avond- en nachtactiviteiten op de site van de hippodroom, op grond van het feit dat die geluids- en lichthinder voor de omwonenden en de fauna met zich meebrengen;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat in het MER wordt opgemerkt dat bij de gekozen variant 1 de geluidsoverlast van voertuigen die de in de praktijk bestaande parking op- en afrijden behouden blijft ten aanzien van de nabije omwonenden, met name de bewoners van het huizenblok gevormd door de Terhulpssteenweg, de Colombialaan en de Franklin Rooseveltlaan; dat de mogelijke overlast als gevolg van de heraanleg van de parking de omgeving van de site niet significant zal beïnvloeden, gezien de stedelijke context waarin het gebied is gelegen en de aanwezigheid van belangrijke verkeersassen in de nabijheid; dat de heraanleg van de parking en de vervanging van het huidige grindoppervlak het mogelijk maken deze overlast te verminderen;

Dat alternatief 0.2, gericht op het sluiten van de parking om de aanleg van het bosgebied mogelijk te maken, alle geluidshinder verbonden aan de parking zou elimineren; dat dit alternatief toch niet is gekozen als redelijkerwijs denkbaar alternatief, omdat daarmee niet kan worden voldaan aan de doelstellingen van het beheersplan voor het Zoniënwoud en het structuurplan voor het Zoniënwoud met betrekking tot de ontvangst van het publiek, noch aan de parkeerbehoefte door middel van een aan de ingang van het Zoniënwoud aangelegde parking;

Dat in het MER wordt aanbevolen te voorzien in toegangswegen met een gladde bedekking, die uit een oogpunt van geluidshinder minder belastend is dan plaveisel; dat in de passende studie als verzachtende maatregel ter beperking van de geluidshinder wordt aanbevolen de parking te sluiten buiten de openingstijden van de geplande activiteiten op de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde of de perioden waarin het woud wordt bezocht; personeel ter beschikking te stellen om te zorgen voor een goede bezetting van het terrein 's avonds wanneer er evenementen worden georganiseerd op de voormalige hippodroom van Ukkel-Bosvoorde; te voorzien in communicatie (borden, berichten op de website, enz.) voor de verschillende bezoekers van de site om hen te wijzen op de aanwezigheid van het Natura 2000-gebied aan de rand van de parking; dat bepaalde aanbevelingen worden geformuleerd ten aanzien van de bezoekers (claxonneerverbod, enz.); dat deze aanbevelingen niet onder de graad van gedetailleerdheid van het GBP vallen, maar dat er rekening mee zal worden gehouden in het kader van de vergunningsaanvragen en de uitvoering ervan;

Dat deze gedeeltelijke wijziging van het GBP voor het overige geen betrekking heeft op de rest van de site van de hippodroom of op de Terhulpssteenweg; dat de erdoor teweeggebrachte geluidshinder niet binnen het toepassingsgebied valt;

6.7.18. Effecten en lichtvervuiling

Overwegende dat reclamanten vragen om een denkoefening die vergelijkbaar is met die van het Rood Klooster, de andere Brusselse toegangspoort tot het Zoniënwoud, wat betreft de verlichting (vermindering van de verlichting, lichttemperatuur die gunstig is voor de fauna in de buurt, enz.);

Dat de Regering erop wijst dat in het MER wordt aanbevolen dat de geïnstalleerde buitenverlichting geen schade mag toebrengen aan habitats en soorten van communautair belang; dat daartoe moet worden gewaarborgd dat de lichtbundels van de buitenverlichting niet op de hemel of de SBZ worden gericht en dat zij zich op een zo laag mogelijke hoogte bevinden; dat de lampen worden voorzien van reflectoren om de lichtbundel op het te verlichten gebied te richten; dat de buitenverlichting (aantal lichtpunten, vermogen, enz.) wordt aangepast aan en beperkt tot het beoogde gebruik, dat geen verlichting wordt aangebracht langs de bosrand; dat de buitenverlichting wordt geregeld door een systeem dat ervoor zorgt dat ze alleen brandt gedurende de periode waarin de parking bezet is; dat het licht van de buitenverlichting, indien mogelijk, bestaat uit lange golflengten (tussen 560 en 700 nm; amberkleurig tot rood), dat de verlichting dus niet wit is (het hele spectrum bestrijkend) en geen violette, blauwe, groene of gele tinten heeft;

Dat in het MER wordt aanbevolen om langs de grens met het Natura 2000-gebied een visueel scherm aan te brengen om te voorkomen dat koplampen van auto's dit gebied verlichten, en dat dit scherm de doorgang van landdieren mogelijk moet maken;

Dat in het geval van een installatie van buitenverlichting tijdens de bouwwerkzaamheden, om de habitats en soorten van communautair belang niet aan te tasten, moet worden gewaarborgd dat de lichtbundels van de buitenverlichting niet op de hemel of de SBZ worden

Que des réclamants s'interrogent sur les incidences sonores dues aux travaux et au trafic supplémentaire, sur les solutions projetées pour dédommager les riverains ;

Que des réclamants demandent d'interdire les activités en soirée et de nuit sur le site de l'hippodrome, au motif qu'elles impliquent de nuisances sonores et lumineuses pour les riverains et la faune ;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE relève que la variante 1 retenue maintient les nuisances sonores générées par les véhicules entrant et sortant du parking existant dans les faits vis-à-vis des riverains proches, soit les riverains localisés dans l'îlot formé par la Chaussée de la Hulpe, l'avenue de la Colombie et l'avenue Franklin Roosevelt ; que toutefois les nuisances potentiellement occasionnées par le réaménagement du parking n'influenceront pas de manière significative l'environnement du site au vu du contexte urbain dans lequel s'insère la zone et la présence d'axes de circulation importants à proximité ; que le réaménagement du parking et le remplacement du revêtement actuel en gravier permettront de réduire ces nuisances ;

Que l'alternative 0.2 visant la fermeture du parking en vue de permettre la réalisation de la zone forestière, supprimerait toutes nuisances sonores afférentes au parking ; que cette alternative n'a cependant pas été retenue en tant qu'alternative raisonnablement envisageable au motif qu'elle ne permet pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la forêt de Soignes et du schéma de structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public, ni de répondre au besoin en stationnement au moyen d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la forêt de Soignes ;

Que le RIE recommande de prévoir des voiries d'accès réalisées en revêtement lisse, moins impactant qu'un pavement d'un point de vue sonore ; que l'étude appropriée préconise, à titre de mesure d'atténuation afin de limiter les nuisances sonores, de prévoir la fermeture du parking en dehors des périodes d'ouvertures des activités prévues au sein de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort ou des périodes de fréquentation de la forêt ; de prévoir du personnel veillant à la bonne occupation des lieux en soirée lors d'organisation d'événements au sein de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort ; de mettre en place une communication (panneaux, avis sur le site internet, etc.) vers les différents visiteurs du Site afin de signaler la présence de la zone Natura 2000 en bordure du parking ; que certaines recommandations soient formulées à leur égard (interdiction de klaxonner, etc.) ; que ces recommandations ne relèvent pas du degré de détail du PRAS mais qu'il en sera tenu compte dans le cadre des demandes de permis et de leur mise en œuvre ;

Que pour le surplus, la présente modification partielle du PRAS ne porte pas sur le reste du site de l'hippodrome ni la chaussée de la Hulpe ; que les nuisances sonores générées par ceux-ci ne relèvent pas de son objet ;

6.7.18. Incidences et pollution lumineuse

Considérant que des réclamants demandent d'avoir une réflexion similaire à celle du Rouge Cloître, l'autre porte d'entrée de la forêt de Soignes bruxelloise, en termes d'éclairage (réduction de l'éclairage, température de lumière propice à la faune environnante, etc.) ;

Que le Gouvernement indique le RIE recommande que l'éclairage extérieur mis en place ne nuise pas aux habitats et espèces d'intérêt communautaire ; que pour ce faire, il sera nécessaire de s'assurer que les faisceaux lumineux des éclairages extérieurs ne soient pas dirigés vers le ciel ou la ZSC et qu'ils soient à une hauteur la plus faible possible, que les lampes seront munies de réflecteurs afin de diriger le faisceau de lumière vers la zone à éclairer ; que l'éclairage extérieur (nombre de points lumineux, puissance, etc.) soit adapté et se limite à l'usage recherché, qu'aucun éclairage ne sera prévu le long de la lisière forestière ; que l'éclairage extérieur soit asservi à un système assurant que ce dernier ne fonctionne que pendant la période d'occupation du parking ; que la lumière de l'éclairage extérieur soit si possible composée de longues longueurs d'onde (entre 560 et 700 nm ; couleur sombre à rouge), que les éclairages ne seront donc pas de couleur blanche (retenant l'ensemble du spectre) ou de tons violet, bleu, vert ou jaune ;

Que le RIE recommande de prévoir un écran visuel le long de la limite avec la zone Natura 2000 afin d'empêcher les phares de voitures d'éclairer cette zone, que cet écran devra permettre le passage de la faune terrestre ;

Qu'en cas d'installation d'un éclairage extérieur pendant la phase de chantier, afin de ne pas nuire aux habitats et espèces d'intérêt communautaire, il sera nécessaire de s'assurer que les faisceaux lumineux des éclairages extérieurs ne soient pas dirigés vers le ciel ou

gericht en dat zij zich op een zo laag mogelijke hoogte bevinden; dat de lampen worden voorzien van reflectoren om de lichtbundel op het te verlichten gebied te richten; dat de buitenverlichting (aantal lichtpunten, vermogen, enz.) wordt aangepast aan en beperkt tot het beoogde gebruik;

Dat deze aanbevelingen, waarvan sommige voortvloeien uit de verzachtende maatregelen die zijn geformuleerd na afloop van de passende effectenbeoordeling, niet vallen onder de graad van gedetailleerdheid van het GBP; dat er rekening mee zal worden gehouden in het kader van vergunningsaanvragen en de uitvoering ervan;

6.8. Aanbevelingen van het MER

Overwegende dat reclamanten vragen dat alle aanbevelingen van het MER in acht worden genomen; dat de gemeente Ukkel vraagt dat de maatregelen om de gevolgen van het project te verzachten, tot op de letter worden nageleefd;

Dat reclamanten menen dat de verzachtende maatregelen in de praktijk niet zullen voldoen;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat de aanbevelingen van het MER die binnen het detailniveau van het GBP vallen, in de onderhavige gedeeltelijke wijziging zijn verwerkt; dat met de overige aanbevelingen rekening zal moeten worden gehouden bij de uitwerking van het project voor de heraanleg van de parking, in het stadium van de vergunningaanvragen en de uitvoering daarvan;

Dat de verzachtende maatregelen zijn geformuleerd na een passende beoordeling van de gevolgen van het project voor het Natura 2000-gebied in relatie tot de instandhoudingsdoelstellingen ervan;

Dat de reclamanten niet specificeren op welke manier de verzachtende maatregelen onbevredigend zouden zijn; dat een follow-up van de gevolgen van de gedeeltelijke wijziging van het GBP zal worden uitgevoerd om met name in een vroeg stadium de onvoorziene negatieve gevolgen en de eventueel te nemen corrigerende maatregelen vast te stellen;

6.9. Participatieproces

Overwegende dat reclamanten de technische aard van het project en de omvang van de aan het openbaar onderzoek voorgelegde documenten bekritisieren als zijnde nadelig voor de participatieve democratie;

Overwegende dat de Regering aangeeft dat de documenten die aan het openbaar onderzoek worden onderworpen, worden bepaald door artikelen 25, § 4 en 27 van het BWRO; dat het MER vergezeld gaat van een niet-technische samenvatting van 48 pagina's die tot doel heeft de inhoud van het MER op een 'niet-technische' en toegankelijke manier voor te stellen; dat bij de voorlegging van het project aan een openbaar onderzoek technische informatie en uitleg kon worden verkregen bij de betrokken gemeentebesturen;

7. Herstel van akte

Overwegende dat in zijn arrest nr. 261.217 van 25 oktober 2024 de Raad van State het de Regering verwijt dat zij in het regelgevend kader geen normen heeft vastgesteld om ervoor te zorgen dat de relevante aanbevelingen van het MER inzake mobiliteit effectief worden geïntegreerd in toekomstige projecten, waardoor het beheer van dit probleem volledig wordt overgelaten aan de vergunningverlenende autoriteiten; Door deze beoordeling geeft de Raad van State aan dat het detailniveau bedoeld in artikel 24 van het BWRO niet verhindert dat de nodige garanties reeds op planniveau worden geboden om ervoor te zorgen dat de aanbevelingen en maatregelen van het MER met betrekking tot het ontwerp en het beheer van parkeerfaciliteiten effectief worden uitgevoerd bij de vergunningsaanvragen en de uitvoering ervan.

Overwegende dat het MER de parkeerbehoeften beoordeelt op basis van gegevens uit de MEB van 2017, waarin wordt geconcludeerd dat, voor de activiteiten die plaatsvinden op de locatie van de voormalige renbaan van Ukkel-Boitsfort: "Wil de parking groot genoeg zijn om het Droh!me-project zelfvoorzienend te maken op het gebied van parkeren tijdens perioden van hoge bezoekersfrequentie bij normale exploitatie, dan moet worden voorzien in ongeveer 419 parkeerplaatsen. Met de geplande activiteiten (lees: aangepaste exploitatie) op de voormalige renbaan nadert of overschrijdt de parkeerbehoefte de 1.000 plaatsen." (MER, p. 143); Wat betreft de parkeerbehoefte van bezoekers van het Zoniënwoud, schat het MER deze op 50 parkeerplaatsen; daarnaast verduidelijkt het MER dat, bij een ongewijzigd mobiliteitsbeleid, de totale parkeer capaciteit voor zowel de activiteiten op de locatie als de bezoekers van het Zoniënwoud moet worden voorzien op 470 plaatsen;

Overwegende dat, volgens het MER, het theoretisch mogelijk is om ongeveer 288 tot 360 plaatsen in te richten in de zone die is gekozen voor variant 1;

la ZSC et qu'ils soient à une hauteur la plus faible possible, que les lampes seront munies de réflecteurs afin de diriger le faisceau de lumière vers la zone à éclairer; que l'éclairage extérieur (nombre de points lumineux, puissance, etc.) soit adapté et se limite à l'usage recherché;

Que ces recommandations, dont certaines sont issues des mesures d'atténuation formulées au terme de l'évaluation appropriée des incidences, ne relèvent pas du degré de détail du PRAS; qu'il en sera tenu compte dans le cadre des demandes de permis et de leur mise en œuvre;

6.8. Recommandations du RIE

Considérant que des réclamants demandent que l'ensemble des recommandations du RIE soient respectées; que la commune d'Uccle demande que les mesures d'atténuation des impacts du projet soient respectées à la lettre;

Que des réclamants estiment que les mesures d'atténuation ne seront pas satisfaisantes dans les faits;

Considérant que le Gouvernement indique que les recommandations du RIE qui relèvent du degré de détail du PRAS ont été intégrées dans la présente modification partielle; que les autres recommandations devront être prises en considération dans l'élaboration du projet de réaménagement du parking, au stade des demandes de permis et de leur mise en œuvre;

Que les mesures d'atténuation ont été formulées au terme de l'évaluation appropriée des incidences du projet sur la zone Natura 2000, au regard de ses objectifs de conservation;

Que les réclamants ne précisent pas en quoi les mesures d'atténuation ne seraient pas satisfaisantes; qu'un suivi des incidences de la modification partielle du PRAS sera mis en œuvre afin d'identifier notamment à un stade précoce les impacts négatifs imprévus et les éventuelles mesures correctrices à engager;

6.9. Processus de participation

Considérant que des réclamants critiquent la technicité du projet et l'ampleur des documents soumis à enquête publique, au motif qu'ils nuisent à la démocratie participative;

Considérant que le Gouvernement indique que les documents soumis à enquête publique sont déterminés par l'article 25, § 4 et 27 du CoBAT; que le RIE est accompagné d'un résumé non technique de 48 pages ayant pour but présenter de manière « non technique » et accessible le contenu du RIE; que lors de la mise à enquête publique du projet, des renseignements et explications techniques pouvaient être obtenus auprès des administrations communales concernées;

7. Réfection de l'acte

Considérant que dans son arrêt n°261.217 du 25 octobre 2024, le Conseil d'Etat reproche au Gouvernement de ne pas fixer dans le cadre réglementaire des normes permettant de s'assurer que les recommandations pertinentes du RIE en matière de mobilité seront effectivement intégrées dans les futurs projets, reportant la gestion de ce problème aux seules autorités délivrantes; Que par cette appréciation, le Conseil d'Etat indique que le niveau de détail visé à l'article 24 du COBAT n'empêche pas que les garanties nécessaires soient déjà fournies au niveau du plan pour assurer que les recommandations et les mesures du RIE relatives à la conception et à la gestion du parking soient effectivement réalisées et mises en œuvre au stade des demandes de permis et de leur mise en œuvre.

Considérant que le RIE estime les besoins en stationnement sur la base des données de l'EIE de 2017, de laquelle il conclut que, pour les activités qui se dérouleront au droit du site de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort, « Si le parking doit être suffisamment dimensionné afin que le projet Droh!me soit auto-suffisant en matière de stationnement lors des périodes de haute fréquentation en « fonctionnement normal », il est nécessaire de prévoir l'aménagement de l'ordre de 419 emplacements de stationnement. En « fonctionnement adapté » des activités prévues au sein de l'ancien hippodrome, le besoin en stationnement approche ou dépasse les 1.000 emplacements » (RIE, p. 140); que s'agissant du besoin en stationnement des visiteurs de la forêt de Soignes, le RIE l'estime à 50 emplacements; que le RIE précise ensuite que, à politique de mobilité inchangée, l'offre en stationnement à prévoir pour les besoins combinés des activités sur le site et de la fréquentation de la forêt de Soignes, est donc de 470 emplacements;

Considérant que, selon le RIE, il est possible d'aménager théoriquement de l'ordre de maximum 288 à 360 emplacements dans la zone retenue pour la variante 1;

Overwegende dat het MER daarom aangeeft dat: "Bij gebrek aan een beheeroplossing zal men naar verwacht nog steeds parkeren op straat, met name op dagen waarop het Zoniënwoud druk wordt gebruikt, in combinatie met de activiteiten die plaatsvinden aan de voormalige renbaan of tijdens de "aangepaste exploitatie" ervan." (MER, p. 168);

Overwegende dat het MER verduidelijkt dat het verschuiven van parkeren naar de openbare weg alleen zal plaatsvinden bij een ongewijzigd mobiliteitsbeleid en dat dit kan worden beheerd met passende beheersmaatregelen;

Overwegende dat sinds het MER van 2022 en het geval is sinds de MEB van 2017 met betrekking tot het Drohme-project, is het project geëvolueerd qua geplande activiteiten, met name om redenen van aanpasbaarheid en haalbaarheid; dat bepaalde activiteiten zijn geschrapt (zoals een speeltuin en specifieke sportactiviteiten zoals het klimparcours); dat de overgebleven activiteiten zich in de huidige en toekomstige situatie richten op duurzamere functies die beter geïntegreerd zijn in de directe omgeving, zoals golf (baan en oefenterrein), HORECA-activiteiten (brasserie Pesage en terras), activiteiten gerelateerd aan het Zoniënwoud (wandelingen op de renbaan) en beperkte commerciële functies (in de grote en kleine tribunes);

Overwegende bovendien dat, zoals hierboven vermeld, de evolutie van de modale verschuiving in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een realiteit is (zie de evolutie van de modale verschuiving in het MER, p. 66 en hierboven); Overwegende dat het daarom waarschijnlijk is dat, als er sprake is van een verschuiving van parkeren, de omvang daarvan kleiner zal zijn dan het maximum dat in het MER wordt genoemd;

Overwegende dat, onafhankelijk van deze overwegingen, de milieuvergunningen die voor de site zijn afgegeven voorwaarden hebben vastgesteld om occasionele activiteiten te beheren en "aangepaste exploitatie" van de site te voorkomen; dat, bijvoorbeeld, de milieuvergunning van klasse 2 (referentie IPE/2/2022/1841980) die op 16 maart 2023 door het Milieucollege is verleend en op 18 juli 2023 is bevestigd, voorschrijft dat "om problemen met parkeren op de openbare weg te vermijden bij occasionele activiteiten, Leefmilieu Brussel in de bestreden milieuvergunning bepaalt dat elke occasionele en tijdelijke activiteit op de site alleen kan worden georganiseerd als aan twee cumulatieve voorwaarden wordt voldaan, waaronder een 'specifieke mobiliteitsanalyse die leidt tot de opstelling van een aangepast mobiliteitsplan, dat één maand voor de activiteit aan Leefmilieu Brussel en de gemeente Ukkel wordt voorgelegd'" (artikel 4, voorwaarde C.4, punt 4 "Monitoring van occasionele en tijdelijke activiteiten"). Deze voorwaarden zijn relevant en passend";

Overwegende dat deze vergunning meer specifiek vereist dat elke activiteit in de evenementenzone met meer dan 250 bezoekers "onderworpen moet zijn aan een specifieke mobiliteitsanalyse, die leidt tot de opstelling van een aangepast mobiliteitsplan dat één maand vóór de activiteit aan Leefmilieu Brussel en de gemeente Ukkel wordt voorgelegd"; dat deze voorwaarde het mogelijk maakt om de impact van activiteiten die een aanzienlijke overschrijding van de interne parkeer capaciteit van de site veroorzaken, adequaat te beheren; dat dit beheersmechanisme al was opgenomen in de eerste milieuvergunningen voor het project en dat dit soort maatregelen ook kan worden voortgezet in toekomstige stedenbouwkundige en milieuvergunningen; dat dit het mogelijk maakt om het gebruik van de parkeeropportuniteit, met name in "aangepaste exploitatie", te "kaderen" door het functioneren ervan afhankelijk te maken van het nemen van alle noodzakelijke maatregelen om de verschuiving van parkeeroverlast naar de openbare weg of de impact op het lokale verkeer te beperken; dat dergelijke maatregelen, om hun doelen te bereiken, niet beperkt blijven tot de aanbevelingen van het MER, maar, indien nodig, verder kunnen gaan, bijvoorbeeld door het opleggen van gecombineerde tickets (toegang tot een evenement en openbaar vervoer) om de modale verschuiving te stimuleren, het beperken van de toegang tot de parkeeropportuniteit tot voertuigen met minimaal drie inzittenden om carpooling te bevorderen of het verplicht gebruik van gedeelde parkeervoorzieningen langs openbaarvervoerslijnen, eventueel aangevuld met een pendelsysteem.

Overwegende dat het MER aangeeft dat "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." (MER, pagina 163.)

Overwegende dat in zijn arrest nr. 261.217 van 25 oktober 2024 de Raad van State de regering verwijt dat zij er niet in slaagt om binnen het regelgevend kader normen vast te stellen die ervoor zorgen dat de relevante aanbevelingen van het MER inzake mobiliteit daadwerkelijk in toekomstige projecten worden geïntegreerd, waardoor het beheer van dit probleem volledig wordt overgelaten aan de vergunningverlenende autoriteiten; Overwegende dat de Raad van State met deze

Considérant que le RIE indique par conséquent que "à défaut de solution de gestion, un report en stationnement en voirie sera toutefois toujours attendu notamment les jours de haute fréquentation de la Forêt de Soignes combinés à une haute fréquentation des activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome ou lors du « fonctionnement adapté » de ce dernier" (p.158) ; ;

Considérant que le RIE précise que le report de stationnement en voirie n'aura lieu qu'à politique de mobilité inchangée et qu'il peut être géré moyennant des solutions de gestion adéquates ;

Considérant que comme cela est indiqué dans le RIE de 2022, depuis l'EIE de 2017 relative au projet Drohme et, le projet a évolué en termes d'activités prévues, notamment pour des raisons d'adaptabilité et de faisabilité ; que certaines activités ont été supprimées (plaine de jeux, activités sportives spécifiques comme l'acrobranche) ; que dans sa situation actuelle et future les activités maintenues se concentrent sur des fonctions plus pérennes et mieux intégrées dans l'environnement immédiat, telles que le golf (parcours et practice), les activités HORECA (brasserie Pesage et terrasse), les activités liées à la Forêt de Soignes (promenade sur l'anneau), et des fonctions commerciales limitées (dans la grande tribune et la petite tribune);

Considérant en outre que, comme indiqué ci-dessus, l'évolution des parts modales en Région de Bruxelles-Capitale est une réalité (voir l'évolution des parts modales reprise dans le RIE, p. 64 et ci-dessus) ; qu'il est donc probable que si report de stationnement il y a, son ampleur sera moindre que le maximum évoqué par le RIE ;

Considérant que, abstraction faite de cette probabilité, les permis d'environnement qui ont été délivrés sur le site ont établi des conditions d'exploiter visant les activités occasionnelles afin d'éviter une sur-fréquentation du site en mode de « fonctionnement adapté » ; qu'à titre d'exemple, l'on peut citer le permis d'environnement délivré par le Collège d'Environnement de classe 2 (référéncé IPE/2/2022/1841980) délivré le 16 mars 2023 et confirmé par le Collège d'environnement le 18 juillet 2023, qui indique que « Afin de pallier les problèmes de report du stationnement en voirie lorsque des activités occasionnelles seront organisées, Bruxelles Environnement impose dans le permis d'environnement critiqué que toute activité occasionnelle et temporaire prévue sur le site ne pourra être organisée qu'à condition de respecter deux conditions cumulatives dont celle d'avoir « fait l'objet d'une analyse spécifique de la mobilité, découlant sur l'établissement d'un Plan de Mobilité adapté, transmis à BE et à la commune d'Uccle un mois avant l'activité » (article 4, condition C.4, point 4 « Monitoring des activités occasionnelles et temporaires »). Ces conditions sont pertinentes et adaptées. » ;

Considérant plus précisément que ce permis impose que toute activité prévue dans le pôle événementiel au-delà d'une fréquentation de 250 personnes doit « avoir fait l'objet d'une analyse spécifique de la mobilité, découlant sur l'établissement d'un Plan de Mobilité adapté transmis à Bruxelles-Environnement et à la commune d'Uccle un mois avant l'activité » ; que cette condition permet de gérer adéquatement les impacts des activités qui entraîneraient un dépassement important de la capacité de stationnement interne au site ; que ce mécanisme de gestion était déjà implémenté dans les premiers permis d'environnement délivré pour le projet; que ce type de mesure de gestion pourra dès lors continuer à être implémenté dans les futures autorisations urbanistiques et environnementales ; Que ceci permet de « cadrer » le parking en particulier en mode de « fonctionnement adapté », en subordonnant son fonctionnement à la prise de toute mesure nécessaire pour limiter le report en voirie ou l'impact sur la circulation locale ; de telles mesures, pour atteindre ces objectifs, ne se limiteront pas aux seules recommandations de RIE, mais peuvent aller jusqu'à inclure, suivant les nécessités, par exemple l'imposition de tickets combinés (accès à l'événement et transport en commun) pour inciter au report modal, la limitation de l'accès au parking aux seuls véhicules transportant 3 personnes au moins pour inciter au co-voiturage ou encore imposer le recours à des parkings partagés situés le long des lignes de transport en commun, avec, au besoin, la mise en place d'un système de navette.

Considérant que le RIE précise que « le parking ne constitue pas en soi une activité susceptible d'engendrer de la circulation. Le parking est une structure d'accueil pour les usagers du site et les visiteurs de la Forêt de Soignes. Ce sont donc ces activités et la Forêt de Soignes qui sont les éléments générateurs du trafic » (RIE, p.158) ;

Considérant que dans son arrêt n°261.217 du 25 octobre 2024, le Conseil d'Etat reproche au Gouvernement de ne pas fixer dans le cadre réglementaire des normes permettant de s'assurer que les recommandations pertinentes du RIE en matière de mobilité seront effectivement intégrées dans les futurs projets, reportant la gestion de ce problème aux seules autorités délivrantes; Que par cette appréciation, le Conseil d'Etat indique que le niveau de détail visé à l'article 24 du COBAT

beoordeling aangeeft dat het detailniveau bedoeld in artikel 24 van het BWRO niet verhindert dat de nodige garanties reeds op planniveau worden geboden om ervoor te zorgen dat de aanbevelingen en maatregelen van het MER met betrekking tot het ontwerp en beheer van parkeervoorzieningen effectief worden gerealiseerd en toegepast tijdens de vergunningsaanvragen en de uitvoering ervan.

Overwegende dat concrete beheersoplossingen dus niet op planniveau kunnen worden vastgesteld, des te meer omdat deze oplossingen in de loop van de tijd kunnen evolueren en moeten worden aangepast aan de gebruikswijze van de parkeervoorziening (bij normaal gebruik met variaties in bezoekersaantallen of bij aangepast gebruik), maar dat deze eerder moeten worden bepaald in het kader van de vergunningen voor de activiteiten die de verkeer genererende factoren zijn;

Overwegende dat, om het feit te verzoenen dat de schaal van het GBP het niet mogelijk maakt om precieze, concrete en flexibele maatregelen te voorzien met de noodzaak om niet volledige vrijheid aan de vergunningverlenende autoriteiten te laten gezien de realiteit van de beheersen impacten, het na het vernietigingsarrest passend lijkt om het gebruik van de parkeergelegenheid afhankelijk te stellen van het naleven van te bereiken kwalitatieve doelstellingen, waarbij het aan de vergunningverlenende autoriteiten is om de precieze en noodzakelijke maatregelen vast te stellen en op te leggen om deze te bereiken en deze aan te passen aan de gebruikswijze (normaal of aangepast) en het verwachte bezoekersaantal;

Overwegende dat de integratie van deze doelstellingen in de voorschriften van het GBP het mogelijk maakt om de noodzaak van een kader voor de geïdentificeerde problematieken te verzoenen met de beperkingen van de schaal van het GBP; dat deze integratie een anticiperende aanpak van de impacten waarborgt zonder in detail te treden over de uitvoeringsmaatregelen die niet tot het doel van een gewestelijk plan behoren.

Overwegende dat deze benadering aansluit bij de bestaande voorschriften in het GBP, die duidelijke doelstellingen vaststellen, terwijl de concrete uitvoering ervan wordt overgelaten aan de beoordeling van de vergunningverlenende autoriteiten, zoals blijkt uit de voorschriften 0.6, 22 en 24;

Overwegende dat daarom de nieuwe bepaling 8.5 wordt aangevuld met de volgende paragraaf:

“De aanleg en het gebruik van de openluchtparkeerplaats en de activiteiten op de site mogen alleen worden toegestaan als deze gepaard gaan met alle noodzakelijke maatregelen om het risico van parkeerverlast op de openbare weg en verkeershinder op lokaal niveau te beperken.”

Overwegende dat deze paragraaf ervoor zorgt dat de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het verlenen van vergunningen, evenals de exploitanten van de site, niet alleen de noodzakelijke maatregelen integreren die door het MER zijn geïdentificeerd (bijvoorbeeld het waarborgen van veiligheid van voetgangers en fietsers in het parkeergebied door hun routes te scheiden van de toegang tot het parkeerterrein; het minimaliseren van filevorming op de Terhulpsesteenweg (bijvoorbeeld door middel van een bufferzone vóór de slagbomen); voorzien van een evenwichtige parkeertariefstructuur, onder meer op basis van de tarieven (die zijn vastgesteld in het Gewestelijk Plan voor Parkeerbeleid); het zorgen voor een evenwicht tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen, onder andere door mobiliteitsplannen en mobiliteitsenquêtes bij gebruikers, waarmee de situatie kan worden geëvalueerd en aangepast), maar ook alle andere noodzakelijke maatregelen voor dit doel, met name in de modus van “aangepaste exploitatie”, zoals in het hierboven genoemde voorbeeld van vergunning IPE/2/2022/1841980 van 16 maart 2023; dat deze maatregelen, aangepast aan de geplande activiteiten en de exacte toegestane capaciteit van de parkeervoorziening, kunnen worden gemoduleerd om de mobiliteit zowel bij normaal als aangepast gebruik te beheren; dat in de praktijk, als de exploitant niet in staat is om maatregelen voor te stellen waarmee de doelstellingen kunnen worden bereikt, met name in de modus van “aangepaste exploitatie” voor een specifiek evenement, hij de vereiste vergunningen niet zal verkrijgen;

Overwegende dat deze aanpak een evenwichtige en duurzame beheersing van de mobiliteits- en parkeerimpact waarborgt, in overeenstemming met de stedenbouwkundige en milieubeperkingen van de site en de omgeving;

Overwegende dat de toevoeging van deze paragraaf past binnen artikel 26 van het BWRO, dat bepaalt dat, na advies van de GOC en na kennisgeving van de resultaten van het openbaar onderzoek en de ontvangende adviezen, de regering het plan kan wijzigen; dat deze wijziging gering is en waarschijnlijk geen significante milieueffecten heeft, aangezien het specifiek bedoeld is om in de regelgeving te waarborgen dat de aanbevelingen en aandachtspunten uit het MER worden geïntegreerd in de vergunningverleningsfase; dat het bovendien tegemoetkomt aan de bezwaren die zich zorgen maken over mobiliteits- en parkeerproblemen;

n'empêche pas que les garanties nécessaires soient déjà fournies au niveau du plan pour assurer que les recommandations et les mesures du RIE relatives à la conception et à la gestion du parking soient effectivement réalisées et appliquées au stade des demandes de permis et de leur mise en œuvre.

Considérant que ce n'est donc pas au stade du plan que les solutions concrètes de gestion peuvent être décidées, d'autant que ces solutions peuvent être évolutives dans le temps et doivent être adaptées en fonction du mode de fonctionnement du parking (en fonctionnement normal avec ses variantes de fréquentation ou en fonctionnement adapté), mais bien dans le cadre des autorisations relatives aux activités qui sont les éléments générateurs de trafic;

Considérant que pour concilier le fait que l'échelle du PRAS ne permet pas de prévoir des mesures précises, concrètes et évolutives, avec la nécessité de ne pas laisser toute liberté aux autorités délivrantes au vu de la réalité des incidences à appréhender, il semble opportun, à la suite de l'arrêt d'annulation, de subordonner l'usage du parking au respect d'objectifs qualitatifs à atteindre, à charge pour les autorités délivrantes de fixer et imposer les mesures précises et nécessaires pour les atteindre et les adapter en fonction du mode de fonctionnement (normal ou adapté) et du taux de fréquentation attendu;

Considérant que l'intégration de ces objectifs dans les prescriptions du PRAS permet de concilier la nécessité d'un encadrement des problématiques identifiées avec les limites propres à l'échelle du PRAS; que cette intégration garantit une gestion anticipative des impacts, sans pour autant entrer dans le détail des mesures de mise en œuvre qui ne relèveraient pas de l'objet d'un plan régional;

Considérant que cette approche s'inscrit dans la continuité des prescriptions existantes dans le PRAS, qui établissent des objectifs clairs, tout en laissant leur mise en œuvre concrète à l'appréciation des autorités délivrantes, comme en témoignent les prescriptions 0.6, 22 et 24;

Considérant que par conséquent, la nouvelle prescription 8.5 est complétée par le paragraphe suivant:

L'aménagement et l'usage du parking à ciel ouvert et des activités sur le site ne peuvent être autorisés que s'ils sont accompagnés de toutes les mesures nécessaires pour limiter le risque de report de stationnement en voirie et d'embarras de la circulation au niveau local.»

Considérant que ce paragraphe garantit que les autorités en charge de la délivrance des autorisations mais aussi les exploitants du site, intégreront non seulement les mesures nécessaires identifiées par le RIE (Veiller à la sécurité des piétons et cyclistes dans le parking, par exemple en séparant leur cheminement de l'accès au parking; Minimiser les remontées de files dans la chaussée de la Hulpe (par exemple, si l'accès au parking est contrôlé ou réglementé, au moyen d'une zone tampon avant les barrières); Prévoir au besoin une tarification équilibrée pour le parking (notamment basée sur ceux définis par le Plan Régional de Politiques du Stationnement); s'assurer de l'adéquation entre l'offre et la demande en stationnement, notamment en limitant le report de stationnement en voirie, par exemple au moyen de plans de mobilité et en effectuant des enquêtes de mobilité auprès des usagers permettant d'évaluer et d'adapter la situation) mais également toute autre mesure nécessaire à cet effet en particulier en mode de fonctionnement adapté, comme dans l'exemple cité ci-dessus du permis IPE/2/2022/1841980 du 16 mars 2023; que ces mesures, adaptées en fonction des activités projetées et de la capacité exacte du parking autorisé, pourront être modulées de manière à gérer la mobilité aussi bien en fonctionnement normal qu'en fonctionnement adapté; Qu'en pratique, si l'exploitant n'est pas en mesure de proposer aux autorités délivrantes des mesures de nature à atteindre les objectifs édictés, en particulier en mode de « fonctionnement adapté » pour un événement particulier, il n'obtiendra pas les autorisations requises;

Considérant que cette approche garantit une gestion équilibrée et durable des impacts de mobilité et de stationnement, dans le respect des contraintes urbanistiques et environnementales du site et de ses environs;

Considérant que l'ajout de ce paragraphe s'inscrit dans l'article 26 du COBAT, qui prévoit que, suite à l'avis de la CRD et après avoir pris connaissance des résultats de l'enquête publique et des avis émis, le Gouvernement peut modifier le plan; que cette modification est mineure et n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, puisqu'elle a précisément pour objet d'assurer dans les prescriptions réglementaires que les recommandations et préoccupations du RIE seront intégrées au stade des autorisations; qu'elle répond en outre aux réclamations qui s'inquiétaient de problèmes de mobilité et de stationnement;

Overwegende dat het MER bovendien aanbeveelt aandacht te besteden aan de verbetering van de esthetische kwaliteit van de inrichting en landschappelijke integratie van het parkeergebied, onder andere door middel van beplanting, straatmeubilair, hekken, verkeersborden, enz., evenals de visuele kwaliteit van de bosrand en de bescherming van aanwezige monumentale bomen; dat deze aanbevelingen niet behoren tot het detailniveau van het GBP maar wel worden meegenomen in de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat het MER ook aanbeveelt een bosrand te herstellen door beplanting aan te brengen op de overgang tussen het bos en het parkeerterrein om de structuur en samenstelling van de bosrand te verbeteren en een struikzone onder het bosmantel te ontwikkelen, afhankelijk van de beschikbare ruimte, zoals aanbevolen in de passende beoordeling van de effecten van het project op het Natura 2000-gebied; dat de huidige bodemverdichting en het regelmatig passeren van voertuigen spontane begroeiing verhinderen; dat om dit probleem op te lossen, wordt aanbevolen: - De grenzen van de bosrand fysiek af te bakenen met palen, gevlochten hout of andere materialen om voertuigbewegingen te voorkomen; - De bodem tot een diepte van 10 cm los te maken met een gereedschap zoals een chiselploeg of schop in de verdichte zones om de bodem losser te maken en de ontwikkeling van spontane inheemse begroeiing mogelijk te maken; - De niet-lineaire aard van de bosrand te behouden; - De begroeiing niet te snoeien; - Een bosrand van het type "levende haag" te creëren; - Dat deze inrichting ook helpt om de verlichting van koplampen in de SBZ te beperken tijdens het groeiseizoen; dat struiken en heggen van de bosrand hiervoor op een hoogte van minimaal 1,5 m moeten worden gehouden.

Overwegende dat het MER bevestigt dat het mogelijk is om een kwalitatieve bosrand te recreëren binnen de beschikbare ruimte van het bestaande parkeerterrein, zelfs als het niet mogelijk is om een bosrand met drie afzonderlijke zones in te richten; dat het herinrichten van het parkeerterrein binnen de huidige grenzen noodzakelijk is om de locatie van de renbaan zijn rol als toegangspoort tot het Zoniënwoud te laten vervullen, in lijn met de doelstellingen van het GPDO en het beheerplan voor het Zoniënwoud inzake bezoekersontvangst; dat de passende effectbeoordeling verder aangeeft dat de huidige overgang tussen het bos en het parkeerterrein abrupt is en geen buffer- of struikzone kent, maar alleen een bosmantel (met weinig pionierssoorten); dat uit de beoordeling blijkt dat zelfs een beperkte struikzone onder het bosmantel nieuwe organismen kan herbergen en de structuur van het bos kan verbeteren ten opzichte van de huidige situatie; dat daarom wordt aanbevolen een struikzone in te richten binnen de beschikbare ruimte in de parkeerzone; dat de capaciteit van variant 1 is geraamd op 288 tot 360 plaatsen om rekening te houden met de ruimte die nodig is om de aanbevolen bosrand binnen de parkeerzone in te richten; dat de breedte van de aanbevolen bosrand zal worden beoordeeld en vastgesteld in de vergunningsaanvragen voor de herinrichting van het parkeerterrein;

Overwegende dat het MER ook aanbeveelt om soorten te kiezen die de biodiversiteit bevorderen en de ontwikkeling van een bosrand langs de westelijke grens van de parkeerzone ondersteunen;

Overwegende dat het opnieuw aangewezen is om kwalitatieve doelstellingen te verduidelijken die moeten worden bereikt, waarbij het aan de vergunningverlenende autoriteiten is om de precieze en noodzakelijke maatregelen vast te stellen en op te leggen in het licht van het voorgaande;

Overwegende dat de integratie van deze doelstellingen in de voorschriften van het GBP het mogelijk maakt om de noodzaak van een kader voor de geïdentificeerde problematieken te verzoenen met de beperkingen van de schaal van het GBP; dat deze integratie een anticiperende aanpak van de impacten waarborgt zonder in detail te treden over uitvoeringsmaatregelen die niet tot het doel van een gewestelijk plan behoren;

Overwegende dat de nieuwe bepaling 8.5 daarom kan worden aangevuld met de volgende paragraaf:

"Handelingen en werkzaamheden met betrekking tot de inrichting van de parkeergelegenheid mogen alleen worden toegestaan als deze gepaard gaan met de noodzakelijke maatregelen om de landschappelijke integratie en de ontwikkeling van een kwalitatieve bosrand op ecologisch en milieuvlak te bevorderen."

Considérant que le RIE recommande par ailleurs de porter une attention à l'amélioration de la qualité esthétique des aménagements/intégration paysagère de la zone de parking notamment au travers des plantations, du mobilier urbain, des clôtures, des panneaux de signalisation, etc. qui seront prévus, de la qualité visuelle de la lisière du massif forestier et de la mise en valeur les arbres remarquables présents ; que ces recommandations ne relèvent pas du degré de détail du PRAS mais qu'il en sera tenu compte dans le cadre des demandes de permis ;

Considérant que le RIE recommande également de reconstituer une lisière forestière, en réalisant des plantations au droit de la transition entre la forêt et le parking afin d'améliorer la structure et la composition de la lisière et de développer un cordon arbustif sous le manteau forestier selon l'espace disponible, comme le préconise l'évaluation appropriée des incidences du projet sur la zone Natura 2000 ; qu'actuellement, la compaction du sol et le passage régulier de véhicules empêchent la végétation spontanée de se développer ; qu'afin de résoudre ce problème, il est recommandé de : - Délimiter physiquement les limites de la lisière à l'aide de rondins, ganivelles ou d'autres matériaux afin d'empêcher toute circulation de véhicules ; - Travailler le sol sur 10 cm de profondeur à l'aide d'un outil de type charrue chisel ou sarcluse au droit des zones où le sol est compacté afin de le rendre plus meuble et permettre le développement d'une végétation spontanée indigène ; que le caractère non linéaire de la lisière soit conservé ; que la végétation ne soit pas taillée ; que l'objectif est d'obtenir une végétation en lisière de type « haie vive » ; que cet aménagement participera également à limiter l'éclairage des phares des voitures dans la ZSC en période de végétation ; que les buissons et arbustes de la lisière forestière devront pour ce faire être maintenus à une hauteur de minimum 1,5 m ;

Que le RIE confirme la possibilité de recréer une lisière forestière qualitative, dans l'espace disponible au droit de l'emprise du parking existant de fait, même s'il ne permet pas d'aménager une lisière composée de trois zones distinctes ; qu'il convient de rappeler que le réaménagement du parking dans son emprise actuelle est nécessaire pour permettre au site de l'hippodrome de jouer son rôle de porte d'entrée de la forêt de Soignes conformément aux objectifs du PRDD et du plan de gestion de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public ; que l'étude appropriée des incidences relève par ailleurs qu'actuellement la transition entre la forêt et le parking est abrupte et ne présente pas d'ourlet ou de cordon mais uniquement un manteau (composé de peu d'espèces pionnières) ; que l'étude précise que la présence d'un cordon arbustif sous le manteau forestier, même réduit, permet d'accueillir de nouveaux organismes et d'améliorer la structure de la forêt par rapport à la situation existante ; qu'elle recommande donc d'aménager un cordon arbustif dans l'espace disponible dans la zone du parking ; que la capacité de la variante 1 retenue a été estimée sous la forme d'une fourchette de 288 et 360 emplacements de façon à tenir compte de l'espace requis pour aménager la lisière préconisée dans l'emprise de la zone de parking ; que la largeur de la lisière recommandée sera examinée et déterminée dans le cadre des demandes de permis portant sur le réaménagement du parking ;

Que le RIE recommande également que les espèces plantées soient choisies de manière à favoriser la diversité biologique et favoriser le développement d'une lisière forestière le long de la limite Ouest de la zone de parking ;

Considérant qu'il est à nouveau opportun de préciser des objectifs qualitatifs à atteindre, à charge des autorités délivrantes de fixer et imposer les mesures précises et nécessaires pour les atteindre à la lumière de ce qui précède ;

Considérant que l'intégration de ces objectifs dans les prescriptions du PRAS permet de concilier la nécessité d'un encadrement des problématiques identifiées avec les limites propres à l'échelle du PRAS ; que cette intégration garantit une gestion anticipative des impacts, pour autant entrer dans le détail des mesures de mise en œuvre des mesures détaillées qui ne relèveraient pas de l'objet d'un plan régional ;

Considérant que par conséquent, la nouvelle prescription 8.5 peut être complétée par le paragraphe suivant :

« Les actes et travaux relatifs à l'aménagement du parking ne peuvent être autorisés que s'ils sont accompagnés des mesures nécessaires pour favoriser son intégration paysagère et le développement d'une lisière forestière qualitative au niveau écologique et environnemental.» ;

Overwegende dat de toevoeging van deze paragraaf aansluit bij artikel 26 van het BWRO, dat bepaalt dat, na advies van de GOC en na kennisgeving van de resultaten van het openbaar onderzoek en de ontvangen adviezen, de regering het plan kan wijzigen; dat deze wijziging gering is en geen significante milieueffecten zal hebben, aangezien deze specifiek bedoeld is om de aanbevelingen uit het milieueffectrapport in de voorschriften te integreren; dat het bovendien tegemoetkomt aan de bezwaren over de landschappelijke integratie van de locatie en de kwaliteit van de bosrand.

8. Samenvatting van de manier waarop de milieuoverwegingen in de gedeeltelijke wijziging van het plan werden geïntegreerd

Overwegende dat over het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP een milieueffectenrapport (MER) overeenkomstig bijlage D van het BWRO en een passende beoordeling overeenkomstig artikel 57, § 1, tweede lid, van de Ordonnantie van 1 maart 2012 inzake natuurbehoud is opgesteld;

Overwegende dat het MER zich heeft gebaseerd op de vastgestelde rechtstoestand en de vastgestelde feitelijke toestand en op het onderzoek van de milieueffecten van het project en de alternatieven om verschillende aanbevelingen te doen teneinde de gevolgen van de gedeeltelijke wijziging van het plan voor het milieu te beperken;

Dat de belangrijkste aanbeveling van het MER is om de oppervlakte van de gedeeltelijke wijziging van het plan zoals bestudeerd onder variant 1 te verkleinen, zodat er geen ontbossing plaatsvindt en het Natura 2000-gebied niet wordt aangetast; dat de gedeeltelijke wijziging van het GBP in die zin is aangepast door de grondinname van het nieuwe gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten te verkleinen tot die van variant 1;

Dat voor het overige, en onder voorbehoud van wat elders in punt 7 is gespecificeerd, de andere aanbevelingen van het MER niet vallen onder de graad van gedetailleerdheid van het GBP en/of het voorwerp ervan; dat met die aanbevelingen rekening moet worden gehouden in het kader van vergunningsaanvragen en de uitvoering ervan;

5. Redenen van de keuzen van het plan zoals het is goedgekeurd, rekening houdend met de andere beschouwde redelijke oplossingen

Gelet op artikel 26, § 1, vierde lid, van het BWRO, dat bepaalt dat het besluit dat de gedeeltelijke wijziging van het GBP definitief goedkeurt, in zijn motivatie de redenen van de keuzen van het plan zoals het werd goedgekeurd, samenvat, rekening houdend met de andere beschouwde redelijke oplossingen;

Overwegende dat in het MER verschillende alternatieven worden geïdentificeerd in hoofdstuk 2 "Presentatie van de redelijke alternatieven en de gekozen beoordelingsmethode" van zijn deel 4 over het aantonen van de milieueffecten;

Overwegende dat er wordt verwezen naar deel 4 van dit besluit betreffende het milieueffectenrapport en de passende effectenbeoordeling: onderzoek van de alternatieven en motivering van de keuze van het project;

Dat ook wordt verwezen naar punt 6.7.3. "Onderzoek van de adviezen" van deel 6 van dit besluit met betrekking tot de samenvatting van de bezwaren en opmerkingen die zijn geformuleerd in het kader van het openbaar onderzoek en van de manier waarop de Regering er rekening mee heeft gehouden;

Dat er voor het overige moet worden gespecificeerd dat in het MER meerdere situeringsalternatieven worden geïdentificeerd in hoofdstuk 2 over de presentatie van de redelijke alternatieven en de gekozen evaluatiemethode, in deel 4 over het aantonen van de milieueffecten; dat deze op pagina 144 van het MER beschreven alternatieven niet als redelijke alternatieven in aanmerking zijn genomen, aangezien de verdeling van het parkeren op verschillende plaatsen van de voormalige hippodroomrenbaan van Ukkel-Bosvoorde of in de onmiddellijke omgeving in plaats van op één plek niet haalbaar is, gelet op de beschikbare parkeer capaciteit; dat in feite de alternatieven 3.2. en 3.3. gericht op respectievelijk het herstel van de parking van het golfterrein en de uitbreiding van de parking aan de Graafdreef, schade toebrengen aan het Natura 2000-gebied; dat alternatief 3.1. gericht op de aanleg van een parking bij het 'Village des paris' een theoretische capaciteit heeft van 200 tot 250 plaatsen, wat onvoldoende is, en niet geschikt werd geacht omdat deze ruimte momenteel alleen toegankelijk is voor voetgangers en reeds wordt gebruikt voor bepaalde evenementen die van tijd tot tijd worden georganiseerd, dat die plek gazons en bomen omvat en in de directe nabijheid van een beschermd gebouw is gelegen; dat alternatief 3.4. gericht op de aanleg van een parking naast het boshuis een nog kleinere theoretische capaciteit van 76 tot 95 plaatsen heeft; dat de aanleg van meerdere parkings niet voldoende parkeer capaciteit zou bieden om aan de geraamde behoefte te voldoen;

Considérant que l'ajout de ce paragraphe répond à l'article 26 du COBAT, qui prévoit que, suite à l'avis de la CRD et après avoir pris connaissance des résultats de l'enquête publique et des avis émis, le Gouvernement peut modifier le plan ; que cette modification est mineure et n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, puisqu'elle a précisément pour objet d'intégrer dans les prescriptions des recommandations du rapport sur les incidences environnementales ; qu'elle répond en outre aux réclamations qui s'inquiétaient de l'intégration paysagère du site et de la qualité de la lisière forestière ;

8. Résumé de la manière dans les considérations environnementales ont été intégrées dans la modification partielle du plan

Considérant que le projet de modification partielle du PRAS a fait l'objet d'un rapport sur ses incidences environnementales (RIE) conformément à l'annexe D du CoBAT et d'une évaluation appropriée conformément aux articles 57, § 1^{er}, alinéa 2 de l'Ordonnance du 1^{er} mars 2012 relative à la conservation de la nature ;

Considérant que le RIE s'est basé sur la situation de droit et la situation de fait observées ainsi que sur l'examen des incidences environnementales du projet et de ses alternatives pour émettre différentes recommandations afin de réduire les impacts de la modification partielle du plan sur l'environnement ;

Que la principale recommandation du RIE est de réduire l'emprise de la modification partielle du plan tel qu'étudié dans le cadre de la variante 1, de manière à ne pas effectuer de déboisement ou d'empiéter sur la zone Natura 2000 ; que la modification partielle du PRAS a été adaptée en ce sens en réduisant l'emprise de la nouvelle zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public à celle de la variante 1 ;

Que pour le surplus, et sous réserve de ce qui a été précisé par ailleurs au point 7, les autres recommandations formulées par le RIE ne relèvent pas du degré de détail du PRAS et/ou de son objet ; qu'il devra être tenu compte de ces recommandations au stade de l'élaboration des projets, dans le cadre des demandes de permis et leur mise en œuvre ;

8. Raisons des choix du plan tel qu'adopté, compte tenu des autres solutions raisonnables envisagées

Vu l'article 26, § 1^{er}, alinéa 4 du CoBAT qui impose que l'arrêté adoptant définitivement la modification partielle du PRAS résume, dans sa motivation les raisons des choix du plan tel qu'adopté, compte tenu des autres solutions raisonnables envisagées ;

Considérant que le RIE identifie plusieurs alternatives dans le chapitre 2 « Présentation des alternatives raisonnables et de la méthode d'évaluation retenue » de sa partie 4 relative à la mise en évidence des incidences environnementales ;

Considérant qu'il est renvoyé à la partie 4 du présent arrêté relatif au Rapport sur les incidences environnementales et évaluation appropriée des incidences : examen des alternatives et justification du choix du projet ;

Qu'il est également renvoyé au point 6.7.3. « Examen des alternatives » de la partie 6 du présent arrêté relative à la synthèse des avis ainsi que des réclamations et observations émises dans le cadre de l'enquête publique et de la façon dont le Gouvernement en a tenu compte ;

Que pour le surplus, il convient de préciser que le RIE identifie plusieurs alternatives de localisation dans le chapitre 2 relatif à la présentation des alternatives raisonnables et de la méthode d'évaluation retenue, de sa partie 4 relative à la mise en évidence des incidences environnementales ; que ces alternatives décrites en page 144 du RIE n'ont pas été retenues en tant qu'alternatives raisonnables, dès lors que la répartition du stationnement à différents endroits de l'ancien Hippodrome de Uccle-Boitsfort ou à proximité immédiate plutôt que dans une seule zone n'est pas envisageable au vu de la capacité de stationnement disponible ; qu'en effet, les alternatives 3.2. et 3.3. visant respectivement la réhabilitation du parking du golf et l'extension du parking Comte impliquent de porter atteinte à la zone Natura 2000 ; que l'alternative 3.1. visant la création d'un parking au niveau du « village des paris » présente une capacité théorique de 200 à 250 emplacements insuffisante, et n'a pas été jugée opportune compte tenu du fait que cet espace est actuellement accessible uniquement aux piétons et déjà utilisé lors de certains événements organisés ponctuellement, qu'il comprend des zones de pelouse et des arbres, qu'il est situé à proximité directe d'un bâtiment classé notamment ; que l'alternative 3.4. visant à aménager un parking à côté de la maison forestière présente une capacité théorique encore moins importante de 76 à 95 emplacements ; que l'aménagement de plusieurs parkings ne permettrait pas d'atteindre une capacité de stationnement suffisante pour répondre au besoin estimé ;

9. Opvolging van het plan

Overwegende dat het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 20 april 2017 de ambtenaren aanwijst die belast zijn met het verslag over de opvolging van de noemenswaardige effecten op het milieu van de uitvoering van het gewestelijk bestemmingsplan, in overeenstemming met artikel 30 van het BWRO;

Overwegende dat de Regering de keuze van de in het milieueffectenrapport voorgestelde opvolgingsmaatregelen onderschrijft, onverminderd het eventuele gebruik van andere indicatoren door de ambtenaren die belast zijn met de opvolging van het GBP; dat zij zich het recht voorbehoudt deze maatregelen later zo nodig te verfijnen;

Overwegende dat in het MER de opvolgingsmaatregelen van het plan worden vastgelegd in hoofdstuk 5 (pagina's 201 en 202);

Dat met betrekking tot de algemene opvolgingsmaatregelen in het ME het volgende wordt aanbevolen: "om ervoor te zorgen dat met de aanbevelingen in dit verslag rekening wordt gehouden, moeten ze worden vermeld en onderzocht in het kader van de uitwerking van ontwikkelingsprojecten en de milieueffectenstudie";

Dat wat de bijzondere opvolgingsmaatregelen betreft, in het MER het volgende wordt aanbevolen:

- Op het vlak van de bebouwde omgeving, het erfgoed en de landschappen: Een follow-up verrichten van de aanplantingen om zich te vergewissen van hun goede ontwikkeling;

- Op het vlak van mobiliteit: Om ervoor te zorgen dat het parkeeraanbod is afgestemd op de vraag: mobiliteitsonderzoeken verrichten onder de gebruikers en het parkeeraanbod evalueren/aanpassen aan het van kracht zijnde mobiliteitsbeleid en de evolutie van het aandeel van een bepaalde vervoersmodus; in geval van onderbenutting van de parking een onderzoek verrichten naar eventuele belemmeringen voor het gebruik van de parking door de bezoekers van het Drohme-project en het Zoniënwoud;

- Op sociaal en economisch vlak: Een enquête uitvoeren over de gebruikers van de parking om ervoor te zorgen dat de toegepaste prijsstelling/het toegepaste beheer niet ontmoedigend werken voor een specifieke categorie personen;

- Op het vlak van de gezondheid en de volksgezondheid: om de veiligheid van de gebruikers te waarborgen, zorgen voor follow-up van de veiligheidsproblemen (klachten); zorgen voor follow-up van de inrichtingen die zijn aangebracht om de veiligheid te verbeteren: handhaving van de algemene goede staat (wegen, borden, groene ruimten), verlichting; tijdens de bouwfase moet een veiligheidscoördinator de staat van de bouwplaats opvolgen;

- Op het vlak van biodiversiteit, fauna en flora: tijdens de werkzaamheden bezoeken afleggen om toe te zien op de toepassing van beschermingsmaatregelen voor de opmerkelijke bomen en het Natura 2000-gebied; zorgen voor follow-up van de uitgevoerde beplanting;

- Op het vlak van de bodem: tijdens de bouwwerkzaamheden moet een veiligheidscoördinator waken over de correcte gebruiks- en opslagwijze van materialen en machines, zodat er geen incidenten ontstaan voor de kwaliteit van de bodem of het grondwater;

- Op het vlak van water: de aanleg van de parking in termen van waterbeheer moet ter goedkeuring aan Vivaqua worden voorgelegd; Vivaqua zal toezien op de correcte uitvoering van het geplande systeem;

- Op het vlak van de geluids- en trillingsomgeving: met het oog op het toezicht op de naleving van de normen zorgen voor de follow-up van klachten in verband met geluidsoverlast en geluidsmetingen uitvoeren;

- Op het vlak van afval: zorgen voor follow-up van de klachten in verband met het afval;

Dat specifieke follow-upmaatregelen op het gebied van lucht- en klimaatfactoren en energie niet van toepassing zijn;

Op grond van deze overwegingen,

9. Suivi du plan

Considérant que l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 avril 2017 désigne les fonctionnaires chargés du rapport sur le suivi des incidences notables sur l'environnement de la mise en œuvre du plan régional d'affectation du sol, conformément à l'article 30 du CoBAT ;

Considérant que le Gouvernement fait sien le choix des mesures de suivi proposées par le rapport sur les incidences environnementales, sans préjudice de l'utilisation éventuelle d'autres indicateurs par les fonctionnaires en charge du suivi du PRAS ; qu'il se réserve toutefois la possibilité de les affiner ultérieurement en cas de besoin ;

Considérant que le RIE définit les mesures de suivi du plan en son chapitre 5 (pages 201 et 202) ;

Qu'en ce qui concerne les mesures de suivi d'ordre général, le RIE préconise que « Afin de s'assurer qu'il soit tenu compte des recommandations formulées dans le présent rapport, ces dernières devront être mentionnées et examinées dans le cadre de l'élaboration des projets d'aménagements et de l'étude d'incidences sur l'environnement » ;

Qu'en ce qui concerne les mesures de suivi particulières ; le RIE préconise :

- En matière d'environnement bâti, patrimoine et paysages : Effectuer un suivi des plantations réalisées afin de s'assurer de leur bon développement. ;

- En matière de mobilité : Afin de s'assurer de l'adéquation entre l'offre et la demande en stationnement : effectuer des enquêtes de mobilité auprès des usagers et évaluer/adapter l'offre en stationnement en fonction des politiques de mobilité en vigueur et de l'évolution de la part modale ; en cas de sous-utilisation du parking, effectuer une enquête pour identifier les éventuels freins à un usage du parking par les visiteurs du projet Drohme et de la Forêt de Soignes ;

- En matière de domaine social et économique : Effectuer une enquête sur les usagers du parking afin de s'assurer que la tarification/gestion appliquée ne constitue pas un frein à une catégorie spécifique de personne ;

- En matière de population et santé humaine : afin d'assurer la sécurité des usagers, assurer un suivi des problèmes de sécurités rencontrés (plaintes) ; assurer un suivi des aménagements réalisés en faveur de la sécurité : maintien du bon état général (voirie, affichage, espaces verts), éclairage ; en phase chantier, un coordinateur sécurité doit suivre l'état du chantier ;

- En matière de diversité biologique, faune et flore : réaliser pendant le chantier des visites afin de s'assurer de l'application des mesures de protection des arbres remarquables et de la zone Natura 2000 ; assurer un suivi des plantations effectuées ;

- En matière de sols : en phase chantier, un coordinateur sécurité doit veiller à l'utilisation et l'entreposage corrects des matériaux et des engins, de sorte à n'occasionner aucun incident pour la qualité du sol ou des eaux souterraines ;

- En matière des eaux : l'aménagement du parking en termes de gestion des eaux devra être soumis à l'approbation de Vivaqua ; Vivaqua contrôlera la bonne exécution du dispositif prévu ;

- En matière d'environnement sonore et vibratoire : afin de s'assurer du respect des normes, assurer un suivi des plaintes en lien avec les nuisances sonores et effectuer des mesures de bruit ;

- En matière de déchets : assurer un suivi des plaintes en lien avec les déchets ;

Que des mesures de suivi particulier en matière d'air et facteurs climatiques et d'énergie sont sans objet ;

Par ces considérations,

Op voordracht van de Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele zaken van gewestelijk belang,

Na beraadslaging,

Besluit:

Artikel 1. De gedeeltelijke wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan, goedgekeurd bij besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 mei 2001, wordt goedgekeurd.

Het volgende gedifferentieerde schriftelijk voorschrift wordt ingevoegd na lid 8.4 van het bijzondere voorschrift 8 GBP als nieuw lid 8.5:

“8.5. Het deel van het gebied voor voorzieningen dat zich ten westen van de Renbaanlaan in Ukkel bevindt en aan de Hippodroom van Ukkel-Bosvoorde grenst, is bestemd voor het gebruik als openluchtparking voor de gebruikers van dit gebied en voor de gebruikers van het aanpalende gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht en het bosgebied, in afwijking van het gebied van erfdienstbaarheden langs de randen van bossen en wouden”;

Handelingen en werkzaamheden met betrekking tot de inrichting van de parkeergelegenheid mogen alleen worden toegestaan als deze gepaard gaan met de noodzakelijke maatregelen om de landschappelijke integratie en de ontwikkeling van een kwalitatieve bosrand op ecologisch en milieuvlak te bevorderen

De aanleg en het gebruik van de openluchtparkeerplaats en de activiteiten op de site mogen alleen worden toegestaan als deze gepaard gaan met alle noodzakelijke maatregelen om het risico van parkeeroverlast op de openbare weg en verkeershinder op lokaal niveau te beperken.”

Kaart 3 - Bodemgebruik - van het op 3 mei 2001 goedgekeurde gewestelijk bestemmingsplan wordt gedeeltelijk gewijzigd in overeenstemming met de bijgevoegde kaartuittreksels.

Art. 2. De nadere regels voor het toezicht op de bepalingen van dit besluit zijn vastgesteld bij het besluit van 20 april 2017 tot aanwijzing van de ambtenaren die belast zijn met het verslag over de opvolging van de noemenswaardige effecten op het milieu van de uitvoering van het gewestelijk bestemmingsplan;

Art. 3. De minister-president is belast met de uitvoering van deze beslissing.

Brussel, 12 december 2024.

Namens de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
bevoegd voor de Ruimtelijke Ordening,

R. VERVOORT

Sur proposition du Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'Image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. La modification partielle du plan régional d'affectation du sol adopté par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001, est adoptée.

La prescription littérale différenciée suivante est insérée après l'alinéa 8.4 de la prescription particulière 8 PRAS en tant que nouvel alinéa 8.5 :

« 8.5. La partie de la zone d'équipements située à l'ouest de l'avenue de l'Hippodrome à Uccle et bordant le site de l'Hippodrome d'Uccle-Boitsfort est affectée à l'usage de parking à ciel ouvert à destination des usagers de cette zone ainsi que des usagers de la zone de sports ou de loisirs en plein air et de la zone forestière adjacentes, en dérogation à la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts.

Les actes et travaux relatifs à l'aménagement du parking ne peuvent être autorisés que s'ils sont accompagnés des mesures nécessaires pour favoriser son intégration paysagère et le développement d'une lisière forestière qualitative au niveau écologique et environnemental.

L'aménagement et l'usage du parking à ciel ouvert et des activités sur le site ne peuvent être autorisés que s'ils sont accompagnés de toutes les mesures nécessaires pour limiter le risque de report de stationnement en voirie et d'embarras de la circulation au niveau local.» ;

La carte n°3 – Affectation du sol – du plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001 est partiellement modifiée conformément aux extraits de la carte ci-annexés.

Art. 2. Les modalités de suivi des dispositions du présent arrêté sont définies par l'arrêté du 20 avril 2017 désignant les fonctionnaires chargés du rapport sur le suivi des incidences notables sur l'environnement de la mise en œuvre du plan régional d'affectation du sol ;

Art. 3. Le Ministre-Président est chargé de l'exécution de la présente décision.

Bruxelles, le 12 décembre 2024.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Aménagement du Territoire,

R. VERVOORT

**REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE****BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST**

Arrêté du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale
approuvé le 12 décembre 2024
modifiant partiellement
le plan régional d'affectation du sol
arrêté le 3 mai 2001

Besluit van
de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
goedgekeurd op 12 december 2024
tot gedeeltelijke wijziging
van het gewestelijk bestemmingsplan,
vastgesteld op 3 mei 2001

**Annexe
Carte 1
Situation existante
de fait**

**Bijlage
Kaart 1
Bestaande feitelijke
toestand**

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
approuvé le 12 décembre 2024 modifiant partiellement le plan
régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
goedgekeurd op 12 december 2024 tot gedeeltelijke wijziging
van het gewestelijk bestemmingsplan vastgesteld op 3 mei 2001

LEGENDE

Généralités


Réseau viaire 

Limite communale 


Zone ferroviaire 

Mixité globale par îlot

(X= proportion surface bureau, industrie,
hôtel/ surface logement)

Très faible (X<= 0,02) 

Activité prédominante par parcelle


Equipements d'intérêt collectif
ou de service public 

Activité prédominante par immeuble

Equipements d'intérêt collectif
ou de service public 

Espace vert


Parc, jardin et plaine de jeux 

Terrain de loisirs
et de plein air 

Bois 


Espace vert associé à la voirie 

Terrain non bâti

Terrain non bâti 

Autres

Intérieur d'îlot de bonne qualité 

Limite de zone modifiée 

LEGENDE

Algemeen

Wegennet

Gemeentegrens

Spoorweggebied

Globaal gemengd karakter per huizenblok

(X= verhouding oppervlakte kantoor,
industrie, hotel / oppervlakte huisvesting)

Zeer zwak (X<= 0,02)

Hoofdactiviteit per perceel

Uitrusting van collectief
belang of van openbare diensten

Hoofdactiviteit per gebouw

Uitrusting van collectief
belang of van openbare diensten

Greene ruimte

Park, tuin en speelplein

Terrein voor vrijetijds - en sportactiviteiten
in de open lucht

Bos

Bij de wegen horende groene ruimte

Niet bebouwd terrein

Niet bebouwd terrein

Andere

Binnenterrein van het huizenblok
van goede kwaliteit

Gewijzigde gebiedsgrens

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

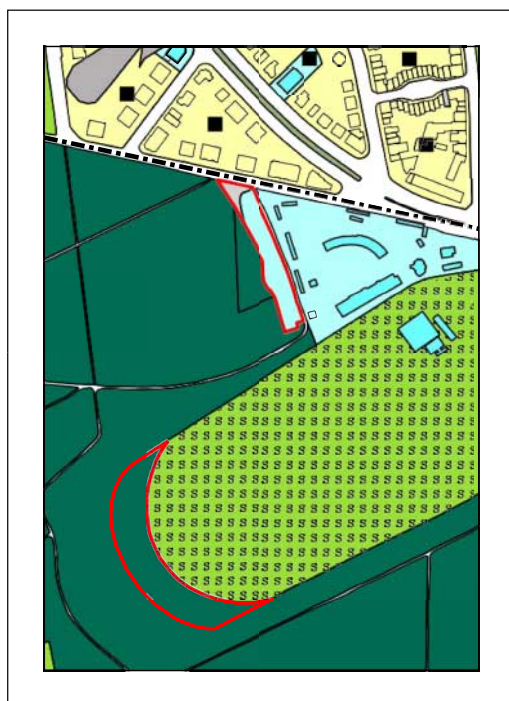
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
approuvé le 12 décembre 2024 modifiant partiellement le plan
régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
goedgekeurd op 12 december 2024 tot gedeeltelijke wijziging
van het gewestelijk bestemmingsplan vastgesteld op 3 mei 2001

**Ilot sis à Uccle compris entre
la drève du Maréchal,
l'avenue de l'Hippodrome
et la drève de Boondael.**

**Huizenblok gelegen in Ukkel tussen
de Maarschalkdreef,
de Renbaanlaan
en de Boondaaldreef.**



0 250 m 500m



**REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST**

Arrêté du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale
approuvé le 12 décembre 2024
modifiant partiellement
le plan régional d'affectation du sol
arrêté le 3 mai 2001

Besluit van
de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
goedgekeurd op 12 december 2024
tot gedeeltelijke wijziging
van het gewestelijk bestemmingsplan,
vastgesteld op 3 mei 2001

**Annexe
Carte 2
Situation
existante de droit**

**Bijlage
Kaart 2
Bestaande
rechtstoestand**

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
approuvé le 12 décembre 2024 modifiant partiellement le plan
régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
goedgekeurd op 12 december 2024 tot gedeeltelijke wijziging
van het gewestelijk bestemmingsplan vastgesteld op 3 mei 2001

LEGENDE**Généralités**

Réseau viaire



Limite communale



Plan particulier d'affectation du sol



Permis de lotir



Site classé

Arbre remarquable -
inventaire légalArbre remarquable -
inventaire scientifique

Site Natura 2000



Limite de zone modifiée

**LEGENDE****Algemeen**

Wegennet

Gemeentegrens

Bijzonder bestemmingsplan

Verkavelingsvergunning

Beschermd landschap

Opmerkelijke boom -
wettelijke inventarisOpmerkelijke boom -
wetenschappelijke inventaris

Natuurlijke Site 2000

Gewijzigde gebiedsgrens

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
approuvé le 12 décembre 2024 modifiant partiellement le plan
régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
goedgekeurd op 12 december 2024 tot gedeeltelijke wijziging
van het gewestelijk bestemmingsplan vastgesteld op 3 mei 2001

**Ilot sis à Uccle compris entre
la drève du Maréchal,
l'avenue de l'Hippodrome
et la drève de Boondaël.**

**Huizenblok gelegen in Ukkel tussen
de Maarschalkdreef,
de Renbaanlaan
en de Boondaaldreef.**



0 250 m 500m



**REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE****BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST**

Arrêté du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale
approuvé le 12 décembre 2024
modifiant partiellement
le plan régional d'affectation du sol
arrêté le 3 mai 2001

Besluit van
de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
goedgekeurd op 12 december 2024
tot gedeeltelijke wijziging
van het gewestelijk bestemmingsplan,
vastgesteld op 3 mei 2001

**Annexe
Carte 3
Affectation du sol**

**Bijlage
Kaart 3
Bodembestemming**

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
approuvé le 12 décembre 2024 modifiant partiellement le plan
régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
goedgekeurd op 12 december 2024 tot gedeeltelijke wijziging
van het gewestelijk bestemmingsplan vastgesteld op 3 mei 2001

LEGENDE**Généralités**

Réseau viaire



Limite communale

**Affectations****Zones d'habitat**

Zones d'habitations

**Autres zones d'activités**Zones d'équipements d'intérêt collectif
ou de service public

Zones de chemin de fer

**Zones vertes**

Zones de parc

Zones de sport ou
de loisirs de plein air

Zones forestières

**Prescriptions complémentaires**Zones d'intérêt culturel,
historique, esthétique
ou d'embellissement

Espaces structurants



Limite de zone modifiée

**LEGENDE****Algemeen**

Wegennet

Gemeentegrens

Bestemmingen**Woongebieden**

Typische woongebieden

Andere activiteitengebiedenGebieden van voorzieningen van collectief
belang of van openbare diensten

Spoorweggebieden

Groengebieden

Parkgebieden

Gebieden voor sport -
of vrijetijdsactiviteiten in de openlucht

Bosgebieden

Aanvullende voorschriftenGebieden van culturele, historische
of esthetische waarde
of voor stadsverfraaiing

Structurerende ruimte

Gewijzigde gebiedsgrens

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

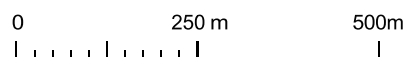
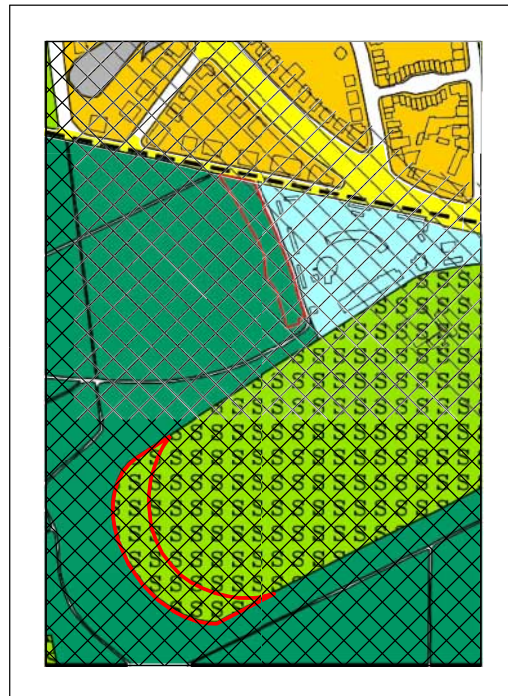
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
approuvé le 12 décembre 2024 modifiant partiellement le plan
régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
goedgekeurd op 12 december 2024 tot gedeeltelijke wijziging
van het gewestelijk bestemmingsplan vastgesteld op 3 mei 2001

**Ilot sis à Uccle compris entre
la drève du Maréchal,
l'avenue de l'Hippodrome
et la drève de Boondaël.**

**Huizenblok gelegen in Ukkel tussen
de Maarschalkdreef,
de Renbaanlaan
en de Boondaaldreef.**



REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

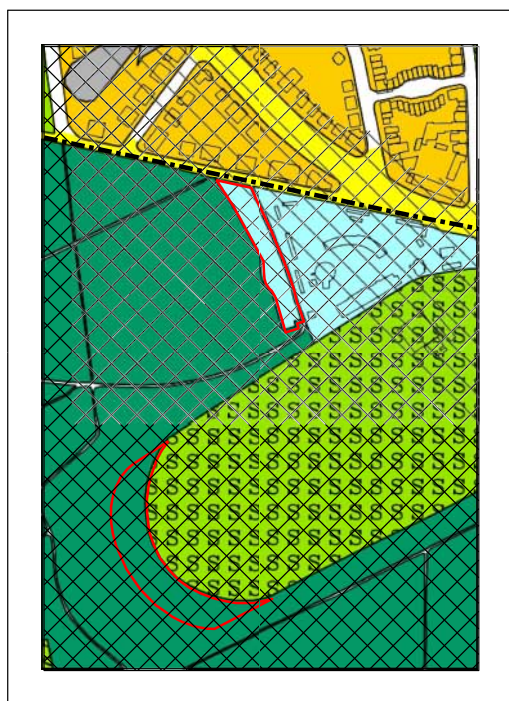
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
approuvé le 12 décembre 2024 modifiant partiellement le plan
régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
goedgekeurd op 12 december 2024 tot gedeeltelijke wijziging
van het gewestelijk bestemmingsplan vastgesteld op 3 mei 2001

**Ilot sis à Uccle compris entre
la drève du Maréchal,
l'avenue de l'Hippodrome
et la drève de Boondaël.**

**Huizenblok gelegen in Ukkel tussen
de Maarschalkdreef,
de Renbaanlaan
en de Boondaaldreef.**



0 250 m 500m

